

Obsah: [1] **Doprava a dopravní systémy** P. Durdík | [3] **Malé ohlédnutí za konferencí v Pardubicích** I. Laštůvková | [7] **Rozhovor s Jitkou Mejsnarovou** V. Mackovič | [8] **Problémy české dopravní infrastruktury** M. Körner | [11] **Plochy s rozdílným způsobem využití** V. Mackovič | [15] **Veřejný zájem a ÚP** J. Fibiger | [14] **Architekti a geologická diverzita** V. Ziegler | [16] **Řešení krajiny v územním plánu** P. Lepeška | [17] **Požizování ÚSK** K. Wirth | [17] **Fejeton** Z. Černý | [18] **Nové publikace** | [20] **Aktuality, Informace**

Konference AUÚP – Doprava a dopravní systémy Brno 11. a 12. 4. 2019

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 veličina, 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

svou 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.

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.

směřovat dopravní politiku státu z hlediska nadřazených dopravních systémů? A jak by na to měla reagovat legislativa?

To je zase otázka. Pojdme se na některé podívat na příkladech v rámci další konference, která je problematice dopravy věnována. Budeme se zabývat dopravou v globálním celorepublikovém měřítku i na úrovni našich jednotlivých sídel. Podíváme se i do zahraničí, jaký je přístup k dopravě u našich sousedů. A samozřejmě nás bude zajímat, jak se s dopravními problémy potýká naše hostitelské město, kterým je tentokrát moravská metropole – Brno.

Konference proběhne v krásných moderních prostorách Hvězdárny a planetária Brno, včetně čtvrtčního společenského večera, který se může stát další diskusní platformou k projednávanému tématu nebo k přátelské společenské diskusi a navazování nových profesních i neprofesních vztahů.

Jako vždy bude připravena i zajímavá exkurze. Tentokrát v omezeném počtu 45 účastníků máme zajištěnu prohlídku vily Tugendhat (podrobnosti a podmínky na webu AUÚP), která je jedním ze skvostů architektury Miese van der Rohe.

Věřím, že je téma konference natolik zajímavé, že se s Vámi v hojném počtu v Brně setkáme.

Těším se na Vás

Petr Durdík
předseda AUÚP



Vizualizace brněnského hlavního vlakového nádraží (ilustrační foto); preferovaná varianta Řeka

Doprava a dopravní systémy v ČR

Konference AUÚP, Brno 11. a 12. 4. 2019, Hvězdárna a planetárium Brno, Kraví hora

Program konference

Čtvrtek dopoledne		14:50–15:20		Brno – hlavní nádraží		10:50–11:20		přestávka na kávu	
09:00–10:00	prezence účastníků	15:20–15:50	rozvoj Letiště Praha	15:50–16:20	přestávka na kávu	11:20–11:50	vysokorychlostní trať z pohledu ÚP		
10:00–10:10	zahájení, zdravice	16:20–16:40	doprava v ÚPD	16:40–17:00	dopravní systémy a jejich prosazování	11:50–12:20	technické normy ve veřejném prostoru		
10:10–10:30	vystoupení předsedy ECTP	17:00–18:30	panelová diskuse	20:00–24:00	společenský večer	12:20–12:40	informace MMR ČR		
10:30–11:00	představení Jihomoravského kraje					12:40–13:00	diskuse z pléna, závěr konference		
11:00–11:30	představení města Brna								
11:30–12:10	mobilita – příklad ze zahraničí								
12:10–13:50	přestávka na oběd								
Čtvrtek odpoledne		Pátek dopoledne		Pátek odpoledne					
13:50–14:20	tramvajová trať Petržalka	09:00–09:20	studentská soutěž		odborná exkurze: prohlídka vily Tugendhat; technické zázemí hvězdárny				
14:20–14:50	dopravní systémy Prahy	09:20–09:50	Dvůr Králové – obchvat		↓				
		09:50–10:20	dopravní terminál Jablonec		přihlašování na prohlídku vily (limitovaný počet) přes elektronickou přihlášku na webu AUÚP				
		10:20–10:50	doprava v krajině						

Možnosti ubytování

www.gotobrno.cz/brno-prakticky/ubytovani-v-brne/

Možné ubytování v hotelu Slavia (rezervace@hotelslavia.cz), tel.: (+420) 542 321 249 I (+ 420) 515 807 130, mobil: (+420) 608 310 711. Pro účastníky jsou domluveny smluvní ceny. Heslo: KONFERENCE AUÚP.

