



**doprava**

dopravní systémy

Sborník z konference AUÚP, Brno 11.–12. 4. 2019

Mimořádná příloha časopisu U&ÚR č. 4/2019

### **Konference na téma „Doprava a dopravní systémy“**

se konala 11. a 12. dubna 2019 v prostorách Hvězdárny a planetária města Brna

Pořadatelé konference: Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR  
a statutární město Brno

Nad konferencí převzali záštitu:

ministřyně pro místní rozvoj Ing. Klára Dostálová

ministr dopravy Ing. Dan Ťok

hejtman Jihomoravského kraje JUDr. Bohumil Šimek

primátorka statutárního města Brna JUDr. Markéta Vaňková

Svaz měst a obcí

Česká komora architektů

Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě

*Konference byla zařazena do programu celoživotního vzdělávání architektů při ČKA.*



jihomoravský kraj

B | R | N | O



© Ústav územního rozvoje 2019

© Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2019

© Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2019

ISBN 978-80-87318-83-6

doprava

dopravní systémy

Sborník z konference AUÚP, Brno 11.–12. 4. 2019

Mimořádná příloha časopisu U&ÚR č. 4/2019

Foto: AVIDIS, s. r. o. Zdroj: FIRESTA-Fšer, a. s.; udělena jednorázová licence; www.firesta.cz



Rekonstrukce mostu na trati Hohenau – Přerov (Václav Kocián, David Rose, EXprojekt s. r. o., 2016; realizace: Firesta a. s. 2016; vítěz soutěže 5<sup>th</sup> European Steel Bridge Awards 2018)

# OBSAH

Slovo úvodem   Petr Durdík	3
ÚS JMK – Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno   Jakub Kynčl	4
Přestavba železničního uzlu Brno   Jaroslav Dokoupil	11
Projekt mobility Vídně   Alexander Scholz	22
Rozvoj električkovéj dopravy v Bratislave a jej urbanistické kontexty   Michal Czafík, Karol Görner, Bohumil Kováč	26
Rozvoj električkovéj dopravy v Petržalke   Michal Czafík, Karol Görner, Bohumil Kováč	33
Strategie rozvoje železnice v kontextu udržitelné mobility Prahy   Lukáš Tittl	39
Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) na urbanistickou koncepci – Územní studie (ÚS) / Metoda použitá při hodnocení potenciálu území pro porovnání variant   Antonín Hladík, Miloš Kabela	44
Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – posuzování variant přestavby uzlu ve vztahu k územnímu plánu a území   Josef Buriánek	50
Zastavovací plán Letiště Praha-Sever / Airport City   Radek Lampa	54
Dopravní infrastruktura v územně plánovacích dokumentacích   Marie Soukupová	60
Dopravní infrastruktura a územní plánování – nejen o tom, co nového se chystá   Roman Vodný	66
Panelová diskuse   Petr Durdík	71
Dvůr Králové nad Labem – na křižovatce silnic   Veronika Šindlerová	73
Terminál Jablonec nad Nisou   Petr Šíkola	80
Vysokorychlostní železnice v České republice z hlediska územního plánování   Jiří Dujka	83
Technické normy jako žrout veřejného prostoru   Rostislav Košťál	88
Aktuálně navrhované novely stavebního zákona   Roman Vodný	97



## Slovo úvodem

Doprava je jako voda. Hledá si nejpřirozenější cestu a snaží se dostat do všech směrů, které jí podmínky území dovolí. Stejně jako voda dokáže v některých případech napáchat dost škod. Ale stejně jako bez vody není možný život, bez dopravy jsou sídla odsouzena k pomalému zániku.

Od nepaměti byla hnacím motorem rozvoje mobilita. Doprava osob, materiálu a zboží se stala hybným mechanismem zejména v období průmyslové revoluce v devatenáctém století a její síla a intenzita od té doby neustále stoupá. Území a sídla napojená na nadřazené dopravní sítě všech kategorií zažívají období růstu, zatímco ta, která se dopravní zátěží výrazně bránila, stagnují.

Hlavním kritériem přepravy se stává rychlost. Čas je v dnešní době veličinou, která má cenu zlata. A tak i když je železniční doprava nákladů ekologická, není schopna garantovat včasné dodání z místa odeslání do místa určení. Tady naše železnice výrazně promarnila svoji šanci. Drtivá většina nákladu se na kontinentu přepravuje po silnici. Podíl kamionové přepravy neustále stoupá, stejně jako přepravy osobními automobily. Stupeň motorizace se po roce 1989 výrazně zvýšil a symbolem úspěchu je silný osobní automobil, mnohdy řízený málo zkušenými, ale odvážnými řidiči. Enormní nárůst automobilismu ale není doprovázen adekvátním rozvojem a kapacitou dopravních sítí.



Zdroj: UNSense 2017. UNSTUDIO (online) 2019

Nizozemsko – návrh nádraží pro hyperloop (UNStudio 2018)

Nejrychlejší doprava osob leteckou přepravou se stává díky bezpečnostním opatřením a dlouhým přejezdům z center měst na letiště a v cíli opět do centra poněkud pomalejší, než bychom očekávali. Vysokorychlostní železnice, která propojí centrální oblasti měst, se stává rovnocennou konkurencí a v rámci kontinentů může letecké dopravě výrazně ubrat klientelu. O tomto druhu kvalitní dopravy si ale zatím můžeme jenom nechat zdát, i když se snažíme připravovat potenciální trasy.

Je naše plánování připraveno na rozvoj adekvátních dopravních systémů? A jestliže ano, jak to, že se toho moc neděje? Co brzdí výstavbu? Chce naše společnost vytvářet podmínky pro kvalitní a kapacitní dopravu, nebo naopak chceme dopravu omezovat? Bezesporu má doprava do území negativní účinky, ale bez ní se neobejdeme. Kam by měla směřovat dopravní politika státu z hlediska nadřazených dopravních systémů? A jak by na to měla reagovat legislativa?

V poslední době je velkým zaklínadlem teze, že za pomalý stavební růst může byrokracie a špatný stavební zákon. Začala překotná příprava nového zákona, včetně reformy veřejné správy a procesů digitalizace na všech úrovních plánovacího procesu. Rychlost a způsob přípravy zákona je předmětem velké kritiky napříč společností. Otázkou však zůstává, zda je to opravdu příčina všeho špatného, co v našem stavebnictví způsobuje brzdu rozvoje dopravních systémů. Za zmínku stojí problematika přípravy staveb, rychlost realizace, kvalita provedení apod.

Příspěvky na konferenci přiblížily problematiku v celé šíři dopravních systémů se zahraničními i českými příklady teoretických přístupů, plánů, projektů a realizací. Velký prostor byl věnován problematice železničního uzlu hostitelského města Brna, který dlouhodobě vzbuzuje diskuse a jehož řešení z hlediska fungování organismu města má své příznivce, ale i odpůrce. Konference potvrdila, že výstavba dopravních staveb je jedním z nejsložitějších a nejproblémovějších systémů veřejné infrastruktury a nám nezbyvá než s optimismem hledět do budoucnosti, ve které se snad konečně dočkáme fungující a efektivní mobility na území našeho státu a našich krásných měst a obcí.

*doc. Ing. arch. Petr Durdík  
předseda AUÚP*

## ÚS JMK – Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno

*V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje vydaných v roce 2016 je stanovena koncepce dálniční a silniční dopravy pro celé území Jihomoravského kraje. Vzhledem k měřítku, ve kterém se ZÚR zpracovávají, bylo rozhodnuto, že vybrané dopravní stavby zvolené koncepce budou prověřeny podrobnější dokumentací tak, aby byly negativní dopady plynoucí z jejich případné realizace na životní prostředí a zdraví obyvatel co nejmenší. V ZÚR JMK bylo tedy stanoveno, že v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti Brno budou podrobně prozkoumány dopady případných staveb dopravní infrastruktury, a to formou územní studie.*

### Cíl a účel územní studie

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (dále také „územní studie“) je zpracována pro naplnění těchto cílů a účelů uvedených v jejím zadání:

- prověřit potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů rozvoje silniční dopravy;
- vytvořit sjednocený podklad vhodný pro porovnání záměrů;
- porovnat stávající a výsledný stav v závislosti na jednotlivých variantách;
- zohlednit vlivy na obyvatele území (detailně ve vztahu k počtu obyvatel);
- vytvořit podklad pro aktualizaci ZÚR JMK.

### Principy zpracování územní studie

#### Sumarizace řešeného území

Řešené území ve výsledku zasahuje správní obvody ORP Blansko, Boskovice, Brno, Ivančice, Kuřim, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Vyškov a Židlochovice, zahrnuje celá správní území 111 obcí, má celkovou rozlohu 112 443 ha a obývá ho cca 565 000 obyvatel.

#### Porovnání variant ve srovnatelné podrobnosti

Smyslem územní studie je porovnání navržených variant dálniční a silniční sítě zpracovaných ve srovnatelné podrobnosti a v celém rozsahu komunikačního systému, a to jak mezi sebou, tak ve vztahu k tzv. nulovým variantám (neboli nulovým stavům) 00-2020 a 00-2035.

#### Hodnocení pro nejhorší dopravní scénář

Porovnání variant se zabývá jen silniční sítí, ostatní druhy dopravy (železniční, cyklistická), které mají jistě pozitivní vliv na dopravní vztahy v území, jsou pomínuty. Jejich zohledněním by byly předpokládány vlivy jednotlivých posuzovaných variant pravděpodobně jiné, lze ale předpokládat, že by byly pozitivnější než hodnocení bez nich (míň, že dopravní zátěž území z dálniční a silniční dopravy by mohla být díky započtení

dalších typů dopravy nižší). Hodnocení a porovnání variant je tak provedeno na základě nejhoršího možného dopravního scénáře. Jinak řečeno, vstup vlivů přínosů ostatních druhů dopravní infrastruktury by neměl na celkové porovnání variant znatelný vliv.

#### Parametry hodnocení

Hodnocení vychází obecně ze způsobů prostorového navrhování, kdy jsou sledovány dopravně-urbanistické parametry, tj. dopravní efektivita (spojení bodu A a B) s přihlédnutím k topografii terénu, návaznostem na sídla a jejich funkční a prostorovou strukturu, jejich plánovanému rozvoji a k nejvýznamnějším střetům s technickou infrastrukturou. Dále jsou sledovány limity vlivu na samotné obyvatelstvo (hluk a znečištění ovzduší) a v neposlední řadě se přihlíží k limitům přírodního prostředí. Zjištění a popis stavu těchto složek prostorového plánování je analyzován v 1. etapě územní studie. Hodnocení a porovnání variant pak v 2. etapě.

#### Objektivní přístup modelování a hodnocení

V celém řešeném území je použit stejný stupeň poznání dané problematiky. Ke všem navrženým variantám je použit shodný přístup a je zachována plná objektivnost v procesu vyhodnocení dopadů jednotlivých hodnocených variant. Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě, které jsou východiskem pro další hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti.

#### Predikovatelné jevy nezahrnuté do vyhodnocení

V hodnocení nejsou zohledněny predikovatelné jevy, které není možné předpovědět jednoznačně. Mezi tyto jevy patří především:

- změny ve skladbě a chování vozového parku v budoucím období, které nastanou dříve, než dojde k dokončení, respektive kompletaci dané dopravní sítě;



- změny v chování dopravních proudů v jádru oblasti vlivem zavádění nových technologií, systému emisních zón, parkovacích systémů apod.;
- změny v chování obyvatel, vyvolané různými novými návyky, trendy, tendencemi (např. zvyšování podílu cyklo dopravy a hromadné dopravy, zvyšování počtu elektrokol, sdílení automobilů apod.) či aspekty (sociologickými, ekonomickými, psychosociálními apod.).

Tím, že jsou varianty porovnávány mezi sebou, nemá absence těchto jevů vliv na celkové hodnocení. Je možné navíc předpokládat, že tyto jevy budou mít víceméně pozitivní vliv na ochranu území před negativními vlivy z automobilové dopravy.

## Postup zpracování a varianty

Cílem územní studie je vytvořit sjednocený podklad co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě tak, aby z něj vzešlé varianty bylo možné vzájemně porovnat.

### Analýza stávajícího stavu a návrh variant

V první analytické části územní studie jsme shromáždili dostupné údaje o území a vytvořili sjednocený podklad pro návrh variant uspořádání dálniční a silniční sítě. Z velkého množství kombinací jednotlivých dílčích úseků komunikací jsme vybrali patnáct ucelených variant dálniční a silniční sítě v řešeném území, které zastupují všechny uvažované a logicky využitelné trasy a reprezentují tak všechna řešení potřebná pro vyhodnocení dopravní situace v řešeném území.

### Úprava variant

Po připomínkách zástupců samospráv a dotčených orgánů státní správy byla jedna varianta vypuštěna a jedna nová doplněna. Ostatní varianty byly drobně upraveny. Počet posuzovaných variant tak zůstal na čísle patnáct.

Varianty lze zjednodušeně rozdělit do tří skupin – šest dálničních variant, sedm silničních variant a dvě silniční varianty řešící pouze nejproblematičtější lokality (název dálniční či silniční se odvíjí od kategorie komunikace „43“ v dané variantě).

### Postup a hodnocení variant

V druhé části územní studie jsme navržené varianty podrobili dopravnímu modelování a porovnali jsme je z následujících třech hledisek: z hlediska dopravně-urbanistického, z hlediska životního prostředí a z hlediska vlivu na lidské zdraví prostřednictvím výsledků hlukové a rozptylové studie. Při práci na druhé části územní studie jsme postupovali v následujících krocích.

### Nulové stavy 00-2020 a 00-2035

Stanovili jsme tzv. nulové stavy, které se staly základem všech dalších variant. Nulový stav 00-2020 v řešeném území vznikl ze stávající dálniční a silniční sítě přidáním několika komunikací, které jsou rozestavěné nebo mají příslušná povolení a lze očekávat, že v roce 2020 budou dokončeny. Při modelování takto vytvořené dopravní sítě jsme vycházeli z celostátního sčítání dopravy z roku 2016. K tomu byl přizpůsoben i původní dopravní model Jihomoravského kraje. Následně jsme zpracovali nulový stav 00-2035, který se od 00-2020 liší pouze navýšením intenzit dopravy podle růstových koeficientů získaných od Ministerstva dopravy pro rok 2035. Nulový stav 00-2035 je referenčním stavem pro porovnání jednotlivých variant.

### Invariantní prvky

Základ všech variant dále tvoří tzv. invariantní prvky. Jedná se o návrhové prvky komunikační sítě, které jsou shodné pro všechny navržené varianty, neboť jejich umístění v území je již dáno územněplánovací dokumentací, platnou projektovou dokumentací či je na jejich umístění všeobecná shoda.

### Dopravní modelování

Jednotlivé varianty jsme technicky zpracovali do stejné podrobnosti na základě již existujících dokumentací a chybějící úseky jsme dopracovali. Následně jsme takto vzniklé varianty podrobili modelování za použití již zmíněného dopravního modelu s intenzitami pro rok 2035. Pro potřebu modelování jsme do variant nevložitelné žádné dopravní omezení ani jiné odpory tak, abychom žádnou variantu nezvýhodnili. Tato opatření budou přesně specifikována až v rámci podrobnějších dokumentací a přispějí k zlepšení zvoleného řešení.

### Hluková a rozptylová studie

Výstupy z dopravního modelování jsme primárně využili pro zpracování detailní hlukové a rozptylové studie na celé řešené území. Opět pro zachování rovného přístupu k jednotlivým variantám jsme pro potřebu hlukové a rozptylové studie nepočítali s žádnými protihlukovými ani jinými opatřeními (s výjimkou tunelů, které jsou součástí samotného dopravního řešení). Tato opatření budou samozřejmou součástí v budoucnu realizovaných staveb dle v dané době platné legislativy.

### Dopravně-urbanistické porovnání

Obdobně jsme výstupy z dopravního modelování využili pro dopravně-urbanistické porovnání variant. V jeho rámci jsme porovnávali varianty zejména s ohledem na dopravní účinnost (chování dopravního proudu, možnost ovlivnění dopravní situace v kritických či nevhodně řešených lokalitách, schopnost „odčerpát“ dopravu z lokalit, kde nelze ochranná opatření realizovat – tedy především ze stávající zástavby), na urbanistické vazby (radiální vazby centra aglomerace a dalších subcenter, vazby sídel na jejich rekreační zázemí apod.), na sociodemografické parametry (obyvatelstvo a bydlení, re-

kreace, hospodářské podmínky a sídelní struktura) a ve vztahu k významným trasám a objektům technické infrastruktury.

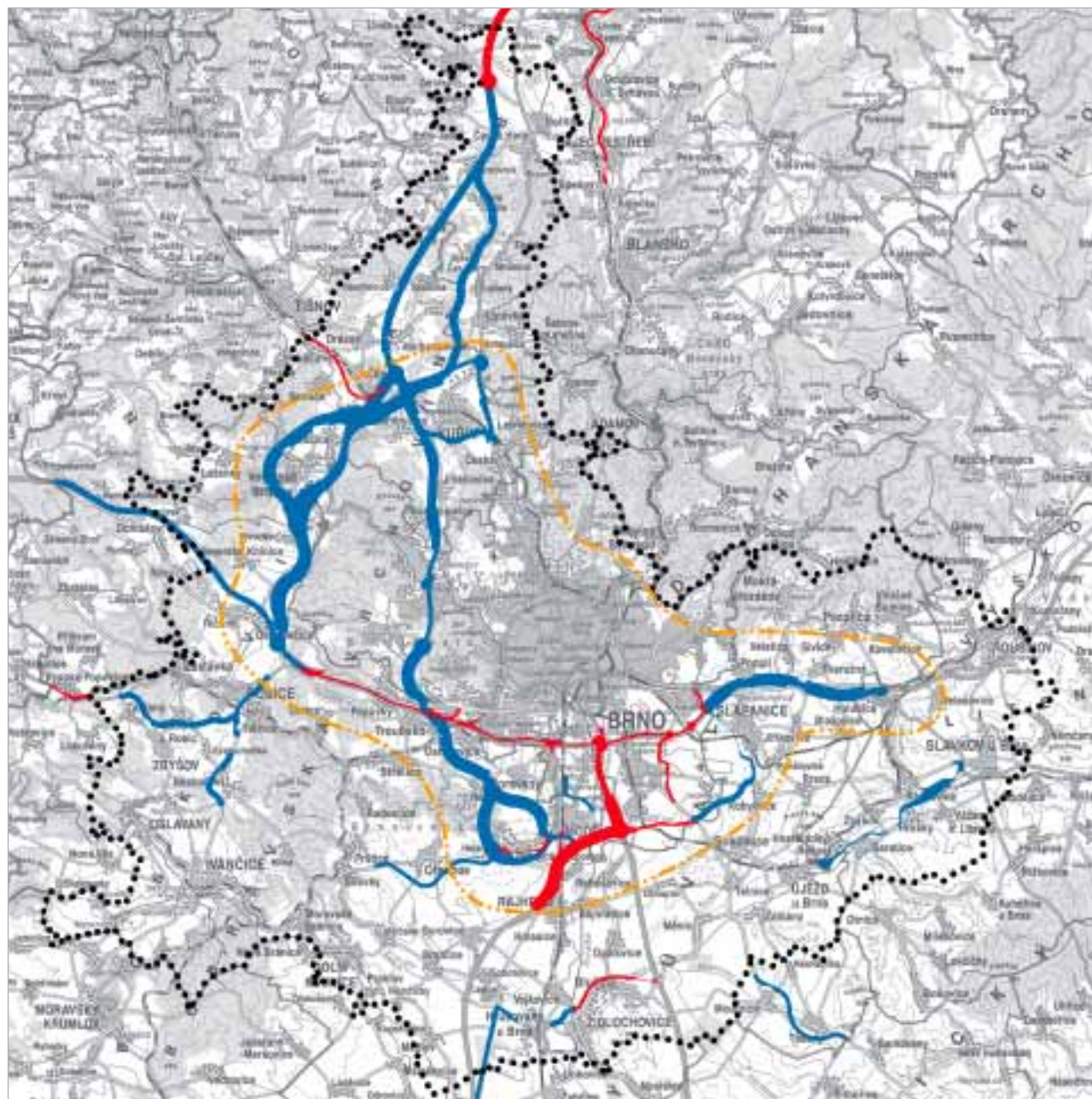
### Porovnání z hlediska životního prostředí a z hlediska vlivu na zdraví obyvatel

Koridory, které jsme vymezili pro jednotlivé varianty, a výsledky studie vlivu variant na lidské zdraví, vytvořené na základě hlukové a rozptylové studie, jsme použili pro porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví. Při hodnocení variant jsme postupovali dle metodického doporučení MŽP v následujících krocích: stanovení hodnocených parametrů a jejich váhové ohodnocení, určení velikosti vlivů, určení významnosti (rizika vzniku) vlivů, stanovení bodového hodnocení vlivů, stanovení celkového bodového hodnocení variant a stanovení variant nejvhodnějších z hlediska životního prostředí a lidského zdraví.

### Vlivy na zdraví obyvatel

Zařazením samostatné části zabývající se podrobně vlivy variant na obyvatele prostřednictvím vyhodnocení hluku a emisí byl položen důraz na člověka jako zásadní entitu v území. Pro porovnání variant z hlediska lidského zdraví jsme původně počítali s hodnocením nadlimitních hodnot ukazatelů zdravotního rizika. Závěr však neprokázal zásadní rozdíl mezi jednotlivými variantami. Proto jsme použili výsledky hlukové a rozptylové studie přepočtené na jednotlivé obyvatele, tj. na absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení, bez ohledu na limitní hodnotu.

Schéma řešeného území se zobrazením koridorů silniční dopravy obsažených v platných Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (žluté čerchovaně – hranice území pro prověření územní studie dle ZÚR JMK; černě tečkovaně – hranice rozšířeného území řešeného v rámci územní studie; červeně – návrhové koridory pro silniční dopravu; modře – koridory územních rezerv pro silniční dopravu).



### Různé způsoby zpracování

Každé z těchto tří porovnání je zpracováno jiným způsobem, neboť hodnotí jinou kategorii či oblast a vychází z jiných podkladů, předpisů či metodik. Porovnání se od sebe odlišují také základním principem vyhodnocení, kde vedle sebe stojí přesné číselné hodnocení části zabývající se životním prostředím a vlivem na obyvatele a slovní hodnocení dopravně-urbanistické, které nemá stanovené hodnotící parametry.

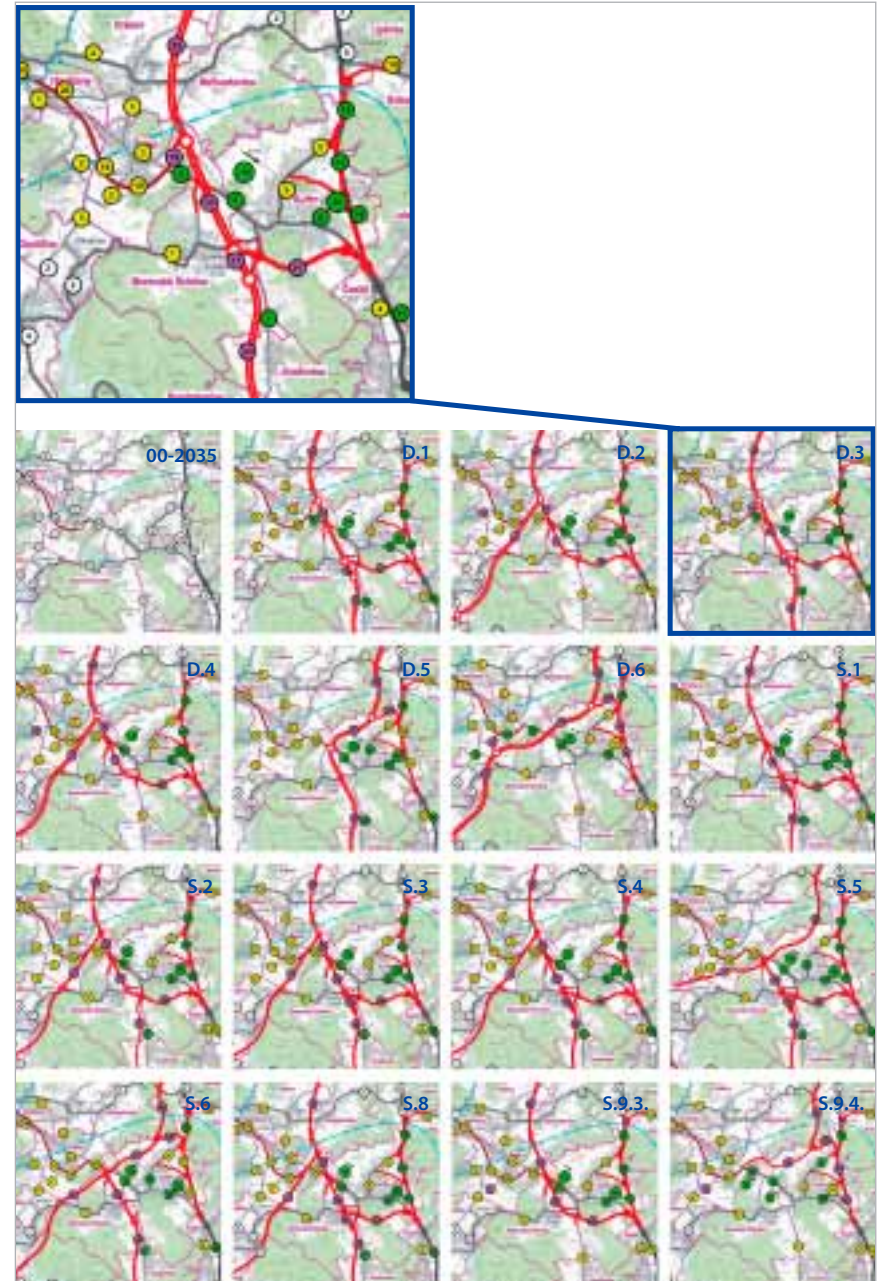
### Kvantitativní × kvalitativní hodnocení

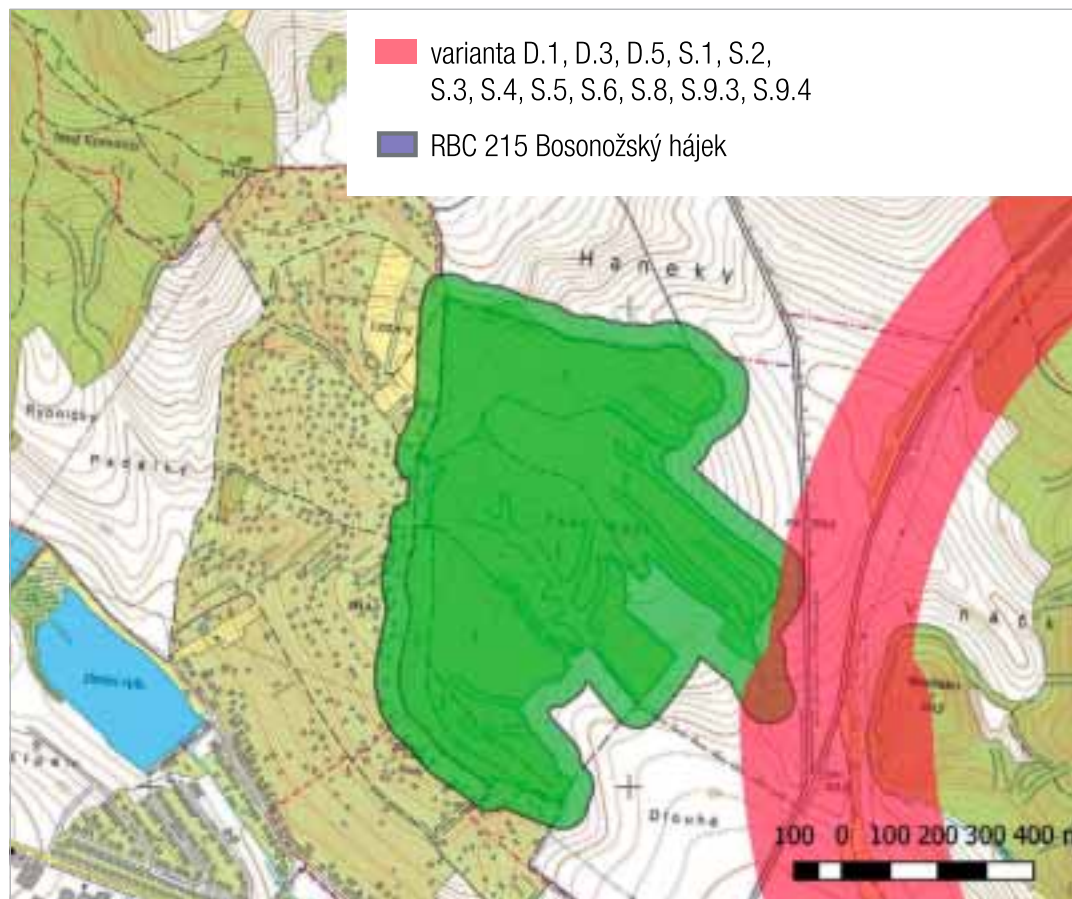
Z pohledu životního prostředí a z pohledu hlukové a rozptylové studie jsou tedy varianty hodnoceny kvantitativním způsobem, zatímco z pohledu dopravně-urbanistického jsou hodnoceny kvalitativním způsobem. Dopravně-urbanistické hodnocení zahrnuje popis a interpretaci komplexnější a informačně méně uzavřené reality, než je tomu v případě hodnocení environmentalistického. Užití kvalitativní metodologie je zde proto oprávněné a v rámci pragmatického rámce informačně užitečnější. Celkové hodnocení, tj. sloučení dopravně-geografického, zdravotního a environmentalistického hodnocení, je primárně kvalitativní (s především slovně formulovanými argumenty) – důvodem je logicky vzrůstající složitost popisované reality, a tedy i nižší pragmatická užitečnost výhradně kvantitativní informace.

### Průnik tří porovnání

Jak již bylo řečeno, každé ze tří výše zmíněných hodnocení je zpracováno jiným způsobem, neboť hodnotí jinou oblast a vychází z jiných podkladů, předpisů či metodik. Závěr hodnocení je pak průnikem výsledků těchto tří porovnání.

Dopravně-inženýrské porovnání pro oblast Kuřim. Jedná se o srovnání intenzit dopravy vzešlých z modelování zatížení dálniční a silniční sítě v nulovém stavu 00-2035 a v jednotlivých návrhových variantách. Čísla udávají celkový počet vozidel v tisících za 24 hodin v roce 2035. Barevné podbarvení značí, zda jsou hodnoty srovnatelné s hodnotami nulového stavu 00-2035 (žlutá kolečka), nebo jsou nižší (zelená kolečka), anebo naopak vyšší (růžová kolečka). Obdobně je zpracováno porovnání pro všech 11 dílčích oblastí.





Příklad vyhodnocení střetu koridorů variant D.1, D.3, D.5, S.1, S.2, S.3, S.4, S.5, S.6, S.8, S.9.3 a S.9.4 s RBC 215 Bosonožský hájek. Koridory uvedených variant zasahují okrajově do východní části RBC, dotýkají se 3,0% jeho rozlohy. Šířka volného koridoru pro vedení komunikace zůstává dostatečná. Není zde využito žádné technické řešení (tunel, most apod.). Významnost vlivu je hodnocena jako malá.

zasazená plocha	3
body	1
šířka volného koridoru (m)	245
body	-1
technické řešení	0
body	0
body celkem	1
významnost (riziko vzniku) vlivu	m

## Výsledek územní studie a obecné závěry

Z předešlých tří hodnocení a porovnání variant dálniční a silniční sítě vplynuly tyto skutečnosti:

### Vybrané varianty

Průnikem všech tří hodnocení v kategorii doporučené se staly varianty D3 a S1.

### Všechny navržené varianty jsou lepší než nulový stav 00-2035

Řešení jakékoliv varianty má pozitivní důsledky na brněnskou aglomeraci oproti variantě bez návrhu nových komunikací; každá z návrhových variant nějakým způsobem pomáhá městu Brnu.

### Tranzitní doprava je ve vztahu sever–jih minimální

Z výsledků je jednoznačné, že dominantním prvkem (mimo dálnici D1 a propojení D1 s D52 a D2) je vnitroaglomerační či zdrojová a cílová doprava. Ve vztahu sever–jih je nadmístní (nadregionální) tranzit – v porovnání dopravy v jednotlivých profilech – nepodstatný. Komunikace „43“ má s tzv. Hitlerovou dálnicí společnou pouze stopu. Původně zamýšlené „transteritoriální“ spojení mezi Vratslaví (tehdy Německo, dnes Polsko) a Vídní se dnes omezuje jen na úsek mezi severní a jižní částí brněnského metropolitního regionu a má aglomerační význam (nadregionální či mezinárodní tranzit je v průjezdu zastoupen pouze 3,5% vozidel). Mezinárodní význam má pouze dálnice D1 směrem do Prahy a směrem do Ostavy a také dálnice D52 a D2 z Brna do Vídně, respektive Bratislavy.

### Dominantním faktorem je vedení komunikace „43“

Problematika řešení komunikace „43“ má na výsledky porovnání variant uspořádání dálniční a silniční sítě nejvýraznější vliv. Výsledkem studie je poznání, že z dopravně-urbanistického hlediska lze oblasti řešeného území rozdělit do dvou skupin, které mají rozdílný vliv na celkovou dopravní koncepci. Hledisko životního prostředí, vlivu hluku nebo imisního znečištění nemá na toto rozdělení vliv. První skupinu tvoří oblasti s rozhodujícím vlivem na uspořádání dálniční a silniční sítě související s problematikou vedení komunikace „43“, s problematikou vedení jihozápadní tangenty (JZT) či velkého jižního obchvatu (VJO). Druhá skupina zahrnuje oblasti, jejichž řešení nemá přímý vliv na skupinu první. Jedná se o oblasti kolem Rosic, Slatiny, Šlapanic, Tuřan, kolem východní části D1 atd. Navržená řešení v těchto oblastech lze přiřazovat k vybraným trasám první skupiny libovolně, bez ohledu na celkový vliv na dopravní účinnost sítě jako celku.

### Segmenty území fungují nezávisle na sobě

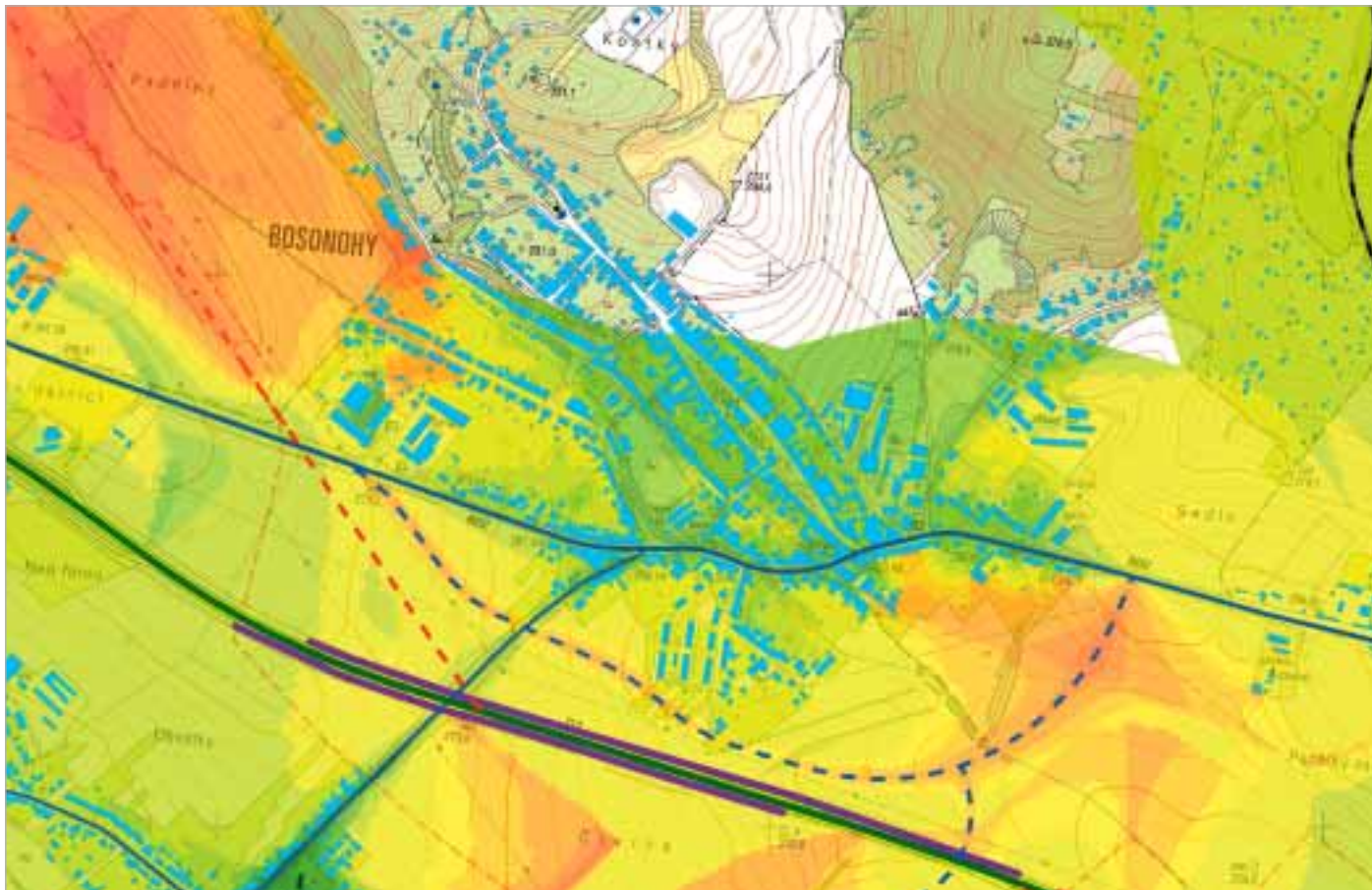
Vzájemné ovlivnění segmentů řešeného území (severozápadního s komunikací „43“, jihozápadního s JZT, JT a VJO a jihovýchodního především s východní částí dálnice D1) je zanedbatelné, fungují víceméně nezávisle na sobě.

### Silniční varianty „43“ jsou výhodnější než dálniční

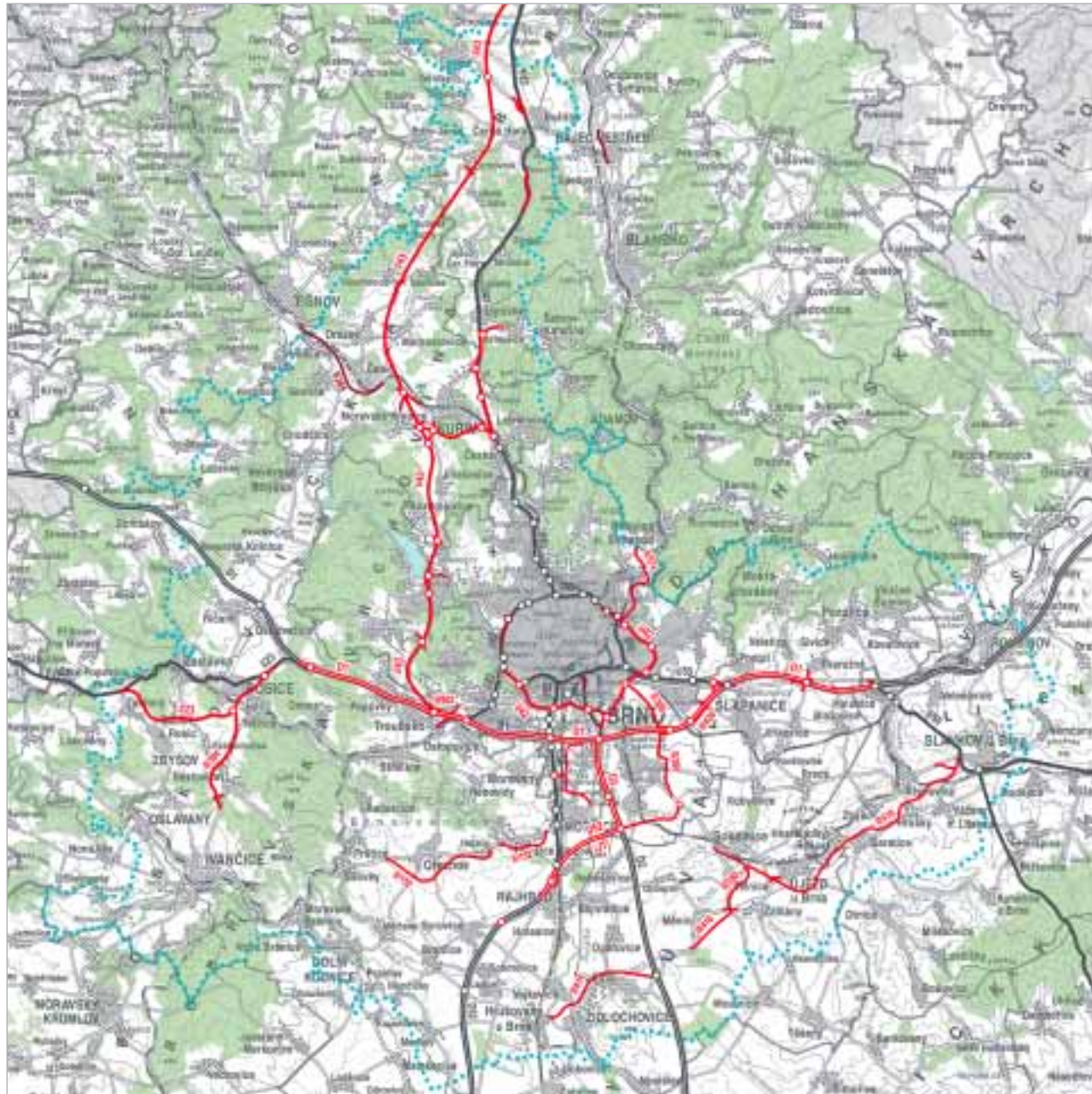
Silniční varianty komunikace „43“ jsou příznivější než varianty dálniční, a to díky možnosti umístění většího množství křižovek v aglomeraci (lepší podmínky obsluhy území především v oblasti Kuřimi a Bystrce), díky nižší hlučnosti a prašnosti vycházející z nižší rychlosti vozidel, díky lepším možnostem technického řešení (méně náročná legislativa) apod.

### Poučená varianta

Na základě výsledků porovnání 15 variant jsme konstatovali, že žádná z nich není ideální (tj. že v jednotlivých dílčích oblastech neobsahuje vždy nejlépe hodnocené řešení). Přistoupili jsme tedy k návrhu další, tzv. „poučené varianty“, která vychází z nejlépe hodnocených variant D.3 a S.1, v některých dílčích oblastech ale zahrnuje jiné, vhodnější řešení (např. jižní obchvat Rosic). Pro poučenou variantu S.10 jsme provedli dopravní modelování a následně ji vyhodnotili stejným postupem jako ostatní dříve zpracované varianty, tj. z hlediska dopravně-urbanistického, z hlediska životního prostředí a lidského zdraví a z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie. Její výsledky jsme porovnali s ostatními dříve zpracovanými variantami a zapracovali ji do celkového závěru územní studie.



Příklad vyhodnocení hluku v městské části Brno-Bosonohy. Jedná se o znázornění rozdílu hlukové zátěže mezi nulovým stavem 00-2035 a návrhovou variantou S.10. V barevné škále je zobrazen rozdíl hodnot ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro denní dobu (IPD) – od tmavě zelené (odpovídá snížení v návrhové variantě o 25 dB), přes žlutou (beze změny) až k sytě červené (odpovídá zvýšení v návrhové variantě o 41 dB).



### Hodnocení poučené varianty

Takto upravená varianta se vyznačuje dobrou dopravní účinností nadřazené i lokální komunikační sítě, zajišťuje dobrou obsluhu území podél komunikace „43“ (Kuřim, Bystrc) a zahrnuje řešení maxima lokálních dopravních problémů v území (dílčí obchvaty obcí). Přitom si zachová dobré výsledky hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí i z pohledu hlukové a rozptylové studie.

*doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.  
knesl kynčl architekti s. r. o.*

Schéma „poučené“ návrhové varianty S.10

## Přestavba železničního uzlu Brno

### Úvod

Příspěvek popisuje vývoj přípravy projektu přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) po roce 1989. Historie záměru přestavby ŽUB je samozřejmě daleko delší a de facto začala již nepříliš šťastným umístěním koncového nádraží Severní Ferdinandovy dráhy v roce 1839. Vážně se otázkou železničního uzlu město a jeho plánovači začali zabývat po vzniku samostatné Československé republiky. První urbanistické návrhy na přestavbu železničního uzlu s hlavním nádražím v nové poloze jižně od ulice Opuštěné se objevují již v roce 1924.

Pro pochopení aktuální problematiky přestavby ŽUB stačí ale porozumět etapě procesu, která začala v listopadu 1989 po zásadní změně společensko-politických poměrů v tehdejší ČSSR.

V průběhu tohoto období můžeme identifikovat následující etapy:

- 1990–1994 porevoluční veřejná diskuse, posuzování variant, nový ÚPmB
- 1994–2002 další vývoj koncepce, posuzování optimální varianty, studie proveditelnosti Dress Sommer, vládní usnesení
- 2002–2006 soutěž na nové nádraží, změna ÚPmB, územní studie jádrové oblasti přestavby, studie souboru staveb, územní rozhodnutí
- 2006–2013 opakované vydání, odvolání a následně rušení územního rozhodnutí, rozhodnutí o dopracování varianty Koalice pro nádraží v centru (Petrov), rozhodnutí o zpracování studie proveditelnosti 3 variant (Řeka, Petrov, bez projektu).
- 2013–2019 zpracování studie proveditelnosti včetně nezbytných podkladů, stanoviska samosprávných orgánů JMK a města Brna, stanovisko Centrální komise Ministerstva dopravy, memorandum o spolupráci hlavních partnerů

### 1. Popis vývoje projektu 1990–1994

(Porevoluční veřejná diskuse, posuzování variant, nový ÚPmB)

V roce 1990 se v Brně při přípravě volebních programů pro první svobodné volby otevřela široká diskuse o všech velkých městských projektech, v první řadě samozřejmě o přestavbě železničního uzlu. Diskuse odborníků i veřejnosti v letech 1990–1991 potvrdily, že stávající železniční uzel Brno (ŽUB) nevyhovuje již dlouhou dobu požadavkům drážního provozu ani požadavkům na kulturu cestování. Hlavními nedostatky byly označeny zejména:

- stáří a nevyhovující technický stav všech zařízení železnice zejména v centrální části města;
- nedostatečně kapacitní prostory a plochy nádraží a celého kolejového systému;
- bariérové efekty složitého rozvětvení tratí a zařízení železnice na území města;
- stísněný přednádražní prostor, špatná obslužnost osobního nádraží.

K těmto dlouhodobým důvodům pro přestavbu přistoupily pod pádu železné opony a zapojení České republiky do evropských struktur další důvody:

- nutnost řešení koncepce průjezdu železničním uzlem v návaznosti na modernizaci tratí I. železničního koridoru a zapojení do sítě evropských tratí TEN-T;
- růst požadavků na integrovanou příměstskou dopravu s vysokým využitím železnice;
- zajištění podmínek pro budoucí zaústění vysokorychlostních železničních tratí (rychlých spojení);
- odstranění bariér pro změnu periferního charakteru oblasti Uhelná – Trnitá – Dornych – Opuštěná na novou městskou čtvrt;
- vytvoření územních podmínek pro rozvoj jižního segmentu města.

Protože popsané požadavky není možné v omezeném prostoru stávajícího nádraží realizovat, je nutné hledat pro přestavbu ŽUB novou polohu osobního nádraží.

#### 1.1. Variantní řešení přestavby ŽUB 1991

Jako podklady pro odbornou i veřejnou diskusi o přestavbě ŽUB sloužila studie, zpracovaná v roce 1991 Dopravním rozvojovým střediskem ve spolupráci se SUDOP Brno.

Studie se zabývala celkem 16 možnými variantami řešení, z nich byly vybrány 4 pro podrobnější dopracování a posouzení.

### Posuzované varianty:

**Varianta A:** nové osobní nádraží je situováno do odsunuté polohy do prostoru Brno-Dolní nádraží

**Varianta B:** nové osobní nádraží je umístěno na tělese dráhy v prostoru Nových sadů

**Varianta C:** nové osobní nádraží je umístěno rovnoběžně s ulicí Opuštěnou směrem k Brno-Dolní nádraží

**Varianta D:** prověřovala možnost přestavby osobního nádraží v dnešní poloze při ulici Nádražní

Všechny varianty byly posuzovány mezinárodní komisí odborníků a doprovodnou akcí byla výstava na Magistrátu města Brna. Základní informace pro veřejnost byly doručeny formou dále uvedeného letáčku do všech domácností.



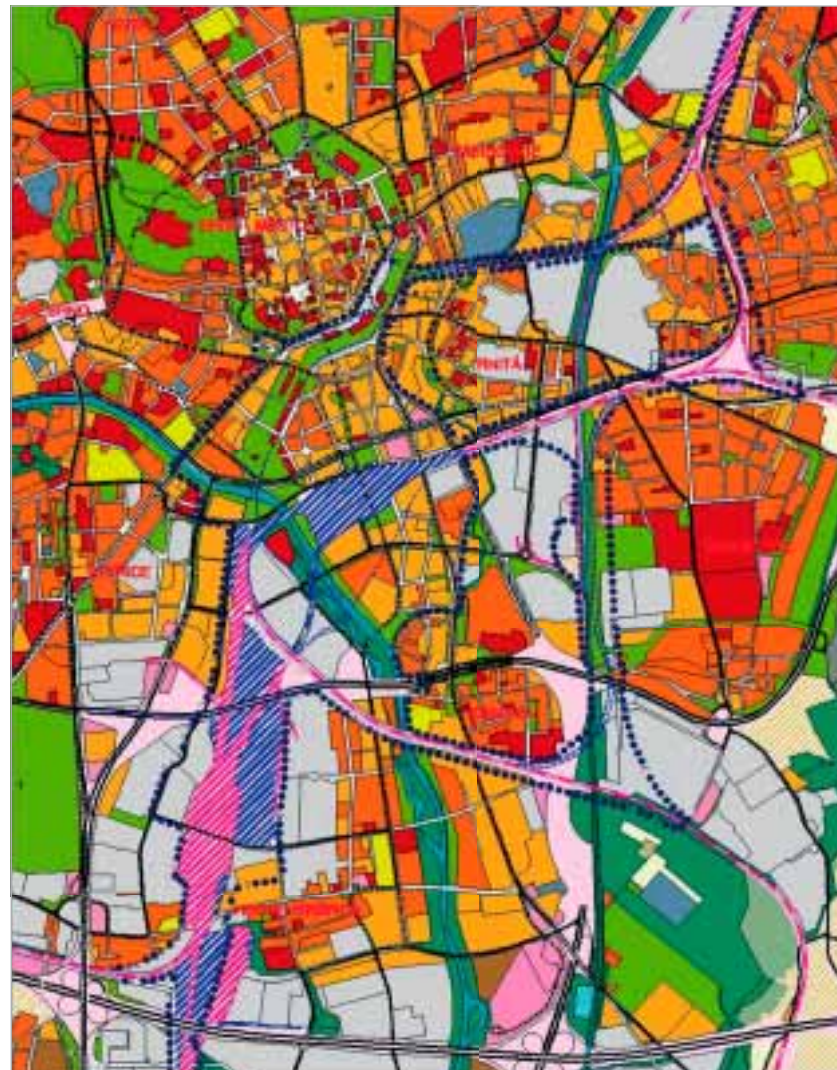
Leták se schémata posuzovaných variant (1991)

Mezinárodní expertiza posoudila varianty řešení jak z hlediska železniční dopravy, tak z hlediska rozvoje města. **Na základě těchto hodnocení rozhodla o nejvhodnějším řešení s nádražím v odsunuté poloze podle varianty C.**

Tuto variantu následně schválilo Zastupitelstvo města Brna v červnu 1992 jako podklad pro zadání nového územního plánu města Brna.

### 1.2. ŽUB v Územním plánu města Brna (ÚPmB) 1994

Vybrané řešení bylo podkladem zadání ÚPmB (1992) a následně bylo zapracováno do konceptu a konečného návrhu ÚPmB dokončeného v listopadu 1994. V souladu se stavebním zákonem byly jednotlivé fáze třikrát veřejnoprávně projednávány.



ÚPmB 1994 (UAD studio s. r. o., Hladík, Kabela). Varianta C polohy osobního nádraží



**Komentář:**

Odsunutím nádraží do polohy rovnoběžné s ulicí Opuštěnou došlo k uvolnění ploch kolem hradebního okruhu a podél Nových sadů a současně se otevřel prostor pro velkorysou dostavbu prstence kolem historického jádra mezi Dornychem a Novými sady.

Orientace nového osobního nádraží rovnoběžně s ulicí Opuštěnou umožnila sice ponechání Přerovky a její zapojení do ON od jihu, tím se ale územně stabilizovalo také vedení nákladového průtahu a jeho mimoúrovňové křížení s Přerovkou se všemi bariérovými dopady na území jižně od nového nádraží. Územní rozvoj jižního segmentu města tak nedostal v ÚPmB potřebný prostor.

## 2. Vývoj projektu 1994–2002

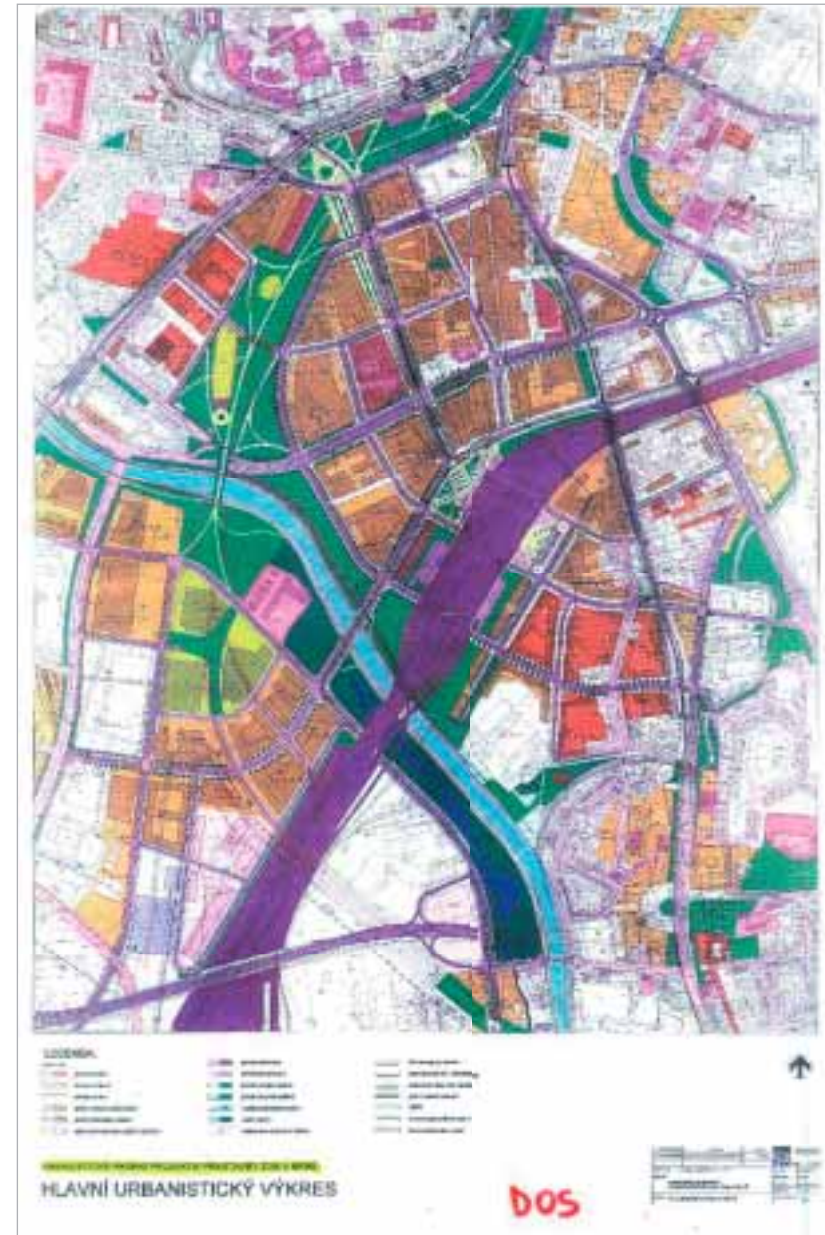
(Další vývoj koncepce, posuzování optimální varianty, studie proveditelnosti, usnesení vlády ČR)

V období mezi lety 1994–2002 byla z iniciativy tehdejšího vedení Útvaru hlavního architekta města Brna zpracována řada zpřesňujících dokumentací, které jednak hledaly cestu k odstranění nedostatků varianty vložené do ÚPmB 1994 a současně je znovu srovnávaly s variantou stávající polohy.

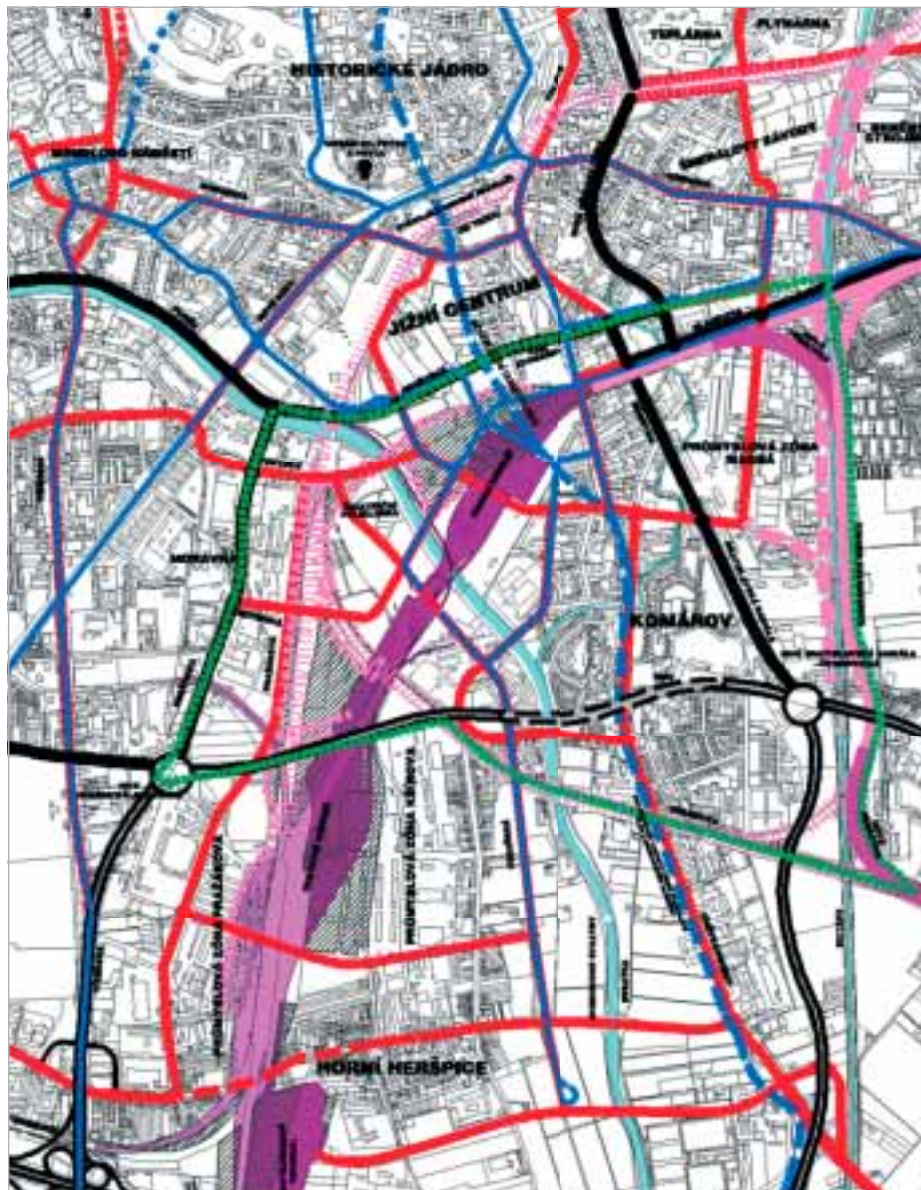
Etapu uzavřela vyzvaná soutěž na urbanistické řešení přestavby ŽUB. Soutěže se zúčastnilo pět architektonických ateliérů (Ateliér ERA, Ateliér DoS, Ateliér RAW, Aemiliastudio S. r. i., Burián-Křivinka). Nejvýše hodnocený návrh Ateliér DoS v. o. s. (Dokoupil, Novotný, Kolegarová, Jebavý) byl následně vybrán pro dopracování urbanisticko-dopravní studie a změnu územního plánu města Brna.

Výsledkem vyhodnocení variantních soutěžních studií bylo doporučení ke změně dopravně-urbanistické koncepce přestavby ŽUB blížící se variantě A z roku 1992 (varianta Brno-Dolní), doplněné o některá další zlepšení, a to zejména:

- zapojení přerovské tratě obloukem z tzv. Komárovské spojky do severního zhlaví nového osobního nádraží;
- dořešení obslužnosti nádraží veřejnou hromadnou dopravou dvěma novými tramvajovými tratěmi;
- námět na zapojení Severojižního kolejového diametru do Komárovské spojky v oblasti ulice Masná.



Vyzvaná soutěž, Atelier DoS, v. o. s. (2002)



Urbanisticko-dopravní studie (Ateliér DoS, v. o. s, 2003)

Z urbanistického hlediska zvolené řešení oproti koncepci ÚPmB 1994 zdůrazňuje následující principy:

- Spojení území na obou stranách řeky Svatky nově navrženou osou Petrov – Nové osobní nádraží – M-palác.
- Bulvár jako páteř území s tramvají v ose.
- Možnost integrovat autobusové nádraží do tělesa dráhy.
- Prostupnost tělesa nádraží na mostní konstrukci ve směru sever-jih (Centrum města – Komárov).
- Nová polyfunkční městská čtvrť Trnitá.
- Nové rozvojové plochy Pražákova – Vodařská.
- Revitalizace Komárova jižně od nového nádraží.
- Propojení biokoridoru Svatky s hradebním okruhem novým městským parkem na místě dnešního kolejiště podél Nových sadů.

Závěr tohoto 5 let trvajícího procesu pořizování a vyhodnocování variant byl předložen grémiu, sestaveného ze zástupců statutárního města Brna, Ministerstva dopravy ČR, Českých drah a Jihomoravského kraje a po schválení byly materiály využity při přípravě Usnesení vlády ČR č. 457 k přestavbě ŽUB (6. 5. 2002) a k vytvoření Smlouvy o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu ŽUB (4. 7. 2002).

### 3. Vývoj projektu 2002–2006 (Změna ÚPmB, studie souboru staveb, územní rozhodnutí)

#### 3.1. Změna územního plánu vyvolaná přestavbou ŽUB

Na uvedená vrcholová rozhodnutí navázalo zadání, vypracování, projednání a schválení změny Územního plánu města Brna 1994, které bylo ukončeno schválením Změny v roce 2004.

## Změna ÚPmB pro ŽUB, 2004



Hlavní výkres  
(Arch. Design, s. r. o., 2004)



Platný ÚPmB po změně 2004 (výřez jižní části centra)

Územní část řešení přestavby ŽUB zapracované do ÚPmB bylo o rok později dopracováno v urbanistické studii **Regulace centrálního území dotčeného přestavbou ŽUB** (Arch. Design, s. r. o.) v podrobnosti regulačního plánu tak, aby byla zajištěna koordinace přípravy jednotlivých staveb v území. Bohužel studie byla pořízena jako územně plánovací podklad a její využívání a vymáhání tím bylo a je limitováno.



Územní studie regulace centrálního území dotčeného přestavbou ŽUB (Arch. Design, s. r. o., 2006)

### 3.2. Koncepce územního rozhodnutí

Dopravně-urbanistické řešení zapracované do dokumentace pro územní rozhodnutí přestavby ŽUB vychází z dokumentů zpracovaných a projednávaných v letech 1997–2005, a to jak investorem SŽDC, tak statutárním městem Brnem. Představuje řešení, které završilo 80letý proces hledání a cizelování optimální varianty. Jeho předností je především vyvážení zájmů železniční dopravy podmínek pro urbanistický rozvoj města.

Vláda ČR svým usnesením č. 457 z roku 2002 schválila přípravu pěti drážních staveb. Jednalo se o následující stavby:

- 1. stavba – 1. část odstavného nádraží
- 2. stavba – 1. část osobního nádraží
- 3. stavba – průjezd pro nákladní vlaky
- 4. stavba – 2. část odstavného nádraží
- 5. stavba – 2. část osobního nádraží

Z hlediska dopravního je železniční uzel Brno součástí transevropské sítě TEN-T a jako takový musí splňovat základní podmínky provozní a technické propojenosti (interoperability) evropského železničního systému. Uzlu Brno se týkají dva prioritní projekty:

- projekt 22 – železniční osa Nürnberg / Linz / Dresden – **Praha – Brno – Wien** – Budapest – Curtici – Bucuresti / Sofia – Athina (paneurospký koridor IV);
- projekt 23 – železniční osa Gdańsk – Warszawa – **Ostrava – Brno – Břeclav** / Bratislava – Wien (paneurospký koridor VI).

Požadavky na průjezdnost železničního uzlu Brno ve směru sever-jih (Balt – Jadran) a východ-západ (Břeclav – Brno – Česká Třebová /Praha) vyplývající z těchto projektů jsou v dopravní koncepci projektu přestavby ŽUB plně respektovány.

**Zapojení VRT (rychlá spojení)** vychází z jižní varianty VRT, která přijíždí do brněnské aglomerace podél dálnice D1 a zapojuje se do osobního nádraží od jihu v souběhu s tratí od Chrlic. Výjezd z osobního nádraží směrem na Ostravu je veden po trati přes Slatinu na modernizovanou trať Brno – Přerov. Jižní varianta VRT je územně, technicky i ekonomicky nejúspornější a umožňuje plynulý průjezd VRT uzlem ve směru Praha – Brno – Ostrava a Vídeň – Brno – Ostrava. Směr Praha – Brno – Vídeň bude realizován přes úvrať v osobním nádraží.



Schéma zapojení VRT do železničního uzlu Brno



Nová poloha osobního nádraží o 800 m jižně v prostoru dnešního nádraží Brno – Dolní umožní zásadní zjednodušení uzlu a zajistí jeho propustnost ve všech směrech

Vedle evropských požadavků musí současně uzel splňovat požadavky vnitrostátní osobní i nákladní dopravy a dopravy regionální. Nová poloha osobního nádraží zajišťuje:

- průjezdnost uzlu v hlavních směrech,
- splnění technických a kapacitních parametrů nádraží (počet a délky nástupišť),
- zapojení regionálních tratí,
- zapojení vysokorychlostních tratí (rychlá spojení),
- integraci průjezdných kolejí nákladového průtahu,
- připravenost pro napojení na severojižní kolejový diametr (SJKD).

Zásadním přínosem řešení je **snížení rozsahu ploch železnice** a délky kolejí v uzlu, což pozitivně ovlivňuje také budoucí provozní náklady. Budou uvolněny jak plochy osobního nádraží, jižního i severního zhlaví a dnešních tratí od Heršpic a Židenic, tak stávající přerovská trať v úseku přes Komárov.

**Jednoduché výškové uspořádání kolejíště** v jedné úrovni +7 m nad terénem je jednak investičně úsporné, jednak umožňuje bezproblémové křížení se sítí místních komunikací a veřejnou dopravou a eliminuje tak bariérový efekt železnice na území města. Součástí přestavby uzlu je také již částečně realizované odstavné nádraží (1. část, I. etapa) jižně od osobního nádraží a rekonstrukce zastávek Brno-Židenice, Brno-Černovice a Brno-Vídeňská, pojaté jako přestupní uzly IDS na MHD. Do stavby je zahrnuto i nové zapojení tratí od Přerova, Brna-Slatiny a Tišnova do severního zhlaví. Do jižního zhlaví osobního nádraží je nově napojována dvoukolejná trať směr Střelice, kde je zřizována třetí nová zastávka s názvem Brno-Vídeňská, která je rovněž přestupním uzlem na VHD.

### Urbanistická koncepce DÚR

Popsaná dopravní koncepce je realizovatelná pouze za podmínky přesunu stávajícího osob-

ního nádraží z dnešní polohy o cca 800 m směrem na jih do prostoru dnešního nákladního nádraží Brno – Dolní. Odsunutá poloha osobního nádraží u řeky Svratky umožňuje přímé zapojení přerovské a vlárské trati ze severovýchodu a nabízí tak hladký průjezd osobním nádražím všem tratím na území města ve všech směrech.

Ne vždy je ovšem dopravní koncepce v takovém souladu s urbanistickými cíli rozvoje města jako v případě přestavby ŽUB. Přestavba uzlu má významné pozitivní přínosy pro město:

- Zjednodušení železničního uzlu.
- Redukce ploch zabíraných železničními tratěmi a drážními zařízeními.



- Odstranění urbanistických bariér.
- Uvolnění ploch pro rozvoj jižního segmentu města.
- Dokompletování sekundárního prstence zástavby kolem historického jádra.
- Příležitost pro přivedení kapacitní tramvajové veřejné dopravy do prostoru jak nové čtvrti Trnitá, tak do rozvojových ploch při ulici Heršpické (Spielberk Park Office, M-palác, AZ Tower).
- Podmínky pro ekonomicky a technicky reálné řešení jižního segmentu velkého městského okruhu mezi Komárovem a Heršpickou.

Koncepce současně zlepšuje kvalitu životního prostředí v dotčeném území:

- Menší rozsah železničních tratí znamená menší ovlivnění území hlukem.
- Integrace tratí do jednoho kolejového svazku uvolní prostor pro posvratecký regionální biokoridor.
- Vytvoření nového městského parku v ploše bývalého železničního tělesa mezi řekou Svratkou a hradebním okruhem.
- Soustředění dopravní zátěže do jednoho prostoru integrací autobusového terminálu do objektu osobního nádraží.

**Základním motivem urbanistického řešení** je komunikační a urbanistická osa – bulvár – spojující nově vzniklé náměstí pod Petrovem s novým osobním nádražím. Bulvár se před nádražím láme a pokračuje přes řeku Svratku k M-paláci, kde se připojuje do ulice Heršpické. Vzniká tak nová logická páteř území napojená na dnešní urbanistickou strukturu. Bulvárem je vedena nová tramvajová trasa, která se spojuje před osobním nádražím s linkou z ulice Plotná a pokračuje až k ulici Heršpické, kde obsluhuje nové administrativně obchodní území. Tramvajové linky jsou doplněny nekolejovou hromadnou dopravou (autobusy a trolejbusy). Společně s kapacitními parkoviště je tak zajištěna dokonalá obslužnost nového nádraží.

Dalším charakteristickým prvkem urbanistického návrhu je prostupnost nádražního tělesa. Koleje jsou umístěny cca 7,5 m nad terénem, což umožňuje jednak vedení veřejných komunikací příčně pod tělesem a otevírá tak obě strany nádraží pro veřejnost, jednak umožňuje integrovat odbavovací halu pro cestující včetně komerčního zázemí do drážního tělesa. Současně se otevírá příležitost umístit pod kolejíště autobusový terminál v přímé návaznosti na odbavovací halu nádraží a spojit tak všechna dopravní média včetně městské hromadné dopravy do jednoho prostoru. Oboustranná orientace odbavovací haly bude silným impulzem pro revitalizaci přilehlé části městské čtvrti Komárov, která je dnes od centra města izolována.

#### 4. Vydávání a rušení územního rozhodnutí 2006–2013

(Projednávání dokumentace pro územní řízení přestavby ŽUB probíhalo v roce 2005–2006)

**Územní rozhodnutí č. 169** o umístění stavby „Přestavba železničního uzlu Brno“ bylo vydáno stavebním úřadem Brno-střed 27. 11. 2006 a v rámci něj byly veškeré námítky účastníků řízení a dotčených orgánů vypořádány nebo zamítnuty. OUSŘ MMB toto rozhodnutí dne 30. 5. 2007 změnil tak, že vypustil text týkající se stavebních objektů a provozních souborů trakční napájecí stanice (TNS) Černovice.

12. 12. 2008 rozsudkem Krajského soudu v Brně bylo Územní rozhodnutí č. 169 o umístění stavby „Přestavba železničního uzlu Brno“ zrušeno.

**Rozsudek KS Brno 31Ca 145/2007.** Žalobce jako zástupce obyvatel Židenic a) požaduje před vydáním územního rozhodnutí provedení posouzení vlivu stavby na objekty z hlediska denního osvětlení a oslnění, posouzení vlivu vibrací během stavby a následným provozem, vyhodnocení změn z hlediska hydrogeologie a řešení umístění protihlukových stěn.

Žalobci b)–m) se domáhali zrušení rozhodnutí žalovaného z důvodu porušení procesních a hmotných práv při projednání dokumentace k územnímu rozhodnutí.

Soud přistoupil ke zrušení územního rozhodnutí především kvůli nepřezkoumatelnosti z pohledu obsáhlosti uplatněných žalobních námitek k napadenému rozhodnutí, a protože v řízení došlo k závažnému porušení procesních práv jeho účastníků.

**Územní rozhodnutí vydané 2. 7. 2010** na základě doplněné a upravené dokumentace. Proti územnímu řízení byly podány námítky ve stejném znění. Odbor územního a stavebního řízení Magistrátu města Brna územní rozhodnutí 28. 11. 2011 zrušil a vrátil stavebnímu úřadu I. stupně k novému projednání. Jako hlavní důvody jsou uvedeny absence závazného stanoviska k zásahu do krajinného rázu, nezohlednění nového nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, nutnost řešení ochrany staveb před účinky podzemních vod v rámci projektu.

**Územní rozhodnutí č. 239 vydané 18. 9. 2013** je nepravomocné, protože se k němu 25. 10. 2013 odvolali následující účastníci řízení:

- Občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
- Občanské sdružení Stará Osada – Židenice
- Tomáš Jílek
- M. B. Keramika spol. s r. o.

Hlavními důvody odvolání byly především ve spise chybějící Zásady územního rozvoje JMK (tzv. krajský územní plán), chybějící závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu a kvalitnější hluková studie.

## 5. Vývoj přípravy projektu 2013–2019

(Studie proveditelnosti a navazující rozhodnutí partnerů projektu)

Opakované napadání a rušení vydaných územních rozhodnutí bylo výsledkem aktivit Občanské koalice pro nádraží v centru (OKNC). Koalice vznikla v roce 2002 na půdorysu spolků ZO ČSOP Veronica, Český a Slovenský dopravní klub, Brnění, Občanské sdružení Židenice.

Cílem Koalice bylo dosáhnout v rámci přestavby ŽUB změny umístění osobního nádraží z polohy jižně od Opuštěné do polohy při ulici Nádražní, co možná nejbližší ke stávajícímu nádraží a přestupnímu uzlu městské hromadné dopravy.

Hlavními výsledky činnosti Koalice byly:

- Referendum o poloze osobního nádraží 2004 (neplatné pro malou účast).
- Postupné zpracovávání dopravních a urbanistických studií varianty přestavby ŽUB s osobním nádražím ve stávající poloze nebo poloze jí blízké.
- Opakované napadání a následné rušení vydaných územních rozhodnutí.
- Referendum o poloze osobního nádraží 2014 (neplatné pro malou účast).

Po zrušení územního rozhodnutí vydaného 28. 11. 2011 změnil centrální orgán investora Ministerstvo dopravy postoj k variantním návrhům Koalice pro nádraží v centru a rozhodl o dopracování ideových námětů OKNC na technickou úroveň srovnatelnou s dokumentací pro územní rozhodnutí. Zpracování srovnávací studie obou variant bylo zadáno společnosti IKP Consulting Engineering Praha.

Srovnávací studie obou variant byla dokončena v roce 2014. V průběhu práce bylo zavedeno nové pojmenování srovnávacích variant:

**A – Řeka**, varianta dlouhodobě sledovaná jižně od ulice opuštěné v prostoru Brno – Dolní

**B – Petrov**, varianta OKNC, osobní nádraží při ulici Nádražní pod Petrovem

Na základě srovnávacích studií rozhodla vláda České republiky formou aktualizace usnesení vlády ČR č. 457 k přestavbě ŽUB (6. 5. 2002) o zpracování studie proveditelnosti variant A – řeka, B – Petrov a varianty bez projektu (udržení provozuschopnosti stávajícího stavu). Pořízením studie byla pověřena Správa železniční dopravní cesty, zpracování studie proveditelnosti bylo na základě výběrového řízení zadáno sdružení společností SUDOP Brno s. r. o., MC Olomouc a. s., AF City Plan (vedoucí projektu Ing. Ladislav Dorazil).

### Studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti představuje multiprofesní dílo, výjimečné jak rozsahem, tak hloubkou zpracování. Nejedná se o klasickou studii proveditelnosti srovnávající zpracované dokumentace, v průběhu práce byla řešení obou variant dále optimalizována

a dopracována, takže srovnávané varianty nejsou zcela totožné se vstupními podklady. Výsledkem je vytvoření řady podvariant, které kombinují různé prvky řešení.

Studie proveditelnosti hodnotí naplnění společenských cílů projektu, což představuje široký soubor hledisek jak společenských, tak provozních.



Celkové investiční náklady variant (bez zapojení VRT):

	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f (300)	B1f (500)
Železniční infrastruktura	39,8	41,9	40,8	43,1	52,3	55,8	47,1	46,3	50,9	41,2	42,8
Městská infrastruktura	2,3	2,3	2,3	2,3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<b>Celkem</b>	<b>42,1</b>	<b>44,1</b>	<b>43,1</b>	<b>45,4</b>	<b>53,0</b>	<b>56,5</b>	<b>47,8</b>	<b>49,0</b>	<b>51,6</b>	<b>41,9</b>	<b>43,5</b>

Tabulka 5 - Celkové investiční náklady včetně rezervy bez DPH, v mld. Kč

Investiční náklady variant pro zapojení VRT:

	A	Aa	Ab	Ac	B
Náklady na realizaci zapojení VRT Praha - Brno	20,0	20,1	20,0	20,1	30,4
Náklady na realizaci VRT v ŽUB	3,2	3,2	2,9	2,9	17,1
Náklady na realizaci předstihových objektů VRT	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
<b>Celkem</b>	<b>23,2</b>	<b>23,3</b>	<b>22,9</b>	<b>23,0</b>	<b>49,1</b>

Tabulka 9 - Náklady na realizaci zapojení VRT, v mld. Kč



Studie proveditelnosti předložené varianty detailně hodnotí z pohledu splnění všech uvedených cílů, důsledně se ale vyhýbá vlastnímu doporučení některé z variant. Pořizovatel i zpracovatel studie zcela správně vytvořili objektivní dokument jako podklad pro rozhodnutí partnerů projektu, a především centrální komise Ministerstva dopravy.

Studie proveditelnosti byla dokončena v 30. 10. 2017 s tím, že stanovisko města Brna bude vydáno do 3 měsíců.

### Rozhodnutí navazující na dokončenou studii proveditelnosti

- **16. 1. 2018** Stanovisko **Zastupitelstva JMK**, doporučuje variantu Řeka (Aa, Ac).
- **27. 2. 2018** Stanovisko **Zastupitelstva statutárního města Brna**, doporučuje variantu Řeka (Ac) s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.
- **30. 5. 2018** Rozhodnutí **Centrální komise MD** pro variantu Ab.
- **10. 7. 2018** Informace **vládě ČR** o plnění usnesení vlády č. 2002/2015.
- **Leden 2019** **Územní rozhodnutí č. 239** vydané 18. 9. 2013 nabylo právní moci (Varianta Ab).
- **22. 1. 2019** **Řídící výbor ŽUB**, město Brno i Jihomoravský kraj jednoznačně potvrzují společnou ambici pokračovat v přípravě této stavby ve variantě, kterou schválila centrální komise Ministerstva dopravy ČR, tedy ve **variantě Ab**.
- **6. 3. 2019** **R ZMB schvaluje text Memoranda o spolupráci při přípravě a realizaci modernizace** železničního uzlu Brno a souvisejících staveb.

## 6. Závěr

Zdá se, že již nic nebrání plynulému pokračování v projektové a inženýrské přípravě projektu a zahájení stavby bude reálné v horizontu cca 5–6 let, tedy v roce 100. výročí od první graficky vyjádřené představy o přestavbě železničního uzlu s nádražím jižně od Opuštěné. Závěr by tedy mohl vyznít optimisticky, nicméně fakt, že jsme se 13 let po vydání prvního územního rozhodnutí dostali zpět do výchozího bodu, nabádá k určité opatrnosti.

Jaké poučení nabízí příběh přestavby ŽUB pro přípravu podobně rozsáhlých projektů? Hlavním předpokladem úspěchu je kontinuita jejich přípravy a stabilita koncepčního řešení. Je nutné si uvědomit, že hodnota každého rozhodnutí především v oblasti infrastrukturních projektů stoupá s časem a jakákoliv změna koncepce projektu v průběhu přípravy může mít fatální následky.

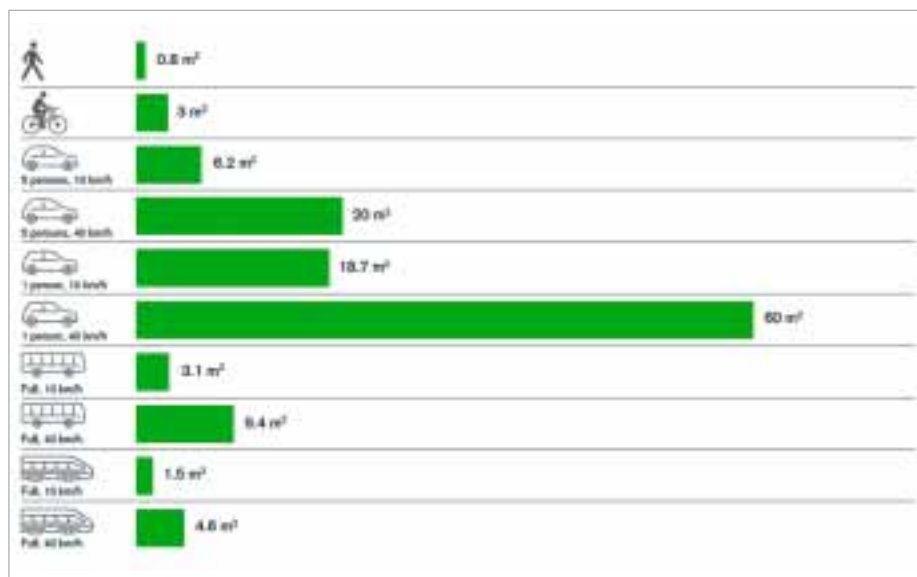
V dnešní otevřené a dynamické společnosti vyžaduje ovšem udržení kontinuity projektu velmi poctivou komunikaci s veřejností, která musí být průběžná a velmi trpělivá. Je potřeba naslouchat hlasům oponentů, reagovat na ně v rámci možností projektu a plošně je neodmítat. Pro vytvoření pozitivní atmosféry ve veřejnosti je zcela zásadní úzká spolupráce s médii, ať již s tradičními sdělovacími prostředky nebo novými komunikačními nástroji.

*Ing. arch. Jaroslav Dokoupil  
Arch. Design, s. r. o.*

## Projekt mobility Vídně

„Město Vídeň se zavázalo k podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, protože tyto způsoby dopravy jsou nejhleduplnější k životnímu prostředí. Vídeň ztělesňuje politiku městské mobility, která je orientovaná na budoucnost a která není jen ekologická, ale i společensky a ekonomicky akceptovatelná, a tedy udržitelná. Je ekonomicky udržitelná, protože je postavená na dlouhodobých investicích, které jsou výhodné pro město i obyvatele. Je sociálně udržitelná, protože jejím deklarovaným cílem je zajistit mobilitu pro všechny bez ohledu na výši příjmů, společenské postavení a momentální životní situaci. Je ekologicky udržitelná, protože pomáhá zachovat přírodní zdroje a přispívá k realizaci cílů Smart City Vídeň.“ Citace ze STEP 2025.

Rakouské hlavní město má dnes asi 1,8 milionu obyvatel. Vídeň měla v 19. století dokonce dva miliony obyvatel. K tomuto číslu se pomalu vrací, neboť již v roce 2028 se očekává nárůst na 1,9 milionu obyvatel. Město je hrdé na to, že 50 % plochy města tvoří zeleň. Významnou plochu ovšem zaujímají komunikace (14,4 %). Automobilová doprava sice v modal-splitu nepřevažuje, nicméně i tak jsou plochy pro auta a parkování výrazně větší než plochy pro ostatní druhy dopravy (obr. 1).



Obr. 1 Záběr veřejného prostranství podle typu dopravy

Vídeň má dlouhou tradici dopravního plánování. První dopravní koncept byl představen již koncem 60. let 20. století (Verkehrskonzept für Wien, 1969), v roce 2003 byl vytvořen generel dopravy (Masterplan Verkehr). S novým plánem rozvoje města Vídně (Stadtentwicklungsplan 2025) v roce 2013, tzv. STEP 2025, přišel plán mobility. Koncept mobility je hlavním strategickým dokumentem pro řešení dopravy ve městě. Plán rozvoje STEP 2025 vychází ze zastřešující rámcové strategie Smart City Vienna. Ta nastavuje inteligentní, sociální a k životnímu prostředí ohleduplná řešení pro rozvoj Vídně. Tento strategický plán obsahuje mj. několik klíčových tzv. konceptů: zeleně, veřejných prostranství, komerčních zón, výškových budov a také mobility.

Koncept mobility musí být:

- Férový: ulice by měla být pro všechny druhy dopravy. Dnes převažuje prostor pro auta.
- Zdravý: aktivní pohyb (pěší, cyklistika) musí mít více prostoru.
- Ekologický: preferuje se doprava s nižším negativním dopadem na životní prostředí.
- Kompaktní: ve městě se musí zkracovat cesty mezi bydlením, prací a rekreací.
- Efektivní: zdroje budou díky inovativním technologiím lépe využívány.
- Robustní: lidé by měli být mobilní, aniž by museli používat automobil.

Proč je pro Vídeň vlastně tak důležité změnit poměr modal-splitu? Město má stále více obyvatel, přijíždí stále více návštěvníků. Ti všichni realizují pochopitelně více cest. Nedojde-li ke změně, tj. zůstane-li ve městě stejný modal-split, budou v nedaleké budoucnosti větší nároky na prostor, přibude nutně více aut. Město proto musí snížit relativní, a později i absolutní počet aut ve městě.

### Jak dosáhnout cílů plánu mobility?

Přípravy plánu městské mobility probíhaly prostřednictvím rozsáhlých diskusí za účasti velkého počtu institucí a organizací. První monitoring a akce začaly v letech 2013 a 2014. Do plánu byly zapracovány i výstupy z tzv. Rady občanů města. Plán městské mobility

ve Vídni přijala Rada města Vídně v prosinci 2014 jako součást plánu rozvoje města STEP 2025. V návaznosti na STEP 2025 ukazuje plán detailní kroky udržitelné mobility ve Vídni – definuje 50 balíčků opatření, jejichž realizace by měla vést k dosažení stanovených cílů.

Během projektu se dospělo ke třem metodám práce a postupům, které se osvědčily pro svoji jednoduchost a efektivitu. Zaprvé byl vytvořen tým expertů z odborných institucí, kteří připravovali jednotlivá opatření nebo projekty. Zadruhé se prováděl tzv. test férovosti opatření, kdy se hodnotilo, zda plán mobility neopomíjí žádnou skupinu obyvatel, zejména skupiny se specifickými potřebami, jako jsou děti nebo osoby starší. Poslední součástí pracovní metody bylo ustavení tzv. Rady občanů, kdy se oslovilo asi osm set náhodně vybraných obyvatel Vídně a s aktivními dobrovolníky se pak testovala odezva obyvatel na navrhovaná opatření.

### Jaká jsou konkrétní klíčová opatření k dosažení cílů plánu mobility?

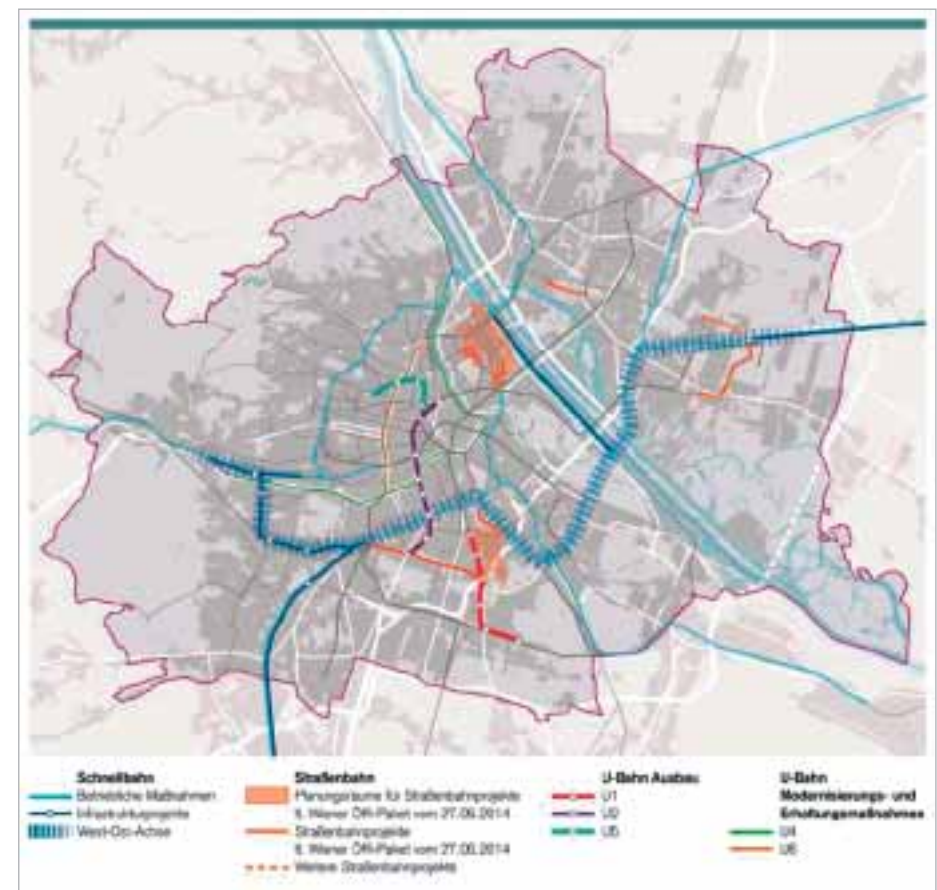
Základním pilířem zůstává dobře fungující veřejná doprava, díky které se mohou obyvatelé pohybovat jak po městě, tak mezi městem a okolními regiony. Vídeň má výbornou městskou hromadnou dopravu: 5 linek metra o délce 78 km, 178 km tramvajových tratí s 29 linkami, více než 4 000 zastávek autobusů. Městská hromadná doprava přepraví ve Vídni 960 mil. cestujících ročně (v roce 2017). Trend je takový, že dlouhodobě stoupá počet cestujících v MHD, i když v roce 2018 byl zaznamenán mírný pokles, což představitelé města mírně zneklidňuje. Roční lístek stojí 365 eur, tj. 1 euro denně. Předtím byla do roku 2012 cena 435 eur. Její snížení přineslo více než zdvojnásobení ročních předplatitelů mezi roky 2011 a 2016 (736 tis.; obr. 2). Přestože v Rakousku mírně stoupá počet aut na obyvatele, ve Vídni vládne naštěstí opačný trend. Aut je ve městě dokonce méně, než předpokládala prognóza v roce 2011. Ukazuje to, že tendence v plánu mobility nejsou nereálné.



Obr. 2 Snížení ročního předplatného MHD v roce 2012 zdvojnásobilo počet předplatitelů

Město proto jako první opatření schválilo extenzivní plán na rozšíření sítě městské hromadné dopravy s akcentem na rozvoj metra (obr. 3). Metro se má prodloužit o 9 km, protahují se linky metra U2 a U5, které budou jako první jezdit ve Vídni bez řidiče.

Druhé je organizační opatření v gesci dopravního podniku města Vídně. Ten vytvořil integrovaný systém veřejné dopravy, ve kterém bude propojena nejen městská, ale i příměstská hromadná doprava. Orientaci v něm usnadňuje nová aplikace v chytrých telefonech, která poskytuje informace o všech možnostech dopravy (MHD, sdílení aut anebo koloběžek, koupě lístků apod.). Současně prostřednictvím zpětné vazby může vlastně každý občan hodnotit a komentovat kvalitu služeb.



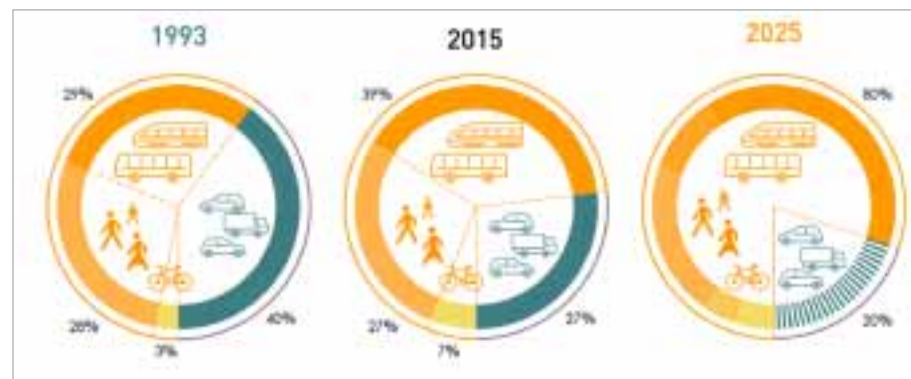
Obr. 3 Koncept mobility staví na rozšíření MHD

Pro úspěch dopravní politiky města Vídně je klíčová úzká spolupráce a koordinace problematiky dopravy a územního plánování s celým regionem východního Rakouska. Proto je vůbec poprvé součástí Plánu městské mobility ve Vídni i regionální plán mobility, který připravily tři provincie – Burgenland, Vídeň a Dolní Rakousko.

V nadcházejících letech bude dopravní politika Vídně nekompromisně cílit na podporu ekologické mobility. Vyjádřeno pomocí indikátorů rozdělení dopravy, je cílem programu mobility dosáhnout poměr „80 : 20“. Tento poměr vyjadřuje, že obyvatelé Vídně na 80 % svých cest na území města použijí veřejnou, cyklistickou nebo pěší dopravu, zatímco podíl osobní automobilové dopravy by měl klesnout ze současných 28 % na 20 % (obr. 4). V roce 1993 byl podíl individuální automobilové dopravy 40 %, do roku 2015 klesnul dokonce na 27 %. Bude cíl stanovený do roku 2025 dosažen? Pravděpodobně ne, ale je potřeba dávat si náročné úkoly. To, že bude cíl dosažen asi o něco později, nevádí.

Asi nejtěžší a nejkontraverznější opatření se týkalo dopravy v klidu. Z pohledu města se jedná o důležitý nástroj. Ale jak přesvědčit obyvatele ke změně chování? Míru motorizace obyvatel Vídně, tzn. počet motorových vozidel na osobu, se v posledním desetiletí naštěstí podařilo snížit na 381 osobních aut na 1 000 obyvatel. To dokazuje, že princip flexibilního kombinování jednotlivých způsobů dopravy podle potřeb obyvatel a podle situace už dobře funguje. Nový trend se město rozhodlo využít k novým řešením prostoru ulic. Začal se zavádět parking management pro městské části, který zásadně změnil podmínky pro parkování a rozšířil plochy pro pěší a cyklistickou dopravu. Stejně se postupuje při výstavbě velkokapacitní dopravní komunikace, které je třeba vybudovat v nových městských částech. Jsou plánovány způsobem kompatibilním s životem ve městě – nabídnou tedy dostatek prostoru pro cyklisty a chodce i veřejnou dopravu a jejich atraktivní design bude motivovat ke krátkému zastavení. Stále více užívaným opatřením v těchto lokalitách je dočasné uzavírání ulic pro auta, aby se mohly uskutečnit různé festivaly a akce pro obyvatele čtvrti.

Středem zájmu dopravní politiky města je „umožnit mobilitu bez vlastnictví osobního auta“. „Sdílet“ namísto „vlastnit“ je cesta do budoucnosti. Na eko-mobilitu se v této koncepci pohlíží jako na integrovaný systém – s optimalizovaným rozhraním mezi způsobem dopravy a dalšími službami městské mobility (např. systémy bike sharing a car sharing). V testech bylo například ověřeno, že jedno sdílené auto může nahradit až pět vlastnických aut. Tím se ušetří místo na komunikacích, na parkování a v neposlední řadě sníží emise CO<sub>2</sub> a dalších zdraví škodlivých látek.



Obr. 4 Cíl konceptu mobility: jiný modal-split



Obr. 5 Multimodal hub

Město podporuje odklon od soukromých garáží ke sdíleným dopravním uzlům (hubs), které se nazývají *mobility points* či *multi-modal hubs* (obr. 5). Toto jsou místa, kde se kombinují aktivity spojené s mobilitou, tj. kde jsou půjčovny aut nebo jiných prostředků (sdílená kola nebo koloběžky), parkování na kola, to vše s možností přestupu na MHD. Například E-scooters (koloběžky) už poskytuje pět operátorů, další zřejmě brzy přibudou.

Vídeň neopomíjí pěší pohyb. Jedním z nových projektů byla konverze známé Mariahilferstrasse na pěší zónu (obr. 6). Kdysi rušná dopravní tepna se proměnila v obchodní ulici, která láká tisíce obyvatel a návštěvníků k trávení volného času či nakupování.



Obr. 6 Známa Mariahilferstrasse se změnila v pěší zónu

### Jak se podařilo, že město přijalo strategický plán mobility?

Nejprve bylo třeba dospět ke konsenzu politických stran. To byl základ pro politická rozhodnutí, pro konkrétní akce. Pro politiky i obyvatele je důležité vědět, jakým směrem se bude město dále vyvíjet. Dále bylo nezbytné spolupracovat se soukromými investory a partnery. Tím se rozšířily příležitosti pro nové nápady a současně zajistila potřebná transparentnost záměru.

Plán městské mobility ve Vídni reflektuje důslednou implementaci vize, ukotvené v plánu rozvoje města STEP 2025: Mobilita je služba. Služba budoucnosti. Motto koncepce „SPOLU V POHYBU“ tak uvádí do reálného života.

*Alexander Scholz  
Odbor rozvoje a městského plánování (MA18),  
Sekce strategie mobility  
Magistrát města Vídně*

Překlad: Vít Řezáč

## Rozvoj električkovej dopravy v Bratislave a jej urbanistické kontexty

Postupný rast miest – najmä v čase a po období priemyselnej revolúcie – bol sprevádzaný zvýšeným pohybom obyvateľov medzi miestami bývania, práce, rekreácie. Najmä vo väčších mestách a ich aglomeráciách tento rast postupne vytvoril podmienky pre rozvoj hromadnej dopravy.

V prvých obdobiach to boli systémy so zvieracím pohonom (drožky, konské koľajové dráhy), ktoré boli nakoľko nahradené parným pohonom. Nástupom spaľovacích a električkových motorov boli postupne nahradené až napokon na prelome 19.–20. storočia do miest vstúpila koľajová doprava poháňaná elektrickou energiou – električka. Najväčší rozmach nastal vyvinutím elektrickej trakcie v roku 1881 nemeckou spoločnosťou Siemens AG, ktorá bola prvýkrát sprevádzkovaná v Paríži. Električková doprava bola ako prvá na Slovensku otvorená 27. augusta 1895 vo vtedajšom Prešporke (Pressburg, Pozsony) a zaraďuje sa tak k prvým elektrizovaným mestským dráham na svete. Prevádzkovala ju spoločnosť P. V. V. V. – Pozsony Varosi Villamos Vasut. Neskôr bola električková sieť vybudovaná aj v Košiciach. Sú to jediné mestá s mestskou elektrickou koľajovou dopravou na Slovensku (v ČR Praha, Plzeň, Brno, Ostrava, Liberec – Jablonec, Olomouc, Most – Litvínov). Rozchody električiek sú rôzne, prevláda 1 435 mm. Bratislavský rozchod 1 000 mm má cca 30 % miest na svete.