Dopravní informace

Ulice Údolní je částečně neprůjezdná. Pokud k cestě použijete městskou hromadnou dopravu, pak u Červeného kostela nebo na křižovatce Údolní/Úvoz nasedněte na autobus X4, který vás zaveze až na náměstí Míru. Lze použít i linku autobusu č. 68, která vyjede ze Šumavské, přes Tábor opět na náměstí Míru. Jízdní řád naleznete na stránce www.dpmb.cz.

Vydáte-li se vlastním vozem, pak je nejlepší přijet od ulice Tábor po Mučednické až na náměstí Míru. Z náměstí Míru je to cca pět minut chůze ke Hvězdárně a planetáriu Brno.



Hvězdárna a planetárium Brno (Rudiš-Rudiš architektonická kancelář, realizace 2010–2011)

Foto © Jan Šafář; www.archiveb.cz

Malé ohlédnutí za podzimní konferencí AUÚP 2018 v Pardubicích

Konference se konala ve dnech 8. až 9. listopadu 2018 v Pardubicích. Tématem byla „**Veřejná prostranství**“. Nad konferencí převzali záštitu ministryně pro místní rozvoj Ing. Klára Dostálová, ministr životního prostředí Mgr. Richard Brabec, ministr kultury doc. Mgr. Antonín Staněk, Ph.D., první náměstek hejtmána Pardubického kraje Ing. Roman Línek, MBA, náměstkyně primátora města Pardubic Ing. Helena Dvořáčková, Svaz měst a obcí, Česká komora architektů, Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě a konference byla zařazena do programu celoživotního vzdělávání architektů při ČKA.

Lákavé téma i takticky zvolené místo konání téměř uprostřed republiky, kam je odevšad stejně daleko (nebo stejně blízko), se projevil vysokou účastí. Není se čemu divit – téma veřejných prostranství bude vždy jedním z nejzajímavějších a nejpřitažlivějších už z toho důvodu, že s ním všichni denně přicházíme do styku, každý z nás se ve veřejném prostoru pohybuje, vnímá ho a zažívá a všichni si dobře uvědomujeme, jak významnou a nezastupitelnou roli veřejná prostranství hrají v utváření a samotném životě našich měst a obcí. Výběr příspěvků na konferenci rovněž ukázal, jak různorodými způsoby lze téma veřejných prostranství uchopit a postihnout. Pro malé připomenutí účastníkům konference a pro informaci těm, kteří se z různých důvodů konference nezúčastnili, uvádíme velmi stručný souhrn příspěvků, které zde zazněly.

Prezentace Pardubického kraje (Roman Línek)

Náměstek hejtmána Pardubického kraje přivítal přítomné a obeznámil je se základními údaji o kraji, v němž se nacházejí. Zejména upozornil na významné památky Pardubického kraje a místa, která nepochybně stojí za pozornost a navštívení jako je zámek Pardubice, automatické Gočárovny mlýny, město Litomyšl, město Chrudim, přiblížil historii a současnost chovu kladrubských koní v Kladrubech nad Labem apod.

Představení Pardubic (Helena Dvořáčková)

Náměstkyně primátora představila přítomným město Pardubice, a to zejména z pohledu nově realizovaných a připravovaných

projektů týkajících se úprav veřejných prostranství ve městě, jako byla například provedená rekonstrukce třídy Míru (2015), revitalizace parku Na Špicích (2015) – obdržela cenu Stavba roku, rekonstrukce parku Tyršovy sady, která získala hned několik cen (stavba roku 2017 pro Pardubický kraj, cena AUÚP, cena MMR, cena předsedy senátu), letištní terminál (2017). Helena Dvořáčková seznámila přítomné také s několika připravovanými projekty, jako je rekonstrukce letního stadionu a okolí, etapový projekt „Dukla sportovní“ nebo multimediální uzel veřejné dopravy v Pardubicích (má být realizován do r. 2022). Není bez zajímavosti, že město Pardubice má aktuálně zpracovanou Strategii zkvalitnění veřejných prostranství města Pardubic (2018) – podrobně zpracovaný dokument je dostupný na webových stránkách www.pardubice.eu a určitě stojí za pozornost.