### Stručný vývoj električkovej dopravy v Bratislave

Zaujímavosťou bola rýchlosť postupu výstavby prvej električkovej trate. V apríli 1895 schválila mestská rada investičný zámer, v máji začala výstavba trate a parnej elektrárne, začiatkom augusta prebehli skúšobné jazdy; 23. 8. 1895 bola skúšobná jazda za účelom určenia polôh 12 zastávok (teda overovaním v teréne...!) a 27. augusta bola vykonaná slávnostná oficiálna prvá jazda zástupcov magistrátu a investorov. V prvý deň potom vyskúšalo jazdu cca 2 500 osôb. Intervaly jazdy boli 10–15 minút. Rozchod trate bol a je dodnes 1 000 mm, trať mala dĺžku 3,125 km, bola jednokoľajná a mala 4 výhybne (obr. 1). Parná elektrárňa v depe na dnešnej Pribinovej/Prístavnej bola prvou elektrárnou v meste. Úspech v prvom roku prevádzky sa premietol v ďalšom rozvoji koľajovej siete. Už v roku 1896 pribudli dve ďalšie linky v dĺžke cca 3,2 km, takže mesto malo už cca 6,3 km električkových tratí. To bola s ohľadom na vtedajšiu veľkosť mesta (cca 78 000 obyvateľov) pomerne veľká dĺžka. Dôvody by sme mohli nazvať ako urbanistické – linky boli vedené ako spojnice centra mesta so železničnými stanicami, ktoré boli v okrajovej polohe mesta. Linky tvorili v priestore radiálny systém a všetky vchádzali do hlavného centra mesta. V roku 1899 bola sieť doplnená o trať vedúcu cez dnešnú Obchodnú ulicu.

Schéma tratí z tohto obdobia položila základ električkových liniek na niekoľko ďalších desaťročí. V roku 1907 sa v centre mesta začalo postupne zdvojkolajňovanie tratí a radiály sa postupne predlžovali (obr. 2). Po vzniku ČSR a premenovaní mesta na Bratislavu až na perifériu mesta – v západnom smere do Karlovej Vsi (1929) a v severovýchodnom a východnom smere k vtedy od mesta vzdialeným lokalitám priemyslu (Dynamitka). V roku 1913 bolo v blízkosti dnešnej Eurovea vybudované depo.

V r. 1910 mesto schválilo Palóczyho urbanistický plán rozvoja mesta pre 250 000 obyvateľov<sup>1)</sup>. Táto vízia ovplyvnila aj optimizmus podnikateľov, keďže prevádzka električiek bola roky v súkromných rukách. V roku 1914 sa k systému električkových tratí pripojila mestská elektrická železnica Bratislava – Viedeň (obr. 3 – pozri ďalej). 1. januára 1919 bolo mesto, ešte ale nie pod názvom Bratislava, pričlenené k 1. Československej republike. Povojnové obdobie charakterizoval úpadok rozvoja hromadnej dopravy z dôvodov ekonomických, ale aj vojnových škôd. V roku 1922 sa spoločnosť P. V. V. V. premenovala na BEÚS – Bratislavskú elektrickú účastinársku spoločnosť.



Obr. 1 Prvá električková trať v Bratislave, 1895



Obr. 2 Električková sieť 1910

V rokoch 1925–1927 prebehla rekonštrukcia viacerých úsekov tratí na dvojkolajné. Tým boli položené základy pre vyššiu prepravnú kapacitu električkovej dopravy. Boli zavedené tarifné pásma a keďže Bratislava bola vtedy „trojjazyčným“ mestom, sprievodca oznamoval názov zastávky a zmenu pásma slovensky, nemecky i maďarsky...

Rok 1927 je počiatkom zavádzania autobusov do prevádzky verejnej dopravy. To malo za následok aj likvidáciu niektorých úsekov tratí (napr. úsek Dostojevského). Do vypuknutia vojny sa rozšírila sieť na cca 22,5 km (obr. 4).

Vojnové obdobie bolo poznamenané stagnáciou rozvoja električiek vrátane viedenskej električky. V povojnovom období bola predĺžená Vajnorská radiála (obr. 5). V rozvoji mesta a teda aj dopravy bol prelomový rok 1963, keď bol prijatý nový územný plán mesta založený na radiálno-okružnom systéme dopravy. Rozvojové radiály boli vyvolané potrebou bytovej výstavby a bol to prvý plán, ktorý s rozvojom počítal aj v Petržalke a za masívom Karpát v smere na Záhorie. Znamenalo to aj prípravu na rozvoj mestskej koľajovej dopravy v smere týchto radiál. Pre Petržalku vyvolal nový plán potrebu vyhlásenia urbanistickej súťaže (podrobnosti pozri na s. 33 zborníku). Taký plošný rozvoj začal otvárať otázky o nosnom systéme dopravy, ktorým sa mala stať rýchlodráha alebo metro v centre mesta v podzemí.

Schéma liniek električkových tratí založená na radiálnom systéme bola postupne rozširovaná predĺžením radiál karloveskej až do Dúbravky (1975), račianskej až do Rače – Komisárky a Ružinovskej (1970). Súviselo to s výstavbou bratislavských sídlisk Ružinov, Kar-



Obr. 3 Založenie viedenskej električky



Obr. 4 Rok 1936 – bez viedenskej električky 22,5 km električkových tratí

lova Ves a Rača. Električka sa tak stala hlavným spojením týchto sídlisk s centrom mesta. Táto sieť je v Bratislave až do dnešných dní v podstate stabilná a doznela len niektoré zmeny – napr. vylúčenie električiek zo Štefanikovej a prístup k hl. stanici cez Štefanovičovú ul., čím bol radiálny systém doplnený o náznak kombinácie s okruhom (obr. 6). Nevýhodou tejto koncepcie bolo a stále je skutočnosť, že všetky linky vedú cez centrum mesta, čo značne spomaľuje spojenie medzi okrajovými časťami mesta. Silným zásahom do komunikačného systému mesta bolo vylúčenie automobilovej dopravy z tunela dokončeného v r. 1949 spájajúceho Staré Mesto a nábrežie Dunaja popod hradný kopec v r. 1983. Tunel dlhý 792 m s výškovým prevýšením 18 m bol budovaný za účelom spojenia mesta s veľtržným areálom (neskôr PKO). Tunel tak bol premenený na výlučne električkový. V sedemdesiatych rokoch sa začalo tiež s prerozchodovaním tratí na rozchod 1 435 mm, na mnohých úsekoch (napr. Ružinovská radiála) bola vybudovaná technická príprava na zmenu rozchodu, pričom sa počítalo s istým prechodným obdobím duálneho asymetrického rozchodu.

Dnešná dĺžka električkových tratí je 42 km, s projektovanou petržalskou radiálou 48 km, má 159 zastávok, ku ktorým na petržalskej radiále pribudne ešte 6 zastávok.



Obr. 5 Rok 1954 – Petržalka v susedstve železnej opony už bez viedenskej električky



Obr. 6 Rok 1989 sieť s dokončenými radiálami

## Viedenská električka

V roku 1913 sa začala budovať mestská električná železnica Prešporok (Pressburg, Poszony) – Viedeň. Bolo to možné samozrejme aj štátoprávnym usporiadaním. Po prekročení mosta Fr. Jozefa mala v meste ako obratisko vybudovanú slučku okolo urbanistického bloku v Starom Meste. Jej rozchod bol 1 435 mm a jej koľajisko bolo združené s mestskou električkou rozchodu 1 000 mm. Tak v meste vznikol duálny rozchod, o čom svedčia aj fotografie z priestoru dnešného Hviezdoslavovho nám. pred budovu divadla (obr. 7). V roku 1914 bola trať dokončená až po tzv. zemskej hranici medzi Rakúskom a Uhorskom a premávka začala 15. 11. 1914. Budovanie trate sa ale z dnešného pohľadu prekvapivo stretlo v Bratislave s odporom niektorých kruhov, ktoré sa obávali obchodnej konkurencie Viedne. Celková dĺžka jednokoľajnej trate bola dlhá cca 69 km, z čoho na „našom“ úseku merala 8,5 km a mala spolu 11 zastávok, z toho 8 v Petržalke. V Rakúsku ju volali Pressburgerbahn a v Bratislave viedenská električka. Trať viedla cez most Fr. Jozefa po nábreží Dunaja okolo sadu J. Kráľa, cez Viedenskú cestu okolo dnešného areálu Incheba (obr. 8) a cez Rusoveckú cestu vošla do priestoru dnešnej železničnej stanice Petržalka. Tu nevošla do koľajiska stanice, ale viedla priestorom dnešnej Kopčianskej cesty, teda popred budovu stanice. Pod stanicou sa trať v lokalite Kopčany odklonila na smer Wolfsthal. Tento priebeh trate je ešte zreteľný z mapy Bratislavy 1945. Vo Viedni mala konečnú na Schwechate. Keďže v meste električka využívala spoločné koľajisko s mestskou električkou, spoločné bolo aj elektrické napájanie. To predstavovalo v Bratislave jednosmerné napätie 550 V. Rakúska strana ale mala napájanie na medzimestskom úseku na striedavý prúd 15 kV. To bolo príčinou potreby prepriahania lokomotív. Prepriahacia stanica lokomotív bola vybudovaná v lokalite Kopčany asi 1 km od zemskej hranice. Aj viedenská stanica Schwechat bola prepriahacou z dôvodu zmenu elektrického napájania, keďže mestské električky vo Viedni boli tiež napájané na jednosmerný prúd 600 V. Vlaková súprava – akýsi predchodca tram-train – mala obojsmernú lokomotívu a osobné vagóny<sup>2)</sup>. Zaujímavé bolo riešenie na moste Fr. Jozefa cez Dunaj. Jeho konštrukcia z r. 1890 predstavovala súbežné dvojmostie cestného a jednokoľajového železničného mosta. Keďže prevádzkovateľ viedenskej električky sa nedohodol so železničnou spoločnosťou, bola dvojkolajná trať viedenskej električky položená na cestnej strane mosta. Tak bolo vlastne celé dvojmostie plné koľají.

Vypuknutie 1. svetovej vojny prerušilo rozmach premávky na tejto električkovej trati. Prevádzka bola obnovená až v r. 1919 – to ale už vznikla medzi Rakúskom a novovzniknutou 1. ČSR štátna hranica spojená s colnými a pasovými kontrolami. V roku 1935 tu došlo k ďalšej zásadnej premene. Nový vlastník československého úseku trate BEÚS sa rozhodla, že na celom domácom úseku trate až po štátnu hranicu bude mestský rozchod 1 000 mm. To znamenalo likvidáciu duálneho rozchodu v meste a potrebu vybudovania prestupovej stanice na štátnej hranici. Súčasne boli ale nasadené na trať aj mestské električkové vozne. Pôvodné boli presunuté do Gmündu v Rakúsku alebo



Obr. 7 Duálny rozchod električiek pri Mestskom (neskôr Národnom) divadle, cca 1925



Obr. 8 Viedenská električka na nábreží Dunaja v Petržalke, cca 19 st.



zošrotované. V roku 1938 po viedenskej arbitráži pripadla Petržalka Nemecku a štátna hranica sa ocitla na moste cez Dunaj. To znamenalo aj ukončenie prevádzky viedenskej električky. V roku 1941 zanikla aj účastinárska spoločnosť, ktorá túto trať prevádzkovala. Na konci vojny v r. 1945 bol navyše zničený aj most cez Dunaj, zásah spojený so zničením časti vozového parku dostalo aj depo električiek. Po 2. svetovej vojne nastalo politické rozdelenie sveta a to ukončilo premávku električky medzi Bratislavou a Viedňou. Do roku 1959 na rakúskej strane v úseku hranica Berg – Wolfsthal postupne trať demontovali, zatiaľ čo na slovenskej strane existovala ešte v 80. rokoch 20. storočia. V teréne ostali dodnes stopy po trati ako aj artefakty. Mnohí autori, vrátane autorov článku, poukazujú na možnosť jej revitalizácie.

*Pôvodná viedenská električka ostala v pamäti mesta ako významný symbol spojenia východu a západu*, spojenia oboch miest ako súčasť jednej aglomerácie. Tieto myšlienky o urbanistickej jednote priestoru s potrebou podpory verejnej dopravy, naplno ožili po r. 1989.

Premávka električiek do Petržalky, ale už bez viedenského pokračovania, bola obnovená až v roku 1951 v spojení s novým mostom Červenej armády (viz obr. 5). Bola to linka č. 4, ktorá mala v meste obratisko na Tehelnom poli pri futbalovom štadióne okolo obytného bloku Nová Doba (arch. Weinwurm) a v Petržalke mala už len jednu zastávku – konečnú pri sade J. Kráľa v blízkosti dnešného divadla Aréna. Nebolo tu zriadené klasické, ale úvratové obratisko (obr. 9). Znamenalo to nasadenie obojsmerných elektrických ťažných vozňov a prepriahanie vlečných vagónov. Neďaleko bol štadión vtedajšieho silného futbalového klubu ČH Bratislava (majster ČSR 1958/59) a tak išlo o spojenie štadiónov dvoch rivalov – Slovana a ČH Bratislava. Zo statických dôvodov boli koľajnice z mosta v r. 1961 odstránené a tak skončilo na dlhé desaťročia električkové spojenie medzi mestom a Petržalkou.

### Električka a verejný priestor mesta

Koľajisko, zastávky, trolejové vedenie ako aj samotné vozidlá svojim dizajnom sa stali neoddeliteľnou súčasťou verejného priestoru Bratislavy.

V prvých obdobiach ešte neboli klasické zastávky, vystupovalo sa priamo na cestu alebo chodník. Až rozvoj automobilovej dopravy si vynútil budovanie nástupných ostrovčekov, čím sa zastávky súčasne stabilizovali. V r. 1933 boli zriaďované kryté čakárne v dôležitých uzloch. Elegantné funkcionalistické „búdky“ s modulom presklenia sa tak stali novým prvkom verejného priestoru (obr. 10). Zaujímavosťou boli riešené konštrukcie ostrovčekov. Na mnohých miestach pevné konštrukcie boli nahradené mobilnými, ktoré ľahšie umožňovali premenu polohy zastávok. Súčasťou zastávky sa stali aj signalizačné stĺpy, pred nebezpečenstvom vystúpenia do komunikácie sa začali uplatňovať aj zábradlia.



Obr. 9 Rok 1961 – zrušenie mestskej električky do Petržalky s vozidlom BMEŽ, typickým pre Bratislavu



Obr. 10 Verejný priestor s hlavnou zastávkou a trianglom križovatky električiek pri Manderlovi (dnešné nám. SNP)

Trolejové vedenia v užších mestských priestoroch boli ukotvené do stien budov alebo na liatinové stĺpy pomocou nosných oceľových lán. V širších priestoroch – napr. na dnešnom nám. SNP – boli uplatnené štýlové liatinové T stožiare s nosnými konzolami umiestnené v strede koľajiska. Na okraji mesta boli používané drevené stĺpy s oceľovou konzolou nosiča trolejov. Neskôr začali byť nahradzané betónovými s miestnym dizajnom profilovaného prierezu (obr. 11).

Poloha uzlových zastávok sa volila tak, aby umožnili prestupy medzi električkami, autobusmi a trolejbusmi (Bratislava mala tiež jednu z prvých trolejbusových tratí z mesta na Železnú studničku). Snaha o maximálne priblíženie vedie v poslednom období do integrácie, keď vzniká tzv. zdieľaná zastávka – spoločná pre všetky tri prostriedky hromadnej dopravy. Problém s trolejmi trolejbusov v takomto prípade rieši nasadenie tzv. hybridných trolejbusov.

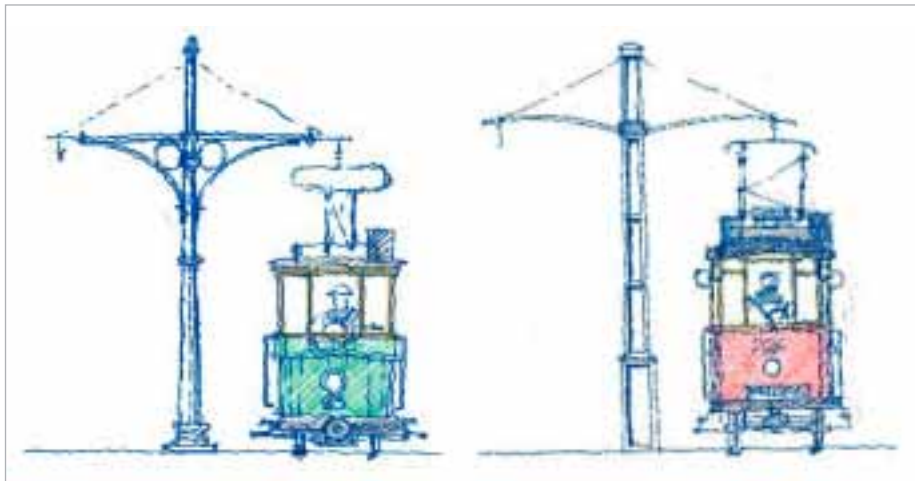
V prvých etapách boli verejné priestory dláždené kamennou dlažbou, ktorou bolo vyplnené aj koľajisko. Predmestské radiály ale viedli v osobitnom telese a priestor koľajiska tvorila udusaná zemina. Tu boli neskôr vybavené makadamovým povrchom. Príchodom Slovnafu nastúpil do verejného priestoru asfalt. Koľajiská boli od 70-tych rokov vyplnené betónovými prefabrikátmi, čo malo umožniť aj pojazdnosť pre automobily aj ľahkú demontáž pri pravidelných opravách koľajiska. Odsun dlažieb bol ale spojený so zhoršením mikroklimatických parametrov verejného priestoru. V poslednom období je to používanie zámkovej betónovej dlažby, žiaľ zo zvolenej materiálovej koncepcie povrchu a kladačských výsledkov je zrejماً absencia architekta pri projektovaní posled-

ných rekonštrukcií bratislavských tratí. Zelených povrchov má Bratislava pramálo, momentálne len cca 500 m úsek na Záhradníckej. Technokrati sa bránia tomuto povrchu z udržiavacích dôvodov ako nepraktickému. Ekologická hodnota a estetika priestoru sú však jasne vyššou hodnotou a zrejme aj technokratické hľadisko je prehnané, inak by vo svete nevznikli takéto trate ako základný princíp. Napríklad v Holandsku majú svoju dlhodobú tradíciu, vo veľkom sa zavádzajú vo Francúzsku a inde. V týchto kultúrnych krajinách je však samozrejmosťou, že verejný priestor – teda aj cesty, chodníky, trate električiek – sú koncepčnou záležitosťou architektov a krajinných architektov.

Radiály s električkami z dopravno-urbanistického hľadiska boli založené na princípe silnej štvorpruhovej komunikácie (triedy B) v strede ktorej viedla trať električky. Zaujímavým vývojom prešla Vajnorská radiála. Pôvodne tam električka bola vedená v excentrickej polohe a celá radiála mala štvoralej. Až neskôr, ako trasa prvomájových sprievodov, bola stredová dvojaleja vyrúbaná, koľajisko preložené do stredu na os priestoru a po oboch stranách zavedená komunikácia po dvoch pruhoch na oboch stranách.

Výhybky v minulosti spravidla prehadzovali sprievodcovia, samozrejme spolu s vodičmi odetí v uniformách. Aj takýto detail sa stal súčasťou novej mestskej atmosféry verejného priestoru. V Bratislave nedávno vznikla aj jedna špeciálna technická novinka, tzv. dlhá výhybka. Je založená na odbočení, kde ale istý úsek je vedený v súbehu s pôvodným smerom, takže vzniká dojem ako pri symetrickom duálnom rozchode, akurát tu ide o o dvojkoľaj rovnakého rozchodu. Tento systém uplatnený na nám. SNP je šetrný na priestor a umožňuje plynulosť pohybu vozidla.

Súčasťou mestskej štruktúry sa stali obrátkové konečné stanice, depá električiek ako aj meniarne elektrickej energie. Prvé depo električiek bolo hneď pri starom moste, v lokalite Pribinova na začiatku dnešnej Eurovea. Pôvodná drevená konštrukcia bola po požiari v r. 1913 nahradená na vtedajšiu dobu progresívnou oceľobetónovou oblúkovou dvojloďovou halou s 8 koľajiskami a presvetlená strešnými svetlíkmi. Keď sa vybudovalo nové veľké depo Jurajov dvor v smere na Zlaté piesky, boli tieto haly barbarsky v r. 1973 odstránené. Dnes by to bola technická pamiatka, ktorá by mohla byť spojená s múzeom historických vozidiel s priamym napojením na mestskú sieť tak ako v Krakove. Podobne bol z tohto priestoru nie tak dávno odstránený násyp železnice vedúcej na Starý most ako aj konštrukcia mosta ponad koľajisko do depa. Dnes by sme to vedeli zapojiť do rozvoja koľajovej dopravy v smere električiek na Dostojevského k Steinu a Račianskemu Mýtu až na hlavnú železničnú stanicu.



Obr. 11 Dizajn stožiarov – liatina; nám. SNP, cca 1925, betónový prefabrikát Vajnorská, okolo 1950

## Dizajn bratislavských električiek

Vozový park električiek (električková flotila), prešiel samozrejme svojim technickým aj dizajnerským vývojom. Okrem úžitkovej funkcie sú dopravné prostriedky aj súčasťou verejného priestoru. Bratislavské električky mali svoj osobitný dizajn.

Spočiatku to boli motorové obojsmerné vozne, ktoré premávali samostatne alebo s vlečným vagónom. Prvý vozový park tvorilo 5 motorových a 4 vlečné vozne. Užší rozchod umožnil menšie oblúky, čo sa prejavilo v podvozkoch vozňov, keď rázvor osí kolies bol iba 2,9 m. Kapacita jedného vozňa električky bola v oddiele na sedenie 20 miest + pár miest na plošinách, spolu asi 30 osôb.

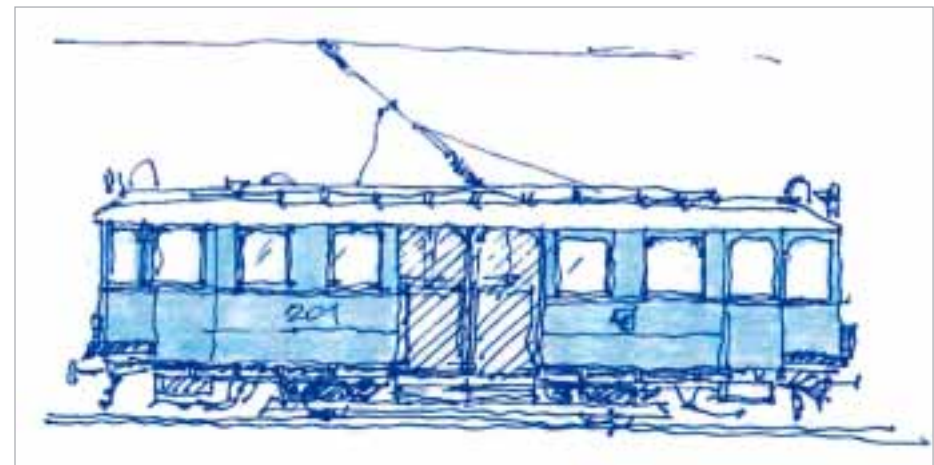
Pre Bratislavu vyrábali vozne postupne firmy GANZ (Budapešť, obr. 12), Tatra Studénka, Siemens Bratislava, mnohé boli aj miestnej výroby priamo z produkcie dopravného podniku mesta. Tieto mali nezameniteľný dizajn, napr. luxusné vozidlá Tatra Studénka z r. 1930 (obr. 13) alebo neskôr 6MT Tatra Česká Lípa (1949, obr. 14) boli dizajnersky napr. oproti košickým alebo pražským progresívne. Z dizajnerskeho hľadiska ale nesúrodo s motorovým vozňom pôsobili vlečné vozne. Prevrat v bratislavských uliciach nastal v r. 1959, keď boli dodané jednovozňové jednosmerné električky T2, ktoré pre akceleráciu jazdy volali aj raketa. Neskôr bol nasadený dizajnersky vydarený typ T3, ktorého modifikácie, napr. kĺbové prevedenie K2 z r. 1969, premávajú dodnes. Pôvodne oblý dizajn týchto vozidiel z produkcie ČKD Praha doznal neskôr hranatého dizajnu a pod označením T6A5 sa stali jednou z najrozšírenejších električiek sveta.

Bratislava sa ale pri nasadzovaní nových nepredvídavo zbavovala svojich pôvodných vozidiel. Najsmutnejší osud mali krásne vozne 6MT, ktoré boli pre Bratislavu typické a z ktorých sa v Bratislave nezachoval jediný kus. Našťastie v Jablonci áno a jeden liberecký zdecimovaný kus je v Bratislave snáď pripravený na rekonštrukciu. Niektoré boli odovzdávané do Technického múzea v Brne (žiaľ aj tam boli niektoré zošrotované), ktorého exponáty sa ale pri rozdelení republiky v r. 1993 zabudli rozdeliť. Neskôr boli niektoré vrátené, ale dodnes je v Brne napr. aj jediný zachovaný exponát robustne pôsobiacej električky Tatra Studénka, ktorá mala nástupnú plošinu v strede, odkiaľ sa vošlo do dvoch oddielov na sedenie s posuvnými dverami. Toto rozdelenie vagóna na dve časti umožnilo, že jedno bolo nefajčiarske... čo bola v čase keď fajčenie bolo povolené veľmi pokrokové. Dnešné jazdy historických vozidiel sú tak zdecimované len na niekoľko historických kusov. Medzi zachránenými je aj z Rakúska dovezená pôvodná lokomotíva viendsej mestskej železnice s rozchodom 1 435 mm a jej vlečný vagón.

Po rozhodnutí mesta zamerať sa na rozvoj električkovej dopravy ako nosného systému hromadnej dopravy sa po príklade mnohých iných miest, ktoré v tomto predstihli Bratislavu o 15–20 rokov, začalo uvažovať o viacnápravových kĺbových nízkopodlažných električkách. Vysoký podvozok predošlých období bol príčinou nepohodlného nastu-



Obr. 12 Električka GANZ na Obchodnej ul., cca 1900



Obr. 13 Luxusná dvojjedielová električka „dvojstovák“, Tatra Studénka, 1930

povania a straty času na zastávkach. V roku 2014 začala v Bratislave jazdiť obojsmerná električka Škoda 30T ForCity (obr. 15), dizajnéra a architekta doc. Patrika Kotasa. Dizajn električky si vyslúžil aj kritiku, podľa nás ale neoprávnenú. Napr. dizajnér Maroš Schmidt kritizuje výzor čelnej masky výrazom „smeje sa ako blázon“, hoci podobné tvarovanie masky pripomínajúce výraz šarkana mali aj osobné vozidlá Škoda 440 a 445 (tzv. Spartaky) a neskoršie Oktávie, takže v období retro – návratov k 60–70 rokom ide skôr o tradičný škodovácny výzor. Tiež bola kritizovaná veľkosť vozňa, ktorý zvnútra evokuje u niektorých „mám pocit, že som v katedrále“. Iní zasa tvrdia opak, keď v ich porovnávaní je tradičná T3 a neskoršie modely skôr klaustrobických parametrov, hlavne pri plnšom obsadení. Je isté, že veľkosť vozidla – jeho čelný obrys ako aj dĺžka, prinášajú do verejného priestoru nové merítko. Autori tohto článku sú názoru, že objemnejší výzor vozidla v spolupôsobení s farbou môže byť v mestskom uličnom profile aj psychologickým príspevkom k naznačeniu, že dominantným dopravným prostriedkom je tu električka a nie automobil. Ten sa má pri nej cítiť menší a pokornejší. Podobný efekt má priniesť aj nová farebnosť. Jasná celokapotová červená farba ako farba mesta je odklonom od tradícii dvojfarebných vozidiel (resp. až trojfarebných – červený sokel, okrová okenná časť, šedočierny previs strechy). Kritika farebnosti nie je namieste aj preto, že prvé bratislavské električky boli zelené a okrovo-červená éra začala vlečnými vozňami viedenskej električky. Treba len dúfať, že po ukončení záručných lehôt sa nestanú vozidlá predmetom umiestňovania veľkoplošných reklám, ktoré decimujú nielen výzor električky, ale aj eleganciu (ktorú chceme vybudovať) celého verejného priestoru.

Prvé zásielky predstavovali tzv. obojsmerné električky T30. Majú kabínu vodiča na oboch stranách a aj dvere pre nástup a výstup cestujúcich je obojstranný. Takýto typ električky umožňuje jej obojsmernú premávku aj bez klasických obrátok, súčasne umožňuje aj



Obr. 14 Tatra Studénka, dtto Česká Lípa, typ 6MT, 1949, v Bratislave sa nezachoval ani jeden kus!

budovanie tzv. stredových nástupno-výstupných ostrovčekov zastávok, čo značne šetrí verejný priestor, presadenie ako aj bezpečnosť. Toto si mesto uvedomovalo a zdalo sa, že postupne sa prejde na úplne novú filozofiu prevádzky. V technokratických kruhoch však tento obojsmerný model našiel svojich odporcov. Argumentom bola o málo nižšia kapacita sedadiel (záber druhou kabínou vodiča) ako aj menej miest na sedenie (pri druhých dverách). Súčasne sa spochybňo-

vali aj výhody možnosti zmeny jazdy bez obrátka (vodič musí presadnúť a prehodiť smer motora). Ale sám autor oboch verzií Patrik Kotas na konferencii v Bratislave (2015) **jednoznačne vyzdvihol urbanistické prednosti obojsmerných vozidiel**. Napriek tomu začalo mesto objednávať model T29 – jednosmerné vozidlá.



Obr. 15 Škoda 30T ForCity Plus

Poznámky:

- 1) Údaj r. 1910 udáva literatúra č. 2 na str. 25; Foltýn (li. č. 2, str. 39) datuje Palóczyho zastavovací plán do r. 1914–1917.
- 2) Pôvodne malo mesto dve elektrické lokomotívy charakteristického dizajnu, z ktorých sa jedna dodnes zachovala a rekonštruovaná jazdí dodnes. To bude asi jediné využitie nedávno vybudovaného duálneho rozchodu električky zo Starého Mesta cez most do Petržalky. Našiel sa aj jeden vagón a je tiež po rekonštrukcii. Vagóny boli zapriahané spravidla 2 alebo 3.

Literatúra:

1. JURIKA, L. – ŠESTINA, V. a kol. *100 rokov električiek v Bratislave 1895–1995*. Vyd. Alfa – konti, 1995. ISBN 80-88739-12-8.
2. FOLTÝN, L. *Slovenská architektúra a česká avantgarda 1918–1939*. Vyd. Spolku architektov Slovenska, Bratislava: 1993, ISBN 80-900483-6-6.

Schémy:

GÖRNER, K. – CZAFÍK, M.

Zdroj fotografií:

<https://imhd.sk/ba/>.

Kresby:

Obr. 11, 13 – Bohumil Kováč.

Ing. arch. Michal Czafík, PhD.  
Ing. arch. Karol Görner, PhD.  
prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.  
Fakulta architektúry STU Bratislava

## Rozvoj električkovej dopravy v Petržalke

História električiek v Petržalke je v prvopočiatoch spojená s tzv. viedenskou električkou, ktorá bola uvedená do prevádzky v r. 1914. Trať s rozchodom 1 435 mm viedla z mesta v duálnom rozchode a bola akýmsi predobrazom tram-train systému. Toto spojenie bolo ukončené po 2. svetovej vojne a do r. 1961 premávala potom už len na jednu zastávku električka z mesta.

V roku 1963 bol prijatý nový územný plán mesta, ktorý ako prvý založil rozvoj mesta aj do Petržalky (obr. 1). Kým podľa územného plánu pokračovala výstavba Ružinova a Karlovej Vsi, Petržalka ako ďalšia etapa rozvoja mesta nemala jasnú urbanistickú zastavovaciu koncepciu, ako to potrebovala stavebná výroba. Navyše sa začala objavovať prvá kritika panelových sídlisk. To viedlo k vyhláseniu medzinárodnej urbanistickej súťaže na mestský sektor Petržalka v roku 1966. Zo zadania súťaže bol zrejmy jej cieľ – aby sa po výstavbe Petržalky z Bratislavy pri Dunaji stala Bratislava mestom na Dunaji, čím podčiarkla motto územného plánu. Skrytým cieľom mohlo byť formou pôvodne predpokladaného 60 000 neskôr viac ako 100tisícového sídliska potvrdenie príslušnosti dovedy geopoliticky labilného územia<sup>1)</sup> k mestu a k Československu. Bolo vybraných viac ako 700 súťažných podmienok, zaregistrovalo sa 340 uchádzačov z 28 krajín, porota napokon posudzovala 84 návrhov z 19 krajín. Išlo o ideovú súťaž a tak sa súťažné návrhy diametrálne líšili a boli prezentáciou takmer všetkých vtedajších urbanistických trendov. Aj to bolo zrejme dôvodom, že porota neudelila prvé dve, ale až ex aequo päť tretích cien<sup>2)</sup>. Z nich iba americký uvažoval aj so zachovaním pôvodnej Petržalky. Návrhy v riešení dopravy vychádzali v princípe z územného plánu mesta, ktorý zaviedol diaľnicu popod sad J. Kráľa. Z návrhov je zrejme, že hľadisko dopravy bolo v tej dobe vnímané najmä z pohľadu automobilovej dopravy a menej hromadnej. Napr. k návrhu č. 7 (Alexy, Kavan, Trnkus) bola porota v riešení dopravy aj kritická: „Riešenie dopravného systému je komplikované a nákladné najmä pre zapustenie motorickej dopravy pod terén“. Tu možno došlo aj nie celkom správne pochopeniu návrhu, keďže lineárne centrum autori založili na princípe vertikálnej segregácie a peší pohyb je na úrovni +1 (plateau) a doprava na zemi, resp. polozapustená. Tento návrh priniesol koncepciu ťažiskovej osi ako lineárneho centra sever-juh. Porota toto riešenie charakterizovala ako „menej uspokojujúce“ keď v architektonickom dôraze osi sever-juh dominanciu štruktúry vnímala ako „násilný spôsob, ktorý narušuje krajinný obraz i meander vodného toku“ (pozn. chorvátskeho ramena). K oceneniu navrhla porota projekt z dôvodu, že priniesol „bohatú rozmanitosť foriem obytných útvarov a stavieb“. Tomuto návrhu sa venujeme oproti iným oceneným z dôvodu, že ako domáci sa stal istým ideovým odkazom pre ďalší vývoj. Z pohľadu príbuznosti sa dnešnej urbanistickej štruktúre približujú návrhy

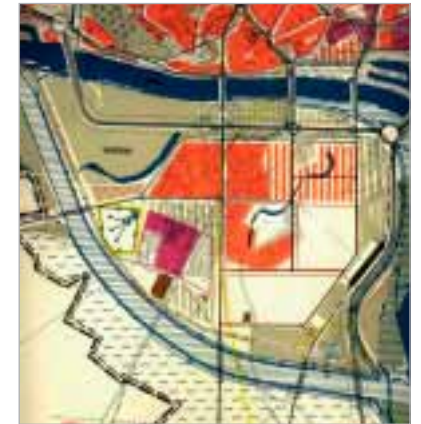
č. 6 (Meduna, Rys, Šimeček, Vyšinka, Veselý) ako aj č. 40 (Krise, Marhold, Doutlík, Krásný, Todl, Němec, Slíva, Fořtl).

Ani územný plán, ani súťažné návrhy sa nezaoberali možnosťou rozvoja električky v Petržalke, čo ale neznamená, že niektoré by neboli pre takúto dopravnú variantu adaptabilné. Zrejme to bolo dané celkovými trendmi, keď mnohé európske metropoly v tom období demontovali trate električiek ktoré „zavádzali“ dopravu v uliciach miest a mestá videli riešenia v silných koncepciách podzemných dráh, mestských diaľnic a pod.

### Stredová os v pôvodnej koncepcii

Projektom výstavby nového mestského sektoru pre 130 000 obyvateľov bol poverený Stavoprojekt Bratislava (architekti J. Chovanec, S. Talaš, obr. 2). Ich koncepcia čiastočne vychádzala zo záverov hodnotenia poroty súťaže, ale bola prísne podriadená diktátu stavebnej objektivej prefabrikácie.

Prevádzková koncepcia potvrdzuje tri základné osi pôvodného územného plánu, dve po obvode Petržalky tvoria zberné komunikácie, stredová os (tzv. os „B“) mala byť ťažiskovou spoločenskou osou – mestskou triedou – podporenou rýchlodráhou, resp. metrom ako nosného systému hromadnej dopravy (NSHD). Úroveň na povrchu tak bola vymedzená pre dopravnú infraštruktúru – električku, resp. rýchlodráhu a štvorpruhovú mestskú triedu.



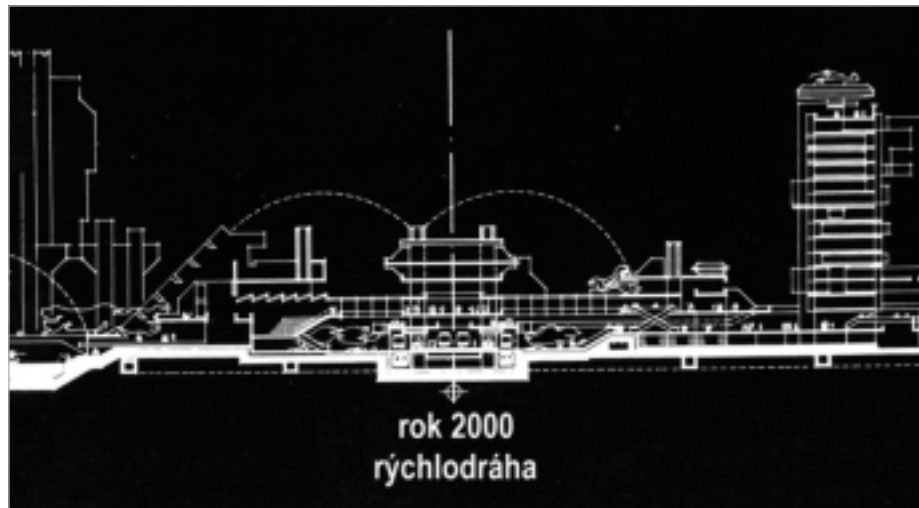
Obr. 1 Tri osi sektora Petržalka v územnom pláne z r. 1966



Obr. 2 Územný plán sektora Petržalka – stredová os je súčasne osou južného rozvoja priemyslu, 1980

Vzhľadom na toto dopravné riešenie pôvodnej urbanistickej koncepcie bola kvôli bariérovému pôsobeniu dopravy navrhnutá vertikálna segregácia pešieho pohybu a dynamickej dopravy. Pre peší pohyb bola určená úroveň +1 na terasách, ktoré boli prístupné k bariérovým polyfunkčným domom. Pešiu zónu terasy mal tvoriť z jednej strany parter vybavenosti 14podlažného bytového domu so zariadeniami služieb, drobných prevádzkarní, detská ordinácia, kaviarne a pod., druhú stranu terás mali tvoriť dvojpodlažné zariadenia obchodu. Tie boli realizované len na niektorých miestach. Terasy mali byť v priečnom smere v miestach zastávok NSHD prepojené lávkami ponad koridor dopravy. Skutočnosť, že čelo objektov vybavenosti bolo orientované k terase znamenalo, že do ulice boli orientované zadnou, „obslužnou“ fasádou. Tak sa priestor Jantárovej cesty redukoval na dopravno-obslužnú funkciu a terasy mali prebrať terasy spoločenskú funkciu.

Stredová os dĺžky 6 km mala naplánované tri vývojové fázy (obr. 3). Prvá s výhľadom do r. 1980 už vtedy počítala s električkou, v konečnej etape sa malo stať nosným systémom metro, resp. rýchlodráha. Pre koncepčnú neujasnenosť však na štyri desaťročia ostalo územie ako územná rezerva metra prázdny miestom v strede sídliska. Základnou chybou bolo, že sa vybudoval len doplnkový systém hromadnej dopravy (autobusy) a nevybudovala sa ani prvá pôvodne prechodná etapa s električkou. Vybudovala sa len obalová štruktúra bariérových domov s terasami, ktoré predstavujú samostatnú (a teda oddeliteľnú) stavebnú konštrukciu<sup>3)</sup>. Stredová cestná komunikácia – Jantárová cesta – je dodnes využívaná ako dočasné provizorium.



Obr. 3 Posledná predpokladaná vývojová fáza centrálnej osi s rýchlodráhou a vertikálnou segregáciou pešieho pohybu po postranných terasách (návrh z r. 1974)



Obr. 4 1993 – kol. FA STU – Zmena názoru na stredovú os s dôrazom na pohyb človeka na úrovni terénu

V roku 1989 systémová spoločenská zmena priniesla zánik centrálného systému plánovania a nástup súkromného sektora do výstavby ako aj do sféry obchodu a služieb. V území však kvôli pretrvávajúcej neujasnenosti NSHD<sup>4)</sup> (metro, polozapustené metro, ľahké visuté metro) sa naďalej nepovoľovala žiadna výstavba,<sup>5)</sup> čo bolo dané aj skutočnosťou, že podstatná časť pozemkov patrí mestu. Toto spôsobilo, že vyššia občianska vybavenosť sa presadila do tangenciálnej polohy vo väzbe na zberné obvodové komunikácie. Postupne tak na obvode Petržalky vznikli nákupné centrá, administratíva, vysoká škola. Najmä koncentrované zariadenia komerčnej obchodnej vybavenosti spôsobili postupný zánik, resp. problémovú existenciu drobnej obchodnej vybavenosti na terasách a vo vnútri sídliska. Po opadnutí populačnej vlny – na ktorú bolo sídlisko dimenzované – boli nepredvídané aj niektoré zariadenia školskej a predškolskej výchovy. Tak sa stalo, že kapacity vyššej OV (VOV) sa ako pôvodne predpokladané nosné funkcie stredovej osi dostali na okraj a vlastný priestor osi ostal prázdny. Najskôr sa plôch zmocnila náletová zeleň, neskôr obyvatelia. Týmto živelným využívaním sa ustálil vo verejnosti pocit, že priestor už má ostať aj naďalej bez výstavby. A to napriek tomu, že územný plán v tomto území potvrdil rozvojové zmiešané plochy bývania a občianskej vybavenosti alebo VOV.

## Zmena dopravnej a urbanistickej paradigmy stredovej osi

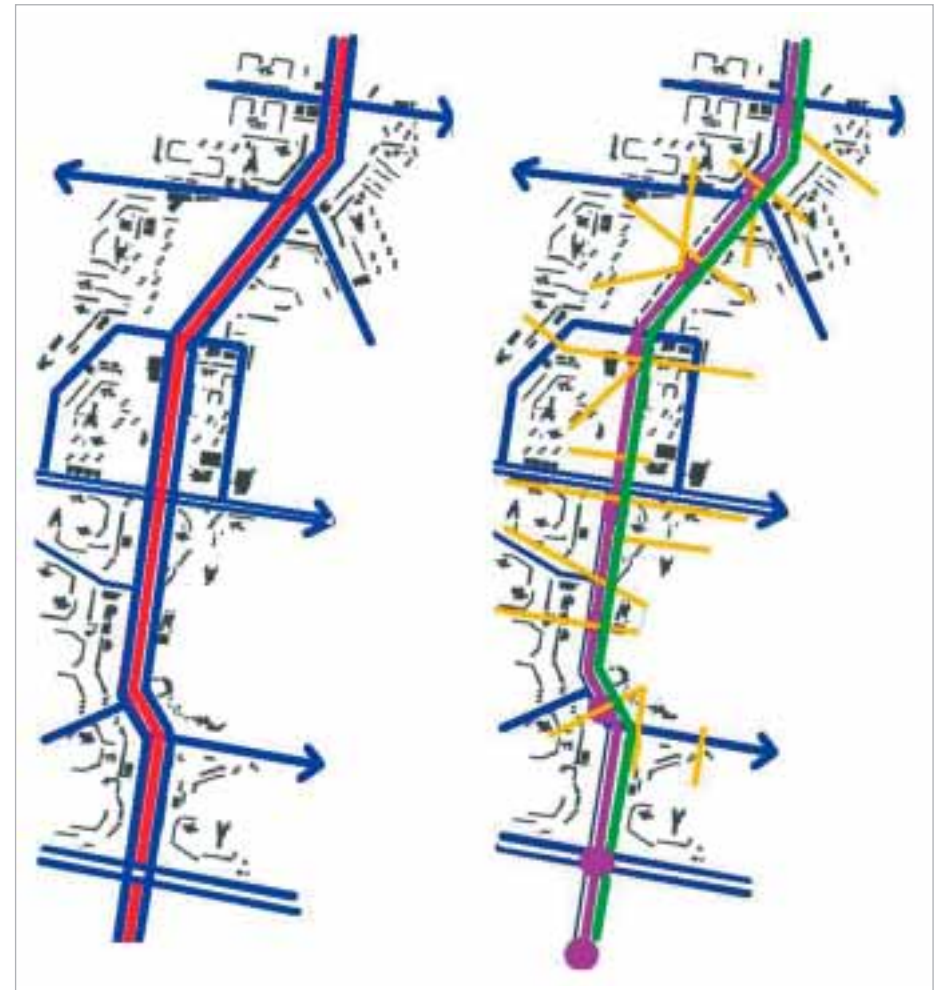
Po r. 1989 spoločenská kritika sídlisk<sup>6)</sup> viedla k vypisovaniu rôznych štúdií humanizácie sídliska. Jednou z nich bola štúdia kolektívu Katedry tvorby sídiel na FA STU (lit. č. 2). Táto štúdia navrhla, aby nosný systém na estakáde s väčším odstupom zastávok bol na úrovni terénu doplnený súbehom električky s menšími odstupmi zastávok. Kým NSHD sledoval celomestské spojenia, električka lokálne. Prvú etapu dopravného vybavenia koridoru centrálnej osi tvorila v tejto štúdii električka (obr. 4).

Nový územný plán mesta z r. 2007 ponecháva myšlienku metra ako nosného systému hromadnej dopravy (NSHD). Na základe skutočnosti, že značné kapacity VOV boli realizované mimo osi ako aj s ohľadom na skúsenosti s trhovými mechanizmami, si plán eliminuje riziko monofunkčných území plochy OV doplnil aj o podiel bývania, miestami až na 70%. Súčasne sa začala prehodnocovať uskutočniteľnosť zámeru metra ako NSHD, ktorý sa najmä z ekonomicko-prevádzkových nákladov ukazuje ako v súčasnosti nereálny. Súčasne sa v celosvetovom merítku začala renesancia vysokokapacitných nízkopodlažných električiek nového dizajnu a formovania verejného priestoru. Tento trend našiel svoju odozvu aj v Bratislave, kde sa aj urbanisti a dopravní inžinieri začali prikláňať k oživeniu myšlienky električky (lit. č. 3). Prejavilo sa to v aktualizácii územného plánu – trasa električky sa zaviedla aj do Petržalky súbežne s osou NSHD. Toto osovité vedenie električky nakoniec, ako uvádzame ďalej, prinieslo aj isté urbanistické problémy.

Na výstavbu električky získalo mesto podporu z EÚ. Ako prvá etapa bol vybudovaný cca 1 km úsek s tromi zastávkami v Petržalke. V tomto finančnom balíku bola aj rekonštrukcia Starého mosta. Jeho architektúra sa snaží evokovať priehradovú konštrukciu pôvodného mosta<sup>7)</sup>. Zaujímavosťou prvej etapy je opätovné založenie duálneho rozchodu, keďže sa v tom čase z pozície hlavného dopravného inžiniera mesta T. Schlossera preferovala myšlienka tram-train systému, teda vzájomného prepojenia električkových a železničných tratí<sup>8)</sup>.

Súčasne sa ale ukázala potreba urbanistickej reakcie na túto novú situáciu. Z iniciatívy hlavnej architektky I. Konrad bola vyhlásená v r. 2014 medzinárodná urbanistická súťaž Riešenie centrálnej rozvojovej osi Petržalky. Medzinárodná porota vedená renomovaným odborníkom P. Gerom jednohlasne udelila len jednu cenu a ostatné poradie ostalo neocenené. Na základe výsledku súťaže spísala odborná porota súťaže odporúčania, tzv. Desatoro. Čerpala v ňom aj z ideí víťazného návrhu. Jeho autori<sup>9)</sup> návrh vypracovali formou manuálnych škíc a koncepciu postavili na dôraze na architektonické riešenie trate električky, na individualite zastávok ako dôležitých bodov v monotónnom sídlisku, na zabezpečení absentujúcej pešej priechodnosti Petržalky. Súčasne návrh priniesol námet na založenie mestskej triedy s parterom a na doplnení výstavby tak, že oproti pre-

došlej koncepcii sa podstata pešieho pohybu dostala na úroveň terénu. Tak vznikla idea novej paradigmy centrálnej osi Petržalky. Jej súčasťou je aj posilnenie funkcií prírodného koridoru chorvátskeho ramena, kde pôvodne vodárenský chápané teleso kanála návrh remodeloval tak, aby sa jeho okolie zobytnilo a zabezpečilo sa rekreačné využitie vodnej plochy. Návrh tiež preukázal, že idea štvorpruhovej komunikácie v priestore centrálnej osi je už prekonaná – 40 rokov prevádzky sídliska s obvodovými komunikácia-



Obr. 5 Zmena dopravnej paradigmy stredovej osi – z mestskej štvorprúdovky s rýchlodráhou (modrá a červená) na priestor s električkou (fialová), cyklocestou

mi preukázali jej neaktuálnosť. Jednoznačnou preferenciou je električka a cyklistická doprava (obr. 5). Stredová cestná komunikácia Jantárová cesta v návrhu je v stredovom úseku osi prerušená a tak neumožňuje tranzit územím. Automobily a autobusy sú odvádzané do priečných smerov. Na týchto princípoch bola v r. 2017 obstaraná u víťazov súťaže<sup>9)</sup> variantná urbanistická štúdia s cieľom pripraviť podklad pre zmeny v územnom pláne mesta a pre územné plány zón. Mesto osobitne obstaralo projekt trate električky, ktorý sa ale vyvíja nezávisle od UŠ a implantácia niektorých dôležitých urbanistických a architektonických záverov súťaže je otázná.



Obr. 6 Rezopohľad UŠ – výrez z variantu B v mieste, kde je navrhnutá možnosť odstránenia staticky poškodených terás a otvorenia parteru na úrovni terénu

Formy novej urbanistickej štruktúry sú založené na vytvorení najkratších peších prístupových trás k architektonicky osobitným zastávkam električky, čo predpokladá vybudovanie viacerých lávok cez chorvátske rameno (obr. 6).



Obr. 8 Varianty priečného rezu s terasou a bez terasy

Štúdia navrhuje v predpolí terás v súlade s územným plánom polyfunkčnú zástavbu, ktorá má priniesť do sídliskového charakteru vyššiu urbanitu a rozmanitosť. Kým v pôvodnej koncepcii boli nositeľom pozdĺžneho pohybu len terasy, podľa návrhu štúdie je to aj nový parter v novej predsadenej zástavbe. V niektorých miestach sú terasy v dezolátnom technickom stave a štúdia navrhuje ich demontáž<sup>10)</sup> a následný presun parteru na úroveň terénu. (obr. 8). Tento presun pešieho pohybu z terás aj na úroveň terénu je aj prirodzenou reakciou na nízkopodlažnú električku. V urbanistickej štruktúre to vyvoláva potrebu parteru aj na tejto úrovni. To môže zabezpečiť nová výstavba polyfunkčných domov.



Obr. 7 Atmosféra električkového bulvára

Nová zástavba svojou nižšou podlažnosťou (priemerne 6 NP) a ekologickými požiadavkami na výstavbu sleduje súčasne cieľ eliminovať z pohľadu nového verejného priestoru negatívne pôsobenie gigantických dosiek bytových domov – strojov na bývanie. Medzipriestor medzi súčasnou hranou bariérových domov a novou výstavbou je vyplnený obytnou zeleňou. Táto idea však obyvateľmi týchto domov nie je akceptovateľná. Predstavou obyvateľov je, napriek tomu že v blízkosti sú veľké obytné zelené vnútrobloky,



Obr. 9 Návrh na mestský bulvár s profilom jedného jazdného a jedného odstavňového pruhu



aby priestor centrálnej osi tvoril „lineárny park“, ktorého stredom by ale viedla trať električky. To je dôsledok skutočnosti, že projekt povrchovej električky vedie jej os v polohe osi podzemného NSHD. V urbanistickej súťaži víťazný návrh pracoval s vedením trate tak, aby sa excentricky približovala zariadeniam vybavenosti a aby ostal dostatočne veľký využiteľný priestor. V tom sa prejavil rozdiel v urbanistickom a dopravno-technickom prístupe k trasovaniu električkovej trate. Súčasťou návrhu je aj vytvorenie mestského bulváru (obr. 7, 9). Štúdia navrhuje, aby mali električky na vybraných zastávkach výhybky na tretiu koľaj, čo by umožnilo obojsmerným električkám operatívnu manévrovaciu schopnosť v dĺžke tratí a intervalu premávky.



Obr. 10 Súčasný stav električkových tratí v Bratislave a Petržalke po vybudovaní spojenia do Petržalky v r. 2016

## Scenáre rozvoja električiek

Je nesporné, že ak sa má električka stať „nosným systémom“, potrebuje vízie ďalšieho rozvoja. Akokoľvek prejde relatívne voľným územím Petržalky 7 zastávkami a mostom do Starého Mesta na Šafárikovo nám. Tam sa jej pohyb spomalí, pretože sa tam stretáva viac tratí (obr. 10). Preto ak má byť električkové spojenie Petržalky s inými časťami mesta efektívne, nepostačí len jedna trať a jeden bod napojenia cez Dunaj.

Štúdia v rámci širších vzťahov priniesla niekoľko scenárov možného rozvoja električiek v Bratislave vrátane Petržalky. Z celomestského pohľadu by malo ísť o dotvorenie električkových tratí do formy radiálno-okružného systému s participáciou železnice do systému MHD. Z pohľadu Petržalky sú varianty rozvoja založené východiskách:

- rozvetviť sieť električiek v Petržalke a spojiť ju 2–3 mostmi s centrom,
- oživiť spojenie s Hainburgom v trase zaniknutej viedenskej električky,
- železnica sa stane segmentom mestskej hromadnej dopravy.

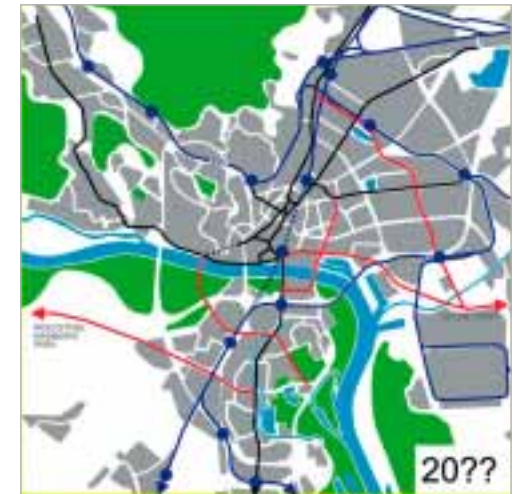
### Scenár 1 (obr. 11)

- V priestore sadu J. Kráľa odbočka električky k mostu Apollo (paralelný most pre električky) do ul. Košícká.
- V priestore križovatky Jantárová
  - Rusovská električková priečka v smere na most k tunelu a do sektora Ovsište.
- V priestore Pajštúnska odbočka električky do pôvodného telesa viedenskej električky v lokalite Kopčany, v úseku Štúrova – Pajštúnska – Wolfstahl variantne ako duálny rozchod.
- Na tratiach železníc vybudovať hustejšiu sieť zastávok, spojenie Filiálka – železničná stanica Petržalka popod centrum aj Dunaj so zastávkou pod Kamenným nám.
- Doplnenie električkových tratí v smere Šafárikovo nám. Dolné hony s vytvorením okruhu cez Tomášikovu.

### Scenár 2 (obr. 12)

Návrh má spoločný základ so scenárom 1, je v podstate jeho rozvojovým variantom spočívajúcim na:

- Zokruhovaniu električkových tratí v Petržalke – Ovsište s vytvorením prepojenia cez Dunaj do rozvojového priestoru medzi prevozom a Slovnaftom v smere na Dolné hony.



Obr. 11 Scenár 1: Vedenie železnice popod Dunaj (električky k r. 2022 čierne, rozvoj električiek červené, železnice modré)



Obr. 12 Scenár 2: Priečna V–Z podzemná trasa električky križuje S–J podzemnú trať železnice

- Električkové spojenie tunel – Ružinovská je vedené ako rýchle spojenie v podzemí popod centrum.
- Železničné spojenie Petržalka – Wolfsthal – Hainburg – Viedeň.

## Záver

Varianta a alternatív rozvoja električkových tratí v Bratislave a Petržalke môže byť niekoľko. Rozhodnutie podporovať rozvoj električkových tratí v Bratislave je rozhodne správne. V Petržalke je však potrebné uvažovať okrem centrálnej osi aj s jej vetvením, aby bol v dochádzkových vzdialenostiach k zastávkam pokrytý čo najširší priestor. Autobusová doprava bude pôsobiť ako doplnkový systém v priečných smeroch s prestupovými bodmi s električkou. Veľmi dôležité ale bude zapojiť do interakcie mestskej hromadnej dopravy aj železnice. Predstava autorov štúdie je, aby tu jazdili súpravy príbuzného dizajnu s električkami.

## Poznámky:

- 1) Napr. ostreľovanie Napoleonom, odtrhnutie Petržalky za Slovenského štátu.
- 2) Dve pre ČSSR, po jednej USA, Rakúsko, Japonsko, podrobnosti pozri lit. č. 1.
- 3) To sa prejavilo aj v neskoršom vývoji vlastníckych vzťahov – kým byty v bytových domoch postupne prešli do súkromného vlastníctva, terasy sú majetkom mesta.
- 4) Študovali sa rôzne alternatívy NSHD – ťažké metro, polozapustené metro, ľahké metro, estakádna rýchlodráha.
- 5) Ako to býva, výnimky sa nájdu... napr. nákupné centrum KFLND.
- 6) Sídlišká sa stali symbolom normalizačného socializmu (V. Havel: Králikárne).
- 7) Na tomto mieste stáli 4 konštrukcie – most Fr. Jozefa 1895 – zničený 1945, provizórny most 1945–46, most Červenej armády 1946–2013, nový Starý most 2015. Do roku 1972 to bol jediný most cez Dunaj v Bratislave. Autorom posledného riešenia je Ing. Miroslav Matačšík.

- 8) Vo vízii Tram-Train mali niektoré železničné linky so súpravami v štýle električiek, ale s rozchodom 1 435 mm, vniknúť z regiónu až do stredu mesta. Od tejto myšlienky ale následné politické vedenie mesta ustúpilo a tak tento úsek bude zrejme slúžiť len pre rekonštruovanú historickú súpravu viedenskej električky z r. 1914. Súťažný návrh ale podporoval takúto formu prepojenia mesta a regiónu najmä z hľadiska možnej revitalizácie viedenskej električky ako symbolu zjednotenej Európy.
- 9) Autori súťažného návrhu: B. Kováč, K. Görner, L. Štefancová, L. Benček (doprava), ďalší členovia kol. UŠ M. Czafík (architektúra), Š. Hromada (infraštruktúra), Zd. Kováč a A. Darnady (Enviconsult). Na súťažnom návrhu spolupracovali I. Hianik a N. Winková.
- 10) Terasy tvoria stavebne nezávislé a oddeliteľné konštrukcie. Bytové domy sú vo vlastníctve obyvateľov a terasy vo vlastníctve mesta. Inšpiráciou založenia nového parteru sú architektonicky príbuzné domy sídliska Bijlmermeer v Amsterdame, ktorých rekonštrukcia získala cenu M. v. D. Rohe 2017.

## Literatúra:

1. GROSS, K. *Medzinárodná urbanistická súťaž Bratislava-Petržalka*. Vydavateľstvo SFVU, Bratislava 1969, pozri <http://www.konduktor.sk/vystavba/urbsutaz.html>.
2. Kol. AA\_plus (KALISKÁ, D. – KOVÁČ, B. – KOMRSKA, J. – SOPIROVÁ, A. – NAGY, E. – KUNDRÁT, Š. a kol.). *Humanizácia Petržalky, urbanistická štúdia*. Obstarávateľ Útvar hlavného architekta, 1993.
3. KOVÁČ, B. – RAKŠÁNY, P. – BEZÁK, B. – MORÁVEK, M. – SKÝVA, M. a kol. *Memorandum o električkovej doprave v Petržalke*.
4. KAČÍREK, Ľ. – TIŠLIAR, P. *Taká bola Petržalka v rokoch 1946–1973*. Mestská knižnica Petržalka 2015.

## Obrázky:

Archív autorov, obr. 4, 7, 8 – kresby B. Kováč, schémy K. Görner, obr. 6 spracovanie M. Czafík.

*Ing. arch. Michal Czafík PhD.  
Ing. arch. Karol Görner, PhD.  
prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD.  
Fakulta architektúry STU Bratislava*

## Strategie rozvoje železnice v kontextu udržitelné mobility Prahy

Železnice je klíčovým nástrojem pro řešení dopravy v Praze. Jedním z největších problémů metropole je trvalý nárůst dojížděky za prací a do škol, a to zejména z nejbližšího okolí, kdy počet cest přes hranici města se za deset let ztrojnásobil. Proto železniční doprava hraje významnou roli v metropolitním regionu již dnes, každoročně roste počet cestujících a do budoucna se její význam ještě zvýší. Aby však mohla plnit úlohu, která se od ní očekává, a vyhovět tak narůstající poptávce, je zapotřebí ve všech jejích segmentech, tedy městské, příměstské i dálkové dopravě zajistit dostatečnou kapacitu a tedy nabídku. Město ve své strategii proto definuje železnici jako klíč k rozvoji udržitelné mobility, kde nepůjde nutně o souboj automobilové a veřejné dopravy, ale o jejich spolupráci, a právě železnice může být vhodným mezičlánkem spojujícím oba tyto světy mobility.

### Východiska

Praha se za posledních 30 let potýkala z masivním nárůstem dopravy. Tento trend byl patrný především v oblasti každodenního dojíždění za prací, kdy jen v rozmezí mezi lety 2005 a 2015 vzrostl počet cest přes hranice města na téměř trojnásobek. Tento mohutný nárůst cest nemohla stávající infrastruktura pojmout a problémy s dojížděním do města se stále prohlubovaly. Z povahy typů osídlení v metropolitním regionu se daleko více než veřejná doprava prosazovala doprava individuální. Zatímco dělba přepravní práce v motorové dopravě v Praze dosahuje dlouhodobě čísel okolo 60 % ve prospěch veřejné dopravy, u dojíždějících je tento trend naprosto opačný a dělba přepravní práce dosahuje téměř hodnot 80 % pro dopravu individuální. Vzhledem k množství dojíždějících osob do metropole se pak tato část dopravy významně spolupodílí na dopravních problémech v Praze.

Kromě urbanistických nástrojů, které odstraňují příčinu tak velkého množství dopravy mezi městem a jeho zázemím, tedy zpomalení, zastavení nebo dokonce otočení trendu suburbanizace, se město musí soustředit i na snížení dopadů z takto měnící se mobility pro své obyvatele.

Z pohledu udržitelné mobility města je železnice velmi účinným nástrojem, jak zajistit vyšší atraktivitu veřejné dopravy. V příměstské dopravě může železnice nabídnout srovnatelný komfort s automobilovou dopravou s atraktivnějšími časy jízdy a zmírnit tak tlak na využívání automobilové dopravy při cestách z regionu do Prahy. Tento potenciál však není pouze při mobilitě přes hranice města, ale i v městské dopravě, kde má železnice potenciál odlehčit ostatní duhu veřejné dopravy či nabídnout rychlé tangenciální spojení mimo centrum města a v dálkové dopravě především po realizaci vysokorychlostních tratí, má potenciál zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost celé Prahy i v evropském měřítku, neboť pražská aglomerace bude tak silná, jak bude silné její zázemí.

Díky dlouhodobému investování do železniční infrastruktury i vozidlového parku je dnes železnice nejrychleji rostoucím druhem dopravy v České republice a trvale její výkon roste – meziročně v řádu jednotek až desítek procent. V porovnání s rokem 2008 vzrostl počet cestujících ve vlacích PID na území hl. m. Prahy o 73 %, na což reagoval objednavatel veřejné dopravy ROPID a zvýšil počet denně vypravovaných vlaků příměstské a městské železnice ve stejném období o 61 %. Největším problémem současné železniční sítě je její nedostatečná kapacita, která již dnes limituje další rozvoj všech segmentů železniční dopravy, v budoucnu je proto nevyhnutelné modernizovat a zvyšovat kapacitu železniční sítě v Praze.



Procentuální změna přepravního výkonu osobní dopravy na železnici v ČR

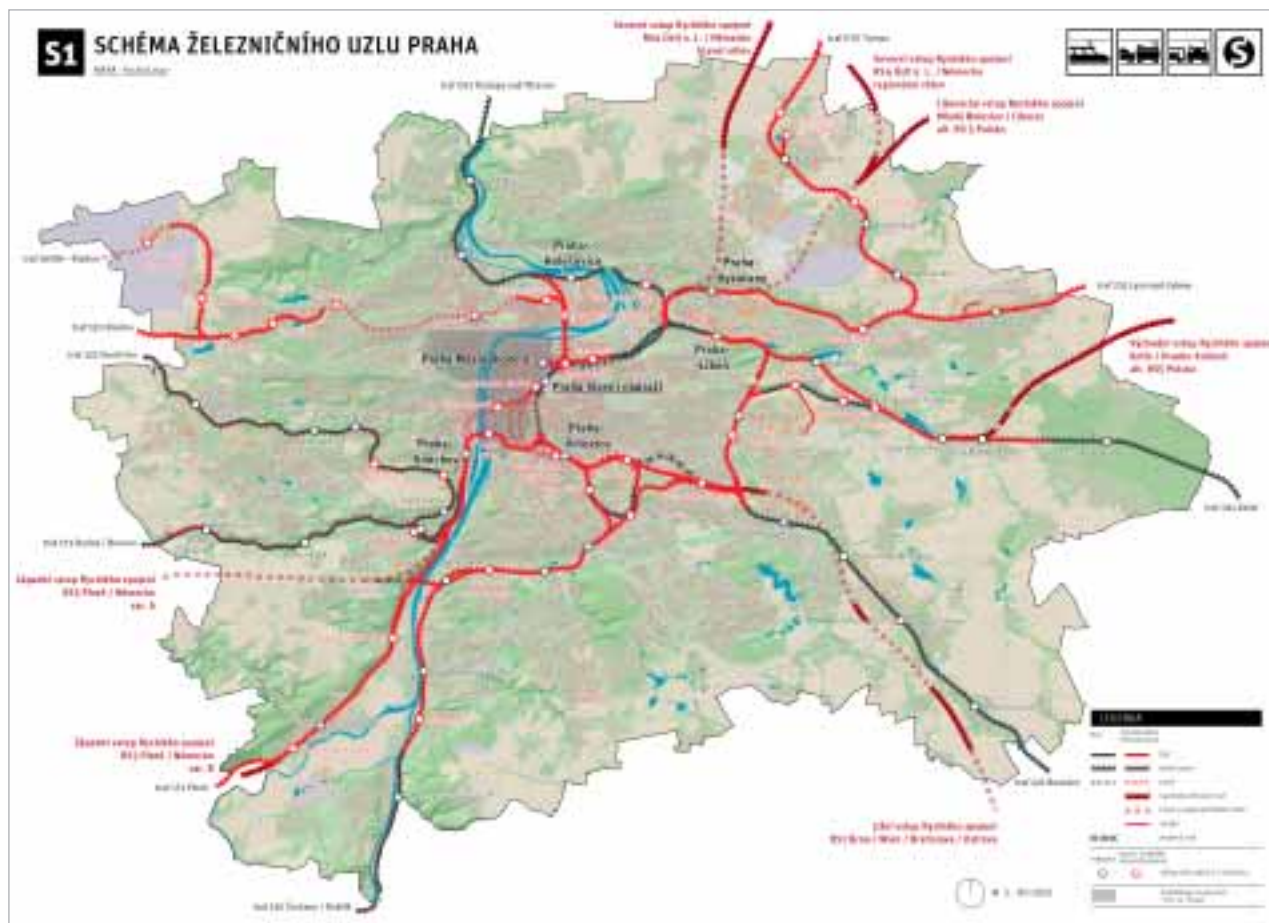


Schéma železničního uzlu Praha

Z výše uvedených důvodů hlavní město Praha zpracovalo strategii rozvoje pražské metropolitní železnice, jejíž cílem je navrhnout opatření eliminující kapacitní problémy v železničním uzlu Praha. Strategie představuje vizi rozvoje železniční dopravy v Praze jako páteřního prvku obsluhy pražské aglomerace a spojení Prahy se zbytkem státu a Evropy, zabývá se všemi segmenty železniční dopravy, stanovuje požadavky na rozvoj železniční infrastruktury, vybavení železničního uzlu Praha i vozidlového parku. V jednotlivých kapitolách strategie jsou stanoveny úlohy a potřeby segmentů železniční dopravy z pohledu hlavního města Prahy, vize budoucího rozvoje a pravidla, podle kterých by se mělo v jednotlivých

fázích rozvoje železnice a její infrastruktury postupovat. Strategie neopomínají přínosy vysokorychlostní železnice nejen v dálkové dopravě, ale i pro potřeby městské a příměstské železnice v přeneseném slova smyslu. Ve strategii jsou definovány základní problémy železniční dopravy na území Prahy a zároveň možnosti řešení těchto problémů.

### Postavení dokumentu

Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice představuje názor města na rozvoj železniční dopravy na území hl. m. Prahy, přičemž vychází z již schválených dokumentů města, jako je Strategický plán hl. m. Prahy (2016) nebo nová Dopravní politika hl. m. Prahy (2017), tak i připravovaných dokumentů, jako je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, které je konkretizují v oblasti železniční dopravy. Strategie byla dne 4. 9. 2018 schválena Radou hl. m. Prahy, a tím se pro město stala závaznou, o čemž bylo informováno Ministerstvo dopravy ČR a SŽDC (Správa železniční dopravní cesty). Vůči těmto partnerům je strategie v roli souhrnného přehledu požadavků města pro přípravu investic.

### Co strategie obsahuje?

Dokument se skládá ze dvou částí, první obecné popisující dnešní stav železniční dopravy, její potřeby, funkci v mobilitě města, potřeby vybavení železničních zastávek a stanic a vybavení železničního uzlu například formou kapacit pro odstavování souprav osobní dopravy nebo vleček pro dopravu nákladní. Zároveň jsou v této

části dokumentu definovány obecné předpoklady pro rozvoj sítě a přípravu investic na železnici. Ve druhé části dokumentu, v „kartách železničních tratí“, jsou definovány konkrétní požadavky města na rozvoj železniční infrastruktury a představy o dopravním konceptu linek S a zrychlených regionálních vlaků, které by měly ve střednědobém horizontu zajistit potřeby města. Realizace těchto požadavků by měla zajistit splnění obecných cílů definovaných v první části této strategie.

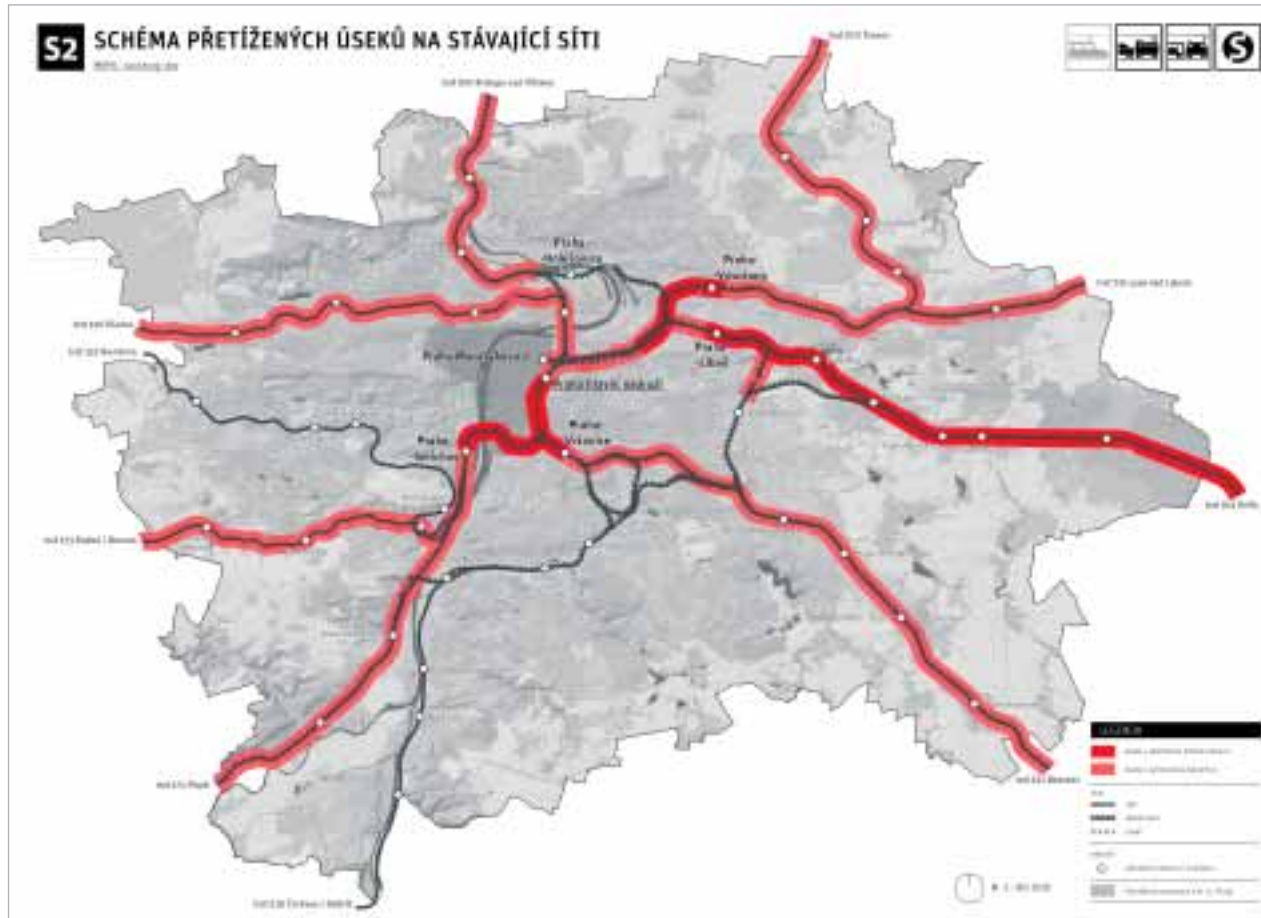


Schéma přetížených úseků na stávající síti

### Dálková a vysokorychlostní železnice

Dálková železniční doprava spojí Prahu s ostatními významnými městy České republiky a Evropy a zajistí tak provázanost a společnou konkurenceschopnost celé země. Díky rychlému propojení Prahy a dalších jádrových měst České republiky dojde nejenom ke sdílení pracovního trhu, ale zároveň se zmírní rozdíly mezi ekonomicky silným centrem a vylidňujícími se regiony.

Pro zajištění těchto cílů je nutná výstavba nových kapacitních tratí – vysokorychlostních tratí, které zajistí dostatečnou kvalitu dálkové železnice. Významné přínosy vysokorychlostní železnice jsou: napojení Prahy a České republiky na ekonomicky silné aglomerace v Evropě, zajištění atraktivní cestovní rychlosti a dostatečné kapacity v dálkové železniční dopravě, díky převedení dálkové dopravy z konvenční sítě zajištění nové kapacity pro rozvoj a spolehlivost městské a příměstské železnice a zatraktivnění spojení s odlehlějšími částmi pražského metropolitního regionu, a to díky částečnému využití nových tratí rychlými regionálními vlaky. Strategie definuje rámcové časy spojení Prahy s ostatními aglomeracemi České republiky a Evropy (například do jedné hodiny spojena s Brnem či Libercem nebo do dvou hodin dosáhnout Ostravu, Bratislavu či Vídeň).

Strategie klade důraz i na vhodné zapojení těchto tratí do železničního uzlu Praha tak, aby se tento uzel nestal omezujícím článkem celé budoucí železniční sítě, což by výrazně snižovalo ekonomický efekt těchto nových tratí. Praha má jasno i o umístění hlavního nádraží pro dálkovou dopravu, té by mělo i do budoucna sloužit stávající hlavní nádraží, které je umístěno ve vhodné poloze v těsné blízkosti centra. Pro zlepšení jeho napojení jsou městem připravovány další projekty, jako je například nová tramvajová trať spojující stávající tratě ve Vinohradské a Bolzanově ulici. Úvahy o přesunutí části vlaků dálkové dopravy pod zem jsou z pohledu hlavního města ekonomicky neodůvodnitelné a snižující funkci a provázanost železniční sítě jako takové.

požadovaný maximální čas jízdy z Prahy	destinace (příklady)
30 min.	Ústí nad Labem, Plzeň
1 hodina	Brno, Pardubice, Hradec Králové, Liberec, Jihlava a podkrušnohorská aglomerace
2 hodiny	Ostrava, Olomouc, Zlín, Karlovy Vary, Wien, Bratislava, Dresden, Leipzig, Wrocław, Regensburg
3 hodiny (přibližně)	Berlin, Nürnberg, München, Linz, Katowice, Krakow, Łódź
4 hodiny (přibližně)	významný přestupní uzel expresní železniční dopravy evropského významu Frankfurt am Main

Tabulka požadovaných maximálních časů dojezdu dálkové železniční dopravy z Prahy

### Městská a příměstská železnice

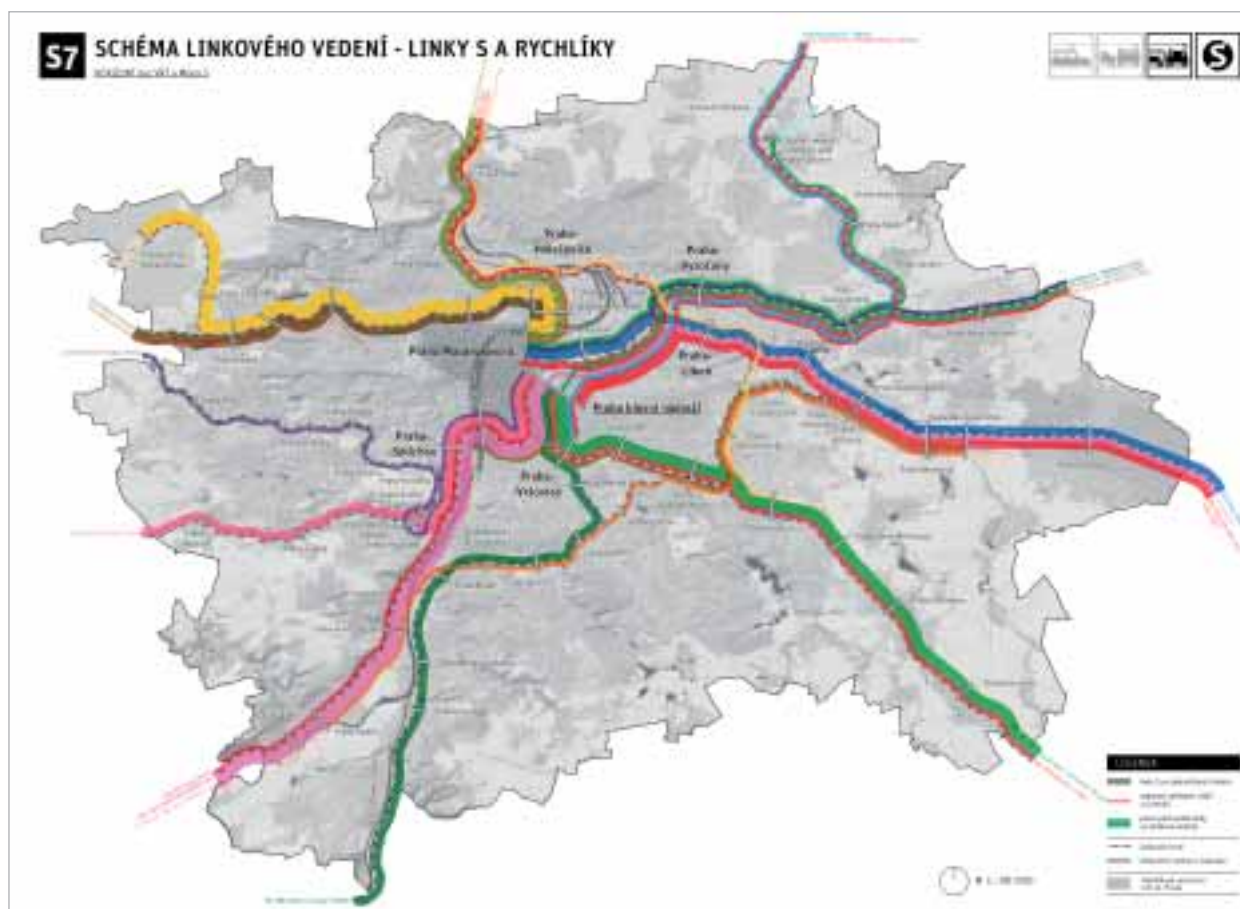
Jak již bylo výše zmíněno, městská a příměstská železnice zajišťuje rychlé spojení města s regionem a městských částí navzájem. Na většině radiálních tratí je cestovní rychlost konkurenceschopná automobilové dopravě. Železnice v tomto segmentu dopravy má vysoký potenciál převzít část osob využívajících dnes automobilovou dopravu. Převedení větší části osob dojíždějících z regionu z individuální automobilové dopravy do veřejné dopravy je jedním z klíčových aspektů pro zlepšení dopravní situace na pozemních komunikacích v Praze, např. v kombinaci se zachytnými parkovišti P+R umístěnými v regionu u zastávek železnice. Strategie definuje opatření pro zvýšení kapacity konvenční železniční sítě pro potřeby rozvoje městské a příměstské železnice a zároveň nové železniční stanice a zastávky pro zlepšení plošné obsluhy území a zajištění přestupních vazeb na ostatní druhy veřejné dopravy.

Jednou z klíčových staveb řešících úzké hrdlo pražské železniční sítě je rekonstrukce a dostavba, respektive výstavba nového mostu na Výtoni, které zajistí tříkolejné přemostění Vltavy a lepší obsluhu centra díky nové zastávce Praha-Výtoň. Letos v únoru byl předsta-

Schéma linkového vedení – linky S a rychlíky (horizont před zprovozněním VRT a metra S)

ven názor IPR Praha, jak by mohl nový tříkolejný most, včetně uspořádání Výtoně a železniční zastávky vypadat. Další významnou stavbou je výstavba trati na Letiště Václava Havla Praha, kde město ve své strategii definuje zvláštní požadavky na kvalitu řešení železničních zastávek a stanic u tohoto projektu, například formou architektonických soutěží. Tato snaha města vyústila k vypsání architektonické soutěže na železniční stanice Veleslavín včetně libreta pro další stanice na této trati Správou železniční dopravní cesty.

Infrastrukturní zásadní stavbou pro rozvoj městské a příměstské železnice je realizace tzv. metra S – nových železničních tunelů pod centrem města, které zajistí segregaci dálkové železniční dopravy od té příměstské. Dostavbou tohoto řešení dojde k uvolnění stávající železniční sítě, uvolnění kapacit na dnešním hlavním nádraží a vytvoření prostoru pro



postupný rozvoj dálkové dopravy tak, jak se postupně bude budovat vysokorychlostní železniční síť, aniž by bylo nutné z počátku investovat obrovské investice do výstavby podzemních staveb a nádraží pro dálkovou dopravu, která má na prostor daleko vyšší nároky než ta příměstská. Umístění hlavního nádraží na okraji centra je pro potřeby dálkové dopravy dostačující, nové tunely pro příměstskou dopravu umožní výstavbu nových zastávek pod centrem města, které výrazně zlepší dostupnost centra a také odlehčí síť metra, což by při výstavbě tunelů pro dálkovou dopravu možné nebylo.

### Nákladní doprava a city logistika

Strategie nezapomíná ani na rozvoj nákladní železniční dopravy a city logistiky, jako nástroje, který může snížit tlak na využití pozemních komunikací pro nákladní dopravu. Důležitým faktorem konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy je dostatečná kapacita pro nákladní vlaky, která v dnes přetíženém uzlu Praha často chybí. Poslední míli nákladní dopravy ve městě je city logistika, do které by se měla více zapojit i železniční doprava. Podrobná strategie city logistiky je v současné době zpracovávána v samostatné studii s horizontem dokončení v roce 2019.

Pro nákladní dopravu strategie definuje důležité stavby především na nákladním obvodu kolem centra města. Jde především o zdvojkolejnění tzv. Jižní nákladní spojky (železniční tratě vedoucí z Velké Chuchle přes most Inteligence, Krč, Zahradní město do Běchovic), jejíž část aktuálně začíná SŽDC připravovat. Tato stavba jednak zajistí potřebnou objízdnou trasu v případě výstavby nového mostu na Výtoni, následně pak umožní zavedení tangenciálních městských linek, ale především kapacitu pro rozvíjející se nákladní železniční dopravu. Další významnou stavbou je Libeňský přesmyk, zajišťující mimoúrovňové propojení Malešic a Libně, které je dnes možné pouze úrovně přes vysoce zatíženou trať Praha – Kolín. Potřebnost výstavby této stavby se ukazuje již dnes, kdy městská linka S49 nemohla být prodloužena z Libně do Hostivaře po celý den, aby zde zůstala alespoň částečná kapacita i pro nákladní dopravu.

### Vybavení železničního uzlu Praha

Strategie řeší i nezbytné další služby a vybavení železniční dopravy, bez kterých by funkčnost a úspěch celého systému železnice byl velmi omezen, respektive znemožněn. Jde o vozidlový park, infrastrukturní vybavenost uzlu, jako jsou dostatečné odstavné kapacity pro železniční vozidla osobní dopravy nebo vybavenost, vlastnosti a funkčnost železničních stanic a zastávek. Na tuto část železniční infrastruktury jsou často kladeny nižší kvalitativní požadavky, což v kontextu toho, jak dnešní cestující chápou pozici železnice, je velmi rizikové, a je nutné se i této problematice velice podrobně věnovat.

Jestliže jedním z největších problémů identifikovaných v rámci železnice v Praze je nedostatečná kapacita, nelze ze strany města požadovat pouze opatření pro zvýšení kapacity na infrastrukturu, například nové koleje atd., je nutné zvýšit kapacitu i na straně vozidlového parku. Ve strategii jsou definovány základní požadavky na nové vysokokapacitní jednotky příměstské železnice provozované na nejvytíženějších tratích, jako je požadavek na dvoupodlažnost či na využití celé délky nástupiště 200 m (spřažená dvojice jednotek CityElefant dosahuje délky 160 m). V současné době se dokonce prověřuje požadavek na provozování i delších jednotek než je samotná nástupní hrana nástupiště. Samozřejmostí je i maximální využití elektrické trakce, což je v souladu s požadavkem, že by v budoucnu mělo dojít k 100% elektrizaci pražského uzlu.

### A co dál?

Vzhledem k tomu, že Správa železniční dopravní cesty připravuje významné investice v uzlu Praha a zadání studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, jsou součástí této strategie především požadavky města na rozvoj železniční infrastruktury a požadovaný rozsah dopravy městské, příměstské a regionální železnice ve střednědobém horizontu. Město schválením tohoto dokumentu deklaruje vůli tyto stavby, opatření a rozsah dopravy, popsány ve strategii, podporovat, a při přípravě investičních záměrů je v rámci svých kompetencí vyžadovat. Tyto požadavky města by měly být zohledněny v připravované studii proveditelnosti i dalších studiích, ale i u staveb železniční infrastruktury, které se již nacházejí v různých fázích přípravy, a z nichž řada bude mít zásadní vliv na výkonnost železniční dopravy v Praze.

Pro zjednodušení prací na studii proveditelnosti přetavby uzlu a přípravě investic, jsou tyto požadavky města deklarovány již v předstihu, aby mohly být již od počátku zapracovány, čímž se město snaží postupovat ke správci infrastruktury a státu transparentně a konzistentně. Tento postup by tak dle našeho názoru měl urychlit přípravu železničních projektů.

Dle názoru města je podpora železniční dopravy jedním z cest, jak do budoucna zajistit fungující mobilitu v celém metropolitním regionu.

*Ing. Lukáš Tittl  
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy*

## Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) na urbanistickou koncepci – Územní studie (ÚS) / Metoda použitá při hodnocení potenciálu území pro porovnání variant

Cílem ÚS bylo vyhodnotit podmínky rozvoje města Brna pro všechny uvažované základní varianty řešení přestavby ŽUB „A-Řeka“ (dále jen VAR-Řeka), „B-Petrov“ (dále jen VAR-Petrov) a „C-Bez projektu“ (dále jen VAR-BezProjekt). Za tím účelem bylo nezbytné stanovit a vyhodnotit dopady do funkčního uspořádání města související s uvažovanými variantami BezProjekt a VAR-Petrov, tj. prověřit stávající a navrhnout odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat, příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury města Brna. Urbanistická koncepce VAR-Řeka je totožná s územním plánem města Brna (dále jen ÚPmB).

Účelem ÚS bylo vytvořit územně plánovací podklad, který identifikuje podmínky rozvoje města pro základní varianty přestavby železničního uzlu a umístění osobního nádraží ve městě Brně a vyhodnotí vyvolané územní dopady.

(Pozn.: V tomto článku se zabýváme především polohou nádraží ve vztahu k možnostem územního rozvoje ve VAR-Řeka a hypotézám rozvoje ve VAR-Petrov a VAR-BezProjekt.)

Platný územní plán města Brna vytváří podmínky pro rozvoj města pro variantu VAR-Řeka. Návrh ÚS předkládá hypotézu adekvátního rozvoje města pro VAR-Petrov a VAR-BezProjekt tak, aby v maximální možné míře srovnatelně nahradily koncepci územního rozvoje platného územního plánu města Brna, a to zejména:

- koncepci rozvoje centrální části města,
- koncepci celoměstských systémů (trasy IAD a MHD, technickou vybavenost, územní systém ekologické stability, systém protipovodňové ochrany a další).

(Pozn.: V tomto článku se zabýváme především urbanistickými souvislostmi řešení polohy nádraží v kontextu urbanistické struktury území.)

Území, pro které byly navrhovány změny funkčního a prostorového uspořádání, bylo vymezeno jako segment rozšířeného centra města (dále jen – rozšířené centrum), které zahrnuje rozvojové zóny s dosud nezastavěnými plochami nebo plochami přestavby.

Rozvojové zóny mají vlastní charakter a mohou se utvářet relativně autonomně v kontextu investičních impulzů spojených s realizací souborů dopravní a technické infrastruktury, nebo souborů komerčního a rezidenčního charakteru.

Rozsah území rozšířeného centra, které zahrnuje rozvojové zóny (Benešova – Nádražní; Jižní centrum, Nové sady, Štýřice – Heršpická, Štýřice – Vodařská, Koliště – nová městská třída) vymezené ve srovnávací variantě – VAR-Řeka, je rozhodující pro porovnání variant, resp. územních dopadů variant přestavby ŽUB.

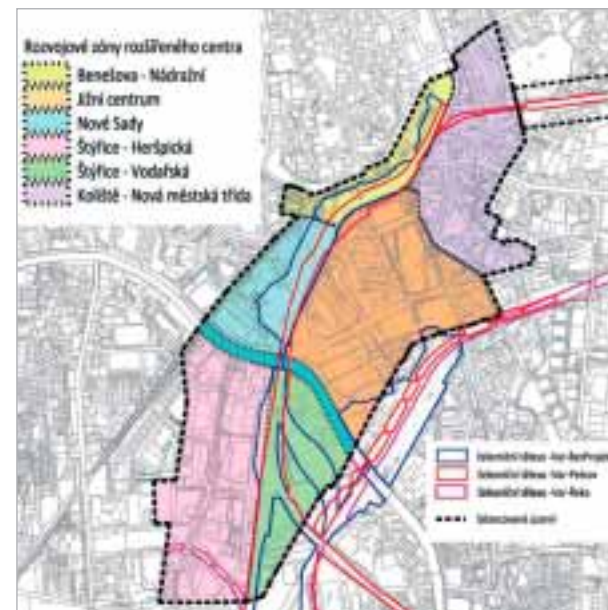
Pro prověření územních dopadů VAR-Petrov musí hypotézy rozvoje urbanistické struktury respektovat rozsah ploch pro drážní dopravu vč. kolejového řešení, viz „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ (zpracovatel IKP CE, 2014), do kterého nelze zasahovat, zejména z důvodu porušení složitého technicko-technologického uspořádání kolejových systémů.

Návrh urbanistické struktury ve VAR-Petrov a VAR-BezProjekt musí reflektovat vliv dráhy včetně drážního provozu na území, přičemž je žádoucí, aby funkčním a prostorovým uspořádáním byly vytvořeny podobné podmínky pro kvalitu prostředí, zejména obytného, jako ve VAR-Řeka.

Charakteristika předpokladů územního rozvoje zón

**Benešova – Nádražní / zóna leží v městské památkové rezervaci**

- umožňuje dokončení „vnější strany“ okružní třídy a pásu městské zeleně (hradebního okruhu) s významnými veřejnými stavbami



Rozvojové zóny rozšířeného centra



- vytváří nástup do rozvojové zóny Koliště – nová městská třída, s prodloužením pedestrády Orlí – Zelný trh – Starobrněnská

### Jižní centrum

- mimořádný rozvojový potenciál spočívá v samotné rozloze této největší zóny, velikosti nezastavěného území v přímém kontaktu s historickým jádrem
- četnost a charakter vazeb, vč. kvality obsluhy prostředky VHD pozitivně ovlivní význam rozšířeného centra města, kvalitu urbanistické struktury a polohovou hodnotu pozemků; polyfunkční struktura s podílem bydlení, který by měl dosahovat nejméně 1/3 rozsahu ploch bude stimulovat oživení dosud nevyužívaného prostoru

### Nové sady

- rozvojový potenciál významné radiální komunikace souvisí především s dílčí přestavbou východní části a propojením s rozvojovou zónou Jižního centra; zvýšení společenského významu může být spojeno revitalizací Malé Ameriky

### Štýřice – Heršpická

- osu zóny tvoří ulice Heršpická, uliční prostor postrádá městské atributy a je definován dopravní funkcí komunikace; parametry prostředí neumožní významnější zastoupení bydlení
- zóna se vyznačuje největší dynamikou rozvoje, který je spojen s vysokou intenzitou využití ploch, je akcelerován zájmem investorů; rozvoj bude pokračovat nezávisle na ostatních zónách rozšířeného centra
- faktorem, který omezuje dynamiku rozvoje je nedostatečná obsluha kapacitní (kolejovou) MHD, jejíž řešení je spojeno s vazbami na zónu Jižního centra

### Štýřice – Vodařská

- převažující funkce v zóně je drážní doprava (tj. kolejště odstavného nádraží a železniční tratě); odloučenost zbytkových ploch, záplavové území a chybějící dopravní napojení vylučují v současnosti jiné využití území
- území má významnou hodnotu, kterou je řeka Svratka a zeleň říčního biokoridoru

### Koliště – nová městská třída

- pás území v kontaktu s historickým jádrem s přírodním prvkem podél toku Ponávky; potenciál území spočívá v přestavbě nevyhovujících stavebních fondů s vysokým podílem původních průmyslových provozoven, nová městská třída, je impulzem přestavby východní části rozšířeného centra

## Charakteristika principů urbanistické koncepce – Var-Řeka (ÚPMB)



Nádraží (Euro-Point) je dominantou kompoziční osy Hybešova – „náměstí Pod Petrovem“

1. „Bulvár“ je osou rozvoje komerčních aktivit metropolitního charakteru.
2. Parky na železničním tělese jsou osou rozvoje rezidenčních funkcí.
3. Parky „Okružní třídy“ budou doplněny významnými stavbami vybavenosti.
4. Územní potenciál pro rozvoj centra přesahuje do oblasti ul. Heršpické. Pásový rozvoj centra vytváří podmínky pro maximální zhodnocení územního potenciálu pro metropolitní strukturu zástavby, efektivní využití dopravní a technické infrastruktury.
5. Urbanistickou osou obnovy východní části centrální zóny je „Nová městská třída“.
6. Potenciálním územím pro rozšíření centra města je pás podél železniční tratě Brno hl. n. – Židenice.
7. Periferní urbanistická struktura (areály výrobních služeb) zůstává na straně Komárova a Horních Heršpic.
8. Bezkolizní převedení hlavních pěších tahů na úrovni kolejště dnešního nádraží (cca 206 m n. m.) je předpokladem pro vytvoření živého spojení historické a nové části centra.

## Hypotéza rozvoje urbánní struktury – Var-Petrov



1. V zóně „Jižního centra“ se bude metropolitní urbanistická struktura rozvíjet koncentricky. Těžištěm bude uzel veřejné hromadné dopravy a odbavovací hala s podchodem.
2. Oblast Nové sady – Heršpická, vnímaná jako „dobrá adresa v centru“, bude posunem nádraží pod Petrov zvýhodněna svou polohou v „přednádraží“.
3. Ústředním bodem bude náměstí „Pod Petrovem“; ul. Hybešova s prosloužením k Mendlovu nám. bude ukončena v prostoru pod Petrovem náměstím a prostranstvím před odbavovací halou. Podmínkou dopravního zkldnění ul. Úzká a Uhelné a vyloučení kolize podjezdu Úzká – Hybešova s vestibulem nádraží je:
  - a) vybudování komunikačního systému jižně od centra – odklon tahu Opuštěná – Zvonařka do souběhu s nákladovým průtahem, b) nové zaústění Bratislavské radiály, c) realizace části jižního segmentu VMO a d) Nové Vodařské napojené do komunikace Bidlázky – Rosická. Změnou dopravní koncepce se zlepšší kvalita prostředí ve střední části „Jižního centra“.
5. Funkční spojení historického centra a „Jižního centra“ bude vyžadovat, aby odbavovací část nádraží byla koncipována jako multifunkční centrum s nejširším spektrem vybavenosti a služeb.

Problémy:

- Směrově, orientačně i urbanisticky nepříznivá poloha nástupu do nové části centra, umístění nádražní haly s podchodem stranou od ústí ul. Masarykovy, omezené možnosti urbanistického zvládnutí prostoru (šířka tramvajového tělesa v ul. Nádražní, možnost pouze jednostranné zástavby...).
- Problém lokace rezidenční funkce; vzhledem k vysoké hlukové zátěži v kontaktu s dráhou (těleso dráhy ve výši 6 m nad terémem, nákladový průtah 10–12 m).
- Stabilizace a rozšíření komerčních ploch výroby a služeb a průmyslových ploch severně od nákladového průtahu, pronikání periferní urbanistické struktury do centra města.
- Vyústění podchodu z odbavovací haly do neorganizovatelného veřejného prostoru – zásobovací dvůr OD Tesco, budova katastrálního úřadu.
- Omezení nabídky atraktivních ploch pro zástavbu metropolitního charakteru, absence zřetelné osy, která vytyčí směr urbanistického rozvoje centra.

Hypotéza rozvoje urbánní struktury – Var-Bez projektu



1. Jako nové centrum města bude vnímán obchodně-administrativní komplex v oblasti ul. Heršpické. Dopravní a technická infrastruktura (založená pro zónu výroby a služeb) bude kolidovat s dynamickým rozvojem v oblasti. Kvalita a vybavenost veřejného prostoru bude poplatná komerční exploataci území. Území se bude dále rozvíjet jako samostatná urbanistická jednotka odděleně od centra města.
2. Těžiště rozvoje metropolitní urbanistické struktury se v „Jižním centru“ přesune k ul. Dorných, do oblasti obslužené tramvajovou a pěší dopravou.
3. Dopravní funkci Bulváru převezme ul. Uhelná, „Jižní centrum“ bude obsluženo automobilovou dopravou z obvodových komunikací Uhelná, Trnitá, Opuštěná.
4. Omezené územní předpoklady pro založení centrálního veřejného prostoru, náměstí nebo parku zůstávají v návaznosti na pěší osu Vaňkovka – autobusové nádraží. Obsluha bude zajištěna tramvají v ul. Plotní Zvonářka.