100 let republiky – veřejná prostranství v urbanismu samostatného státu (Klára Brůhová)

Zajímavý pohled na utváření veřejných prostranství v urbanismu Prahy po vzniku tzv. Velké Prahy (sloučením vnitřního města s 37 okolními obcemi) – zákonem o vytvoření Velké Prahy s účinností od 1. 1. 2022. Příspěvek informoval o ustanovení Státní regulační komise, jejímž úkolem bylo vypracovat generální regulační plán Velké Prahy. Ten měl usměrnit živelný vývoj Prahy a iniciovat postupnou přeměnu města na centrum a důstojné hlavní město nově vzniklého státu. Příspěvek informoval o množství vypisovaných architektonických soutěží na významné dominanty a reprezentativní záměry v té době – jako příklad byla uvedena lokalita Letenské pláně, kde proběhlo několik takových soutěží. Zajímavé pohlednutí do historie a přístupů, jimiž se formovala Praha jako hlavní město našeho státu.

Postřehy z Kodaně (Vít Řezáč)

Kolega z Kodaně se nemohl konference zúčastnit, proto se přednesení jeho příspěvku se ctí zhostil Vít Řezáč. Příspěvek představil Kodaň jako hlavní město Dánského království a zejména jako město, které si uchovává svůj původní charakter i do dnešních dnů. Důvodem je skutečnost, že hlavním kompozičním principem, které město již

po čtyři století sleduje, je lidské měřítko. Za žádoucí je považována výšková hladina zástavby maximálně 5 až 6 nadzemních podlaží, a toto pravidlo se uplatňuje i u nových projektů (samozřejmě až na výjimky týkající se několika strategicky položených deseti až dvacetipodlažních budov). Dalším charakteristickým prvkem Kodaně je bezprostřední kontakt s vodou, který se ještě znásobil po přesunutí přístavu mimo město. Voda se uplatňuje jako silný element tvorby moderní Kodaně, protože bývalé přístavy a mola jsou postupně nahrazovány novými funkcemi (bydlením, administrativou, službami) a současně s novou výstavbou samozřejmě probíhá i tvorba veřejných prostranství, včetně dopravní infrastruktury pro pohyb pěších a cyklistů. Původní nepřístupná mola se stala vyhledávaným veřejným prostorem s parky a promenádami, v bývalých průmyslových halách vznikly kavárny, restaurace a prostory pro koncerty a kulturní akce. Některá místa kanálů byla dokonce vyčištěna a vznikla zde přírodní koupaliště nebo bazény. Neopominutelným fenoménem je cyklistická doprava – preferovaný druh dopravy, pro kterou se důsledně vytvářejí speciální mosty, lávky apod. Příspěvek také podrobněji představil projekt přestavby území bývalých papíren, jehož nositelem byl soukromý subjekt, ale město se do něj zapojilo tím, že nejdříve celé území vyčistilo, haly nabídlo k využití pro různé kulturní akce a teprve když toto území dostatečně vešlo ve známost, nabídli ho soukromým investorům k přestavbě (k vy-



Čerstvým nositelem ceny Jože Plečnika za celoživotní přínos architektuře a stavitelství se stal docent Jan Mužík, cenu převzal na zasedání rady Asociace



Do pardubického ABC Klubu se mezi retro párty a festival hraček vetřeli i urbanisté

užití pro bydlení, garáže v podzemní části a veřejný prostor nad nimi). Zajímavostí je, že město organizuje architektonické soutěže i pro soukromé stavby. Většina území Kodaně je pokryta detailními (místními) plány – odpovídajícími našim regulačním plánům. Filozofie města vychází z toho, že ani vysoce atraktivní architektura jednotlivých staveb nemůže sama o sobě městu přinést kvalitní život, proto je vždy jednoznačnou prioritou snaha regulovat život ve městě, na druhé místo je kladena tvorba městského prostoru a až na třetím místě je řešení budov. Pro život ve městě jsou nejdůležitější ta místa, kde se budova bezprostředně stýká s veřejným prostorem, a to bez ohledu na vlastnictví budovy, proto se řeší zejména regulace parteru – kde a jak lokalizovat veřejný prostor, jak řešit fasády orientované do veřejného prostoru, detaily dlažeb, vstupů, zábradlí apod. Aktuálním problémem města je dopad klimatických změn. Město hledá způsoby, jak hospodářit s dešťovou vodou a jak se bránit moři. V tvorbě veřejného prostoru se soustředí na eliminaci klimatických vlivů (zvýšení podílu zeleně, vsakování a zadržování vody). Městský veřejný prostor se na tyto výzvy musí postupně adaptovat.