Problémy:

- Nelze vytvořit podmínky srovnatelné s platnou urbanistickou koncepcí. Kolejště a drážní plochy budou stabilizovány v dnešním rozsahu. Dráha nebude uvolňovat ani zabírat pozemky. Pod tělesem nebudou budovány nové podjezdy ani podchody. Provoz bude udržován modernizací drážních technologií a obnovou stávajících fondů bez stavebních investic.

- Nedostatečné pěší spojení stabilizuje nádraží jako urbanistickou bariéru. Není možno vytvořit urbanistickou strukturu, která bude rozvíjet hodnoty současného centra města. Stávající podchod je urbanistickou závadou. Degraduje význam „Jižního centra“ jako součásti centra města. Atraktivní veřejný prostor navazující na podchod si přivlastnila obchodní galerie Vaňkovka. Chybí spojení do oblasti západně od Trnité, není možno založit „Bulvár“ jako hlavní veřejný prostor „Jižního centra“.
- Ztráta systémových vazeb městské zeleně na významná veřejná prostranství. Ztráta možnosti propojení se zelení říčního koridoru. Bude potřeba hledat nová spojení, např. na revitalizaci Ponávky.
- Stabilizace periferní urbanistické struktury v území dotčeném negativními vlivy. Extenzivní využití území provozovnými výroby a služeb, zejména ploch se špatnou dopravní dostupností. Problém brownfields na nevyužívaném nákladovém nádraží „Brno – dolní“. Problém využití nedostupných ploch mezi kolejími odstavných nádraží ve Štýřicích. Izolace části Komárova za dvojnásobnou železniční bariérou.
- Špatná pěší dostupnost se projeví snížením kvality urbanistické struktury. Hodnota pozemků bude poměřována vzdáleností od podchodu. Oblast „zanádraží“ nebude vnímána jako plnohodnotná součást centra města.
- Omezená kapacita železniční dopravy vyvolá nárůst autobusové dopravy na obou autobusových nádražích.

Funkce, které podstatným způsobem ovlivní funkční a prostorové uspořádání území rozšířeného centra

(bilancované území celkem 195,48 ha)

- **Železniční těleso** – železniční těleso rozděluje i spojuje rozvojové zóny, přestavba musí zajistit urbanistickou jednotu rozšířeného centra.
- **Řeka a městská zeleně** – prostor řeky je stěžejním prvkem systému zeleně, který je prostorem bezpečných tras pro pěší a cyklistickou dopravu a současně s další městskou zelení je významným prvkem určujícím kvalitu prostředí.



a) VAR-Řeka

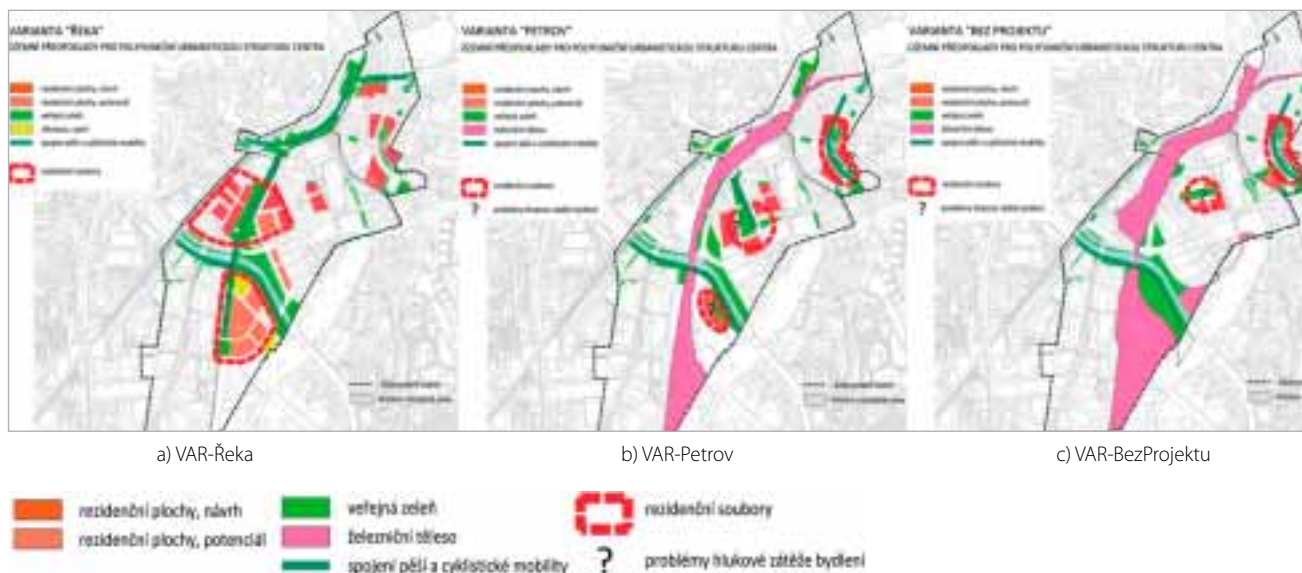
b) VAR-Petrov

c) VAR-BezProjektu

	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	plocha ha	podíl ha	plocha h	podíl	plocha ha	podíl
Drážní těleso	0,00	0,0 %	21,43	11,0 %	37,93	19,4 %

Významným parametrem, který mimo jiné ovlivňuje možnosti územního rozvoje, je rozsah drážního tělesa ve variantách /rozdíl mezi VAR-Řeka a VAR-Bez Projektu je téměř 38 ha ploch, které ve Var. Řeka mohou být využity ve prospěch městotvorných funkcí.

### Územní předpoklady pro rozvoj rezidenční struktury centra



Tabulka vyjadřuje hodnoty potenciálu rozvojových ploch, které určují kvalitu rezidenčního prostředí v řešeném území

funkce / účel využití	VAR-Řeka		VAR-Petrov		VAR-BezProjektu	
	plocha ha	podíl	plocha ha	podíl	plocha ha	podíl
zeleň, voda, rekreace	30,95		20,82		20,16	
bydlení	19,61		8,61		4,25	
celkem	50,56	100 %	29,43	58,2 %	24,41	48,3 %

Ve všech variantách jsou rezidenční plochy s převažujícím podílem bydlení vymezeny v území, ve kterém je předpoklad, že kvalita prostředí bude odpovídat požadavkům specifikovaným pro plochy bydlení ve vyhlášce č. 501/2006 Sb.

### Územní vztahy, které ovlivňují polohovou bonitu zastavitelných ploch

V ÚPmB, resp. VAR-Řeka jsou plochy bydlení soustředěny především podél pásu zeleně, který tvoří v rozvojových zónách Nové sady a Jižní centrum zelenou páteř území (předpokládané využití opuštěného drážního tělesa); významný potenciál rezidenčních ploch byl identifikován v rozvojovém území Štýřice – Vodařská v kontaktu s pobřežním pásem zeleně řeky Svatky (ověřeno územní studií). V zóně Koliště – nová městská třída lze především využít prostředí podél nové městské třídy se zázemím doprovodné zeleně, revitalizovaného toku Ponávky.

Ve VAR-Petrov byl navržen odklon ul. Opuštěné do souběhu s železničním tělesem tak, aby bylo možno využít rozšíření potenciálu rezidenčního území v Jižním centru. Ve VAR-BezProjektu je především využita kvalita prostředí podél nové městské třídy se zázemím doprovodné zeleně, revitalizovaného toku Ponávky. V ostatních rozvojových zónách jsou plochy s kvalitou prostředí pro bydlení poměrně sporadické, významně ovlivněné hlukovou zátěží z dopravy.

Poloha ploch v rozvojových zónách a vlastnosti zón významným způsobem ovlivňují polohovou bonitu (hodnotu) ploch a výsledně i jejich cenu, která slouží pro orientační ocenění rozvojového potenciálu.



### Polohová bonita (hodnota) zastavitelných ploch ve variantách

Bonita – polohová hodnota plochy (pozemku) je vyjádřena posouzením charakteru zóny, ve které se nachází, a posouzením vlastní plochy, která má následující kvalitní vlastnosti:

(inspirace – Nageliho metoda polohových tříd)

- funkční využití v zóně
- dostupnost (veřejné) dopravy
- přístup individuální automobilovou dopravou, možnost parkování (na pozemku, vyhrazené parkování na veřejném pozemku, volné parkování na veřejném pozemku)
- napojení na sítě technické infrastruktury
- dostupnost občanského vybavení (obchody, pošta, vzdělávací zařízení apod.)
- kvalita prostředí (veřejné plochy, zeleň, okolní nemovitosti – funkce, intenzita, stavební stav, způsob užívání sousedních a dalších okolních pozemků, bezpečnost území, sociální status území)
- vlastnosti pozemku (například poloha v bloku, orientace ke světovým stranám, svažitost a orientace svahu, velikost pozemku, tvar a proporce pozemku, kontaktní délka hranice pozemku s veřejným prostorem)

**Ocenění ploch** lze přiměřeně odvodit z „Cenové mapy města Brna 10“, která vymezuje skupiny pozemků s již realizovanou cenou a porovnává je se skupinami pozemků s obdobnými charakteristikami, přičemž sleduje kritéria obdobná jako jsou výše uvedené vlastnosti ploch pro posouzení jejich bonity (napojení, resp. dostupnost inženýrských sítí a ostatních služeb, dopravní dostupnost lokality vč. napojení MHD, omezení a příležitosti dle územního plánu, pozitivní účinky okolí – městská zeleň, okolní zástavba, vybavenost okolí, negativní účinky okolí – hluk, prach, okolní zástavba, radon, ořesy,

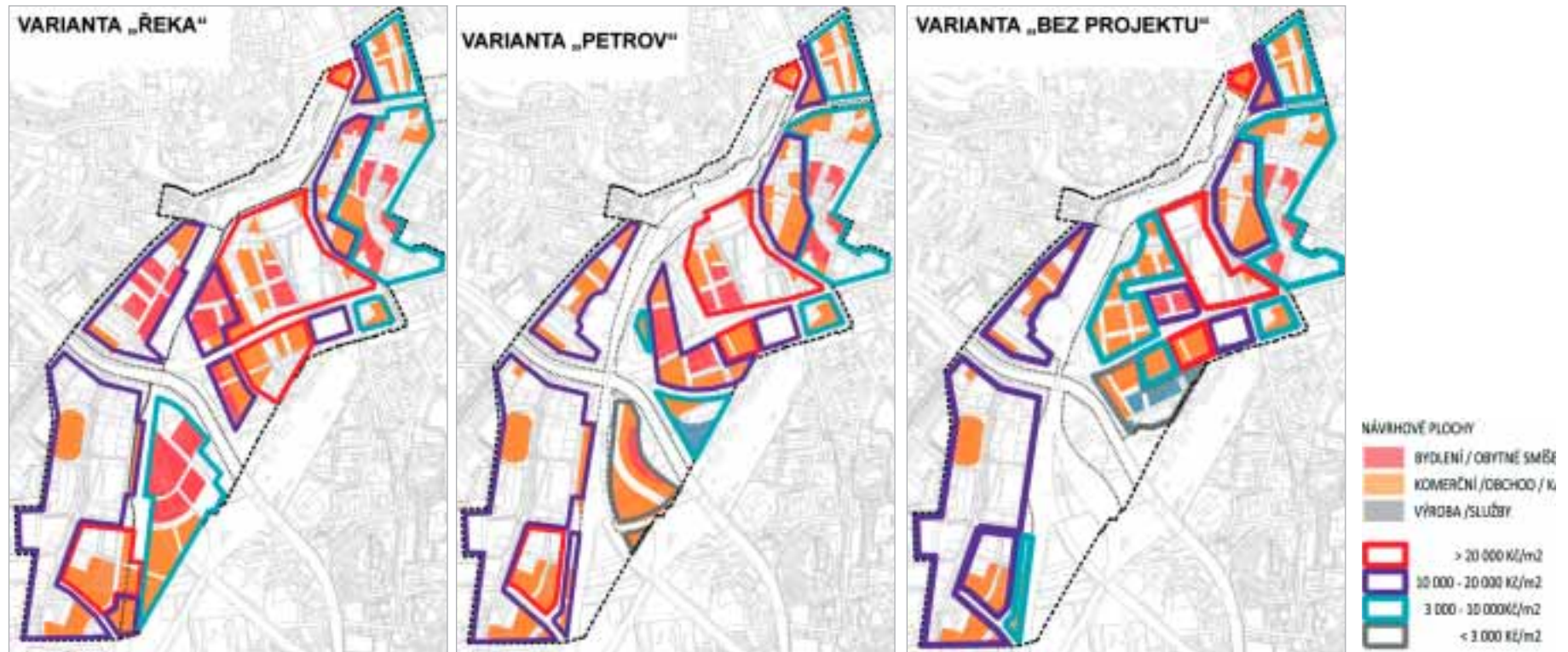
zastínění apod., omezení užívání – ochranná pásma dopravních staveb vedení, pásma ochrany životního prostředí, záplavové území.

Navržené cenové hladiny jsou odvozeny z „Cenové mapy města Brna 10“; jejich hodnoty nejsou podstatné, protože prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB nemá za cíl ocenit pozemky navrhované k zastavění, ale zjistit, jaký je rozvojový potenciál území rozšířeného centra v jednotlivých variantách, resp. poměr potenciálu mezi variantami vyjádřeného určitou cenou.

Rozpětí cen Kč/m <sup>2</sup>	Var-Řeka		Var-Petrov		Var-bez Projektu		komparační cena tis. Kč/m <sup>2</sup>
	plocha ha	tis. Kč	plocha ha	tis. Kč	plocha ha	tis. Kč	
>20 000	12,72	2 925 600	7,85	1 805 500	3,11	715 300	23 000
10 000–20 000	21,49	3 223 500	21,20	3 180 000	16,14	2 421 000	15 000
3 000–10 000	19,25	1 251 250	11,14	724 100	15,76	1 024 400	6 500
< 3 000	0,00	0	6,58	131 600	4,00	80 000	2 000
celkem	<b>53,46</b>	<b>7 400 350</b>	<b>46,77</b>	<b>5 841 200</b>	<b>39,01</b>	<b>4 240 700</b>	
porovnání variant		<b>100 %</b>		<b>79 %</b>		<b>57 %</b>	

Z výše uvedeného vyplývá, že postup použitý pro stanovení polohové hodnoty ploch včetně vyjádření jejich ceny na základě porovnání ploch s obdobnou charakteristikou je relevantní a může sloužit k porovnání variant, resp. jejich rozvojového potenciálu.

Hodnocení zastavitelných ploch je pro přehlednost provedeno pro skupiny agregovaných funkcí – plochy bydlení a plochy komerční, plochy výroby.



## Poznámka:

Uvedený příspěvek je pouze výňatkem z ÚS „Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno na urbanistickou koncepci“ a prezentuje metodický přístup k získání relevantních údajů pro celkové posouzení variant z hlediska územního rozvoje. Vychází z podkladů dostupných při zahájení prací. Urbanistická koncepce varianty Petrov, v odpovídající podrobnosti ÚPmB byla vytvořena až na základě vyhodnocení urbanistické soutěže „Budoucnost centra Brna“, která předpokládala řešení s nádražím pod Petrovem. Závěrečné hodnocení variant pak vycházelo z následných studií, variant Řeka a Pod Petrovem, které byly dopracovány do srovnatelné podrobnosti.

Ing. arch. Antonín Hladík  
 Ing. arch. Miloš Kabela  
 UAD STUDIO, spol. s r. o.

## Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – posuzování variant přestavby uzlu ve vztahu k územnímu plánu a území

### Základní popis a rozsah zpracování studie proveditelnosti

Základním úkolem zpracování studie proveditelnosti bylo vyhodnocení stávajícího stavu a návrh možných variant přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB). Z hlediska územního vymezení zahrnovalo řešení studie proveditelnosti podstatnou část města Brna, ***jak je zřejmé z přiloženého znázornění tzv. varianty Bez projektu, která v principu do budoucna zachovává stejné uspořádání železniční infrastruktury na území města Brna, jako je tomu nyní.***

Předmětem řešení jednotlivých variant přestavby ŽUB bylo několik odborných oblastí. Primárně řešenou oblastí byla oblast železniční dopravy, zahrnující řešení železniční infrastruktury a železničního provozu. Jelikož řešení ŽUB ovlivňuje svým uspořádáním



Varianta „Bez projektu“

a technickým řešením možnosti vedení ostatní dopravní infrastruktury, bylo součástí zpracování studie proveditelnosti i řešení infrastruktury pozemních komunikací, tramvajové infrastruktury, trolejbusové infrastruktury, infrastruktury autobusových terminálů a systémů parkování. Dle jednotlivých variant byla uvažována různá poloha hlavního nádraží a realizace nových železničních zastávek, které je nutné kvalitně obsloužit městskou hromadnou dopravou. Součástí zpracování studie proveditelnosti bylo tedy i řešení koncepce městské hromadné dopravy a ostatní veřejné hromadné dopravy pro všechny provozované subsystemy. Poslední ovlivněnou oblastí řešení ŽUB byla oblast územního rozvoje, z důvodu různých uspořádání železniční infrastruktury v území a jejich podmínek pro možnost rozvoje přilehlých lokalit města Brna.

Jednotlivé návrhy řešení variant byly posouzeny z pohledu hodnocení územních dopadů a souladu navrhovaných řešení s územními plány, hodnocení dopadů navrhovaných řešení na složky životního prostředí, hodnocení rizik účinků negativních vlivů spojených se změnou klimatu a samozřejmě hodnocení ekonomické efektivity a rizik projektu. S ohledem na odborný účel tohoto příspěvku se dále bude podrobněji popisovat zejména oblast územního plánování a posuzování jednotlivých variant z pohledu zásahů do území.

### Návrhy variant přestavby železničního uzlu Brno

Návrhy řešení přestavby ŽUB byly v této studii zpracovány vždy pro dvě možnosti. Pro první jmenované řešení se vžil název varianta A-Řeka, pro druhé jmenované řešení varianta B-Petrov. Tyto dvě varianty navazovaly na již dříve zpracovaná technická řešení. Další návrhy na řešení přestavby ŽUB se zejména ze strany laické i politické veřejnosti objevilo v minulosti i v průběhu zpracování studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (dále SP ŽUB) několik. Žádný z těchto návrhů však nebyl shledán jako relevantní k podrobnému zkoumání, jelikož trpěl technickými, územními i jinými nedostatky. Zpravidla se tyto návrhy omezovaly pouze na řešení určité části ŽUB, nebo představovaly neakceptovatelné zásahy do území, případně byly technicky značně komplikované a v krajním případě dokonce neproveditelné. Studie prokazuje, že pokud mají být naplněny základní požadavky společnosti na řešení projektu, nabízí se pouze ty návrhy koncepce řešení ŽUB, jež jsou obsaženy v SP ŽUB a popsány v následujících odstavcích.

Řešení varianty A-Řeka spočívá v realizaci společného průtahu I. tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu. Hlavní nádraží se realizuje ve zcela nové

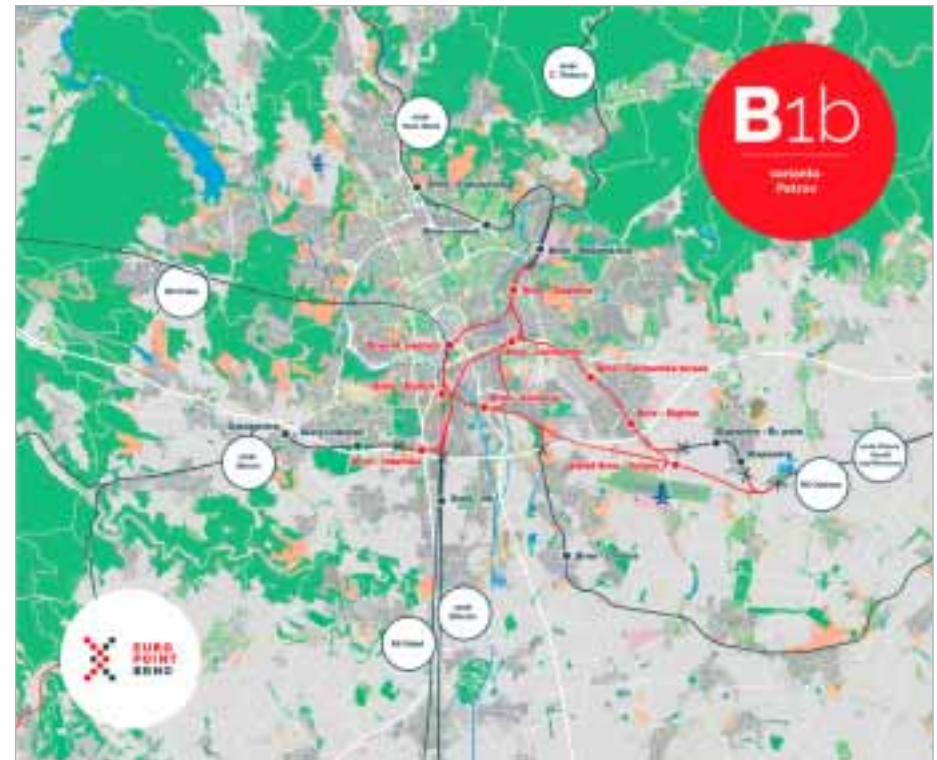
poloze v oblasti stávajícího dolního nádraží. Železniční tratě od Přerova a Veselí nad Moravou jsou zapojeny do uzlu zkapacitněním stávajícího traťového úseku přes Slatinu a Černovice, který je zaústěn následně do severního zhlaví nového hlavního nádraží. Návrh varianty A je zpracován ve čtyřech alternativách, které tvoří kombinaci uspořádání vedení tratí od Břeclavi a Třebíče (traťové vs. směrové) a kombinaci zapojení trati od Chrlic do hlavního nádraží (úrovňově do severního zhlaví vs. samostatný tunel s podzemní stanicí kolmo k nástupištím hlavního nádraží). Součástí návrhu řešení této varianty jsou i stavby na městské dopravní infrastruktuře nezbytné pro zajištění dopravní obslužnosti hlavního nádraží. V přiloženém obrázku je znázorněna výsledně vybraná varianta Ab.

Řešení dle varianty B-Petrov spočívá v realizaci odděleného průtahu I. tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu dle stávajícího uspořádání. Hlavní nádraží se realizuje přibližně ve stávající lokalitě. Železniční tratě od Přerova a Veselí nad Moravou jsou zapojeny do uzlu v několika možnostech kombinujících zkapacitnění stávajících tratí a výstavbu nových tratí, avšak vždy do jižního zhlaví hlavního nádraží. Návrh

řešení hlavního nádraží je zpracován ve dvou alternativách, lišících se různě komfortním prostorovým řešením uspořádání nástupišť (minimální poloměr nástupišť 300 m vs. 500 m). Návrh řešení zapojení trati od Přerova je zpracován rovněž ve dvou možnostech územního vedení (nová trať přes oblast Letiště Tuřany vs. zkapacitnění stávajícího koridoru Slatina – Černovice – Komárov). Pro řešení zaústění trati od Veselí nad Moravou jsou navrženy čtyři alternativy úzce vázané na konkrétní řešení zaústění trati od Přerova (nová trať přes oblast Letiště Tuřany, zkapacitnění stávajícího úseku přes Slatinu a Černovice a realizace nové traťové spojky na hlavní nádraží, zkapacitnění stávajícího úseku Slatina – Černovice – Komárov, a poslední možnost společné vedení s tratí od Přerova zkapacitněním stávajícího koridoru Slatina – Černovice – Komárov). Rovněž ve variantě B jsou navrženy stavby na městské dopravní infrastruktuře a úpravy systému MHD, ovšem v menším měřítku. V přiloženém obrázku je znázorněna jedna konkrétní alternativa B1b, kterou lze hodnotit jako nejvhodnější řešení železničního uzlu Brno v případě řešení dle varianty B-Petrov.



Varianta Řeka



Varianta Petrov

## Posouzení z hlediska souladu s územním plánem

Ve studii proveditelnosti byly obě varianty nejprve posouzeny ve vztahu k územnímu plánu města Brna (dále ÚPmB). K jednotlivým variantám byly posouzeny vyvolávané územní střety, což představovalo především vedení železnice v plochách, které jsou v ÚPmB určeny k jinému funkčnímu využití. Evidované územní střety zasahovaly koncepcí rozvoje města a mohly tak být v konfliktu s přípravnými pracemi a investicemi do rozvoje, jak je předpokládán ÚPmB. Vedle funkčních ploch byly jako střety hodnoceny zásahy do vymezených prvků územních systémů ekologické stability. Posuzovány byly následně procesy nutné k uvedení ÚPmB do souladu s konkrétní variantou. To bylo rovněž předmětem hodnocení rizik úspěšné realizace projektu. Obecně lze pro jednotlivé varianty uvést následující závěry.

Varianta A-Řeka je dlouhodobě sledované řešení přestavby ŽUB, jemuž byl přizpůsobován územní plán. Proto nebyly vyhodnoceny ani žádné významné střety. Pro tuto variantu a její jednotlivé alternativy není nutné uvažovat žádnou změnu ÚPmB.

Varianta B-Petrov představuje zcela jinou koncepci řešení železniční dopravy na území města Brna, než jaká je uvažována v ÚPmB. Míra rozporu mezi jednotlivými možnostmi řešení této varianty se liší ve východní části města Brna v lokalitách Černovic, Slatiny, Komárova a Štýřic. V centrální části města jsou územní střety pro jednotlivé alternativy prakticky totožné. Z nejvýznamnějších střetů lze jmenovat následující. Střet s návrhovou plochou městské zeleně a smíšeného využití, jež je plánováno na místě stávajícího průtahu osobní dopravy centrální částí města. Dále pak střet s návrhovou plochou pro hromadnou rekreaci, sport a zábavu v oblasti Štýřic. A v neposlední řadě střet s návrhovou plochou pro smíšené plochy služeb, obchodu a smíšené plochy výroby. Celkově bylo identifikováno 6–8 významných střetů pro jednotlivá řešení varianty B vůči ÚPmB. Pro ilustraci tyto střety představovaly zpravidla délku trati několik set metrů se šířkou několik desítek metrů, což zahrnovalo jak samotnou trať, tak i vliv ochranného pásma. Rozsah uvedených střetů je významný natolik, že pro zajištění souladu varianty B s ÚPmB lze předpokládat potřebu zpracování nového územního plánu, což lze dle zkušeností a legislativních požadavků odhadovat na několik let. Procesní zvládnutí pořízení nového ÚPmB bylo vyhodnoceno jako významné riziko pro úspěšnou projektovou přípravu varianty B.

## Posouzení z hlediska významných dopadů do území

Územní dopady byly evidovány ve vztahu k současnému způsobu využití území bez ohledu na přijatou koncepci rozvoje a platný územní plán. Hodnocené územní dopady byly omezeny na negativní důsledky řešení a jejich bezprostřední vliv v území se zřetelem na zachování vyváženého vztahu tří základních pilířů územního plánování. Hodno-

cení jednotlivých územních dopadů bylo založeno na posouzení vlivu stavby v daném místě podle těchto hledisek:

- **Rezistence** území, vyjadřuje potenciální neprůchodnost území, v podstatě hodnotu území.
- **Rizikovost** stavby vyjadřuje potenciální riziko, že stavba zásadně poškodí území.
- **Rozsah** vyjadřuje míru ovlivnění tohoto území vyjádřenou rozsahem nebo četností, případně významem vůči celoměstskému významu ŽUB.

Podkladem hodnocení variant byl především součet hodnot všech dopadů, dále četnost dopadů, bylo upozorněno na místo nejzávažnějšího územního dopadu jednotlivých variant a jako doplňující informaci lze chápat aritmetický průměr hodnot územních dopadů té které varianty.

Způsob hodnocení územních dopadů vycházel z metodiky „Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby“, TP 181 schválené Ministerstvem dopravy. Tato metodika je určena pro posuzování variant liniových staveb ve vztahu k ovlivňování složek životního prostředí na podkladě analytických a problémových map. Doslovné převzetí metodiky nebylo vzhledem k podkladovým materiálům možné. Metodika sama umožňuje více možných postupů zpracování, včetně určité míry volnosti v určení rezistence konkrétních prvků. Cílem metody dle TP 181 bylo vytvořit srovnávací podklad, který vede k rozhodnutí o přijatelnosti varianty a rozhodnutí o pořadí přijatelnosti variant.

Hodnocení dopadů v části ŽUB se opírá o hlavní hodnotu každého územního dopadu, která je součinem tří složek: rezistence, rizikovosti a rozsahu. (To odpovídá hodnocení podle modelu gama v TP 181, kde je ale metoda užívaná u dílčích map. Zde je tato metoda aplikovaná nad územním plánem, což zhruba odpovídá syntetické části hodnocení dle TP 181, kde se metoda gama nepoužívá.)

### Rezistence území

Představuje potenciální neprůchodnost území pro liniovou stavbu. Rezistence pro ŽUB nabývá hodnot v intervalu 1–5, přičemž 1 znamená území s malým odporem, tzn. méně hodnotné území nebo prvek, naopak hodnota 5 představuje cenné území. Jedná se například o obytnou zástavbu, smíšenou zástavbu vybavenosti a bydlení, výrobní a skladovací areály atd.

### Rizikovost

Rizikovost vyjadřuje potenciální riziko, že stavební objekt zásadně negativně ovlivní území. Rizikovost je vyjádřena na intervalu 0–1, kde hodnota 0 znamená žádný vliv (odpovídá kontaktu území a raženého tunelu) a 1 extrémně negativní vliv vedoucí k likvidaci prvku (území versus pozemní stavba).



## Rozsah

Hodnocení je navrženo v intervalu 0–1, přičemž 0 znamená žádný rozsah, 1 znamená významný rozsah, celoměstský vliv. Hodnotí se plošný nebo lineární rozsah, případně součet jednotlivých položek (např. v případě dílčích demolic) a jeho poměrný význam vzhledem k celoměstskému měřítku akce ŽUB.

Na základě této metodiky byly vyhodnoceny střety pro jednotlivé varianty. Ve variantě A-Řeka bylo identifikováno celkem 11 významných střetů. Přestože je varianta A v souladu s územním plánem, proti stávajícímu využití území tato varianta představuje určitý zásah do území. Jedním ze střetů, který se lišil dle jednotlivých řešení této varianty, je zásah do památkově chráněného areálu brněnských jatek, a to objektu Masné burzy. Jako další zásahy do území lze uvést nezbytné demolice a narušení bytové zástavby v ulici Široká či zásahy do okolí řeky Svratky v místě budoucího křížení železničního mostu s touto řekou. Při použití uvedené metodiky byl celkový součet hodnocení významnosti územních dopadů hodnocen pro jednotlivé řešení této varianty od 4,8 do 6,2 bodů.

Ve variantě B-Petrov byl značný rozptyl počtu střetů mezi jednotlivými alternativami. Celkem bylo identifikováno 14 střetů, z nichž 3 byly společné i pro variantu A a zbylé se lišily dle jednotlivých alternativ. Z potenciálních územních dopadů lze jmenovat zásahy do obchodního domu Tesco v případě komfortnějšího řešení hlavního nádraží, zásahy do přírodní rezervace Černovický hájek v případě přímého vedení trati od Přerova či zásah do objektů garáží a skladovacích hal v případě vedení trati od Přerova komárovskou spojkou. Vzhledem k tomu, že tato varianta z větší části kopíruje stávající železniční tratě, nevyvolává tolik změn v území oproti stávajícímu stavu, s výjimkou vedení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou v nových stopách. Hodnocení jednotlivých alternativ varianty B dosahuje 4,2–6,4 bodů.

## Celkové zhodnocení a vliv na výběr výsledné varianty

Rozsah řešení přestavby železničního uzlu Brno i množství variant a jejich alternativ vyžadoval pečlivý přístup pro jejich hodnocení ve vztahu k územnímu plánu města Brna a ve vztahu k dopadům na dotčené území města Brna. Jak stávající stav, tak případná přestavba dle některé varianty představuje určitý dopad na území města a jeho další rozvoj. Vždy je nutné při posuzování hodnotit jak pozitivní stránky jednotlivých variant, tak i negativní. Z celospolečenského hlediska lze jednoznačně podpořit přestavbu ŽUB jako smysluplnou a efektivní investici, a to i z hlediska jejího vztahu k možnostem rozvoje města Brna. Pro přestavbu uzlu je však nutné nejprve zajistit odpovídající podmínky v územním plánu. Soulad varianty A se stávajícím územním plánem města Brna byl jedním z hlavních důvodů, proč bylo ve výsledku rozhodnuto o výběru této varianty. V případě varianty B by bylo nutné prakticky vytvořit nový územní plán, což by představovalo značně náročný proces s řadou rizik. Přestože je varianta A v souladu s územním plánem, z hlediska stávajícího využití území představuje tato varianta výrazný dopad. Výrazný dopad na určité části území města představuje i varianta B, a to přestože se zdánlivě blíží stávajícímu stavu. Pro naplnění požadovaných parametrů a kapacity jednotlivých tratí a hlavního nádraží je však nutné rozšíření drážních těles a zábor ploch spojených s demolicemi. Z pohledu územních dopadů proto lze obě základní varianty považovat za srovnatelné s určitými lokálními negativy.

Cílem tohoto článku bylo poskytnout základní informace o studii proveditelnosti železničního uzlu Brno ve vztahu k územnímu plánování a hodnocení územních dopadů. Samotná studie proveditelnosti, včetně komplexního hodnocení územních dopadů variant je k dispozici ke stažení na webových stránkách projektu [www.europintbrno.cz](http://www.europintbrno.cz).

*Ing. Josef Buriánek  
Správa železniční dopravní cesty*

## Zastavovací plán Letiště Praha-Sever Airport City

*lokality:* Letiště Praha, Praha

*rozloha:* 950 000 m<sup>2</sup>

*investor:* Letiště Praha a. s.

*generální projektant:* Aeropolis

sdržení společností ra15 a. s., CMC ARCHITECTS a. s., D3A s. r. o.

*autoři:*

doc. Ing. arch. Radek Lampa

dipl. arch. David Chisholm

Ing. arch. Tomáš Prouza

Ing. Libor Hrdoušek

Ing. arch. Jaroslav Zima

akad. arch. Vít Máslo

Ing. arch. Tomáš Kroužil

Ing. arch. Martina Chisholm

Ing. arch. Jan Pech

Ing. arch. Pavel Fajfr

Ing. arch. Zuzana Kodešová

### Cíle a záměry Letiště Praha

Záměrem Letiště Praha je navýšení hodnoty svého majetku a zároveň vytvoření platformy pro budoucí rozšíření kapacity letiště a zajištění komerční životaschopnosti pro dalších třicet až čtyřicet let. Investor provedl komplexní plánování Airport City jako třístupňový proces – AUDIT; ANALÝZA; ZASTAVOVACÍ PLÁN. Přičemž první dva stupně posloužily jako podklad k definování zadání pro fázi – Zastavovací plán Sever.

Hlavním cílem Zastavovacího plánu Sever podle zadání bylo navrhnout a předepsat řízený, optimalizovaný a udržitelný rozvoj, zahrnující technickou a dopravní infrastrukturu a komerční i nekomerční výstavbu. CAH si prostřednictvím implementace Zastavovacího plánu Sever a jeho vizí udržel úplnou kontrolu nad Airport City – jeho růstem, kvalitou, charakterem, etapizací a v neposlední řadě i investičními náklady.

Finálním výsledkem Zastavovacího plánu Sever je komplexní a konečný plánovací dokument, který bude cenným nástrojem v budoucím procesu vytváření partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) s národními i mezinárodními investory. Zastavovací plán Se-

ver nastiňuje všechna nezbytná kritéria pro vývoj, včetně obchodních příležitostí, fyzických a technických omezení, správného načasování nebo „kritických cest“ během procesu povolování. Investor má v konečném důsledku za cíl, s dokončeným Zastavovacím plánem Sever, představit Letiště Praha jako rozvíjející se moderní Airport City na světové úrovni s bohatou a nezbytně důležitou přitažlivostí růstu a potenciálu do budoucna.

### Historie a rozvoj Letiště Praha

Na území Prahy se nachází celkem čtyři letiště: veřejné mezinárodní Letiště Praha, vojenské Letiště Praha-Kbely, veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní Letiště Praha-Letňany a neveřejné vnitrostátní Letiště Točná.

První pražské letiště vzniklo ve Kbelích v roce 1918 – Letiště Praha-Kbely, po letišti v Chebu to bylo teprve druhé na českém území.



Letecký snímek Letiště Praha-Ruzyně po zahájení provozu z roku 1938

Další pražské letiště bylo postaveno v roce 1923 v Letňanech, poblíž letiště ve Kbelích. V roce 1937 bylo slavnostně otevřeno Letiště Praha-Ruzyně (dnes Letiště Praha), které převzalo veškerou civilní leteckou dopravu z kbelského letiště.

Letiště Praha je veřejné mezinárodní letiště umístěné na severozápadním okraji Prahy, je určeno pro mezinárodní i vnitrostátní, pravidelný i nepravidelný letecký provoz a má, ve srovnání s většinou evropských letišť, podstatnou odlišnost – blízkost k městskému centru.

Výstavba letiště započala v r. 1933 v návaznosti na soutěž z roku 1932 a v r. 1937 byl pak oficiálně zahájen první provoz. Od té doby prošlo několika zásadními modernizacemi a rozšířeními, mezi nejvýznamnější z nich patří výstavba nové odbavovací budovy, dnes Terminál 1 z let 1960–1968, jeho rekonstrukce z let 1989–1993 a výstavba Terminálu 2 v letech 1995–2006. V současnosti čítá letiště šest terminálů a tři vzletové a přistávací dráhy.

První letištní terminál (dnes T4) byl vyprojektován vynikajícím arch. Adolfem Benšem a jeho konstrukční prvky byly na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži v roce 1937 oceněny zlatou medailí. V letech 1960–1968 bylo letiště rozšířeno o oblast označovanou dnes jako „Sever“. Byla vybudována nová odbavovací budova, sousedící hangár a nový systém tří vzletových a přistávacích drah. Nová odbavovací hala letiště Praha-Ruzyně (real. 1963–1969) vzešla ze soutěže dle návrhu kolektivu K. Filsaka (Filsak, Bubeníček, Louda,



Historický snímek Terminálu 4 Military

Šrámek). V letech 1989–1993 byla provedena přístavba a rekonstrukce odbavovací budovy podle architektů Petra Franty a Michala Brixie. Nový Terminál 2, otevřený 17. ledna 2006, navrhl tým architektů Nikodem a Partner a Mansfeld IDC.

V roce 2015 byla vypsaná urbanistická soutěž na řešení předprostoru letiště. Soutěž vyhrála kancelář ra15 a. s. (rala s. r. o.), byla udělena dvě třetí místa kancelářím CMC ARCHITECTS a. s., D3A s. r. o. Všechny tři společnosti založili sdružení Aeropolis, které se stalo generálním projektantem nového zastavovacího plánu.

## Urbanistický koncept

Airport City Sever, zejména jeho hlavní centrální část, vznikla jako uchopitelná a kompaktní lokalita pro letecké a komerční neletecké aktivity. Je to kombinace spontánních, uživatelsky přátelských ploch plných zeleně a kombinace městského prostředí.

Urbanistický koncept Airport City Sever má tři základní zóny – CENTER, SERVICE a BUSINESS a čtvrtou doplňující zónu GATE. Ty tvoří strukturu a morfologii území v axiálních konfiguracích. Všechny zóny jsou provázány a funkčně přímo nebo nepřímo napojeny na terminály. V podstatě tři čtvrtiny řešeného území Airport City Sever vytvářejí jednoduchou, logickou a funkční synergii, tvořenou z různých aktivit, které jsou ve většině provázané s leteckou dopravou.

Z hlediska dopravy jsou vlak a jeho podzemní stanice klíčovými faktory budoucí dostupnosti Airport City Sever. Železniční stanice je na centrální ose řešené zástavby, přímo pod hlavní promenádou ústící do prostoru terminálů. Doprava byla rozdělena na dva okruhy – MHD a obsluha objektů CENTER je vedena po povrchu v úrovni parteru, zatímco na rozšířené a prodloužené estakádě je oddělena doprava cestujících.

### Airport City Sever – CENTER

Ve stávajícím urbanismu zóny je nejvýraznějším prvkem zárodek „podkovy“ terminálů 1 a 2 a její plánované dokončení v podobě rozšíření Terminálu 2 prstem D. Dalšími významnými urbanistickými prvky jsou konfigurace stávajících budov velkých měřítek uvnitř „podkovy“, urbanistická osa území ul. Aviatická, která v dnešní podobě funguje pouze jako odjezd z letiště a dominantní prvek estakády, která má zásadní vliv na charakter a formování okolního prostoru.

Při návrhu urbanismu této největší zóny jsme podpořili hlavní osu Aviatická a navrhli ji jako městskou pěší zónu a maximálně zahustili stávající zástavbu podél ní. Osa funguje ve třech úrovních – v podzemí je umístěna železniční stanice s ústím přímo do Terminálu 2, v parteru je navržena již zmíněná pěší zóna, která v předprostoru Terminálu 2 ústí do veřejného prostoru mezi T2 a novými autobusovými terminály a konečně v nad-

zemních podlažích je navržena ikonická páteřní stavba SKYWALK s obchody a službami v parteru, kancelářskými plochami v patře a pojízdnými chodníky s odpočinkovými pódii v horním podlaží. SKYWALK umožní rychlé a pohodlné spojení „suchou nohou“ mezi všemi destinacemi navázanými na osu. Vedle již zmíněných budov Terminálu 2, železniční stanice, terminálů BUS, kongresového centra a hotelů jsou to dále parkovací domy, autopůjčovny a administrativní budovy. Osa ve východní části pokračuje v podobě parkové cesty s cyklostezkou směrem k zóně BUSINESS a GATE. Samostatně mimo osu, zato však v návaznosti na budovu Terminálu 1 je navržena budova Leteckého muzea, která by měla svým měřítkem, proporcemi a charakterem navázat na halu T1 a vytvořit spolu s hotelem a konferenčním centrem „vstupní bránu“ do zóny CENTER.

Před terminály 1 a 2 je navržen veřejný prostor. Veřejný prostor mezi letištním Terminálem 2 a autobusovými terminály je menší; je navržen jako zpevněná plocha s lokálními prvky zeleně a vybaven městským mobiliářem. Je to náměstí s rušným provozem pěších a taxi, zároveň však s místy k odpočinku a čekání. Odlišný druh veřejného prostoru je navržen před Terminálem 1, kde byla ponechána větší volná plocha parkové zeleně jako kontrast k maximálně zahuštěné zástavbě této zóny.

#### Airport City Sever – SERVICE

Zóna SERVICE ve stávajícím stavu neexistuje a byla navržena jako nový zřetelně definovaný urbanistický celek podél nové komunikační osy v jižní části území, který by měl sloužit primárně funkcím zajišťujícím provoz letiště. Zóna SERVICE těsně sousedí se zónou CENTER a díky prodloužené estakádě je mezi nimi zajištěn snadný prostup přechody na úrovni parteru / města. Podél nové osové komunikace jsou umístěny velké 2–6podlažní budovy v závislosti na navržené funkci. Osa je na západě zakončena manipulačním prostorem nově navržených budov expedice Terminálu 2 a cateringu.

#### Airport City Sever – BUSINESS

Zóna BUSINESS je formována jako třetí samostatný urbanistický celek v severní části území. Záměrem zóny je centralizace obchodně administrativních funkcí s možností využití návaznosti na objekty Cargo a Airside (neveřejná plocha). Zóna je polyfunkční a i z hlediska urbanismu je tu použitý princip navázání objektů na středovou komunikační osu. Jsou tu navrženy velkoobjemové budovy parkovacích domů a menší administrativní budovy business parku.

#### Návrh funkčního využití

Mezi nejvýznamnější požadavky zadání se řadilo vyřešení předělů mezi Airside (neveřejná plocha) a Landside (veřejná plocha) a tzv. vstupních bran zásobování terminálů 1 a 2 a ostatních funkcí umístěných v Airside, zajištění dostatečných manipulačních a odstavných

plach, řešení veřejného prostoru, celková reorganizace dopravy, pro ostatní funkce pečlivě zvážit jejich umístění v rámci Airport City. Klíčovým požadavkem byla potřeba zachovat maximální možnou flexibilitu a umožnit změnu v rámci navržených zón.

V Airport City je navrženo zastavovacím plánem Sever celkem téměř 602,5 tis. m<sup>2</sup> HPP ve 36 nových objektech.

Zóna Airport City CENTER, jak již vyplývá z názvu, je umístěna v těsné návaznosti na stávající terminály 1 a 2 a jejich budoucí rozšíření prstem D jižním směrem. Vzhledem ke své poloze je primárně určena pro funkce spojené s cestujícími, přesto je tu počítáno i s objekty s jiným funkčním využitím než pro cestující. V Airport City CENTER je navrženo celkem téměř 279 tis. m<sup>2</sup> HPP nových funkcí. Je to již zmíněná budova SKYWALK, terminál BUS (MHD) + parkovací dům, terminál BUS (Charter) + parkovací dům, administrativní, kongresové centrum, hotel + poliklinika, Muzeum letectví a nová věž ŘLP.

Cílem zóny Airport City SERVICE bylo koncentrovat funkce spojené s provozem letiště do místa, kde je vhodná návaznost na Airside. V Airport City SERVICE je navrženo celkem 103 tis. m<sup>2</sup> HPP nových funkcí.

V Airport City BUSINESS je navrženo celkem 220,5 tis. m<sup>2</sup> HPP nových funkcí v objektech.

#### Dopravní řešení

Přirozený rozvoj letištních služeb vyvolává potřebu zkvalitňování dopravní obsluhy jednotlivých částí letištního provozu. V rámci tohoto zastavovacího plánu je navržen způsob vývoje dopravní infrastruktury tak, aby byla uliční síť připravena na postupné navyšování počtu přepravených leteckých cestujících. Dopravní obslužnost letiště neslouží jenom rozvoji leteckého průmyslu, ale i všem ostatním funkcím na letišti. Návrh reaguje na potřebu všech účastníků provozu včetně pěších a cyklistů.

Základním charakterem navrženého řešení je jednosměrná obsluha území s možností obratu.

Důležitým bodem návrhu bylo zajištění zřetelné navigace vozidel s cestujícími ke krátkodobým a dlouhodobým parkovištím u jednotlivých terminálů. Jednoduchá orientace vozidel bude zajištěna důslednou segregací vozidel s cestujícími a ostatními druhy dopravy. K této skutečnosti přispívá nutnost dobudování estakády i v jihovýchodním segmentu.

Z estakády budou napojena veškerá parkovací místa pro cestující, která se budou nacházet v centrální části řešeného území. Estakáda zajistí nejenom jednoduchý průjezd pro vozidla s cestujícími, ale také zajistí bezpečný a komfortní prostup územím po terénu pro chodce, cyklisty, hromadnou dopravu a automobilovou obsluhu letiště.

Automobilová doprava pro cestující bude vedena v centrální části zcela segregovaně od ostatních forem dopravy, aby bylo zajištěno bezkonfliktní a co nejjednodušší obslužení krátkodobých i dlouhodobých parkovišť. Vozidla projedou bezpečnostní kontrolou a budou dále pokračovat přímo na estakádu. Pohyb vozidel se zaměstnanci se předpokládá rovnoměrně po celém řešeném území. Specifickou formou dopravy jsou vozidla taxi.

V návrhu se počítá, že linky MHD budou do území vstupovat stejně jako dnes, a to po ulici K Letišti. První autobusová zastávka „U Hangáru“ je zachována. Zde bude umožněn přestup hrana-hrana na letištní okružní linku. Dále budou autobusy MHD vedeny přímo do budovy autobusového terminálu.

Prostor letiště je obsluhován také autobusy veřejné linkové dopravy mimo MHD. Tyto linky budou vedeny do spodní úrovně a do autobusového terminálu. V návrhu je počítáno i s obsluhou letiště smluvními autobusovými dopravci. Tyto autobusy budou do území vstupovat po ulici Aviatická z mimoúrovňové křižovatky D7. Budou vedeny spodní úrovní do vlastního autobusového terminálu. Druhou kategorií smluvní přepravy jsou soukromé shuttle busy využívající minibusů či dodávek. V rámci předprostoru Terminálu 2 je třeba zajistit potřebný počet stání dle poptávky, soustředěný do jednoho místa.

Aby byl zajištěn jednoduchý přesun jednak cestujících mezi Lowcost parkingem a jednotlivými terminály a zaměstnanců mezi jednotlivými částmi letiště, je navržena letištní okružní linka (LOL). Tato linka jako jediná bude mít oprávnění vjezdu na první hranu u terminálu obdobně jako smluvní taxi služby.

Zásobování letiště bude rozděleno na dva základní směry. Jeden směr bude obsluhovat severní zásobovací prostory a druhý směr jižní.

Plnohodnotné řešení pěší dopravy musí být při realizaci dopravní infrastruktury nedílnou součástí a nesmí být opomenuto. Klíčové je zajištění plošné bezpečné a komfortní dostupnosti území pro chůzi (návštěvníky i zaměstnance).

Základní pěší vazba je navržena jako součást nejvýznamnějšího centrálního veřejného prostranství v podobě promenády spojující Terminál 2, stanici městské železnice a byznys zónu na severovýchodě řešeného území. Celé propojení je řešeno jako bezmotorové s minimalizací, resp. vyloučením kontaktu s motorovou dopravou. V rámci zástavby jsou příčné vazby průjezdu vozidel řešeny přednostně v jedné úrovni jako sdílený prostor s preferencí pěšího a cyklistického pohybu.

Plnohodnotné řešení cyklistické dopravy a rekreace musí být při realizaci dopravní infrastruktury nedílnou součástí a nesmí být opomenuto. Klíčové je zajištění plošné bezpečné a komfortní dostupnosti a dostupnosti řešeného území pro jízdu na kole. Dopravní způsob užívání jízdního kola je zde předpokládán především pro zaměstnance

(letecký cestující jen ojediněle), nebo jako rekreační užití pro běžnou veřejnost (zejména obyvatelé hl. m. Prahy a Středočeského kraje pro krátkodobou rekreaci).

V současné době představuje prostor areál Letiště Václava Havla velkou plošnou bariéru pro pohyb cyklistů územím. V rámci Zastavovacího plánu Sever byly navrženy páteřní trasy chráněných propojení (s minimálním kontaktem s motorovou dopravou a společně s chodci), které navazují na plánovaný bezmotorový okruh kolem letiště a další vazby v území. Celkem jsou navrženy dva vstupy a výstupy do řešeného území.

Součástí realizace cyklistické infrastruktury má být také plnohodnotné řešení cyklodopravy v klidu – bezpečného parkování jízdních kol. Příslušná parkovací infrastruktura má být nedílnou součástí dalších podrobnějších stupňů projektové přípravy komunikací, resp. zejména jednotlivých budov.

Výhledově je vhodné uvažovat s možností systému služebních kol pro zaměstnance pro krátké cesty v rámci území, případně i možností jednoduchého půjčení kola pro veřejnost (např. pro cestující, kteří čekají na přípoj).

Návrh dopravy v klidu je závislý na dopravním konceptu okružní smyčky a na dosažení jednoduchého navigačního systému pro letecké cestující a návštěvníky.

V celém areálu byla minimalizována parkovací stání v uličním profilu, která jsou určena pouze pro vybrané uživatele.

Koncepční proměnou prošla stávající krátkodobá stání před terminály. Byla nahrazena průjezdným systémem parkování Kiss and Fly se zákazem stání nad 3 minuty. Tato stání se nachází na estakádě před hranou Terminálu 2. Dále byly doplněny parkovací domy v blízkosti Terminálu 2, které budou sloužit pro všechna stání nad 3 min. Ostatní parkovací domy jsou primárně určeny pro dlouhodobé stání v intervalu dnů/týdnů.

## Plán rozvoje, etapizace a investice

Jsou navrženy dva různé přístupy k etapizaci – STRATEGICKÁ ETAPIZACE a LINIOVÁ ETAPIZACE. Strategická etapizace přistupuje k plánovanému rozvoji především z kritického pohledu ve formě „mapy problémů a příležitostí“, ze které jsou patrné rizikové faktory plánování, zatímco liniová etapizace je racionální a ekonomická z pohledu investic a ideálního rozvoje oblasti. Obě strategie jsou pečlivě koordinovány tak, aby umožňovaly plynulé a průběžné provozování letiště během všech postupných fází výstavby. Obecně platí, že se etapizace zaměřuje na nejvíce žádané a potřebné funkce, kontrované v samotném jádru centrální zóny, která by měla sloužit především cestujícím. Jedná se především o výstavbu autobusových terminálů, parkovacích domů, administrativních budov a hotelů.



Kartogram – maximální rychlost



Situace – diagram dopravy



Situace – diagram krajiny

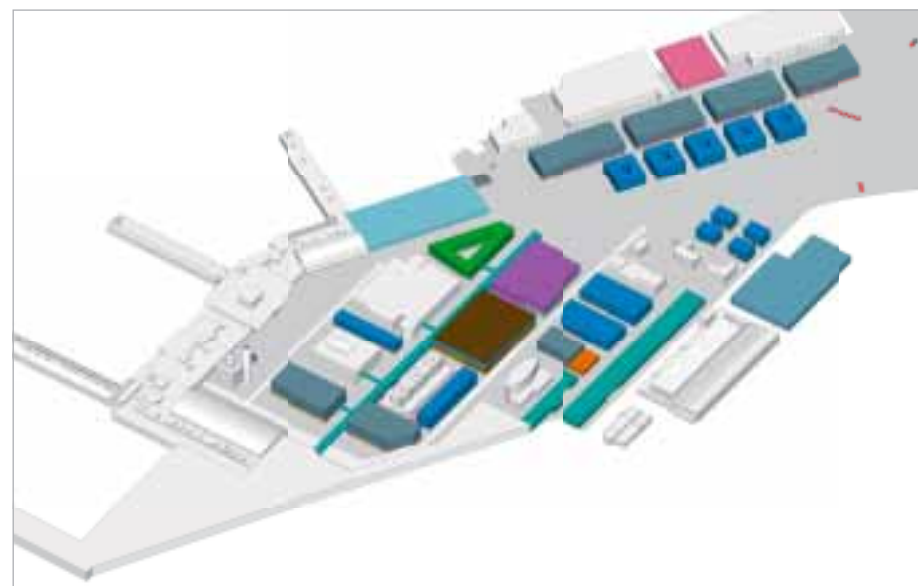


Diagram – Návrh



Nadhled – Centrum Airport City Sever



Nadhled – Letiště Praha



Nadhledová situace – Airport City Sever

*doc. Ing. arch. Radek Lampa  
Fakulta architektury  
ČVUT v Praze*

## Dopravní infrastruktura v územně plánovacích dokumentacích

**Ministerstvo dopravy** na základě ustanovení § 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, jako dotčený orgán ve věcech dopravy, **uplatňuje požadavky či vydává stanovisko** podle § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, podle § 56 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, podle § 88 odst. 1 písm. k) a l) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění a podle § 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění. Ministerstvo dopravy podle § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, **je ústředním orgánem a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy**, a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování; § 22 citovaného zákona dále stanovuje, že ministerstva zpracovávají koncepce rozvoje svěřených odvětví.

Jedná se o čtyři dopravní módy, které je nutné v rámci resortu dopravy koordinovat, jelikož není možné vydat rozporné stanovisko jednoho druhu dopravy vůči druhému.

Pod pojmem **dopravní infrastruktura** je nutné vnímat všechny druhy dopravy, tedy **dopravu silniční, drážní, leteckou a vodní**. Dost často se v územně plánovacích dokumentacích setkáváme s tím, že pod pojmem dopravní infrastruktura je vnímána pouze doprava silniční, což občas vede až k dezinformacím v textových i grafických částech územně plánovací dokumentace.

Od 1. 1. 2018 po poslední velké novele stavebního zákona, se důsledně vyjadřujeme ke všem dopravním módům, i když se některého druhu dopravy územně plánovací dokumentace netýká.

### Doprava silniční

Ministerstvo dopravy se nejčastěji vyjadřuje k územně plánovacím dokumentacím (ÚPD) z hlediska dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnicích a silnicích I. třídy.

K výhledovým záměrům se vždy vyjadřuje Ministerstvo dopravy a oprávněný investor, kterým je v tomto případě Ředitelství silnic a dálnic ČR. ŘSD ČR vždy zasílá Ministerstvu dopravy podkladové vyjádření a zároveň jej také zasílá na vědomí i pořizovateli ÚPD. Pokud jde o stávající silniční infrastrukturu ve vlastnictví státu, je majetkovým správcem ŘSD ČR, které také zajišťuje územně analytické podklady a je oprávněno se vyjadřovat v rámci veřejného projednání z hlediska majetkových práv. ŘSD může podat námitku k ÚPD jako majetkový správce pozemní komunikace.

K nejčastějším problémům dochází při nesprávném řešení napojení ploch na dálniční či silniční síť I. třídy. Pokud je připojení nesprávně navrženo, je pak v navazujícím řízení možné, že se plocha z různých důvodů na pozemní komunikaci nepřipojí a její funkční využití tak nebude naplněno. Nejčastějším důvodem, proč není možné plochu připojit, je vzdálenost křižovatek nebo nesprávné připojení do větve mimoúrovňové křižovatky. Příklad je uveden na obrázku 1.



Obr. 1 Územním plánu je navrženo připojení plochy do stávající větve dálnice D10 – v tomto případě by v následném řízení nevydalo Ministerstvo vnitra povolení

Při vymezení mimoúrovňových křižovatek v ÚPD je potřebné si uvědomit, že všechny větve (rampy) křižovatky jsou součástí vždy nejvyšší kategorie pozemní komunikace. Koridor pro stavbu dálnice proto musí vždy být takové šířky, aby pojmul celou mimoúrovňovou křižovatku (min. 300 m). Dost často se bohužel stává, že celá mimoúrovňová křižovatka v ÚPD dostatečně vymezena není a je nutné změnou územního plánu plochu či koridor upravit. Dále dochází ke zpřesňování koridoru kvůli prvkům ÚSES apod., jak je znázorněno na obrázku 2.





Obr. 2 Zpřesnění koridoru pro dálnici na úkor prvků ÚSES – bude nutná úprava územního plánu po veřejném projednání

## Doprava železniční

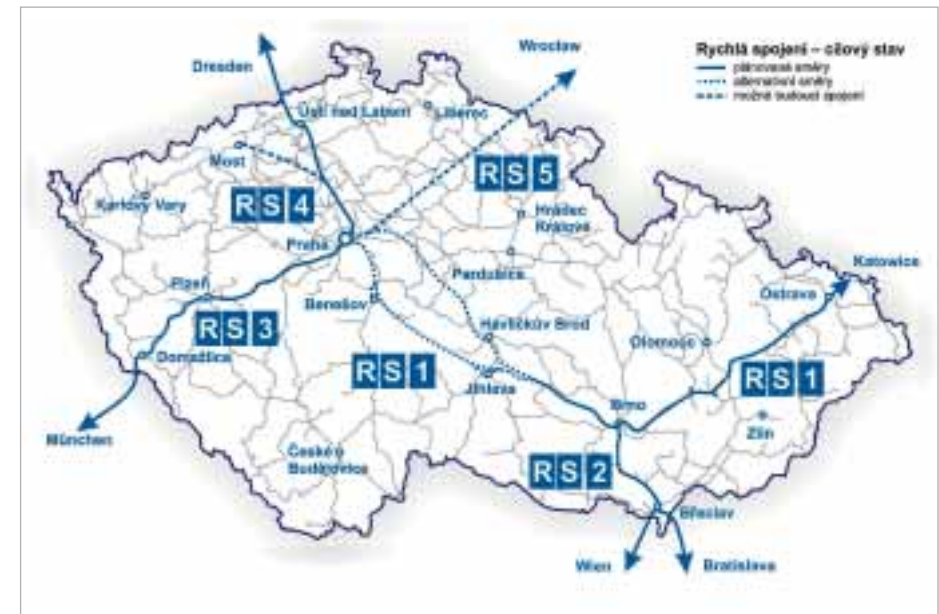
Ministerstvo dopravy je z hlediska právního tvůrcem zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Železniční doprava je jednou částí drážního zákona, který se týká i tramvajové a trolejbusové dopravy nebo lanové dráhy. Ministerstvo dopravy se nevyjadřuje z hlediska ÚPD k soukromým tratím (např. úzkorozchodka na Jindřichohradecku), dále k vlečkám, tramvajovým a trolejbusovým tratím a lanovým dráhám.

K výhledovým záměrům se vždy vyjadřuje Ministerstvo dopravy a oprávněný investor, kterým je v tomto případě Správa dopravní železniční cesty, s. o. SŽDC vždy zasílá MD podkladové vyjádření a zároveň jej také zasílá na vědomí i pořizovateli ÚPD. Pokud jde o stávající železniční infrastrukturu ve vlastnictví státu, je majetkovým správcem SŽDC, která také zajišťuje územně analytické podklady a je oprávněna se vyjadřovat v rámci veřejného projednání z hlediska majetkových práv.

SŽDC může podat námitku k ÚPD jako majetkový správce. Musíme bohužel v tomto případě konstatovat, že někteří zpracovatelé ÚPD doposud nezaregistrovali změnu majetkového správce týkající se železniční dopravy a dále označují jako majetkového správce České dráhy. České dráhy a. s. nezajišťují majetkového správce, i když mají ještě v ma-

jetku některé plochy v rámci železniční dopravy, nejčastěji v prostoru osobních nádraží. V současné době probíhá výkup pozemků pod kolejemi ČD. Do konce roku by měla být uzavřena dohoda mezi Ministerstvem dopravy a ČD.

V současné době jsou prioritně připravovány vysokorychlostní tratě, respektive rychlá spojení – viz. obrázek 3.



Obr. 3 Návrh rychlých spojení (VRT)

Jsou připravovány pilotní projekty, kterými jsou níže uvedené úseky:

- 1) Praha – hranice ČR – Drážďany,
- 2) Praha Běchovice – Poříčany,
- 3) Přerov – Ostrava (Svinov),
- 4) Brno – Šakvice.

Z důvodu jejich urychlení probíhají jednání SŽDC o možnostech aktualizací příslušných zásad územního rozvoje i s využitím zkráceného režimu pořizování.

Co se v posledním roce jeví jako absurdní problém, je nutnost variantního řešení. Jedná se o liniovou stavbu, kdy poloměry oblouku hrají velkou roli z důvodu rychlosti budoucích vlaků. Dnes je zástavbou území tak zahuštěno, že vést krajinnou liniovou stavbu je složité. Navíc obecně platí, že není tak úplně stejná zkušenost investora SŽDC jako je tomu u ŘSD, jelikož u více záměrů z hlediska železniční dopravy se jedná spíše o úpravy nivelet stávajících tratí, přidávání dalších kolejí, narovnání oblouků apod.

Docela velkým problémem vyplývajícím ze stavebního zákona je zpřesňování koridorů pro liniové stavby ze zásad územního rozvoje do územních plánů. Příkladem je zúžení koridoru pro IV. tranzitní železniční koridor v územním plánu obce tak, že pro oprávněného investora, kterým je v tomto případě SŽDC, je takto upravený záměr nerealizovatelný – jak je patrné z obrázku 4.



Obr. 4 Zpřesnění železničního koridoru dle návrhu obce co nejdále od obytné zástavby, nicméně v nesouladu s vyhotovenou dokumentací pro územní rozhodnutí

S ohledem na neustálé problémy v navazujícím řízení, požaduje Ministerstvo dopravy do doby nabytí platnosti územního rozhodnutí nezužovat, tedy nezpřesňovat koridory pro liniové stavby. Ani při vydání územního rozhodnutí není vhodné zužovat koridory dle záborových elaborátů, protože může dojít ke změnám územních rozhodnutí. Bohužel k těmto změnám dochází docela často. Jedním z příkladů je úprava koridoru železniční tratě Brno – Přerov. Návrh byl dle dohody upraven, ale bohužel bez šrafování, a nebylo tehdy úplně jasné, co se ruší – obrázek 5.



Obr. 5 Na obrázku je patrné velké zúžení, které při přípravě navazujících přípravných dokumentací bylo potřebné změnit (nebylo použito šrafování, proto bylo omylem z naší strany vydáno nesprávné stanovisko k řízení)

## Doprava letecká

Ministerstvo dopravy se nyní častěji vyjadřuje k územně plánovacím dokumentacím (ÚPD) z hlediska dopravy letecké, jelikož dochází k velmi častým střetům z hlediska jejich vymezených ochranných pásem. V tomto případě je nutné sdělit, že výjimky z ochranného pásma se zákazem staveb nejsou možné. Ochranných pásem je více a musejí být vyhlášena formou opatření obecné povahy. Postupně se vyhláší u všech letišť, jelikož bez těchto ochranných pásem, kdy pásmo vzletové a přistávací dráhy je nejčastější, není možné zajistit stejný provoz jako nyní. Dochází k obestavování obytnou zástavbou. Obyvatelé nové zástavby pak nejsou většinou spokojeni s hlukem z letecké dopravy a požadují omezení provozu na letišti.

V majetku Ministerstva dopravy je jen několik málo letišť, jedná se o letiště Hořice, Jičín, Podhořany u Ronova (Pardubicko), Sazená, Stichovice, Cheb, Toužim, Havlíčkův Brod a Panenský Týnec. V majetku státu je také Letiště Václava Havla (Letiště Praha-Ruzyně).

Pokud jde o územně analytické podklady, je nutné je vyžadovat po jednotlivých provozovatelích letišť nebo majitelích. Ministerstvo dopravy hájí stávající letiště na základě schválené Koncepce letecké dopravy a jejího rozvojového plánu.

Na základě některých dotazů je potřebné vysvětlit pojmy veřejné a neveřejné letiště. Toto označení je pouze na základě zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, a jde o jeho význam z pohledu možnosti vstupu veřejnosti na určité letiště. Tedy u neveřejného letiště mohou být odbaveni cestující (jedná se ale spíše o převážené zboží), a to pouze na základě předběžné domluvy s celní správou apod. Veřejné/neveřejné letiště nemá nic společného s veřejnou či neveřejnou stavbou z pohledu stavebního zákona.

K výhledovým záměrům a také ke stávajícím letištím se vždy vyjadřuje Ministerstvo dopravy a oprávněný investor, kterým je v případě Letiště Václava Havla Letiště Praha, a. s.

U leteckých staveb je potřebné se zabývat také ostatními záměry vyššími než 75 m. K těmto se stavbám se v rámci územního řízení vyjadřuje Úřad civilního letectví, v rámci pořizování ÚPD je dotčeným orgánem Ministerstvo dopravy. U leteckých staveb je velmi problematické umísťovat např. záměr větrné elektrárny, který je pro provoz těchto staveb likvidační.

U letecké dopravy je potřeba zmínit, že některá letiště jsou určena nejen pro civilní provoz, ale také pro provoz vojenský. Příkladem takového letiště je např. Letiště Pardubice. U tohoto letiště je pak potřebné zajistit územně analytické podklady od Ministerstva obrany, protože Ministerstvo dopravy nemá k dispozici s ohledem na status letiště k dispozici všechny potřebné informace. Ukázka vymezení nových ploch pro letiště – obrázek 6.



Obr. 6 Ukázka vymezení ploch k rozšíření pro letiště

## Doprava vodní

Ministerstvo dopravy vychází ze zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Pokud jde o stávající vodní dopravu, jedná se o splavněné úseky řek Labe, Vltava a Morava. V současné době se opětovně projednává Koncepce vodní dopravy. Potřebné je dohodnout kompenzační řešení kvůli plavebnímu stupni Děčín. Dále jako další potřebnou stavbou ke zlepšení splavnění Labe je záměr stavebního stupně Přelouč.

V současné době dochází k transformaci Ředitelství vodních cest (ŘVC), které je oprávněným investorem. Transformace není dokončena, je předpoklad, že část činnosti (jedná se o činnost investorskou) bude předána Ministerstvu zemědělství a další koncepční část ŘVC bude převedena na Ministerstvo dopravy.

Mediálně je nejsledovanějším záměrem z hlediska vodní dopravy výhledový záměr „Průplavního kanálu Dunaj-Odra-Labe“. V současné době je dokončena studie proveditelnosti průplavního kanálu D-O-L a probíhá meziresortní připomínkové řízení. Z uvedené studie vyplývá, že již není ekonomicky obhajitelná Labská větev. Dále se předpokládá sledování větví Dunajské a Oderské zároveň, a to v min. plavebním stupni Va ve smyslu mezinárodní klasifikace vnitrozemských vodních cest. Po vypořádání připomínek bude studie průplavního spojení D-O-L předložena vládě ČR.

Z hlediska vodní dopravy, a to jak výhledových záměrů, tak stávajících úseků splavněných řek, se vždy primárně vyjadřuje Ministerstvo dopravy.

Na ukázce (obrázek 7) je vymezen koridor územní rezervy D-O-L, který musel být vymezen – původně byl v překryvu s přeložkou silnice II. třídy.



Obr. 7 Ukázka vymezení územní rezervy pro D-O-L

### Koridory pro liniové stavby

Za nejdůležitější považujeme vymezovat koridory pro liniové stavby v co nejširším koridoru a pokud možno v jednotné šířce – především se to týká zásad územního rozvoje. Rozumíme, že je pro některé obce složité, aby se celé ocitly v koridorech pro námi řešené záměry, proto souhlasíme s tím, že je možné v zastavěných částech námi sledované koridory zužovat. V nezastavěném území požadujeme koridory ponechat v šíři dle zásad územního rozvoje krajů. Nejedná se o to, že budeme využívat celou plochu koridoru, ale pouze jen nutnou část. Dochází částečně k dezinformaci z hlediska záborů ZPF, proto se někteří zpracovatelé snaží v územních plánech naznačovat, jak asi bude dálnice (silnice I. třídy) nebo železnice v koridoru umístěna. Považujeme to za rozpor, protože jsou zobrazeny dvě plochy či koridory pro jeden záměr. Vykreslování mimoúrovňových křižovatek nebo osový průběh liniové stavby je mimo podrobnost územního plánu. Niže jsou uvedeny příklady vícečetného zobrazení téhož záměru – obrázky 8. a 9.



Obr. 8 Vykreslení v koridoru – návrh řešení (dvojí zobrazení jednoho záměru)



Obr. 9 Návrh mimoúrovňové křižovatky i mimo zájmové území (mimo podrobnost územního plánu)

Na poslední ukázce (obrázek 10) je vidět správně zpracovaný návrh územního plánu. Je zde jasně patrné, jakým způsobem je navrženo rozšíření koridorů, je jasně identifikováno, co bude zrušeno.

*Ing. Marie Soukupová  
Odbor infrastruktury a územního plánu  
Ministerstva dopravy*



Obr. 10 Koridory všechny jasně čitelné a rozšířené na co největší možnou míru

## Dopravní infrastruktura a územní plánování – nejen o tom, co nového se chystá

### Doprava a dopravní infrastruktura

Dopravu lze v obecné rovině charakterizovat jako přesun osob, materiálů nebo v přeneseném významu také informací z jednoho místa na jiné v daném čase. V moderní a vyspělé společnosti je jedním z hlavních faktorů jejího dalšího úspěšného rozvoje. Dělit lze dopravu dle nejrůznějších kritérií. Např. dle přepravovaných jednotek na osobní a nákladní, podle místa, kde se uskutečňuje na městskou, příměstskou a dálkovou, podle množství přepravovaných jednotek na individuální nebo hromadnou. Asi nejčastější je však dělení podle druhu prostředku, kterým je uskutečňována, na základě něž ji můžeme dělit na železniční, silniční, vodní, leteckou, potrubní, cyklistickou, pěší a nekonvenční.

Doprava je integrální součástí území a jako taková v něm plní nezastupitelné funkce. Zejména musí:

- spojovat všechny základní funkční složky,
- ve struktuře osídlení vytvářet základní dopravní kostry,
- vytvářet příznivé podmínky pro přemísťování osob a nákladů (spojení, obsluha).

Současně se jedná o službu s významnými prostorovými, ale také investičními náklady, která však v území nesmí mít dominantní funkci. Nároky, jak prostorové, tak finanční, by měly být rozumné, a současně by neměly nadměrně zatěžovat životní prostředí, které je zde chápáno v nejširším slova smyslu.

Historicky se doprava vyvíjela společně s lidstvem, přičemž nejstarším druhem je pochopitelně doprava pěší. Až následně se vyvíjely další druhy dopravy, nejdříve za pomoci síly zvířat (např. koňské povozy) nebo přírody (např. doprava po řekách a mořích). Významný vliv měla na růst nových sídel v území, které už odpradáвна vznikaly podél dopravních (obchodních) tras. V době osvicenství se začaly stavět tzv. císařské silnice, což byly pozemní komunikace budované v habsburské monarchii na základě rozhodnutí císaře Karla VI. Tato základní silniční síť byla v českých zemích dokončena kolem roku 1850 s délkou asi 4 000 km a v zásadě na jejím podkladě je vybudována dnešní silniční síť České republiky. V 19. století začalo masivní budování železničních tratí a následná výstavba silnic a cest. Ve 20. století se dále rozvíjela jak železniční, tak silniční doprava, stavěly se nové dálnice, rozvoj zaznamenala letecká doprava. Ve 21. století se začíná preferovat spíše hromadná doprava, vznikají mnohdy rozsáhlé integrované dopravní systémy, řeší se také vliv dopravy na životní prostředí a zdraví lidí.

### Vztah dopravy k územnímu plánování

U vztahu dopravy k územnímu plánování je nezbytné uvědomit si několik klíčových bodů:

- doprava je řešena prostředky územního plánování (územní plánování koordinuje jednotlivé funkce, včetně záměrů v území),
- musí vycházet z cílů a úkolů územního plánování,
- územní plánování uspokojuje poptávku po dopravě a řeší konflikty s životním prostředím (fragmentace krajiny, bariérový efekt...) a dalšími funkčními složkami,
- územní plánování jen obtížně ovlivňuje špatnou filozofii dopravy,
- minimalizace prostorových nároků na zábor území při dodržení normových technických parametrů dopravních cest (ochrana ZPF, ŽP...).

Často se lze však setkat s přístupem, kdy jsou očekávány nízké investiční náklady na výstavbu, provoz a údržbu dopravní infrastruktury, které se logicky nemohou setkat s výslednou realitou.

Ve vazbě na územní plánování je pochopitelně významná zákonná definice. Stavební zákon definuje pojem veřejná infrastruktura [§ 2 odst. 1 písm. k)] jako pozemky, stavby, zařízení, a to:

1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;
2. technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelními nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody a zásobníky plynu;
3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;
4. veřejné prostranství,

zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu.

Významné jsou pak pochopitelně jednotlivé definice složek dopravní infrastruktury v jednotlivých složkových zákonech, především:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
- zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Stavební zákon však ve vazbě na řešení dopravní infrastruktury mluví také o dalších institutech k její územní ochraně, které se docílují prostřednictvím jednotlivých nástrojů územního plánování. Je možné zmínit několik těchto institutů:

- **plocha nadmístního, popřípadě republikového významu:** plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, popřípadě území více krajů; v případě hlavního města Prahy se za plochu nadmístního významu považuje plocha celoměstského významu [§ 2 odst. 1 písm. h) SZ];
- **koridor:** plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy [§ 2 odst. 1 písm. i) SZ];
- **zastavitelná plocha:** plocha vymezená k zastavění v územním plánu nebo v zásadách územního rozvoje [§ 2 odst. 1 písm. j) SZ];
- **veřejně prospěšná stavba:** stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci [§ 2 odst. 1 písm. l) SZ];
- **územní rezerva:** plocha nebo koridor pro stanovené využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit [§ 36 odst. 1 SZ].

Tyto pojmy, které uvádí stavební zákon, dále rozpracovávají jeho prováděcí předpisy. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, která mj. definuje plochy s rozdílným způsobem využití, mezi nimi definuje také **plochy dopravní infrastruktury** (§ 9 odst. 1) jako plochy, které *se obvykle samostatně vymezují v případech, kdy využití pozemků dopravních staveb a zařízení, zejména z důvodu intenzity dopravy a jejich negativních vlivů, vylučuje začlenění takových pozemků do ploch jiného způsobu využití, a dále tehdy, kdy je vymezení ploch dopravy nezbytné k zajištění dopravní přístupnosti, například ploch výroby, ploch občanského vybavení pro maloobchodní prodej, ploch těžby nerostů.*

Dopravní infrastrukturu však často najdeme zařazenu také do **ploch veřejných prostranství** (§ 7 odst. 1 vyhlášky), které jsou zde definovány jako plochy, jež se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem.

Významné je také „pokrytí“ dopravní infrastruktury v **územně analytických podkladech**, kde se dopravní infrastrukturu věnuje celkem 11 sledovaných jevů (Příloha č. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti):

- **93a:** pozemní komunikace, jejich kategorie a jejich ochranná pásma
- **93b:** terminály a logistická centra
- **94a:** železniční dráhy, jejich kategorie a jejich ochranná pásma
- **98:** lanové dráhy a jejich ochranná pásma
- **100:** tramvajové dráhy a jejich ochranná pásma
- **101:** trolejbusové dráhy a jejich ochranná pásma
- **102a:** letiště a letecké stavby a jejich ochranná pásma a zájmová území
- **104:** sledované vodní cesty
- **105:** hraniční přechody
- **105a:** linky a zastávky veřejné hromadné dopravy
- **106:** cyklostezky, cyklotrasy, hipostezky, turistické stezky, běžkařské trasy, sjezdovky

Dopravní infrastruktura je intenzivně chráněna také v **politice územního rozvoje a územně plánovacích dokumentacích**. V **politice územního rozvoje** se plochy a koridory dopravní, ale také technické infrastruktury vymezují schematicky. Tento dovětek do stavebního zákona „vepsala“ novela provedená zákonem č. 225/2017 Sb. Další důležitou skutečností je, že se musí jednat o plochy a koridory mezinárodního a republikového významu nebo takové, které svým významem přesahují území jednoho kraje (typicky tedy např. dálnice, celostátní dráha apod.).



Schéma železničních koridorů v politice územního rozvoje

V **územně plánovacích dokumentacích** (zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán) je potřeba rozlišovat **plochy stabilizované**, tedy plochy s rozdílným způsobem využití, které se obvykle člení na:

- plochy silniční dopravy,
- plochy drážní dopravy,
- plochy letecké dopravy,
- plochy vodní dopravy.

Pro **záměry** se pak užívají tři rozdílné instituty:

- zastavitelná plocha,
- koridor,
- územní rezerva (jako specifický nástroj jak ve formě plochy, tak ve formě koridoru).

Vztah koridorů a zastavitelných ploch je možné stručně shrnout následovně:

- Koridor je ohraničené území („liniová plocha“), do kterého lze umístit stavbu DI nebo TI.
- Koridor v ÚPD není zastavitelnou plochou ve smyslu SZ ani vyhlášky č. 501/2006 Sb.
- Koridor **není celý určen k zastavění**, ale je určen k umístění vedení liniové stavby. Pro tuto budoucí liniovou stavbu koridor dané území „blokuje“.
- Zastavitelná plocha je určena k zastavění.
- Rozdíl je zejména při vyhodnocování záborů půdního fondu.



Příklad zakreslení ploch a koridorů (nejen) dopravní infrastruktury v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje ve výkrese ploch a koridorů (Zdroj: Jihomoravský kraj)

Koridory pak lze ještě členit podle stupně jejich prověření na:

- **prověřené**, zejména
  - projektovou dokumentací pořízenou příslušným dotčeným orgánem nebo oprávněným investorem, která má za cíl prověřit reálnost umístění stavby v různé podrobnosti;
  - územní studií pořízenou příslušným orgánem územního plánování;
- **nepověřené**, u kterých dosud neproběhlo prověření ani projektovou dokumentací, ani územní studií, avšak je pro ně nezbytná územní ochrana; takové koridory by měly být přednostně vymezovány jako územní rezervy.

Neméně důležité ve vztahu ke koridorům je stanovení podmínek jejich využití. Jedná se o klíčový úkol projektanta ÚPD, případně ve spolupráci s pořizovatelem. Podmínky musí být uvedeny ve „výrokové“ části ÚPD. Je zejména nezbytné stanovit hlavní (převažující) využití koridory DI a zamyslet se také nad stanovením podmínek pro případné umístování souvisejících staveb. V této souvislosti je potřeba postupovat obezřetně, rozhodně není účelem této fáze definovat místo, kde tyto stavby budou v koridoru umístěny. Významné je také stanovit podmínky u případného křížení koridorů, pokud dojde k jejich vzájemnému křížení a je to účelné.



Příklad možné aplikace ustanovení § 54 odst. 5 stavebního zákona při vybočení záměru (zelená linie) z koridoru vymezeného v územním plánu (modrý koridor)

Nutné je ale také věnovat pozornost plochám, které s koridorem sousedí. V nich je vhodné umožnit řešení případných mimořádných situací. Např. u ploch náležejících do nezastavěného území nevyklouzat možnost umístění staveb DI a staveb souvisejících a v plochách zastavitelných nebo plochách v zastavěném území pak stavby DI vymežit jako přípustné nebo podmíněně přípustné.



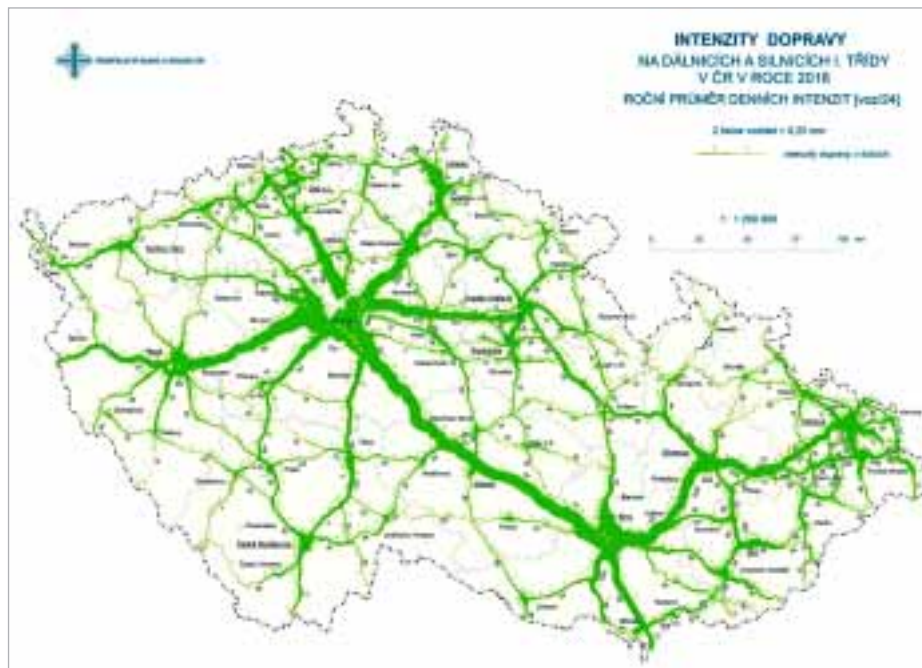
Lze také poukázat na to, že stavební zákon zná také, možno říci, speciální ustanovení ve vztahu k dopravní infrastruktuře. Mezi taková lze zařadit např. ustanovení § 18 odst. 5 a § 54 odst. 5. U těchto speciálních ustanovení platí zásada, že by měla být užívána ve výjimečných případech a co možná nejbezpečněji.

### Vztah dopravy a životního prostředí

Je neoddiskutovatelným faktem, že doprava má vliv na životní prostředí, který je obvykle negativní. Ten je vyjádřen zejména:

- emisemi nebezpečných plynů,
- znečišťováním vod a půd,
- zábořem půdy,
- hlukem a vibracemi.

Negativní vliv na životní prostředí lze vnímat zejména ve vazbě na prakticky neustálé narůstání intenzit zejména automobilové dopravy.



Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v roce 2016 (Zdroj: ŘSD)

### Výzvy i pro územní plánování

V oblasti dopravní infrastruktury existují aktuálně v České republice zásadní výzvy, které se bytostně dotýkají také procesů územního plánování, které bude v jejich naplňování hrát klíčovou roli. Zejména se jedná o:

- dobudování páteří dálniční sítě,



Stávající, budované a plánované dálnice v ČR (Zdroj: ceskedalnice.cz, 2019)

- územní ukotvení a následné budování vysokorychlostních tratí.

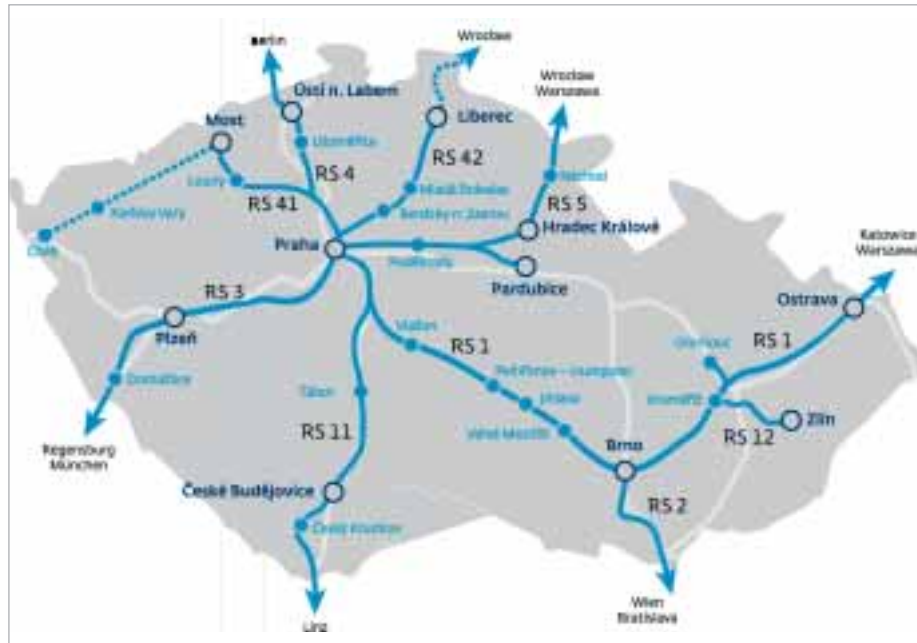


Schéma rychlých spojení v ČR (Zdroj: SŽDC, 2019)

Trasa	Délka v km	Jízdní doba	Průměrná rychlost
Lille – Marseille	cca 1000 km	4:46	209 km/h
Karlovy Vary – Brno	cca 490 km	6:07	82 km/h
Liberec – Brno	cca 310 km	5:00	62 km/h
Praha – Brno	cca 255 km	2:27	102 km/h
Ostrava – Brno	cca 190 km	2:26	76 km/h

Příklady jízdních dob Lille – Marseille (VRT) a jízdních dob konvenčních vlaků v ČR

V této souvislosti je tedy na úseku územního plánování připravováno několik změn, které by měly urychlit tyto procesy. První z nich je návrh na zavedení nového nástroje územního plánování na celostátní úrovni, kterým by měl být **územní rozvojový plán**, který:

- vymezí plochy a koridory zejména dopravní a technické infrastruktury mezinárodního nebo republikového významu,
- pro vymezené plochy a koridory stanoví zejména účel vymezení, popřípadě podmínky pro rozhodování v území,
- počítá se pro celé území republiky a vydává formou opatření obecné povahy ministerstva.

Dalším připravovaným nástrojem by měla být **standardizace vybraných částí územních plánů**. Ta by měla pomoci zejména v čitelnosti a přehlednosti územních plánů jakožto závazných dokumentací pro rozhodování v území. Principem by měla být standardizace **závazných výkresů územního plánu**, a sice:

- Výkres základního členění – standard celého výkresu
- Hlavní výkres – standard vybraných částí výkresu
- Výkres VPS, VPO a asanací – standard celého výkresu

Předmětem standardizace nejsou výkresy odůvodnění, zřejmě s výjimkou výkresu předpokládaných záborů půdního fondu a předmětem není (z principu ani nemůže být) regulace jednotlivých ploch. Ta bude vždy plně v kompetenci projektanta příslušného územního plánu.

*Ing. Roman Vodný, Ph.D.  
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*

## Panelová diskuse

Panelové diskuse se staly již tradiční součástí konferencí pořádaných Asociací pro urbanismus a územní plánování ČR (AUÚP). I tentokrát byl panel věnován obecné problematice tématu konference – dopravním systémům. Pozvání do panelu přijali Ing. **Jiří Andrlé**, vedoucí oddělení územní ochrany Odboru strategie Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), Mgr. **Martin Maleček**, náměstek hejtmána Jihomoravského kraje pro oblast územního plánování, Ing. **Miroslava Seidlová**, vedoucí Oddělení koncepce a ÚP Morava Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), Ing. **Marie Soukupová**, vedoucí Oddělení územního plánu Odboru infrastruktury a územního plánu Ministerstva dopravy (MD) a Ing. **Roman Vodný**, Ph.D., ředitel Odboru územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj (MMR). Moderátorem panelové diskuse byl doc. Ing. arch. **Petr Durdík**, pedagog Katedry urbanismu a územního plánování Fakulty stavební ČVUT v Praze, předseda AUÚP.

Moderátor uvedl panelovou diskusi obecnou úvahou k dopravní problematice, ve které konstatoval, že situace výstavby jednotlivých dopravních systémů je neustále diskutovaná oblast nejen z hlediska pomalé realizace, ale i kvality výstavby, neustálých změn v koncepci a přípravě staveb. Tento stav je velmi negativně vnímán veřejností. V poslední době je výrazně akcentována teze, že za všemi problémy ve výstavbě musíme hledat špatnou legislativu a že tuto situaci vyřeší nový stavební zákon, který se velmi překotně připravuje a který by měla schválit ještě stávající politická reprezentace. **Je opravdu za všechno vinen stavební zákon a přinese jeho změna zásadní změnu, která vyřeší všechny negativní aspekty výstavby?**

Panelisté se shodli, že viníků současného stavu je víc. Není to jen o tom, jaký je vlastní zákon, ale jak s ním zacházíme. Problémem je spíše velký počet složkových zákonů, které do procesu vstupují a proces výstavby zpomalují. Zároveň bylo konstатовáno, že každý zákon se dá využít, ale i zneužít.

Dalším problémem je kontinuita politických rozhodnutí. Problém kontinuity je dán i stabilitou vedení jednotlivých ministerstev na pozici ministrů.

Dále byla zmíněna otázka projednávání, kdo se může vyjadřovat k těmto věcem a kdo je může zablokovat. Zde bylo zmíněno, že problémem je úroveň participace s veřejností a určitá kultura a pravidla této spolupráce. Veřejnost není dostatečně informovaná, z některých informací je spíše zmatená. Je potřeba zahájit kvalitnější spolupráci s veřejností.

Z politické úrovně je potřeba rozlišovat celostátní a krajskou úroveň. Stavební zákon nevyřeší odpor veřejnosti k líniovým stavbám. Je otázka, kdo je veřejnost, která vstupuje do řízení. Jedná se o jednotlivce nebo malé skupiny. Většina veřejnosti je „mlčící většina“, která se neozývá, protože neprotestuje. Je potřeba vyvolat reakci veřejnosti, která má kladný názor. S lidmi je potřeba mluvit, aby neměli pocit, že se připravuje něco tajně proti lidem. Je to i diskuse o kompenzačních opatřeních a podobně. Politik musí vyhodnocovat počet protestujících vůči počtu těch, kterým se uleví.

### Jak ale rozmluvit tu mlčící většinu?

K této otázce zaznělo, že je třeba zdůraznit negativa, která zastavení realizace přinesou, aby si lidé uvědomili, že se jim tím nezlepší situace. Politici musí jít za tou mlčící většinou a vyzyvat je k tomu, aby se vyjádřili. Je vždy důležitá politická odvaha rozhodnout z vyšší úrovně, přestože to bude v některých případech na úkor úrovně lokální. Zároveň bylo ale konstatováno, že s politickou odvahou a zodpovědností za rozvoj území lze souhlasit, nelze však dělit pravomoci podle velikosti obcí. Všechny jsou si rovny, i když je jich příliš mnoho.

Jedná se i o úsilí projektanta ve spolupráci s pořizovatelem o kontakt s veřejností. Že se to děje velmi málo, je dáno i minimálními cenami dokumentací, protože soutěž o nejnižší cenu neumožňuje další práci s veřejností nad rámec zakázky.

Z pléna byla diskuse doplněna o význam a výsledky EIA, kdy jsou hledána zejména negativa, nejsou ale zdůrazněna pozitiva, která to přináší do jiných území.

Dále pak byla zdůrazněna úloha médií, která dávají prostor jen negativním věcem, pozitivní nejsou pro média zajímavá.

Problémem se dále jeví i roztržitost sídelní struktury, kdy mají stejné pravomoci velice různě diametrálně odlišná sídla.

Je třeba precizně definovat veřejný zájem. Jedná se o jednoznačné zdůvodnění prokázání veřejného zájmu u každé plánované líniové stavby.

V předchozí diskusi byla zmíněna i další problematická témata z hlediska zpomalení výstavby: složitá legislativa, pozemkové spekulace, účelově zakládaná sdružení, nekonzistence politických rozhodnutí.



Zdroj: Hvězdárna a planetárium Brno; www.hvezdarna.cz

Hvězdárna a planetárium Brno, místo konání konference. Architektonický návrh: Rudiš-Rudiš architekti, s. r. o., 2011

### Územní rozvojový plán – není to duplikát zásad územního rozvoje (ZÚR)?

V diskusi zaznělo, že nový dokument bude velmi podobný měřítkem, bude se však lišit obsahem. Jedná se o přihlášení státu k zodpovědnosti za republikové liniové stavby. Obecně je příprava legislativy ale uspěchaná. Zákony se neustále mění (novela zákona o urychlení staveb) mnohdy formou přílepků. Zde se jedná o zásadní koncepční změnu, nemělo by se to dělat novelou zákona, ale novým zákonem. Přestože byla snaha o vydávání nového dokumentu nařízením vlády, je v současné době připravován jako opatření obecné povahy. Je třeba konstatovat, že jeho příprava nebyla dostatečně projednána s kraji. K tomu padla i poznámka, že není zcela jasné, jak bude územní rozvojový plán schvalován.

### Proč to nemůže fungovat v současné podobě se ZÚR

Situace se liší kraj od kraje. Politika územního rozvoje (PÚR) věci definuje, měly by se propsat do ZÚR. PÚR byla aktualizována v roce 2015, hodně ZÚR však nebylo podle ní upraveno. O tom musí rozhodnout politické reprezentace krajů. Je potřeba, aby byly tyto věci aktualizovány průběžně, což umožní nová dokumentace.

I když jsou některé kraje nedisciplinované, musí se k tomu dělat nový typ dokumentace? Nelze to řešit nějakou sankcí? Nebylo by lepší to řešit transformací PÚR?

Sankce tam je, ale přesto k aktualizacím nedochází. Na kvalitní řešení problému by bylo potřeba mít dost času, ale ten bohužel není. Optimální by bylo věc řešit v rámci rekodifikace, kde by byl založen jednoznačný systém. Bylo to ale předrženo politickou vůlí do novely, čímž je nějaké smysluplné řešení velmi obtížně realizovatelné.

K tomu zaznělo od zástupců správců infrastruktury, že v současné době situaci pomáhá zrychlit zákon o urychlení výstavby liniových staveb. Územní rozvojový plán by měl v rozvoji dopravních systémů pomoci, není však zatím jasné, jak bude fungovat, a zda naopak situaci nezkomplikuje. Spolupráce s kraji není vždy ideální. Do roku 2025 by mělo být požádáno o povolení na dílčí úseky rychlých spojení, je požádáno o překlopení z územních rezerv do návrhové části ZÚR. Zároveň se pracuje na lepší komunikaci s veřejností.

Na závěr moderátor poděkoval všem panelistům za jejich odborné názory a ochotu vystoupit na tomto veřejném fóru.

Panelovou diskusi zaznamenal:  
Petr Durdík

## Dvůr Králové nad Labem – na křižovatce silnic

Nejen velká města a městské aglomerace řeší dopravní problémy. Své dopravní problémy mají i malá města či venkovské obce. Jejich řešení přitom může být stejně komplexní a komplikované, jako v případě velkých měst. Každý dopravní problém vyžaduje individuální přístup k jeho řešení, k jeho úplné eliminaci, nebo alespoň ke zmírnění jeho územních dopadů. Zatímco robustní dopravní systémy velkých měst a aglomerací umožňují stejně robustní a velkorysá dopravní řešení, dopravní systémy malých měst si zpravidla žádají řešení citlivá a pokorná vůči křehkosti urbanistických struktur těchto měst, jemné síti jejich veřejných prostranství a bezprostřednímu vztahu zastavěných území sídel a navazující volné krajiny. Je také žádoucí hledat řešení úsporná a cenově dostupná, řešící příčinu problému, nikoli jen jeho důsledky.

### Křižovatka silnic



Dvůr Králové nad Labem v kontextu stávající silniční sítě a plánovaných dálnic D11 a D35

Město Dvůr Králové nad Labem leží uvnitř rovnostranného trojúhelníku silnic, jehož odvěsny tvoří silnice I. třídy I/35 (z jihozápadu), I/37 (z jihovýchodu) a I/16 (ze severu). Dopravní význam obou jižních odvěsen přitom má být do budoucna zásadně posílen jejich povýšením na dálnice D11 a D35.

Automobilovou dopravu přes vnitřní prostor trojúhelníku převádí síť silnic II. třídy. Přestože se jedná o krajské silnice určené převážně pro převedení regionálních dopravních vztahů, po silnicích II. třídy vnitřkem trojúhelníku prochází řada důležitých dálkových tranzitních dopravních vazeb. Silnice II/299 je například spojnicí Vrchlabí a Náchoda alternativní k dlouhodobě technicky a kapacitně nevyhovující silnici I/14 přes Trutnov, Úpici a Červený Kostelec. Po silnici II/299 si tak již dnes zkracují cestu nákladní vozidla ze závodu Škoda Auto ve Vrchlabí do závodu v Kvasinách u Rychnova nad Kněžnou. Po vybudování dálnice D11 z Hradce Králové do Trutnova a dále na Polsko lze očekávat další indukci dopravy právě dálnicí D11, z Vrchlabí a Hostinného bude silnice II/299 přes Dvůr Králové nad Labem tvořit nejkratší a nejrychlejší přivaděč automobilové dopravy na dálnici D11 ve směru na Hradec Králové. Silnice II/299 a II/300 se přitom kříží přímo v centru města Dvůr Králové nad Labem, přičemž jejich vzájemná peáž, zatížená intenzitou dopravy přesahující 12 500 vozidel celkem v obou směrech za den (s podílem více než 1 200 těžkých nákladních vozidel), prochází po obvodu historického jádra města, které je vyhlášené městskou památkovou zónou Dvůr Králové nad Labem.

Základní komunikační systém města Dvůr Králové nad Labem tvoří kromě průjezdných úseků silnic II/299 a II/300 dále dvě silnice III. třídy, radiálně směřující do centra města, do prostoru křížení silnic II/299 a II/300: silnice III/29915 z Jaroměře do Dvora Králové nad Labem a III/30012 ze Dvora Králové nad Labem do Bílé Třemešné.

### Generátory dopravy

Tranzitní automobilová doprava je přes území města Dvůr Králové nad Labem vedena po silnicích II/299 a II/300, v intenzitách přitom dominuje průjezd dopravy v relaci od Jičína a Hořic ve směru na Náchod a dále na Polsko, resp. na Rychnovsko a do tamní prů-

myslové zóny. Význam tranzitu přes Dvůr Králové nad Labem přitom může stoupnout po zprovoznění dálnice D11, resp. dálnice D35, Dvůr Králové nad Labem se totiž ocitne na nejkratší silniční spojnici obou dálnic, atraktivní především pro osobní automobilovou dopravu (průjezd těžké nákladní dopravy přes město bude možné totiž dopravně inženýrskými a dopravně organizačními opatřeními regulovat či zcela zamezit, na rozdíl od individuální automobilové dopravy).



Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

Schéma hlavních tranzitních dopravních vazeb přes Dvůr Králové nad Labem

Vedle tranzitu zatěžuje silniční síť města Dvůr Králové nad Labem doprava generovaná několika významnými zdroji, resp. cíli cest na území města samotného. Významným generátorem automobilové dopravy je v první řadě jádro města. Město Dvůr Králové nad Labem si po celou dobu svého vývoje zachovalo velmi příznivou urbanistickou strukturu, s nejvyšší koncentrací obyvatel a aktivit v jádru města. Město bylo za minulé éry ušetřeno rozsáhlejší výstavby sídlišť, a proto je dodnes územím s nejvyšší hustotou zalidnění a občanského vybavení právě historické jádro. To je po svém obvodu obalené převážně nízkopodlažní zástavbou rodinných domů. Hlavním přivaděčem osobní automobilové dopravy do jádra města je dnes silnice II/299 od silnice I/37 ze směru od Choustníkova Hradiště. Silnice II/299 z Choustníkova Hradiště je plánovaným hlavním přivaděčem automobilové dopravy do města i od plánované dálnice D11, ze směru

od Polska pak bude město sekundárně na dálnici D11 napojeno také přes MÚK Kocbeře. Osobní automobilová doprava směřující do kterékoli části města tak musí projet historickým jádrem města, po ulicích 17. listopadu či Legionářská.



Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

Schéma hlavních generátorů dopravy na území města Dvůr Králové nad Labem

Dalším významným generátorem dopravy na území města je areál Zoo Dvůr Králové nad Labem, nejnavštěvovanější turistická atraktivita na území Královéhradeckého kraje. Rozloha areálu zoo je 80 ha a jeho návštěvnost dlouhodobě osciluje okolo 500 000 návštěvníků za rok. Návštěvnost je tak více než dvojnásobná než návštěvnost Karlštejna či zámku Hluboká nad Vltavou a je vyšší dokonce i než návštěvnost města Český Krumlov, zapsaného na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Nutným doprovodným jevem takto mimořádně vysoké návštěvnosti je přitom vyvolané dopravní zatížení. Poloha areálu zoo na okraji města, více než 4 km daleko od železniční stanice a téměř 2 kilometry od autobusového nádraží, odsuzuje zoo k jeho obsluze téměř výhradně individuální automobilovou nebo zájezdovou autobusovou dopravou. Parkoviště u hlavního vstupu do areálu má téměř 900 parkovacích míst pro osobní automobily a 20 stání pro zájezdové autobusy. V zástavbě v blízkosti vstupu do areálu jsou pak rozmístěné další desítky parkovacích stání. Při průměrné denní obrátce 2 automobily na 1 parkovací stání lze v hlavní sezóně dopravu generovanou zoologickou zahradou odhadovat

na cca 1 800 až 2 000 cest v jednom směru za den, tedy až 4 000 cest v obou směrech denně. Naprosto zásadním problémem dopravní obslužnosti areálu Zoo Dvůr Králové nad Labem je jeho poloha na západním okraji zástavby města, na straně odvrácené od hlavní dopravní tepny obsluhující město, od silnice I/37, a tedy i od budoucí dálnice D11. Při současné konfiguraci silniční sítě města musí převažující podíl dopravy do/z areálu zoo projet po obvodu historického jádra města, resp. přes Denisovo náměstí a po Benešově nábřeží.

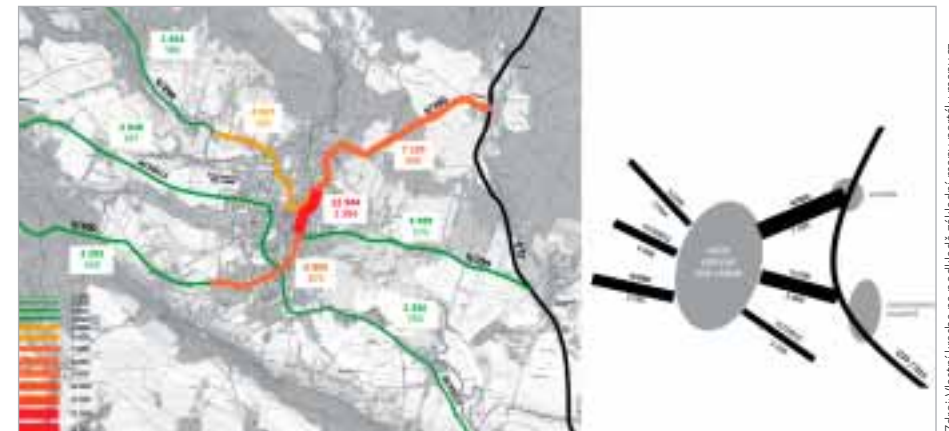


Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní a letecké mapy portálu mapy.cz

Areál Zoo Dvůr Králové nad Labem a detail vstupního prostoru s centrálními parkovišti (nahore) a vyznačení hlavních příjezdových tras automobilové dopravy do zoo ve směru od silnice I/37, resp. plánované dálnice D11 (dole)

Generátory těžké nákladní dopravy jsou na území města průmyslové plochy. Dvůr Králové nad Labem je tradičním průmyslovým městem, známým především svým textilním průmyslem. Jižní okraj města, jižně od toku Labe, se historicky rozvinul jako hlavní

městská průmyslová zóna, dodnes stále obsazená několika textilními závody firmy Juta, městským pivovarem, ale také například městskou teplárnou. Sevřenost městské průmyslové zóny okolní zástavbou nedává výrobním závodům možnost se plošně rozvíjet, proto byla po roce 2000 založena na východním okraji města u letiště nová průmyslová zóna Borek, obsazená dnes dalšími výrobními závody textilky Juta. Druhá průmyslová zóna se momentálně realizuje u sídla Zboží, předpokládá se její obsazení zejména strojírenskou výrobou. Z dopravního hlediska se dodnes jeví jako krajně nešťastné rozhodnutí o umístění průmyslové zóny Borek právě v lokalitě Na Borkách. Tato průmyslová zóna není dopravně obslužená žádnou kapacitní silnicí a většina těžké nákladní dopravy z/do této průmyslové zóny musí projet historickým jádrem města, přes Denisovo náměstí a přes jediný silniční most přes Labe. Některé kamiony pro příjezd do průmyslové zóny využívají zcela kapacitně, šířkově a směrově nevyhovující silnici III/29915 z Jaroměře přes Zaloňov, Kašov a Stanovice.



Intenzity automobilové dopravy dle Celostátního sčítání dopravy 2016

Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

## Rekapitulace dopravních problémů na silniční síti města

Město Dvůr Králové nad Labem se dlouhodobě zabývá, od roku 2016 pak velmi systematicky a intenzivně, hledáním řešení následujících problémů na silniční síti města:

- převedení tranzitní dopravy v relaci Jičín/Hořice – silnice I/37 (budoucí dálnice D11) mimo historické jádro města: doprava v této relaci dnes prochází přes úzké dopravní hrdlo Denisovo náměstí v předpolí silničního mostu přes Labe a dále ulicemi 17. listopadu, resp. Legionářská po východním obvodu historického jádra města;

- převedení tranzitní dopravy v relaci Hostinné – silnice I/37 (budoucí dálnice D11) mimo historické jádro města: doprava v této relaci dnes prochází směrově i výškově zcela nevyhovujícím průjezdním úsekem silnice II/299 ulicemi Jiráskova a Sladkovského, po severním obvodu historického jádra města;
- kapacitní dopravní napojení Zoo Dvůr Králové nad Labem na silnici I/37 (budoucí dálnice D11) mimo historické jádro města: hlavní dopravní proudy do zoo směřují od silnice I/37 a do budoucna budou směřovat od dálnice D11 (jak z jihu od Hradce Králové po silnici II/299 přes Choustníkovo Hradiště, tak ze severu od Polska a od Trutnova po silnici II/300 přes Kocbeře), převaha dopravy směřující z/do zoo proto musí projet ulicemi 17. listopadu, resp. Legionářská po východním obvodu historického jádra města, přes jediný silniční most přes Labe, úzkým dopravním hrdlem na Denisově náměstí a dále po Benešově nábřeží;
- přímé kapacitní dopravní napojení průmyslové zóny Borek na silnici I/37 (budoucí dálnice D11) mimo historické jádro města a mimo sídlo Žireč: průmyslová zóna Borek dnes nemá přímé kapacitní dopravní napojení pro těžkou nákladní dopravu na silnici I/37, resp. na budoucí dálnici D11; doprava do průmyslové zóny Borek od silnice I/37 a budoucí dálnice D11 musí projet ulicemi 17. listopadu, resp. Legionářská po východním obvodu historického jádra města, přes jediný silniční most přes Labe a úzkým dopravním hrdlem na Denisově náměstí; také těžká nákladní doprava od silnice I/35 (a budoucí dálnice D35) ve směru od Hořic projíždí obydleným územím kolem ulic Smetanova a 28. října a rovněž přes úzké hrdlo Denisovo náměstí;
- vzájemné kapacitní dopravní propojení průmyslové zóny Borek a průmyslové zóny Zboží mimo historické jádro města a mimo sídlo Žireč: obě průmyslové zóny nejsou dnes přímo kapacitně dopravně propojeny pro těžkou nákladní dopravu, v případě vzájemných dopravních vztahů mezi oběma zónami bude doprava muset projíždět opět úzkým dopravním hrdlem na Denisově náměstí, přes jediný silniční most přes Labe a ulicemi 17. listopadu, resp. Legionářská po východním obvodu historického jádra města.

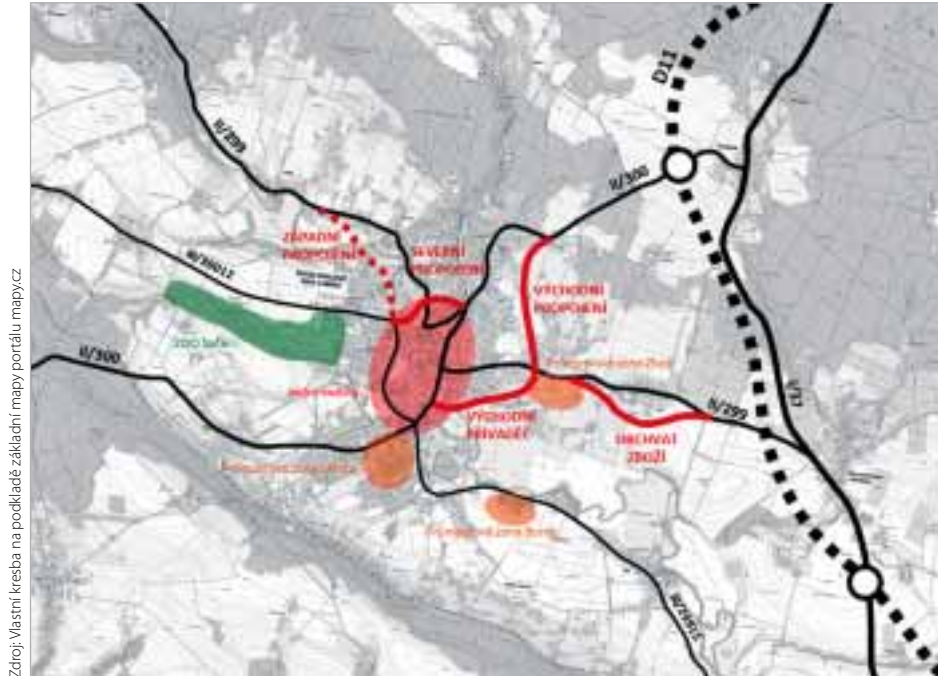
### Hledání řešení dopravních problémů silniční sítě města

Zástavba města Dvůr Králové nad Labem od severu k jihu vyplňuje celou šíři údolí řeky Labe, ohraničeného na severu masivem Verdeckého lesa a na jihu prudkým zalesněným svahem Stráně. Samotné údolí Labe a zejména pak jeho údolní niva jsou vysoce hodnotným krajinným prostorem, který navíc poskytuje důležitý rekreační prostor obyvatelům města i okolních obcí. Tato specifická konfigurace urbanistické struktury města a zasažení města do krajinného rámce velmi komplikuje až znemožňuje jakákoli robustní a velkorysá dopravní řešení formou přeložek silnic a obchvatů mimo zastavěné území

města. Taková řešení se v případě Dvora Králové nad Labem nemohou vyhnout demolici existující zástavby, narušení vazeb mezi obytnými územími města a navazující volnou krajinou, narušení hodnot exponovaného krajinného prostoru údolí řeky Labe anebo razantním zásahům do celistvosti lesních porostů. Přitom je třeba zvažovat přínos takových robustních a velkorysých dopravních řešení a míru zásahu do výše zmíněných urbánních struktur a krajinných hodnot, ale také jejich finanční náročnost, která ne vždy je zcela adekvátní předpokládané poměrně nízké dopravní účinnosti.

Platný územní plán Dvůr Králové nad Labem, vydaný v roce 2013, nepřinesl žádnou komplexní odpověď na výše zmíněné dopravní problémy. Navrhuje pouze tři poněkud nahodilé dopravní záměry na silniční síti: (1) severní propojení, které je navrženo jako přímé napojení silnice III/30012 obsluhující Zoo Safari Dvůr Králové nad Labem na silnici II/300 směr Kocbeře, (2) východní propojení + východní přivaděč, tj. přeložku silnice II/300 od Kocbeří mimo průjezd ulicemi 17. listopadu, Legionářská, Tyršova a Krkonošská, ovšem se zcela nevhodným zaústěním na ulici 17. listopadu na jižním okraji historického jádra města (územní plán se s největší pravděpodobností chtěl vyhnout složitému a krajinářsky citlivému průchodu nové silnice nivou Labe) a (3) obchvat sídla Zboží na silnici II/299, jehož význam je nezpochybnitelný a není mu co vytknout. Ve výhledu (v území rezervě) se pak platný územní plán zabývá lokální přeložkou silnice II/299 od Hostinného s cílem jejího napojení na tzv. severní propojení. Dá se tedy shrnout, že platný ÚP Dvůr Králové nad Labem se zabývá toliko přeložením průjezdního úseku silnice II/299 mimo sídlo Zboží, přeložením části průjezdního úseku silnice II/300 mimo zastavěné a obydlené území města, avšak se zaústěním zpět na stávající průjezdní úsek silnice přímo v historickém jádru města a odvedením dopravy z/do Zoo Dvůr Králové nad Labem mimo Benešovo nábřeží, Denisovo náměstí a historické jádro města. Ve výhledu se pak platný ÚP Dvůr Králové nad Labem zabývá možností eliminace šířkově, směrově i výškově nevyhovujícího průtahu silnice II/299 od Hostinného ulicemi Spojených národů, Jiráskova, Fügnerova a Sladkovského. Je přitom nutné poukázat na potenciální mimořádnou finanční náročnost vybudování tzv. severního propojení, které je navrženo jako tunel pod existující zástavbou severního okraje historického jádra města, jehož odhadované realizační náklady by se pohybovaly v řádu 0,5 miliardy Kč, a to není řeč o provozních nákladech tunelové stavby. Při odhadované dopravní účinnosti v řádu nízkých jednotek tisíc vozidel celkem v obou směrech za den (a to jen ve dnech nejvyšší návštěvnosti zoo) jsou tak vysoké realizační náklady zcela neadekvátní předpokládané dopravní účinnosti.

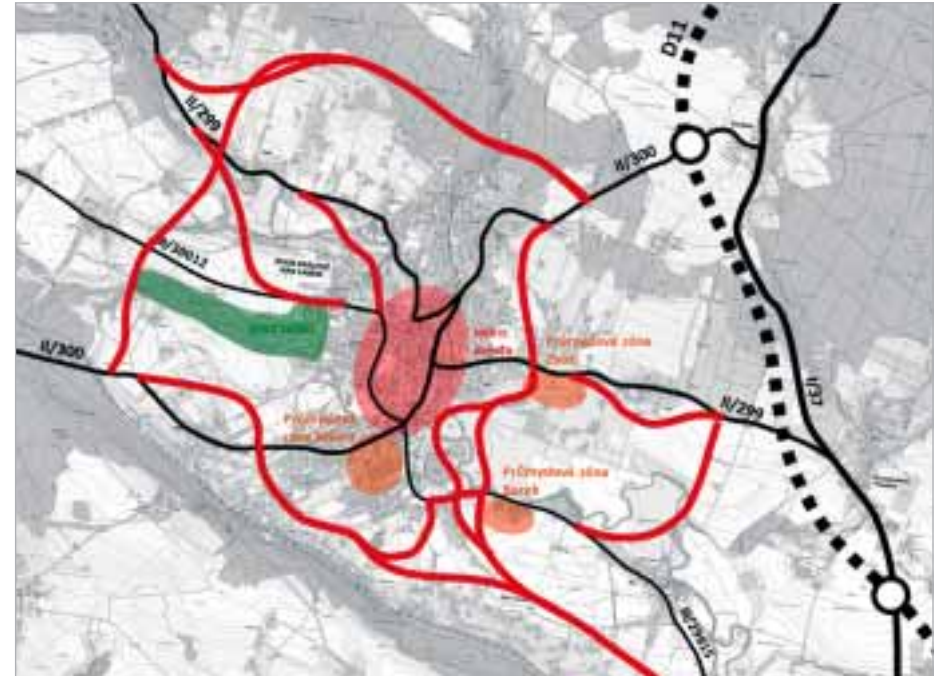




Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

Schéma navržených záměrů na silniční síti města Dvůr Králové nad Labem dle platného ÚP Dvůr Králové nad Labem

V reakci na neuspokojivé řešení silniční dopravy v platném územním plánu a s ohledem na postup realizace dálnice D11 a obavy města Dvůr Králové nad Labem ze zvýšení dopravní zátěže ve městě po jejím úplném zprovoznění, byla v letech 2015–2016 pořízena Královéhradeckým krajem územní studie Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší [dále též jen „Územní studie Podkrkonoší“]. Jejím úkolem bylo mimo jiné komplexně a v širších souvislostech se zabývat a podrobně zhodnotit možnosti řešení výše nastíněných dopravních problémů na silniční síti města. Posuzována přitom byla i dopravní účinnost jednotlivých prověřovaných řešení, zjišťovaná z makroskopického dopravního modelu silniční sítě širšího území města a také odhad realizačních nákladů jednotlivých navržených řešení. Cílem bylo zhodnotit přínosy a úskalí jednotlivých prověřovaných variant řešení a vyloučit řešení, která vykazují rozpor mezi jejich velikostí a robustností a očekávanou dopravní účinností a mírou negativních zásahů do struktury zástavby a krajiny města a jeho okolí. Studie se zabývala také nastíněním různých možných kombinací variant řešení.

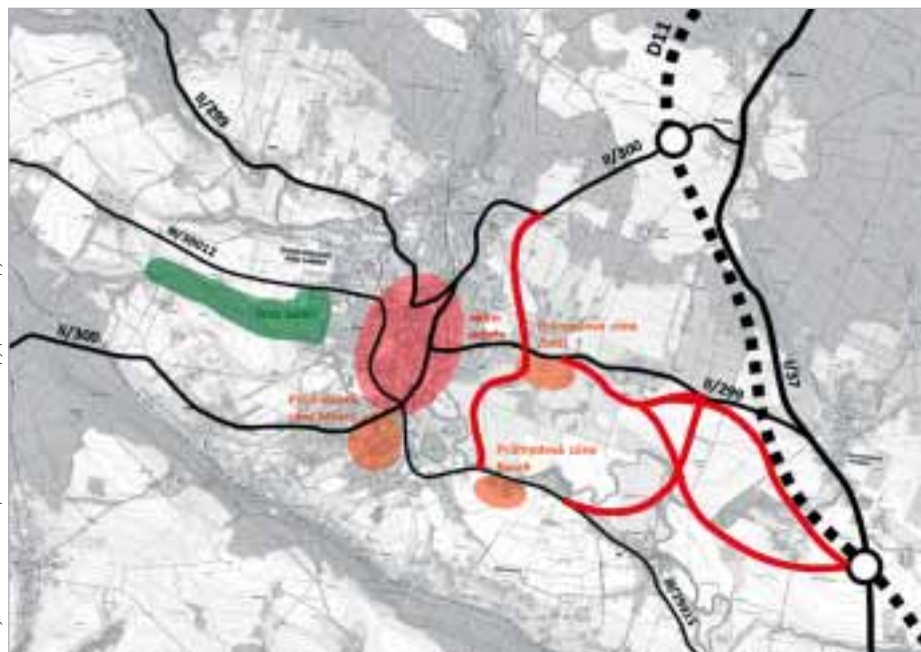


Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

Schéma prověřovaných záměrů na silniční síti města Dvůr Králové nad Labem dle územní studie Podkrkonoší

V souvislosti s nárůstem výroby v závodech v průmyslové zóně Borek, v souvislosti s výstavbou průmyslové zóny Zboží a pokračující výstavbou dálnice D11 v úseku z Hradce Králové do Smiřic, resp. do Jaroměře, zadalo město Dvůr Králové nad Labem v roce 2018 zpracování Komparativní vyhledávací studie variant silničního napojení průmyslové zóny Zboží a průmyslové zóny Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 [dále též jen „komparativní územní studie“], která má v návaznosti na územní studii Podkrkonoší podrobně prověřit problematiku napojení průmyslových zón Zboží a Borek na dálnici D11, včetně jejich vzájemného propojení pro těžkou nákladní dopravu. Tato územní studie, která byla dokončena v červenci 2019, vzájemně komparuje z pohledu dopravně-inženýrského (dopravní účinnost, dojezdové časy, přínos pro odstranění existujících dopravních závad ad.), ekonomického (realizační a provozní náklady), environmentálního (vliv na vodní režim, vodní zdroje, ZPF, PUPFL, ÚSES ad.), krajinařského (vliv na údobní nivu Labe, střet s VKP, střet s cestní sítí a alejemi a strožadními ad.) a sociálního (vliv dopravy na obytná území sídel, vizuální narušení hodnotných vedut sídel, vliv na dochované hodnoty Šporkova nadačního panství Choustníkovsko Hradiště ad.) různé varianty napojení obou průmyslových zón na východním okraji města na plánované mimoúrovňové křižovatky Choustníkovsko Hradiště a Kočeře

na dálnici D11, včetně vzájemného propojení obou průmyslových zón. Velkým tématem této komparativní územní studie je také odklonění dopravy směřující ze Dvora Králové nad Labem na MÚK Choustníkovo Hradiště mimo zastavěný jižní okraj obce Choustníkovo Hradiště (dnešní průtah silnice I/37, s jehož zachováním jako součásti přivaděče dopravy ze Dvora Králové nad Labem na MÚK Choustníkovo Hradiště na dálnici D11 projekt dálnice bohužel počítá).

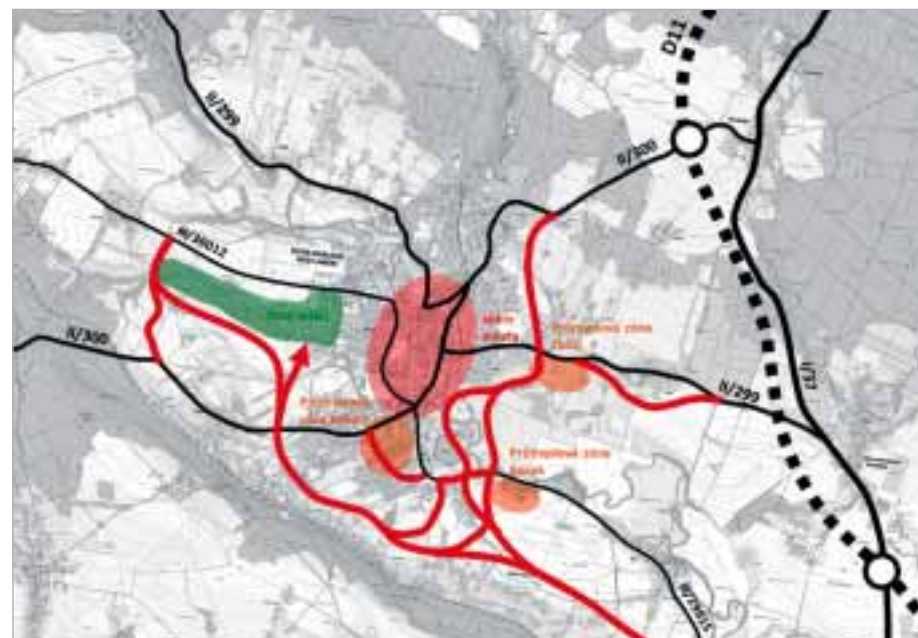


Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

Schéma prověřovaných variant napojení průmyslových zón Zboží a Borek a města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 dle komparativní územní studie

V souvislosti s probíhající výstavbou dálnice D11 v úseku Hradec Králové – Smičice – Jaroměř-sever zadal Královéhradecký kraj v roce 2019 zpracování územní studie Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (včetně průmyslových zón Borek a Zboží a zoo) na dálnici D11 z MÚK Jaroměř-sever [dále též jen „územní studie napojení Dvora Králové nad Labem na MÚK Jaroměř-sever“], která má v návaznosti na územní studii Podkrkonoší podrobně prověřit možnost napojení města Dvůr Králové nad Labem, včetně obou průmyslových zón Borek a Zboží a také areálu Zoo Safari Dvůr Králové nad Labem, jako největších generátorů dopravy na silniční síti města, na mimoúrovňovou křižovatku MÚK Jaroměř-sever. Územní studie má za úkol prověřit možnou situaci, kdy bude dokončena dálnice D11 do Jaroměře, ale její výstavba v úseku Jaroměř – Trutnov

a dále na Polsko, na který má být napojeno město Dvůr Králové nad Labem, nebude dále pokračovat a realizace tohoto úseku bude odsunuta do vzdálenějšího časového horizontu. Územní studie tak má pro tuto hypotetickou situaci prověřit možnost dopravního napojení města Dvůr Králové nad Labem, jeho průmyslových zón a areálu zoo, na dálnici D11 přes MÚK Jaroměř-sever. Územní studie tak prověřuje možnou průchodnost silnice v parametrech silnice II. třídy v trase stávající silnice III/29915 Zaloňov – Dvůr Králové nad Labem, resp. v souběhu s ní. Na území města Dvůr Králové nad Labem pak takto navržené napojení města na MÚK Jaroměř-sever vyvolává návazné konsekvence na silniční síti města. Napojení města na MÚK Jaroměř-sever by bylo mimořádně výhodné pro napojení průmyslové zóny Borek na dálnici D11. V případě vyřešení průjezdu osobní automobilové dopravy jižním sektorem města by takové řešení bylo přínosné také pro kapacitní dopravní napojení Zoo Safari Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11 ukončenou (snad dočasně) v MÚK Jaroměř-sever. Tato územní studie je stále v procesu zpracování.



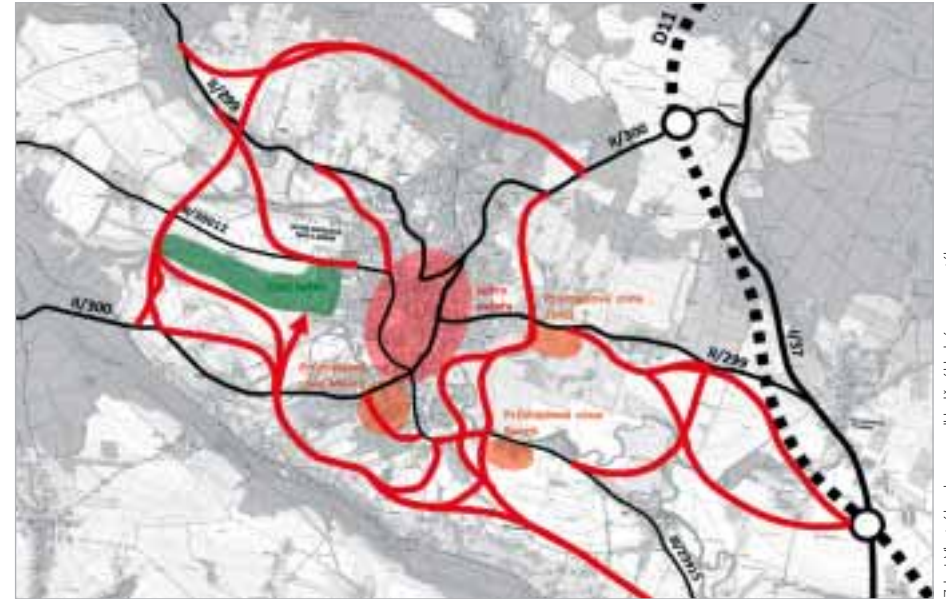
Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy portálu mapy.cz

Schéma prověřovaných variant napojení průmyslových zón Zboží a Borek a města Dvůr Králové nad Labem a Zoo Safari na MÚK Jaroměř-sever na dálnici D11 dle územní studie napojení Dvora Králové nad Labem na MÚK Jaroměř-sever

## Závěr

Komplexní pohled na silniční síť města Dvůr Králové nad Labem ukazuje, že možná řešení identifikovaných dopravních problémů a jejich vzájemné kombinace ovlivňuje řada vzájemně kombinovatelných proměnných: zejména dodnes není jistý a časově ukotvený další postup realizace dálnice D11 v úseku od MÚK Jaroměř-sever do Trutnova a stejná nejistota panuje v časovém postupu výstavby dálnice D35 z Hradce Králové přes Hořice na Úlibice, resp. kapacitní silnice I/35 dále na Turnov. Dodnes také není zcela jisté, jaké výrobní závody obsadí nově budovanou průmyslovou zónu Zboží a neví se tak, zda bude vznikat poptávka po vzájemných dopravních vztazích mezi oběma průmyslovými zónami Zboží a Borek, ležícími na protilehlých březích řeky Labe. Do matice vztahů pak vstupuje poptávka po kapacitním dopravním napojení areálu Zoo Safari Dvůr Králové nad Labem na plánovanou dálnici D11, které je přitom s výhodou možné dimenzovat toliko na osobní automobilovou dopravu a průjezd autobusů. Sílí také poptávka po přímém napojení silnice II/299 od Hostinného na plánovanou dálniční mimoúrovňovou křižovatku Kocbeře.

Na silniční síti města Dvůr Králové nad Labem a jeho širšího okolí byly v uplynulých letech prověřeny desítky variant možných řešení dopravních problémů silniční sítě. Každá z variant, resp. každá z možných kombinací variant řešení, je přínosná pro eliminaci jiného dopravního problému a různou měrou uspokojuje různou dopravní poptávku. Město Dvůr Králové nad Labem společně s Královéhradeckým krajem (většina záměrů na silniční města Dvůr Králové nad Labem vykazuje totiž nadmístní význam) tak stojí před klíčovým úkolem znovu porovnat všechny dříve prověřované možnosti a v kontextu stanovených priorit posoudit přínosy jednotlivých navržených variant řešení. Smyslem by přitom mělo být hledat taková řešení optimalizace silniční sítě města a jejich vzájemné kombinace, které vyřeší synergicky zároveň více dopravních problémů města, namísto volby velkorysých, drahých a náročných dopravních řešení reagujících izolovaně na parciální dopravní problémy. Vzhledem k velikosti města a jeho dochované hodnotné urbanistické struktuře a stejně hodnotnému krajinnému rámci je přitom žádoucí upřednostnit řešení úsporná a citlivá, před řešeními robustními.



Zdroj: Vlastní kresba na podkladě základní mapy/portálu mapy.cz

Schéma soutisku prověřovaných variant řešení problémů silniční sítě města Dvůr Králové nad Labem dle platného územního plánu a dle územních studií pořízených nebo pořizovaných postupně od roku 2016 pro dané území

### Použité zdroje:

Územní plán Dvůr Králové nad Labem, nabytí účinnosti 23. 9. 2013.

Územní plán Dvůr Králové nad Labem – Právní stav po vydání Změny č. 1 (09/2014).

Územní studie *Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší* (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., Ing. Jan Kovářik, 2016).

Územní studie *Komparativní vyhledávací studie variant silničního napojení průmyslové zóny Zboží a průmyslové zóny Borek v souvislosti s napojením města Dvůr Králové nad Labem na dálnici D11* (Společnost ATELIER L, s. r. o. + Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., 2019).

Územní studie *Studie možného napojení Dvora Králové nad Labem (včetně průmyslových zón Borek a Zboží a zoo) na dálnici D11 z MÚK Jaroměř-sever* (Společnost Šindlerová – Felcman, Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D., Ing. Jiří Nývlt, 2019).

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.  
Společnost Šindlerová – Felcman, prostorové plánování – rozvoj území – stavební právo  
Fakulta architektury ČVUT v Praze, Ústav prostorového plánování  
Fakulta životního prostředí ČZU v Praze, Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

## Terminál Jablonec nad Nisou

### Idea a koncept

Významnými hodnotnými prvky zadaného prostoru jsou vodní tok Lužické Nisy, doprovázený linií zeleně, objekt Muzea skla a bižuterie a secesní dům č. p. 2112. Město Jablonec je město historicky spjaté se sklářským průmyslem. Inspirací pro navrhované řešení je sklo, voda, třpyt a zeleň. Návrh doplňuje existující strukturu města. Terminál je navržen jako transparentní skleněný hranol, který vytváří odezvu nové přístavbě Muzea skla a bižuterie a proniká „letící“ střechou, ta dotváří uliční frontu ulice Kamenné. Uzavírá se tak historická forma uliční sítě – jabloneckého „žebříku“. Rozšířena jsou veřejná prostranství. Akcentován je vodní tok včetně zeleně. Doprava je navržena efektivně, přehledně a bezpečně.

### Kompozice prostoru

Jednotlivé prvky návrhu jsou komponovány tak, aby reagovaly na okolní prostředí, rozvíjely jeho hodnoty, dotvářely existující strukturu města, vytvářely veřejná prostranství a zázemí pro dopravní infrastrukturu terminálu.

### V návrhu kompozičního řešení jsou vytyčeny tyto hlavní cíle:

Doplnění existující struktury města.

Rozšíření veřejných prostranství, pěší zóny z Dolního náměstí.

Akcentování vodního toku Lužické Nisy včetně zeleně.

Vytvoření atraktivního předprostoru Muzea skla a bižuterie.

### Doplnění existující struktury města

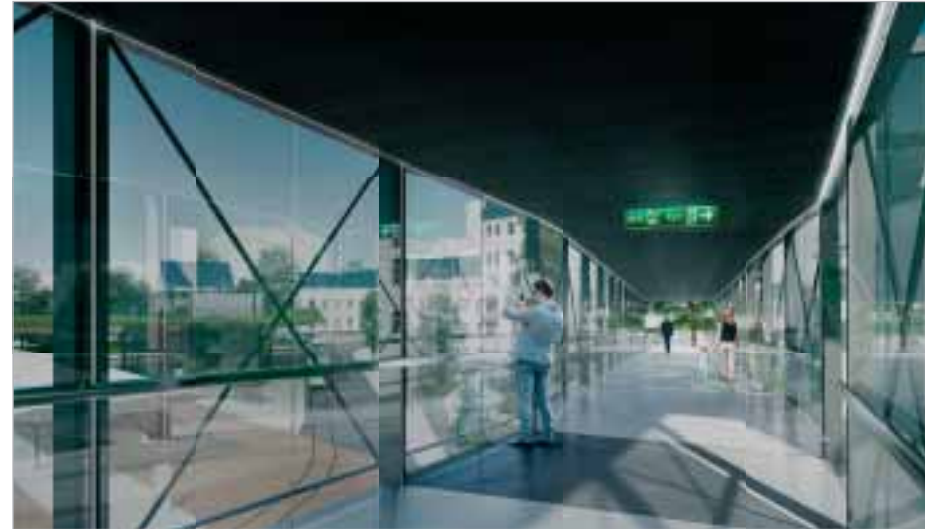
Cílem návrhu je doplnit scházející prvky ve struktuře města. Geometrie objektů je navržena tak, aby navazovala na okolní zástavbu.

Objekt terminálu se skládá ze skleněného hranolu a dvojice „letících“ desek-střech. Vyšší z desek je vedena rovnoběžně s uliční frontou ulice Kamenné, doplňuje tak ve struktuře města její scházející druhou stranu, vzniká tak forma ulice a uzavírá se tak historická forma uliční sítě – známého jabloneckého „žebříku“. Nižší z desek kryje dopravní prostor v linii vedené podél toku Lužické Nisy či trasy bulváru 5. května.

Samotný skleněný hranol objektu terminálu je umístěn v centru navrhované kompozice, nad rovinou vyšší desky proniká do prostoru v odezvě na novou přístavbu – krystal Muzea skla a bižuterie.

Skleněná lávka je navržena jako jednoduchá a transparentní forma s odkazem na sklo, jakožto zdroj inspirací. Je vedena v téměř přímém směru, v ulici 5. května utváří „bránu“ do Jizerských hor. Večer se projevuje rozptýlenými svítícími body.

Zachování a dostavba architektonicky a památkově cenného objektu č. p. 2112.



Lávka ve směru od zastávky



Náhled od centra města



Pohled k centru města



Pohled od Dolního náměstí



Pohled od centra města



Pohled od ulice 5. května

### Rozšíření veřejných prostranství, pěší zóny z Dolního náměstí

Objekt terminálu je umístěn v severní části řešeného území, obklopen pěší zónou, propojenou s Dolním náměstím. Nachází se tak v ideální pěší dostupnosti z centra města. Pěší zóna pokračuje v původní stopě ulice Lipanské předprostorem pod objektem muzea.

### Rozšíření vodního toku Lužické Nisy

Tok Lužické Nisy je zapojen do navrhovaného řešení, řeka je viditelná v celém rozsahu řešeného prostoru. V západní části je tok doplněn o samostatnou vodní plochu cca 130 cm hlubokou s vodním prvkem, kolem vzniká atraktivní přírodní prostředí dobře pozorovatelné i slyšitelné z terminálu. Šum vody se bude odrážet od tvrdého podhledu střechy do celého prostoru terminálu, okny i do garáží.

### Vytvoření atraktivního předprostoru Muzea skla a bižuterie

V předprostoru muzea ve stopě ulice Lipanská je navržena pěší zóna, spojující jej s Dolním náměstím, lemovaná lipovou alejí. Pěší zóna navazuje přímo na zelený park se stávajícími vzrostlými stromy v sousedství muzea.

Geometrie objektu terminálu je navržena tak, aby vytvářela před muzeem polouzavřený prostor a navazovala na objekt muzea a nechala vyniknout jeho hlavní fasádě, která je tak zdálky viditelná, především z ulice 5. května. Samotný objekt terminálu je navržen jako transparentní skleněný hranol, který svým pojetím vytváří odezvu nové přístavbě Muzea skla a bižuterie a proniká „letící“ deskou-střechou terminálu. Tato deska je ze spodní strany odrazivá – zrcadlová. Odráží se v ní veškerý ruch dopravního terminálu. Shora je střecha po obvodě pokryta plochou zeleně, která z dálkových pohledů navazuje na zeleň v předprostoru muzea.

Architektonické řešení jednotlivých objektů je popsáno v rámci rozdělení konkrétních objektů v dokumentu níže.

### Zeleň

Řešení ploch pro vegetaci je podřízeno celkovému urbanistickému, výtvarně-architektonickému návrhu a budoucímu provozu v území.

Plocha vyčleněná pro ozelenění se nachází především v jižní části řešeného území ve svazích pod ulicí 5. května podél Lužické Nisy. Tyto plochy by se měly stát součástí další zamýšlené krajinářské úpravy a revitalizace nábřeží podél řeky Nisy východním směrem k Mostecké (navržené v předešlé územní studii ÚS4 mimo řešené území). Součástí návrhu jsou také zelené střechy a plochy mezi zástavbou podél ul. Lipanská.

Tok Lužické Nisy je v řešeném území v návrhu částečně opticky rozšířen do větší vodní hladiny. Nová vodní hladina není propojena s korytem řeky. Na vodní hladinu navazuje široký a svažité pás volné plochy s vegetací. Pobřežní pás bude řešen přírodně, přirozeně. Terén je z jižní strany svahován k řece v poměrně prudkém sklonu. Podél vody je výsadba dřevin navržena do menších skupin stromů nebo stromů keřového tvaru a nižších pobřežních keřů. Nový břeh je zpevněn sestavami kamenných košů. Kamenné koše budou svrchu překryty zeminou a osety.

### Vybavenost

Lokalita bude náležitě vybavena rozsáhlým spektrem „drobné architektury“ – prvky pro vybavení terminálu a veřejných prostor. Bude to zejména osvětlení hlavních prostorů a cest, přístřešky, lavičky (některé v kategorii smart), stojany na kola, odpadkové koše, pítka atd.

A dále servisním a údržbovým centrem, ze kterého bude probíhat veškerý potřebný provozní servis včetně ochrany. Zálivka bude prováděna z vlastních zásobníků dešťové vody. Stávající socha sv. Jana Nepomuckého v podobě přírodního kamene u mostu v Lipanské ulici bude opatrně zabezpečena proti poškození, popř. vyzdvížena a při finálních úpravách terénu znovu odkryta, popř. osazena na přibližně stejné místo (se stejnou orientací vůči světovým stranám).

Na křížení ulic Kamenná – 5. května je prostor pro umístění výtvarného díla.

*doc. Ing. arch. Petr Šíkola, Ph.D.  
DOMYJINAK architekti*

*Spoluautoři a spolupracovníci:  
doc. Ing. arch. Václav Dvořák, CSc.  
Ing. arch. Jan Černoch  
Ing. arch. Kristýna Bednářová  
Ing. arch. Adam Bohatý  
Ing. arch. Hana Klapalová*

## Vysokorychlostní železnice v České republice z hlediska územního plánování

Vysokorychlostní železniční tratě jsou v současné době diskutovaným tématem. Jedná se o nový typ infrastruktury, který u nás dosud nikde nebyl vybudován a o jehož výstavbě se uvažuje v horizontu několika dekád. Problematika vysokorychlostních tratí, které jsou součástí systému tzv. rychlých spojení (RS), s sebou přináší řadu aspektů nejen z technického a provozního hlediska. Lze s jistotou tvrdit, že vliv této infrastruktury v prostoru bude značný a může představovat další impuls regionálního rozvoje.

Při současných debatách o RS je poněkud opomíjena prostorová složka. Politika územního rozvoje ČR vymezuje koridory, zpřesněné v navazujících územně plánovacích dokumentacích, podle přístupů k tématu z poloviny 90. let 20. století. Současné diskurzy v této oblasti však naznačují, že se jedná o koncepci přinejmenším zčásti překonanou a neaktuální. Důkazem budiž například nejasné trasování páteřní trati mezi Prahou a Brnem. Pro řadu obcí navíc představuje územní rezerva vysokorychlostní trati překážku pro rozvoj, přičemž není jasné, zda a v jaké podobě bude tato kolejová infrastruktura realizována.

Cílem příspěvku je poukázat na současné přístupy v oblasti plánování vysokorychlostní železniční sítě v České republice a porovnat je se současným stavem územní ochrany ploch pro tuto infrastrukturu. Dále příspěvek poukazuje na možné dopady výstavby vysokorychlostních tratí do správních území vybraných obcí.

Klíčová slova: vysokorychlostní železnice; rychlá spojení; územní plánování; územní rezerva; dopravní infrastruktura

### Vysokorychlostní železnice v Evropě

Podle drážního zákona (zákon č. 266/1994 Sb., v platném znění) je vysokorychlostní dráha (vysokorychlostní trať; dále VRT) definovaná možností provozu rychlostí 200 km/h a výše. Definice vycházející ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES je mírně odlišná a definuje síť VRT jako zcela nové úseky vystavěné pro rychlost 250 km/h a vyšší, tratě zvláště modernizované a vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h a ostatní modernizované tratě pro provoz vysokorychlostních vlaků (zejména úseky v urbanizovaných oblastech, krátké spojky, napojení do nádraží konvenčních tratí, zázemí dráhy apod.). V současné době v České republice není žádný úsek železniční trati, který by tyto podmínky splňoval. Nejvyšší rychlost na většině úseků páteřních tratí (tzv. železničních koridorech) je dnes nejvýše 160 km/h, což odpovídá konvenční železniční dopravě. Přesto je u nás provozována vysokorychlostní železniční doprava, neboť některá vozidla jsou schválena pro provoz rychlostí 200 km/h a více – viz obr. 1.

Myšlenka vysokorychlostních vlaků je relativně stará. První pokusy o železniční dopravu provozovanou vysokými rychlostmi se odehrávaly v evropských zemích (Německo, Velká Británie, Francie) již přibližně od počátku 20. století, nicméně za první VRT se dá považovat japonská trať Shinkansen, otevřená v r. 1964 v Japonsku. Od 60. let 20. století se vysokorychlostní vlaky rozvíjely zejména v zemích západní Evropy a také v USA, po roce 2000 jsou nejrychleji rostoucími sítěmi VRT systémy ve východní a jihovýchodní Asii. Téměř ve všech případech se jedná o systémy budované v rámci jednoho státu, jejichž některé větve mohou být propojeny se systémy jiných států. Západní Evropa a jihovýchodní Asie jsou také v současnosti prakticky jedinými oblastmi, v nichž se dá hovořit o VRT jako síti či systému. V řadě zemí došlo k vytvoření jedné nebo více tratí či

úseků, které jsou pouze doplňkem stávající konvenční sítě a v jejím rámci jsou také provozovány (např. Rusko, Polsko, Uzbekistán, Tchaj-wan).



Obr. 1 Vysokorychlostní železnice v Evropě

Odlišnosti jednotlivých sítí v sousedních státech lze demonstrovat na příkladu západní Evropy. Německo, Francie, Velká Británie či Španělsko mají relativně nezávislé a oddělené sítě budované podle rozdílných priorit. Německá síť VRT je stavěna jako síť nových páteřních železnic, které svými parametry umožní provoz rychlých osobních i nákladních vlaků, ale také může být využívána vlaky konvenčními. Ve Francii je provoz na VRT tvořen převážně osobními vlaky a vůči konvenční síti se jedná o relativně autonomní systém. Síť VRT ve Španělsku, budovaná po roce 2000, má podobné charakteristiky jako letecká doprava – provozně i tarifně zcela oddělený systém (mimo jiné i technicky – odlišné rozchody tratí), odbavení ve stanicích je podobné letištním terminálům, zahrnujícím například i kontroly cestujících. Přestože jsou tyto sítě stavebně a částečně provozně propojeny, každá z nich je relativně autonomní a je provozována podle jiného modelu (viz též Kušnír a Ilík, 2011). Nedá se proto hovořit o evropské síti VRT.

Rozdílná situace je také v jednotlivých zemích střední Evropy. Rakousko postupně buduje síť páteřních železnic o maximální rychlosti 250 km/h, jejímž cílem je maximálně urychlit dopravu a navýšit kapacitu na páteřních tazích mezi Vídní, Německem, Itálií a přes alpské průsmyky. Rakouská síť VRT je natolik úzce propojena s německou a italskou, že zde lze hovořit o jakési jednotné nadnárodní síti. Výstavba sítě na východ od Vídně však není příliš připravována. Polsko, podobně jako Česká republika, uvažuje o výstavbě primárně vnitrostátní sítě VRT propojující Varšavu, Lodž, Vratislav a Poznaň. Tato síť ve tvaru písmene Y by měla být tvořena tratěmi oddělenými od konvenční sítě s maximální rychlostí 350 km/h. Slovensko o výstavbě VRT již neuvažuje. Na konci 90. let 20. století vznikly plány na výstavbu nové tratě pro rychlost 350 km/h, která měla spojit Bratislavu, Nitru, Zvolen a Košice. Další projekt uvažoval o prodloužení rakouské sítě VRT do Bratislavy. Žádný z projektů však nebyl dále rozvíjen a Slovensko nyní preferuje modernizaci stávajícího páteřního tahu Bratislava – Žilina – Košice, umožňující rychlost 160 km/h bez četných rychlostních propadů. Stejnou politiku zrychlení železniční dopravy realizuje také Maďarsko.

## Vysokorychlostní železnice v České republice

V České republice se úvahy o vysokorychlostní železnici objevují v 90. letech 20. století. V roce 1995 byla vypracována studie „Územně technické podklady – koridory VRT v ČR“ (SUDOP Praha, a. s.), která uvažovala o vytvoření nové sítě železničních tratí pro vysokorychlostní provoz s maximální rychlostí 350 km/h (Kušnír a Ilík, 2011). Inspirací byla zřejmě francouzská síť TGV s podobnými parametry. Podle této studie síť sestává z páteřní vnitrostátní sítě Praha – Brno – Ostrava a větvi s mezinárodním přesahem: Praha – Plzeň – Bavorsko (podél dálnice D5), Praha – Ústí nad Labem – Drážďany – Berlín, Praha – Liberec/Hradec Králové – Vratislav (zvažovány obě varianty), Brno – Vídeň (částečně po trase stávající trati Brno – Břeclav, poté podél dálnice D52) a Ostrava – Katovice. Tato

studie se stala základem informací o VRT, které byly uvedeny v Politice územního rozvoje a propřány do ÚP VÚC, resp. stávajících zásad územního rozvoje. Kušnír a Ilík (2011) uvádějí, že studie již obsahovala stanovení stavebních uzávěr v šířce 600 m.

Debata o VRT v České republice byla znovu otevřena po roce 2010. Prakticky jedinou shodou této debaty odborné veřejnosti dosud je, že doplnění stávající železniční sítě novými tratěmi, odpovídajícími svým trasováním a kapacitou současným požadavkům, je žádoucí. Technické i provozní parametry sítě jsou zatím neznámé. Není jasné, jaký provozní model bude zvolen ani jaké bude konečné trasování tratí. Jedním z nejnovějších výstupů v této oblasti je Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR z roku 2017 (viz též Janeček, 2018). Jak je uvedeno výše, pravděpodobně neexistuje vzor, který by mohl být v České republice přebrán bez adaptace na národní podmínky. V současné době probíhají intenzivní jednání o podobě páteřního úseku Praha – Brno a spojení na Berlín (Praha – Drážďany) a podrobněji jsou prověřovány úseky Úvaly u Prahy – Kolín, Brno – Vranovice a Přerov – Ostrava. Za VRT lze považovat také zásadní modernizaci a částečnou novostavbu trati Brno – Přerov, jejíž výstavba by měla začít v roce 2020 a jež je projektována pro maximální rychlost 200 km/h, nicméně je zde plánován výhradně konvenční provoz.