Palackého – víc než spojka (Štěpán Vacík)

V příspěvku byl představen příklad procesu plánování rekonstrukce Palackého třídy v Pardubicích a zpracování koncepční studie multidisciplinárním expertním týmem. Cílem celého projektu bylo prostřednictvím zlepšení technického a estetického stavu veřejného prostranství dosáhnout také celkové změny chování lidí v tomto veřejném prostoru a aktivovat ekonomický, kulturní i společenský potenciál ulice. Protože bylo potřeba zajistit mnoho relevantních informací o stavu území i o chování lidí v něm, bylo v rámci přípravy projektu provedeno několik důkladných analýz – například technické analýzy (o existenci a stavu sítí), analýza povrchů (zásadním problémem se ukázalo příliš mnoho druhů různých povrchů), analýza stávajícího mobiliáře (stejně jako u povrchů se ukázala nejednotnost použitých prvků) a pro identifikaci představ lidí o tom, jak by měl veřejný prostor fungovat a „žít“, byl sestaven seznam „hlavních aktérů v území“, do kterého byli zahrnuti zejména vlastníci okolních pozemků, občanská sdružení, senioři, žáci základní ZŠ, studenti dopravní fakulty, která se zde nachází apod.

Expertní tým byl složen z odborníků na různá témata, jako jsou například veřejný prostor, urbanismus, doprava, udržitelná mobilita, socioekonomie apod.

Příspěvek nabídl zevrubný pohled na praktické postupy plánování projektu, zvolené a uplatněné způsoby komunikace a spolupráce mezi expertním týmem, hlavními aktéry v území, městem a veřejností – od dotazníkových šetření přes strukturované rozhovory, jednání u kulatých stolů, práci s vybranými základními uživatelskými skupinami (děti, senioři) až po expertní workshopy a prezentace expertního týmu. Více o celém projektu lze nalézt na www.pardubice.eu/palackeho.

Řešení veřejného prostoru v historickém jádru města Kadaně (Jiří Kulhánek)

Starosta města po krátkém exkurzu do historie provedl přítomné obdobím od 40. let minulého století, kdy s kompletní výměnou obyvatelstva a nástupem socialismu došlo k mnoha nevratným zásahům do původní urbanistické struktury města, kterými byla nejen zlikvidována podstatná část kulturního dědictví, ale veřejný prostor ve městě byl naprosto degradován na shromaždiště nebo spíše smetiště. Zásahy do městské struktury pokračovaly schválením asanačního plánu v roce 1959 a rozhodnutím o demolici devastovaných domů. Současně však narostla poptávka po bytech v důsledku vzniku nových pracovních příležitostí (elektrárna Tušimice, rozšiřování těžby hnědého uhlí) a byla zahájena výstavba nových sídlišť, která trvala až do 80. let minulého století. Až v roce 1978 byla vyhlášena městská památková zóna Kadaň, ačkoliv paradoxně některé památkově chráněné objekty již byly v této době zbourány. O památkově chráněné objekty v zóně i mimo ni se nijak nepečovalo a řada jich byla na hraně životnosti. Situace po 17. listopadu 1989 byla pro město vel-



Atraktivní téma + atraktivní místo = dobrá účast



Panelovou diskusi opět řídil, moderoval a ovládl osvědčený Radim Perlín



Podzemní konference je díky Nadaci pro rozvoj architektury a stavitelství ABF tradičně doprovázena výstavou Stavba roku

mi složitá. Nicméně městu se postupnými kroky podařilo „vstát z popela“ a starosta města nás ve svém příspěvku seznámil s dechberoucím úsilím a zaujetím, s jakým se město Kadaň znovu stalo městem. A tak jsme ve druhé polovině příspěvku namísto šedivých fotografií zubožených míst mohli obdivovat obrázky opravených domů v historickém centru, nábřežní promenádu kolem řeky Ohře (nábřeží Maxipsa Fírka, realizace 2005–2011), originální ocelovou visutou lávkou (cena za architekturu v roce 2010), úspěšné řešení dalších neutěšených částí veřejného prostoru v historickém centru – Löschnerovo náměstí (2014–2015, prestižní cena MMR a AUÚP v soutěži Stavba roku 2015), Studentské náměstí zaplněné lidmi, zakládání sadů a parků na místech historického opevnění, aktuální projekt revitalizace zachovaného hradebního systému, příklady postupné obnovy jádra městské památkové rezervace – Mírové náměstí s přilehlými ulicemi (výměny povrchů, osvětlení a mobiliáře), plány na předláždění centrálního náměstí, vrácení vodních prvků, výsadby zeleně apod. Město Kadaň nezapomíná ani na veřejné prostory na svých pěti sídlištích a v osadách, které pod město patří. Nezbyvá než smeknout klobouk a popřát hodně dalších úspěchů v budování města.