Pro nejvíce exponovaný úsek Praha – Brno jsou zvažovány dvě variantní trasy a čtyři provozní modely. Variantní trasy jsou v úseku Praha – Velké Meziříčí (severní, přes Poříčany a Havlíčkův Brod, kopírující část trasy dálnice D11 a trasy stávajících konvenčních tratí č. 230 a 250, a jižní, přes Benešov, Vlašim a Humpolec, kopírující trasu dálnice D1) a Domašov – Brno (napojení do železničního uzlu Brno, závisující na poloze hlavního nádraží v Brně). Uvažované provozní modely jsou tyto:

- a) VRT pro rychlost 350 km/h spojující Prahu a Brno, bez mezizastávek;
- b) VRT pro rychlost 350 km/h spojující Prahu a Brno, s mezizastávkou „terminál Vysočina“ (stanice v prostoru mezi městy Pelhřimov, Humpolec a Jihlava);
- c) VRT pro rychlost menší než 350 km/h s pěti regionálními terminály/spojkami na konvenční tratě (Benešov, Vlašim, Pelhřimov a Humpolec, Jihlava, Velké Meziříčí);
- d) VRT pro rychlost menší než 350 km/h s více než pěti regionálními terminály a spojkami na konvenční tratě (zahrnuje např. terminál Velká Bíteš).

Nejčastěji je zmiňována varianta c). Pro tuto variantu zpracovala společnost SUDOP v roce 2010 studii hledající možné varianty a stanovující přibližnou polohu tzv. regionálních terminálů. Z této studie vycházejí další práce a studie, např. publikace společnosti CEDOP (Šlegl et al., 2012) nebo výzkum potenciálu terminálu Velké Meziříčí pomocí big data, prováděný institutem ITREGEP (Kvizda, 2016). Vzhledem k předpokládanému úzkému propojení vysokorychlostní a konvenční železnice v ČR se místo pojmu „vysokorychlostní doprava“ či „vysokorychlostní železnice“ používá termín „rychlá spojení“ (viz též Janeček, 2018).



## Prostorová stabilizace vysokorychlostních železnic v nástrojích územního plánování

### Stavební zákon a jeho vyhlášky

Problematika železnice není ve stavebním zákoně č. 183/2006 Sb., v aktuálním znění, a jeho prováděcích vyhláškách týkajících se části územního plánování (vyhl. č. 500/2006 Sb. a vyhl. č. 501/2006, Sb.) samostatně řešena. Územně plánovací dokumentace vymezují pouze plochy železniční dopravy jako součást veřejné infrastruktury a odkazují na předpisy zákona o dráhách.

### Politika územního rozvoje

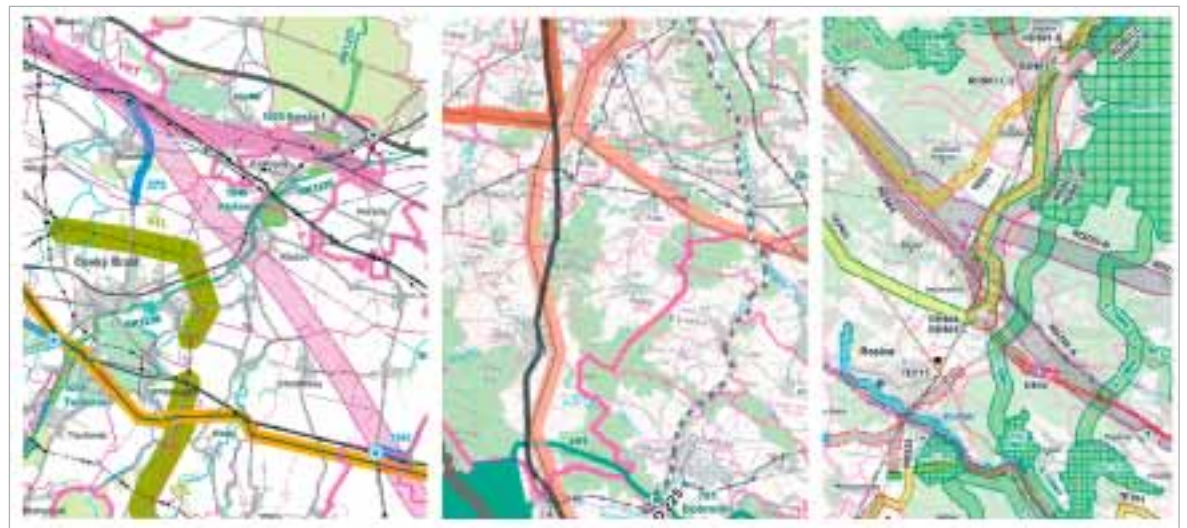
Politika územního rozvoje zmiňuje vysokorychlostní dopravu pouze ve článku 83 jako soustavu koridorů označených VR1. Tato soustava obsahuje pouze koridory Praha – Brno – Ostrava – st. hranice ČR/PL, Praha – Plzeň, Praha – Litoměřice/Lovosice – st. hranice ČR/SRN a Brno – Vranovice – Břeclav – st. hranice ČR. Od Aktualizace č. 1 PÚR z roku 2015 chybí strategické spojení České republiky a Bavorska. Koridory VR1 nejsou dále děleny, což poukazuje na nutnost koncepčně řešit celou problematiku ve větší podrobnosti v některé z navazujících dokumentací. VRT jsou v PÚR dále zmíněny v Prioritách územního plánování (čl. 14–32) a nepřímo také v čl. 79 písm. a) a c), kde je uloženo zajištění vyšší kvality dopravy, zejména pro železniční dopravu, a zkvalitňování dopravní sítě s ohledem na požadavky rozvoje evropských dopravních sítí.

VRT naopak nejsou zmíněny v souvislosti se žádnou z rozvojových os nebo rozvojových oblastí. Rozvojové osy jsou vymezeny výhradně ve vazbě na silniční komunikace (dálnice, plánované dálnice a silnice I. tříd), vazba na stávající železniční síť je spíše sporadická. Přestože v řadě úseků dochází k překryvům rozvojových oblastí a koridorů VR1, vzájemné provázání a součinnost při implementaci VRT není zmiňována. Jako příklad lze uvést rozvojovou osu OS5a Praha – Jihlava, vymezenou Aktualizací č. 1 PÚR a přibližně kopírující trasu dálnice D1. Její trasování nicméně vytváří podmínky také pro budoucí umístění VRT v tzv. jižní variantě Praha – Benešov – Jihlava, zatímco původní rozvojová osa OS5 kopíruje severní variantu přes Poříčany a Havlíčkův Brod. Spojitost rozvojových os a VRT je sice patrná, nicméně není nikde přímo zmiňována. To může do budoucna negativně ovlivnit proces realizace VRT, resp. již její implementace do územně plánovacích dokumentací větší podrobnosti.

### Zásady územního rozvoje

Zásady územního rozvoje zpřesňují záměr VRT z PÚR. Stabilizace tras VRT odpovídá uvedené studii z r. 1995. ZÚR přebírají z této studie osy uvažované trati a vymezují koridor, v němž bude VRT později realizována. Jedná se o stejný postup, který se používá pro stabilizaci dalších liniových staveb (dálnice, silnice, energovody a produktovody, vodní cesta Dunaj-Odra-Labe). Vymezený koridor má charakter územní rezervy pro železniční dopravu. ZÚR v textové části stanovují šířku koridoru, která je obvykle 600 m (300 m od osy na každou stranu).

Každé ZÚR přistupují k vymezení trasy VRT odlišně. V obr. 2 jsou zaznačeny způsoby vymezení VRT v ZÚR Středočeského kraje, Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, tedy ve všech krajích, kterými má procházet nejvíce exponovaná trasa Praha – Brno. ZÚR Středočeského kraje vymezují VRT jako koridor územní rezervy v šíři 600 m, grafické znázornění je formou plochy. Dle ZÚR Kraje Vysočina je vymezen koridor o šíři 600 m, který je v grafické části zaznačen poměrně nenápadnou symbolikou linie tvořené kružnicemi. ZÚR Jihomoravského kraje mají problematiku VRT nejvíce propracovanou, neboť se jedná o nejnovější (tedy neaktualizované) ZÚR (schváleny v r. 2016). ZÚR Jihomoravského kraje stanovuje opět koridor 600 m, který je dle místních podmínek zužován až na šířku 100 m v zastavěném území města Brna. ZÚR Jihomoravského kraje navíc obsahují zvláštní variantní řešení v úseku mezi Domašovem a Brnem, které je závislé na poloze hlavního nádraží v Brně. Jsou tak vymezeny varianty severní (pro nádraží pod Petrovem) a jižní (podél dálnice D1, pro nádraží v odsunutě poloze u řeky) – viz též Dujka, 2018.



Obr. 2 Vymezení VRT v ZÚR Středočeského kraje, Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje

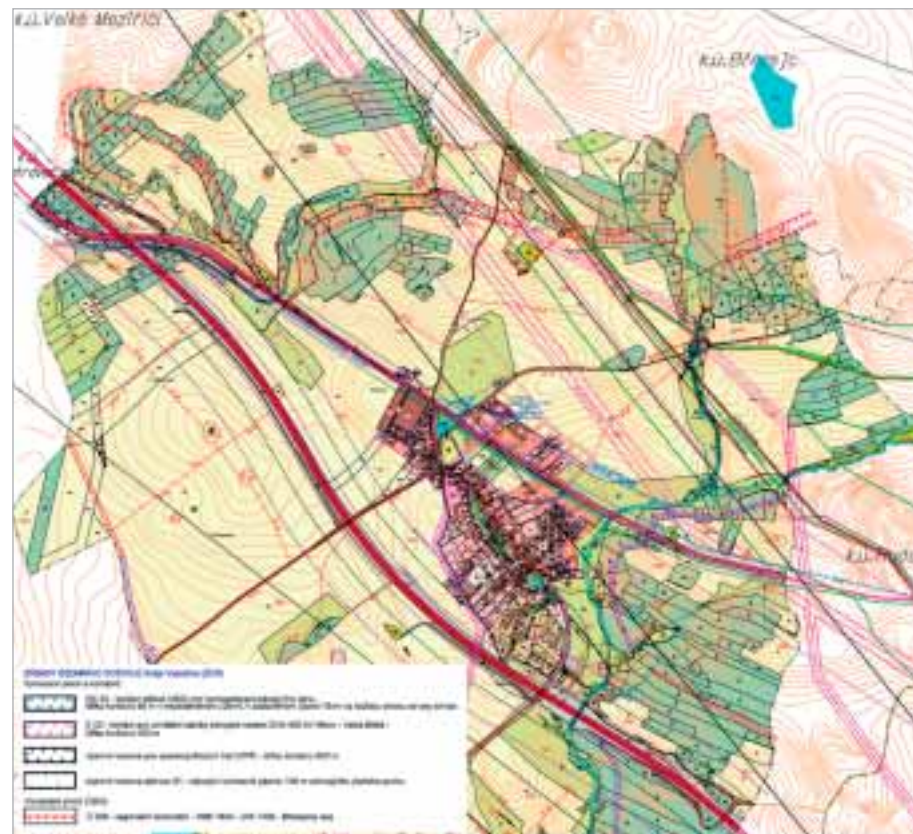
## Územní plán

Územní plán přebírá trasu VRT uvedenou v ZÚR kraje. Také v územním plánu se jedná o koridor v předepsané šíři, vymezený jako územní rezerva železniční dopravy. V řadě územních plánů je tento koridor zapracován pouze jako nezbytná nutnost a nejsou řešeny jeho další územní dopady. To značně snižuje význam VRT a může ohrožovat realizaci tohoto záměru. Na druhou stranu se plochy územních rezerv pro VRT stávají faktorem limitujícím rozvoj obcí, a to včetně rozvoje krajiny.

Zásadním problémem při zapracování VRT do územních plánů, a tedy do území jednotlivých municipalit, je téměř naprostá absence obecného povědomí, co je to VRT a jak bude vypadat. Jak je zmíněno výše, takovéto debaty probíhají dosud i v rámci odborné veřejnosti a fyzická podoba VRT je neznámá. Na základě zkušeností ze sousedních zemí se bude pravděpodobně jednat o dvojkolejnou elektrizovanou trať bez úroňových křížení, jejíž těleso bude pouze málo kopírovat terén a trasování bude vyžadovat řadu náspů, zářezů, tunelů a mostů. Výstavba nové železniční trati tedy způsobí novou významnou jízvu v krajině, která bude pouze obtížně překonatelná. To bude mít vliv jednak na prostupnost krajiny pro člověka i živočichy, jednak dojde k výraznému estetickému ovlivnění krajinného rázu, jednak se bude jednat o nový zdroj emisí a negativních vlivů z dopravy. V řadě obcí by mělo dojít k velmi těsnému souběhu VRT a dálnice, což může násobit negativní vlivy již stávající silniční infrastruktury.

Tyto aspekty VRT pro nejnižší územně správní celky nejsou u nás dosud řešeny, nicméně mohou představovat významné riziko při realizaci samotné VRT z hlediska společenské akceptace této infrastruktury. Obyvatelé poměrně rozsáhlého území budou nuceni strpět infrastrukturu, ze které nebudou mít žádný (nebo pouze malý) užitek. VRT v českém konceptu rychlých spojení lze významově srovnat s dálnicí. Zatímco dálnice má poměrně hustou síť dálničních sjezdů a může ji využít k cestě každý, kdo disponuje vozidlem s dálniční značkou, VRT touto širokou využitelností nemusí disponovat. Jejím primárním účelem bude rychlé spojení významných aglomerací v České republice, přičemž význam regionálních terminálů – budou-li realizovány – může být marginální. Zde lze uvést analogii s železniční tratí č. 300 (Brno – Vyškov – Přerov), kdy byla v zájmu preference dálkové železniční dopravy mezi Brnem, Olomoucí a Ostravou vyčerpána kapacita tratě pro osobní zastávkové vlaky. Obyvatelé měst a obcí podél trati (zejména mezi Brnem a Vyškovem) tedy nemohou využít pro svou dopravu železnici, přestože tato sídla prochází a má zde i zastávky. Je tedy otázkou, zda nedojde k výrazným protestům proti VRT v případě, že bude zvolen model preferující spojení aglomerací před obsluhou regionů. A naopak, pokud dojde z politických důvodů k preferenci obsluhy regionů (regionální terminály i v menších sídlech typu Velká Bíteš), zda nedojde k poklesu atraktivity spojení aglomerací.

Je jisté, že realizace VRT bude znamenat výrazný zásah do krajiny i do organizace prostoru v České republice. Vzhledem k tomu, že termíny realizace prvních staveb typu VRT se blíží (začátek výstavby je situován do let 2025 až 2030), je potřeba přestat o VRT uvažovat jako o neznámé infrastruktuře, která pravděpodobně nebude nikdy realizována, a začít VRT považovat za reálného aktanta ovlivňujícího rozvoj nejen na obecní úrovni. To znamená především začít realizovat přímá i nepřímá ochranná a kompenzační opatření. Za přímá kompenzační opatření lze považovat pásy zeleně, plochy ÚSES a další krajinné úpravy s potenciálem zmírnění dopadů infrastruktury do území. Nepřímými opatřeními je potom vhodná prostorová kompozice rozvoje – např. umísťování lokalit pro rozvoj obytné zástavby do míst, která budou záměrem ohrožena co nejméně. Podobně hovoří ostatně i PÚR (zejména čl. 20, 20a, 21 a 23).



Obr. 3 Územní plán Jabloňov (2010) zahrnující koridory páteřní dopravní a technické infrastruktury vč. koridoru VRT/RS

Že umístění VRT v prostoru není jednoduché a nemůže je řešit pouze územní plán, ukazuje příklad obce Jabloňov nedaleko Velkého Meziříčí – viz obr. 3. V katastru této obce by se měl nacházet jeden z terminálů VRT, konkrétně terminál Velké Meziříčí. Uvádí to alespoň studie firmy SUDOP z r. 2010, která je v současnosti nejvýznamnějším podkladovým materiálem pro trasu Praha – Brno. Jak vyplývá z koordinačního výkresu územního plánu, obec Jabloňov je dnes již výrazně stresována koridory dálnice D1 jihozápadně a západně od obce a vedením zvláště vysokého napětí (ZVN) 400 kV východně. Trasa VRT má procházet východně od obce, tedy v souběhu s vedením ZVN. Navíc v území, kudy má VRT procházet a kde by se měl nacházet terminál VRT, je veden také produktovod – páteřní ropovod a plynovod. Ať bude v tomto prostoru zvoleno jakékoliv řešení, je jisté, že samotný územní plán nedokáže uspokojivě uspořádat všechny tyto aspekty území a bude potřeba podrobnějších dokumentací (viz též Dujka, 2018, s. 78).

## Závěr

Vysokorychlostní železniční tratě v České republice jsou v současné době diskutovaným tématem. Přestože je jejich výstavba plánována do příštích dvou dekad, stále nejsou ujasněny základní charakteristiky sítě a podoba provozu. Jak ukazují příklady ze zahraničí, každá země si vytváří vlastní řešení odpovídající nejlépe jejich potřebám. Toto bude také případ České republiky, která má již nyní stanovený koncept tzv. rychlých spojení. Kvalitní a rychlá železniční doprava bude mít do budoucna velký význam zejména ve vztahu k opatřením vyplývajícím z adaptace na klimatickou změnu a změnami mobilitního chování obyvatelstva, zejména ve vztahu k automobilitě.

V současné době jsou záměry VRT do územních plánů zapracovávány převážně na základě zastaralých podkladů, pocházejících z poloviny 90. let 20. století a částečně nedopovídajících současným potřebám. Řada obcí chápe koridor VRT jako svým způsobem trpěnou územní rezervu, o jejíž využitelnosti lze pochybovat a která v řadě případů omezuje rozvoj obcí. Bylo by tedy potřeba nejprve stanovit podobu sítě VRT v České republice a následně provést závaznou revizi trasování a jeho územní ochrany v odpovídajících podrobnostech pro všechny zamýšlené části sítě.

Dalším úkolem do budoucna je výzkum dopadů vysokorychlostní infrastruktury do úrovně jednotlivých obcí. V tuto chvíli se můžeme jen domnívat, jak budou vypadat reakce municipalit a obyvatel na vysokorychlostní železniční infrastrukturu podle reakcí na rozšiřování a rekonstrukce dálniční sítě. Tyto problémy může zčásti vyřešit připravovaný zákon o liniových stavbách; ten však pouze umožní usnadnění samotné výstavby, ale nepřispěje ke zlepšení společenské akceptace. Ba naopak může vést k jejímu snížení, neboť tyto infrastrukturní stavby mohou být opět chápány jako příkaz diktovaný „shora“. To je nebezpečné vzhledem k dodnes nevyřešeným problémům plynoucím z kolekti-

vizace zemědělství v 50. letech 20. století a v mnoha oblastech přetrvávajícímu pocitu nevyřešené křivdy. Ač mohou být průtahy při výstavbě de iure vyřešeny a vyřízeny, de facto může dojít ke vzniku velkého společenského problému.

VRT zásadním způsobem ovlivní řadu složek přírodní i socioekonomické sféry. Nelze dopředu říci, zda tyto vlivy budou pozitivní či negativní. Ani zkušenosti ze zahraničí neuvádějí při hodnocení dopadů VRT jednoznačné výsledky. VRT infrastrukturu v nejčastěji uváděném českém pojetí lze přirovnat k dálniční síti. Toto přirovnání je poměrně přesné například v tom, že zde nyní neexistuje železniční ekvivalent dálnic; i páteřní koridorové tratě je možno při nejlepší vůli považovat nejvýš za ekvivalent silnic I. třídy. Také v případě dálnic není hodnocení rozvoje a negativních vlivů v souvislosti s výstavbou dálničních úseků jednoznačné, a to jsou dálnice dopravní infrastrukturou, která je v České republice dlouhodobě ukotvena. Lze se tedy pouze dohadovat, jaké budou vlivy VRT, o níž nevíme vůbec nic. To není důvod, proč se obávat, je to však důvod ke spuštění intenzivnější multioborové a veřejné debaty.

## Použitá zdroje:

- DUJKA, Jiří. *Průběh záměrů dopravní infrastruktury do územního plánování: současné přístupy a praxe* [online]. Brno, 2018. Dostupné z: <<https://is.muni.cz/th/tvu50/>>. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta.
- JANEČEK, Martin, 2018. Dopravní sektorové strategie – aktualizace 2017. *Urbanismus a územní rozvoj*, č. 4, s. 9. ISSN 1212-0855.
- 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/>.
- 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).
- 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.

Pozn.: Tento článek je výstupem projektu s názvem „Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace“, reg. č. CZ.02.1.01/0.0/0.0/16\_026/0008430, který je spolufinancován z Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání.

RNDr. Jiří Dujka  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykovy univerzity

## Technické normy jako žrout veřejného prostoru

Petr Durdík píše v Aktualitách AUÚP k tématu konference „Doprava a dopravní systémy“: „Od nepaměti byla hnacím motorem rozvoje mobilita. Doprava osob, materiálu a zboží se stala hybným mechanismem a území a sídla napojená na nadřazené dopravní sítě zažívají období růstu.“

Otázkou je, jestli nárokům dopravy vše ostatní neustupuje. Tím se ale v rámci tématu norem nebudeme zabývat. Zabývat se budeme tím, jak stavby a zařízení pro dopravu svými normativy ovlivňují veřejný prostor.

V úvodu malá ukázka, jak se klidná městská prostranství zahlcovala dopravou a postupně tak vyvstal požadavek na nějaké regulativy:



Lidická ulice v Brně kolem roku 1900 (tehdy ul. Nová) a v roce 2018



Hlavní nádraží v Brně v roce 1900 a v roce 2018



Ulice Milady Horákové v Brně v roce 1943 (tehdy ul. Francouzská) a v roce 2019



Husova ulice (Červený kostel) v Brně v roce 1867 (tehdy Eliščina třída) a v roce 2018

### Proč jsou normy „žroutem“ veřejného prostoru?

Dopravu jsme si rozdělili na několik systémů – oborů (u nás leteckou, železniční, silniční, městskou, nebo také hromadnou, individuální automobilovou, cyklistickou a pěší). Každý obor má svá pravidla, návody, normy. A každý obor řešíme samostatně a snažíme se jej přivést k maximálnímu komfortu a dokonalosti. Největším problémem této dokonalosti jsou pak obrovské nároky na prostor.

### Kdy tedy normy pomáhají a kdy škodí? Jak hledat rovnováhu a vyváženost?

Ustanovení norem a navazujících dokumentů (technických podmínek apod.) výrazně ovlivňují prostorové řešení území. A to jak území nezastavěné, tak zejména území zastavěné, zejména centrální části sídel. Normy pro místní komunikace, tramvajové tratě a inženýrské sítě jsou limitující především při úpravách užších ulic v historické zástavbě.

Vliv na intravilán mají i normy extravilánové. Je to zejména proto, že zklidnění průjezdů sídlem je obvykle řešeno návrhem obchvatu silnice, která se z kategorie místních komunikací převádí do kategorie silnic. A zde „normové“ vzdálenosti křižovatek neumožní potřebná napojení cílů a zdrojů v sídle a obchvatem nakonec jezdí minimum aut a ostatní nadále jezdí obcí! Takže při výrazném podílu cílové dopravy obchvat bez distribuční funkce sloužící pouze pro tranzitní dopravu ztrácí smysl a efektivitu!

Následné schéma jednoho okresního města reprezentuje tento dopravní a urbanistický problém.



Přeložky silnic I. a II. tříd zřizují stát či kraje, nikoliv obce. Obce ale nemají reálnou možnost dosáhnout toho, aby tyto přeložky pro ně plnily částečně i obslužnou funkci. Nevzniká tedy problém už v tvorbě územně plánovacích dokumentací, zejména ZÚR? Nebo v metodice Ministerstva dopravy či Ředitelství silnic a dálnic?

### Jak jsou technické normy (ČSN) a další právní předpisy závazné?

- Česká technická norma (ČSN) je chráněné označení českých technických norem. Právní rámec technické normalizace stanoví zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, který stanovuje práva a povinnosti související s jejich tvorbou a vydáváním. Tento zákon také stanoví, že technické normy nejsou samy o sobě právně závazné, jejich závaznost může být stanovena nebo vyplynout z jiného právního předpisu. Technické normy a technické předpisy se stávají pro dané dílo závaznými také na základě požadavku neopominutelných účastníků v normě uvedených.

- Závaznost nebo doporučení normy nebo její části může vyžadovat:
  - právní předpis (právní řád České republiky obsahuje řadu předpisů, které stanoví přímo či nepřímo povinnost řídit se technickými normami);
  - výlučný odkaz – závazné, tj. naplnění požadavku je možné pouze postupem dle normy;
  - indikativní odkaz – doporučení, tj. jeden ze způsobů naplnění požadavku je postupovat dle normy:
    - smlouva (např. smlouva o dílo),
    - pokyn nadřízeného (v rámci prací podniku),
    - rozhodnutí správního orgánu (např. dotčený orgán státní správy v územním řízení dle stavebního zákona).

A téměř vždy se najde někdo, kdo nezávaznou normu do „závaznosti“ posune.

### Jaké technické normy využití veřejného prostoru limitují

- Normy týkající se dopravy:
  - ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
  - ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
  - ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
  - ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
  - ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
  - ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí
  - ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí
  - ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště
  - ČSN 28 0318 Průjezdové průřezy tramvajových tratí a obrisy pro vozidla provozovaná na tramvajových dráhách
  - ČSN 33 3516 Předpisy pro trakční vedení tramvajových a trolejbusových drah
  - ČSN 37 6754 Projektování trakčního vedení tramvajových a trolejbusových drah – a další
- Právní předpisy – zákony týkající se městské dopravy:
  - zákon č. 111/1994 Sb. – zákon o silniční dopravě
  - zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, zákon č. 103/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb.
  - a další
- Normy inženýrských sítí a jejich ochranných pásem

- Technické podmínky vydávané příslušnými resortními ministerstvy:
  - TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
  - TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
  - TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
  - TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
  - TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty (vydalo MD ČR, květen 2017)
  - TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací
  - a další

### Konkrétní problémy vyplývající z norem

Nejvýznamnější normou pro řešení dopravy v obcích (sídlech) je **ČSN 73 6110**, norma pro projektování místních komunikací.

V úvodu této normy jsou uvedeny její hlavní cíle:

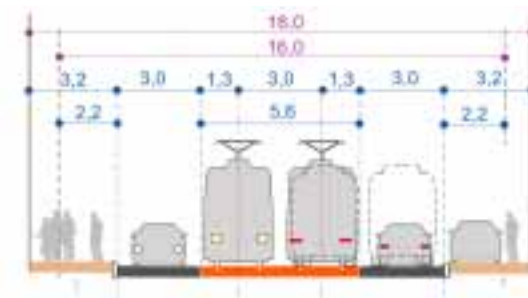
- **zklidňování dopravy** a její humanizace;
- omezení dominance motorové dopravy;
- zvýšení ochrany chodců a cyklistů;
- **preferenci** všech druhů **veřejné hromadné dopravy**

V následujícím textu se pokouším ukázat, jak jednotlivá ustanovení normy při jejich špatné interpretaci dosažení deklarovaného efektu brání.

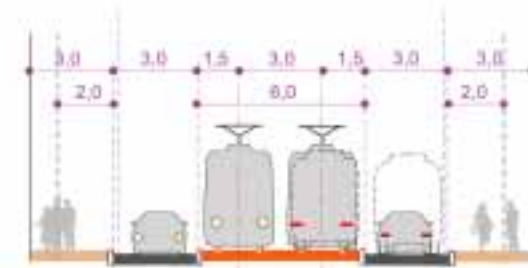
Za příklad bude sloužit **městská ulice s tramvajovou dopravou** šířky mezi fasádami cca 18 m, příp. 16 m.

Následující obrázek ukazuje, jak vypadá **příčný profil** s různým přístupem k normám a jak se podaří naplňovat zmíněné cíle úpravy – preferenci MHD a pěší dopravy:

Z obrázku je patrné, jak při požadavku na uplatnění normy (s komfortem jednotlivých subsystémů dopravy) nakonec na ulici nezbude ani chodník a výsledkem pak je úplný opak původního záměru – normové pruhy se nám do ulice nevejdou, a tak budou auta jezdit po tramvajové trati! A je po preferenci MHD!



Historický stav



ČSN 73 6110 - kap. 8.3 - obr.13



ČSN 73 6110 - kap. 8.3 - obr.3

Stav:

Tramvajové těleso je šířky 5,6 m, jízdní pruh pro IAD je šířky 3,0 m, chodníky jsou široké 3,2 m s 1 parkovacím pruhem 2,2 m

(Při šířce ulice 16 m bez parkovacího pruhu na chodníky zůstává 2,2 m)

Požadavky při rekonstrukci: Tramvajové těleso šířky 6,0 nebo 7,0 m.

Pro případ 7,0 m: jízdní pruh pro IAD bude 3,5 m, na chodníky zůstává 2,0 m, při požadavku cyklopruhu na chodník zůstává 1,0 m.

(Při šířce ulice 16 m na chodníky zůstává 1,0 m nebo 0 m)

Požadavek normy na vzdálenost obrubníků od tramvajové trati způsobuje problémy tam, kde tramvajová trať slouží zároveň jako vozovka pro automobily. Požadavky na vzdálenost obrubníkové hrany v zastávce a mimo ni ukazuje následující obrázek.



A jak se pak tato situace řeší v reálu? Buď se deformuje (vlní) trať, což je pro tramvajový provoz nevhodné a je to i závadou vzhledovou, nebo se deformuje chodník tak, že „vstoupí“ 45 cm do vozovky, což je nebezpečím pro automobily a rovněž defektem vzhledovým. Dokumentují to následující obrázky:



Důvodem rozdílných vzdáleností obrubníků v zastávce a mimo ni má být bezpečnější vzdálenost chodců od projíždějící tramvaje. Ale jak je to s tou bezpečností, když tramvaj má zastávku na znamení a může tedy projíždět traťovou rychlostí i zastávkou?

A jak to bylo doposud? Opět příklad z Brna z ulice s tratí pojížděnou automobily:



Normy ovlivňují také umísťování zastávek MHD. Ty by měly být tam, kde jsou nejpotřebnější pro obsluhu daného cíle či lokality, ne odsunuty tam, kde nám normy jejich polohu umožní.

Specifickým problémem je řešení vstřícných tramvajových zastávek. Pokud je tramvajové těleso vyhrazeno jen pro tramvaje, může být dle norem osová vzdálenost 3,0 m, tedy šířka mezi obrubami nástupiště 5,6 m. Pokud je po tramvajovém tělese vedena autobusová doprava, musí být dle normy šířka mezi obrubami nástupiště 6,1 m, tedy o 0,5 m více. V současném provozu u „starých“ tratí ale vystačíme s hodnotou menší. Proč je požadavek na větší šířku? Protože autobusy mají zpětná zrcátka vyložená cca 50 cm vně obrysu. Musí být takto vysazena? Nebo proč nemohou být nahrazena kamerou, resp. proč musí být kamera dublována zrcátkem?

Mnoho takových problémů lze řešit v konstrukci vozidel nebo v technickém vybavení ulice a nemusely by být řešeny jako následky v normě komunikací. A v normách by mělo být zdůvodněno, proč některé ne zcela evidentní požadavky stanovuje.

Následující obrázky ukazují, co se při rekonstrukci ulice po náročném projednávání může stát. Někde se normě muselo plně vyhovět, někde se ji podařilo „ošidit“.

Jako příklad uvedu ulici Milady Horákové v Brně:

Stav před rekonstrukcí – s parkovacím pruhem:



Tramvajové těleso je šířky 5,6 m, jízdní pruhy pro IAD jsou 2,9 m, zbývá jednostranný parkovací pruh

Stav po rekonstrukci – bez možnosti zastavení aut:



Tramvajové těleso je šířky 6,5 m, jízdní pruhy pro IAD jsou 3,5 m, trať s přilehlými vozovkami se rozšířila o 2,1 m a zrušil se v obytné ulici pruh pro zastavení vozidel pro dopravní obsluhu

A problémy, které zde po rekonstrukci jsou:





Nebo nově rekonstruovaná ulice Křenová v Brně:

Stav před rekonstrukcí:



Při vzdálenosti mezi obrubami vstřícných nástupišť 5,6 m bez problémů využívaly tramvajovou trať i trolejbusy.

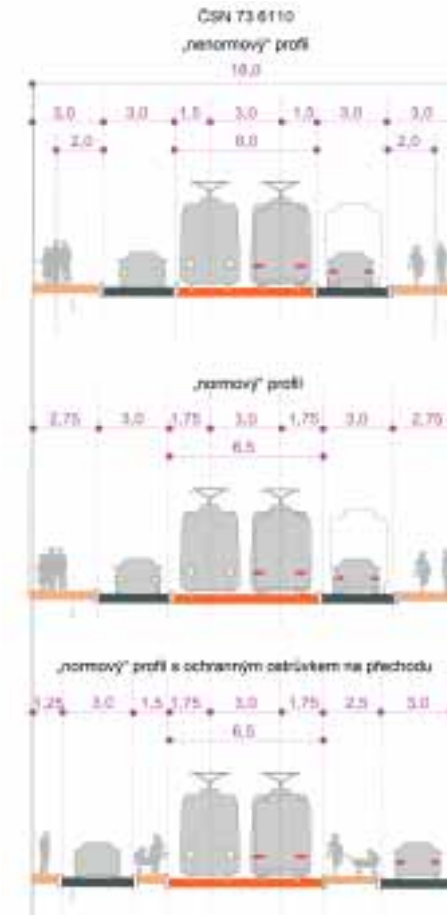
Stav po rekonstrukci:



Aby se vyhovělo normám, musela se změnit poloha zastávek; už nejsou vstřícné (souběžné), ale vystřídáné s přechodem v čele zastávek. Přitom jízdní pruh pro autobusy přilehlý k nástupnímu ostrůvku zůstává shodný jako při vstřícných nástupištích!

A ještě jeden příklad, který vychází z úzkostného dodržování norem:

Jak vyřešit bezpečné přecházení ulice, když nedělený přechod pro chodce nesmí být delší než 7,0 m (s jistou malou tolerancí):



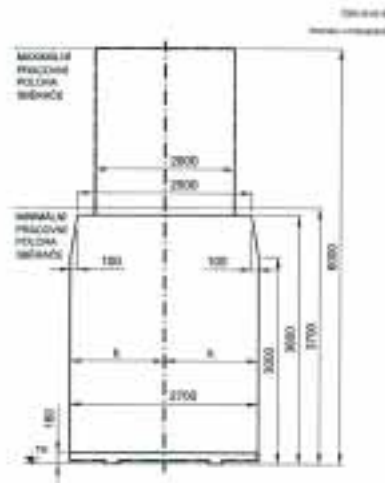
Záchytný ostrůvek na přechodu má být dle českých předpisů široký 2,5 m, minimálně 1,5 m. Důvodem je, aby se zde „ukryla“ matka s kočárkem. A kolik nám zbude na chodník? Buď 0,20 m nebo 1,25 m. Takže výsledný verdikt zní: přechod nebude! Paradoxně nejmenší šířka nástupního ostrůvku dle ČSN 73 6425 Autobusové, tramvajové a trolejbusové zastávky by měla být 2,0 m, výjimečně 1,7 m. A jak nastupuje matka s kočárkem?

A jak se to řeší v kulturně vyspělých zemích?

Ukázka z Nantés (Francie):



- A další problém, který přináší **normy o výšce troleje**.



Co říká norma (ČSN 33 3516):

Výška trolejového vedení se pohybuje v hodnotách maximálně 6 m, minimálně 4,8 m na společném tělese s ostatním provozem a až 4,3 m v podjezdech a tunelech.

Přitom pracovní výška sběrače je min. 3,70 m (viz obrázek).

A co dokáže tramvaj a trolejbus projet ukazují následující 2 obrázky (viadukt u nádraží v Brně), kde je výška troleje 3,65 m nad temenem kolejnice, resp. nad niveletou vozovky (výška podjezdu je 3,80 m).

Přitom sběrač (pantograf) tato kouzla umí, ale projektant toho nesmí využít!

A jak by vypadala případná rekonstrukce podle platných norem?

Musela by být buď „zvýšena“ železniční trať nebo „zakopána“ trať tramvajová.



Viadukt u nádraží v Brně

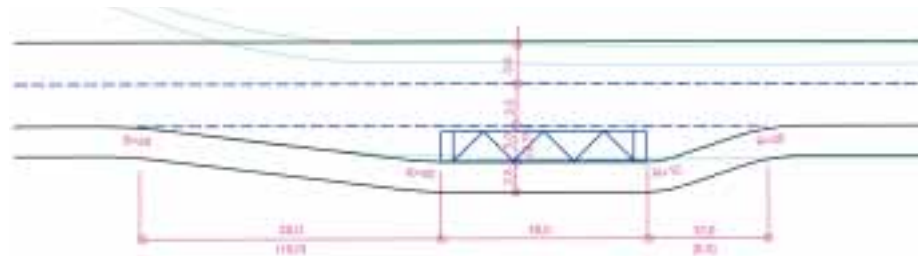
Další prostorová omezení v ulicích vytvářejí zálivy pro **autobusové a trolejbusové zastávky** (zastávkové pruhy)

Citace normy:

(čl. 11.3.4) Zastávky autobusových a trolejbusových linek se **v zájmu plynulosti veřejné dopravy zřizují v jízdnicích**, případně i řadicích pruzích. Zastávkové pruhy se zřizují jen v odůvodněných případech. V zájmu bezpečnosti cestujících na zastávkách se na dvoupruhových komunikacích se zastávkami v jízdnicích pruzích mají zřizovat střední dělicí ostrůvky, které zamezují předjíždění vozidel veřejné dopravy v zastávce jinými vozidly a ohrožování cestujících.

(čl. 7.3.7) **Zastávkový pruh** umožňuje zastavování autobusů nebo trolejbusů mimo průběžný jízdní pás. **Zřizuje se pouze v nezbytných případech** podle zásad ČSN 73 6425 v závislosti na intenzitě provozu, četnosti zastavení provozovaných spojů a stavebních úpravách v blízkosti těchto zastávek.

A kdo určí „nezbytnost“? Téměř vždy se najde nějaký neopominutelný účastník řízení, který bude obhajovat plynulost IAD a zastávkový záliv bude požadovat.



Zde je problém nájezdových klínů, které jsou pro městský provoz předimenzované, manévrovací schopnosti busů je bohatě převyšují. Přitom je často vyžadováno ještě ověřit návrh vlečnými křivkami – těm nevyhoví většina zálivů, které v reálu busům plně vyhovují.

Problematický je i požadavek na hloubku zálivu – proč by autobus nemohl zasahovat do jízdního pruhu, kde zůstane alespoň volná šířka na osobní auto?

Někdy se takové řešení povede, ale je to výjimka.

Jako příklad uvádím Rybnickou ulici v Brně:



### Jaký je tedy problém norem?

- Snaha pro daný problém navrhnout účelově nejkomfortnější řešení.
- Chybí ohled na ostatní funkce (paralela z medicíny: na určitou chorobu určitý lék bez ohledu na jinou medikaci pacienta).
- Když nejde normu naplnit, spokojíme se s podstatně horším stávajícím stavem; např.:
  - nelze zřídit přechod pro chodce, protože nelze umístit normový dělicí ostrůvek;
  - chceme lépe preferovat MHD, pokusíme se lépe segregovat tramvajovou trať, norma nás nakonec přivede k tomu, že to nejde a nakonec třeba i k tomu, že automobilovou dopravu na tramvajovou trať pustíme a zhoršíme i stávající stav; bude ale odpovídat normě;

- od extrému, kdy za socialismu se prostorové problémy řešily velkorysou asanací min. jedné strany ulice a vybudováním třídy, bulváru, prospektu nastal po samevotové revoluci opačný extrém – výrazná ochrana soukromého vlastnictví – kdy je neřešitelným problémem asanovat bodovou závadu (nelze prokázat, že zúžení vozovky nebo absence chodníku je pro asanaci dostatečným důvodem).

### Jak z toho ven?

- Proč nelze navrhovat účelná, nenáročná řešení, která sice norma nezakazuje, ale také nedoporučuje?  
Odpověď: Lze, ale projektant musí mít dostatek tvůrčích schopností a nesmí se bát komplikací při prosazování návrhu. Přesto ale řešení může výrazně ovlivnit „určení“ závaznosti některých norem dotčenými orgány apod.
- Proč dochází ke komplikacím?  
Tím, že máme přenesenou působnost státní správy, musí státní úředník (a to pomíňme kategorie opatrný nebo velice důležitý úředník) ctít správní řád a nemůže do rozhodnutí vnášet svoji kreativitu. Měl by se ale umět vypořádat s negativními vyjádřeními některých účastníků řízení v případech, kdy tato vyjádření nejsou neopominutelná. Např. návrh vyžaduje projednání s policií – ale pozor! – policie má vymezené pravomoci (třeba ve věci dopravního značení), ale nemá kompetence v technických řešeních. Takže projednání s policií ano, ale souhlas není nutný.

A měl by pak mít odvahu některé připomínky nerespektovat a měl by umět rozhodnout ve prospěch optimálního řešení daného problému.

*V roce 1963 prof. Karel Zůda (VUT Brno, m.j. autor železobetonového předpínaného prostoroově zakřiveného mostu pro tramvaj u výstaviště) říkal posluchačům na přednáškách: „Inženýr znamená důvtipný, důmyslný. Normy a typové listy nesmí být limitem tvůrčí práce inženýra! Kdybych mohl, následoval bych pátera Koniáše a všechny normy spálil!“*

Takže na závěr otázka:

**Bude mít citlivé řešení odpovídající možnostem v dané situaci přednost před řešením, naplňujícím striktně (komfortní) normu?**

ano

ne

Račte vyplnit! Nebo si alespoň odpovědět sami!

*Ing. Rostislav Košťál  
nezávislý dopravní expert*

*Foto: autor a archiv autora*

## Aktuálně navrhované novely stavebního zákona

V Poslanecké sněmovně je aktuálně registrováno několik poslaneckých návrhů na změnu stavebního zákona. Jedná se o následující sněmovní tisky:

### □ Sněmovní tisk 279

- Navrhuje zrušení závazných stanovisek orgánů územního plánování a zavedení závazných stanovisek obecných stavebních úřadů, avšak trpí vadami, které by nejenže nepřinesly zrušení závazných stanovisek orgánů územního plánování (byť by byl rušen § 96b), ale současně by v téže věci musely vydávat závazné stanovisko také stavební úřady.

### □ Sněmovní tisk 321

- Návrh na zařazení vodních děl do plochy 2 ha a terénních úprav do 1,5 m hloubky k zadržování vody v krajině do volného režimu.

### □ Sněmovní tisk 383

- Alternativa výše uvedeného sněmovního tisku 279, který trpí stejnými vadami, jako předešlý tisk, navíc však navrhuje zavedení tzv. fikce závazných stanovisek a povinnost stavebního úřadu obstarat si závazná stanoviska dotčených orgánů samostatně, pokud je nepříloží žadatel přímo k žádosti.

Po zásadní novele stavebního zákona provedené zákonem č. 225/2017 Sb. a drobnější novele, která se dotýkala pouze § 96b stavebního zákona, provedené zákonem č. 169/2018 Sb., se aktuálně projednává další **velká novela stavebního zákona**, která je součástí návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb. Tento návrh je aktuálně po projednání na Legislativní radě vlády. Mezi ty nejzásadnější body, které tato novela navrhuje, patří:

- ruší ustanovení § 4 odst. 9 až 11 v současné formě, které byly do stavebního zákona vloženy poslaneckým návrhem při projednávání zákona č. 225/2017 Sb. ve Sněmovně,
- zavádí tzv. fikci souhlasu u závazných stanovisek dotčených orgánů (ve správním řádu lhůty, ve stavebním zákoně fikce),
- zavádí nový nástroj územního plánování na úrovni státu (územní rozvojový plán),
- zavádí národní geoportál územního plánování a standard vybraných částí ÚPD včetně sankcí pro projektanta, pokud neodevzdá dokumentaci v jednotném standardu.

Současně také ministerstvo intenzivně pracuje na projektu **digitalizace postupů podle stavebního zákona**, kterého součástí je, mimo výše zmíněného národního geoportálu územního plánování, také projekt digitální technické mapy. Principy zavedení tohoto nového nástroje jsou:

- Novela zákona o zeměměřičství a stavebního zákona ve věci zavedení Digitální technické mapy (DTM) ČR, která by se skládala z digitálních technických map krajů.
- Předpokládá se zavedení této povinnosti současně s novelou zákona č. 416/2009 Sb.
- DTM kraje pořízována v přenesené působnosti, DTM obce v samostatné působnosti.

## Rekodifikace veřejného stavebního práva

Rekodifikace veřejného stavebního práva je aktuálně velmi sledovaným záměrem, který ministerstvo připravuje ve spolupráci s Hospodářskou komorou ČR, která se na přípravě podílí ve všech jeho fázích. Úkol připravit nový stavební zákon plyne přímo z programového prohlášení současné vlády, ke kterému se vztahují zejména následující body:

- podpoříme a zrychlíme výstavbu v České republice,
- **prosadíme rekodifikaci veřejného stavebního práva,**
- zjednodušíme a zkrátíme přípravu staveb pro zvýšení konkurenceschopnosti,
- připravíme jednotný model pro správu a prezentaci územních plánů, který přispěje k jejich jednodušší čitelnosti pro občany i veřejnou správu a umožní jejich vzájemnou koordinaci,
- připravíme opatření proti dalšímu záboru kvalitní zemědělské půdy, včetně podpory přednostní výstavby na brownfieldech nebo povinnosti náhradních rekultivací.

Postup prací je poměrně rychlý, neboť vláda se zavázala přijmout nový stavební zákon do konce volebního období. Právě proto, aby byl tento závazek splněn, podepsala ministryně pro místní rozvoj v roce 2018 memorandum o spolupráci s Hospodářskou komorou ČR (HKČR), které uvádí, že:

- HKČR připraví návrh věcného záměru stavebního zákona vč. RIA,
- MMR návrh projedná,
- HKČR připraví návrh paragrafového znění stavebního zákona a změnového zákona a MMR jej projedná.

Návrh vlastního věcného záměru včetně vyhodnocení dopadů regulace (RIA) obdrželo ministerstvo v lednu 2019, následně proběhlo v únoru 2019 meziresortní připomínkové řízení a aktuálně jsou projednávány rozpory před odesláním návrhu na Úřad vlády. U takto zásadního materiálu se neočekává, že by byl vládě předložen bez rozporů, čemuž napovídá už i počet obdržených připomínek.

Oblast připomínky	zásadní	doporučující	Nepřipomínková místa	Celkem
RIA	63	5	6	74
Obecné	135	59	32	226
Institucionální změny	302	60	36	398
Elektronizace	70	15	14	99
Územní plánování	200	58	29	287
Procesní změny	422	62	65	549
Hmotné právo	62	12	25	99
Soudní přezkum	30	25	16	71
<b>Celkem</b>	<b>1284</b>	<b>296</b>	<b>223</b>	<b>1803</b>

Věcný záměr obsahuje několik stěžejních bodů, mezi které lze zařadit např.:

- Zřízení Nejvyššího stavebního úřadu podřízeného MMR a integrace též vybraných činností dotčených orgánů do něj.
- Prověření formy vydávání ÚPD (upravené opatření obecné povahy nebo obecně závazné vyhlášky).
- Posílení ekonomického rozměru územního plánování (požadavek na hrubý odhad nákladů návrhu obsaženého v ÚPD).
- Sjednocení povolovacích procesů.
- Automatické generování rozhodnutí v prvním stupni (pokud úřad nerozhodne ve stanovené lhůtě).
- Požadavky na výstavbu konsolidované v jednom právním předpisu (zrušení výjimky pro Prahu – tzv. Pražské stavební předpisy).

Po jednání o vypořádání připomínek zůstávají na **úseku územního plánování** následující rozpory, zejména s kraji a některými resorty:

- **forma vydávání ÚPD:** upravené opatření obecné povahy nebo obecně závazná vyhláška (na úrovni státu nařízení vlády),
- **neprojednávání zadání ÚPD:** pouze orgán životního prostředí by uplatňoval stanovisko k návrhu zadání,
- **náhrady za změnu v území a odvody za zhodnocení pozemků,**
- **dělení dokumentace na závaznou a strategickou část:** nevyjasněn důvod tohoto kroku, jak se bude projednávat a vydávat,
- **úprava řešení rozporů** (zejména možnost obce vyvolat rozpor s pořizovatelem ÚPD nebo DO),
- **odchylná úprava požadavků na uspořádání území,**
- **TIA:** nesouhlas se zaváděním principů TIA do VVURÚ,
- **ekonomické nástroje v ÚPD:** neakceptováno ani vysvětlení, že se bude jednat o hrubý odhad.

Další postup v přípravě bude odeslání návrhu na Úřad vlády a jeho projednání v Legislativní radě vlády a jejích pracovních komisích. To lze očekávat v průběhu května 2019. Následně bude návrh předložen k projednání vládě ČR a k rozhodnutí o rozporech a variantách. Poté by měly být zahájeny práce na paragrafovém znění.

Na závěr je nezbytné konstatovat, že české stavební právo si jistě velkou rekonstrukcí zaslouží. Právní okolí ke stavebnímu zákonu tvoří cca 80 zákonů, což svědčí o zcela zásadní roztržitosti a v důsledku i nepřehlednosti a komplikovanosti právní úpravy. Aby však došlo ke skutečné nápravě v oblasti veřejného stavebního práva, je nezbytné změnit nejenom stavební zákon, ale též uváděné další zákony, a je bezpodmínečně nutné, aby se na úpravách aktivně podílely ty resorty, v jejichž kompetenci zákony tvoří „právní okolí“ ke stavebnímu zákonu jsou. Je však otázkou, zda takto složitý proces lze dokončit v rámci jednoho volebního období a není to spíše úkol dlouhodobějšího charakteru, který si zaslouží velmi pečlivou přípravu a veřejnou diskusi s odbornou i laickou veřejností.

*Ing. Roman Vodný, Ph.D.  
ředitel Odboru územního plánování  
Ministerstva pro místní rozvoj ČR*

doprava

dopravní systémy

Sborník z konference AUÚP, Brno 11.–12. 4. 2019

Vydání: První  
Místo vydání: Brno  
Vydává: Ústav územního rozvoje  
jako mimořádnou přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 4/2019  
Redakce a obálka: Tamara Blatová  
Rok vydání: 2019  
Počet stran: 100  
Sazba a tisk: GRAFEX-AGENCY, s. r. o.  
Helceletova 16, Brno  
Náklad: 1 600 ks

ISBN 978-80-87318-83-6



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



ÚSTAV  
ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE

auúo