Beroun – Od Štulovny k brodu přes řeku Berounku (Pavel Koubek, Kateřina Vávrová)

Představení zpracované územní studie veřejného prostranství v Berouně, týkající se prostoru ostrova a části nábřeží řeky Berounky. Základem celé koncepce je návrh trasy páteřní komunikace pro pěší, která bude spojovat místa různých navržených atraktivit a současně bude napojena na již existující vycházkové okruhy kolem centra města. Součástí návrhu je podpoření a oživení stávajících aktivit nebo jejich rozšíření o nové – například doplnění nových dře-

věných mol v místech využívaných vodáky, vytvoření zázemí pro budoucí kavárnu, jejíž zřízení se nabízí u stávající pekárny, umístění informačních cedulí, kachnarium – místo pro pozorování zde se shromažďujícího vodního ptactva s vtipně navrženou instalací betonových velryb přímo do pobřežního písku, na kterých je možno sedět a pozorovat ptáky, návrh prostoru pro realizaci hřiště pro seniory s instalací různých typů posilovacích zařízení, návrh pobytových louček, návrh na oživení plácku pod mostem – opět s využitím zapuštěných betonových soch velryb, zřízení vyhlídkových míst, návrh umístění víceúčelového objektu, návrh míst pro vyžití dětí – dětská hřiště, pískoviště, lanové centrum, svah na sáňkování. Součástí studie je také řešení povrchů komunikací, návrh mobiliáře, veřejného osvětlení a nezbytných sítí technického vybavení.

Územní studie veřejných prostranství (Janica Šipulová)

Autorka příspěvku přiblížila některé vyhlášené urbanistické soutěže v Brně a z nich vzešlé urbanistické studie pro vybraná veřejná prostranství zpracované jejich ateliérem. Byla prezentována urbanistická studie parku na Moravském náměstí v Brně, která byla vítězným návrhem v architektonické soutěži, dále studie Brno – Central park (získala 2. místo v soutěži), návrh řešení Mendlova náměstí v Brně a krajinářský a urbanistický návrh nábřeží řeky Svratky (získal 3. místo v architektonicko-krajinářské soutěži). Příspěvek byl doplněn o bohaté zkušenosti získané v období pětiletého působení autorky ve Vídni a také srovnání práce architekta v tuzemském a „vídeňském“ prostředí, které – i když v něm nebyla zohledněna rozdílnost právního prostředí u nás a v Rakousku – nebylo bez zajímavosti.

Filozofie veřejných prostranství (Petr Kratochvíl)

Příspěvek filozofa a naprosto jiný pohled na dané téma, který všem přítomným učaroval. Architektonické a urbanistické pojetí veřejného prostoru záramoval trefným a vtipným filozofickým pojednáním o původu, existenci, smyslu a utváření veřejného prostoru a veřejných prostranství a prokázal, že filozofie, architektura a urbanismus nejsou obory až tak vzdálené. Ve svém příspěvku upozornil na přímou souvislost filozofie s veřejným prostorem – historicky první filozofická pojednání přednášeli filozofové ve veřejném prostoru a je otázkou, zda se tento prostor nestal „veřejným“ právě až prostřednictvím onoho filozofování, které se v něm odehrávalo. Veřejný prostor jako takový lze totiž obecně definovat jako prostor, v němž se odehrává mezilidská komunikace a v tomto smyslu může nebo nemusí hmatatelně existovat (jako konkrétní místo – veřejné prostranství nebo jako virtuální prostor v médiích). Smyslem městského veřejného prostoru je každopádně vytvářet jeviště i hlediště zároveň pro každodenní život a mezilidskou komunikaci, která se zde odehrává, a být místem, kde se formují určitá ustálená pravidla – určitá míra tolerance, způsob chování s ohledem k ostatním. Autor upozornil také na možná a známá ohrožení veřejného prostoru – například nerovnoměrnosti péče o něj (veřejná místa v okrajových částech měst zůstávají stranou), nebezpečí, že se města stanou pouze kulisou pro turisty bez reálného života (Praha, Český Krumlov), komercializace veřejného prostoru (zamoření reklamními poutači), formy uspořádání, které sledují strach (izolované oplocené ulice, prostory se zákazy vstupu, monitorovací kamery, uzavřené vnitrobloky), nevhodné zdůrazňování hranic veřejného prostoru (ulice obehnané zdmi), vytváření pouhého „zdání“ veřejného prostoru (shopping centra) apod. Toho všeho bychom se měli při tvorbě



Tvorba města v praxi – nový parter třídy Míru

městského veřejného prostoru vyvarovat. Dnešní doba je složitá v tom, že naše životy ovlivňuje z velké části právě to, co se odehrává v onom virtuálním nefyzickém prostoru a v přenosu dat. A proč je vlastně tak důležité zabývat se v dnešní době důsledně tvorbou veřejných prostranství? To nejlépe vystihuje jedna ze závěrečných vět autora příspěvku: „*A možná je to právě veřejný prostor ve své městské fyzické podobě a s tělesnou přítomností jiných lidí, který nám může vrátit pocit plné reality a pevné půdy pod nohama.*“

Územní studie veřejného prostranství – Vrbovecké vinné sklepy (Anita Prokešová)

Představení práce pro vinařskou obec Vrbovec vycházející z původně zpracované Vize rozvoje celé obce, která zahrnuje i jiné projekty v obci. Cílem studie bylo jednak chránit pohledový obraz stávající sklepní uličky a citlivě regulovat stavební činnosti, aby

tento typický ráz nebyl nevhodnými stavebními úpravami sklepů narušen, jednak řešit lepší zpřístupnění sklepů a doplnění a rozčlenění navazující krajiny novými cestami, cyklotrasami a pěšími turistickými trasami. Součástí řešení je například sjednocení prostorů před sklepní uličkou použitým jednotným povrchem, který bude možné využívat k pobytu – posezení u nových stolků a lavic, doplnění takových míst vzrostlou zelení, provedení úprav na stávající silnici tak, aby došlo ke zpomalení provozu apod. Kromě podmínek a doporučení pro regulaci stavebních úprav a změn stávajících sklepů a výstavbu nových, stanovuje studie také podmínky a doporučení pro budování zadních teras za vinnými sklepy a navrhuje vytvoření jakési společné dlážděné „návsí“ s dřevěným zastřešeným pódium pro případné kulturní akce. Kromě řešení bezprostředního okolí sklepů (veřejného prostranství) se studie zabývá také návrhy řešení navazující krajiny.

Vesnická veřejná prostranství (Radim Perlín)

Pohled na veřejná prostranství v menších obcích, která jsou svým uspořádáním, funkcí i charakterem trochu odlišná od městského veřejného prostoru. Dá se říci, že vesnická návěs v sobě kumuluje mnoho různých funkcí – plní funkci komunikačního uzlu, prostoru pro sociální kontakty, funkci reprezentačního místa, místa pro informace, památného místa, funkci veřejného shromaždiště, tvoří kulisu ke zdůraznění dominant obce (kostel, radnice). Návěs jako multifunkční prostor musí „něco vydržet“, musí být snadno udržovatelná, pohodlná, příjemná a přehledná. Autor v příspěvku upozornil i na existující nešvary, kdy se různými nevhodnými přehmaty stává návěs parkem nebo parkovištěm, dětským hřištěm či místem pro třídění odpadu, což jsou způsoby využití, které vesnickému veřejnému prostoru nesvědčí a nepřinášejí potřebnou kvalitu. Je zřejmé, že i tvorbě vesnického veřejného prostranství je třeba věnovat náležitou pozornost, protože i v malé obci se jedná o prostor velmi významný, svědčící o kvalitě celé obce.

Nedílnou součástí konference byla také **panelová diskuse, kterou moderoval Radim Perlín**. Jako panelisté se jí zúčastnili Ondřej Fajt, Pavel Koubek, Jiří Kulhánek, Milan Košař. Diskutující z různých pohledů rozebírali, co je to vlastně veřejný prostor (nebo co naopak veřejným prostorem není), jak přistupovat k jeho tvorbě, zda a jak při tom spolupracovat s veřejností, jaké jsou zkušenosti z praxe apod.



S Pardubicemi je spojováno mnohé: koňské dostihy, plochá dráha, perník, železnice, pivo... a tak tady aspoň připomínka průkopníka aviatiky Jana Kašpara

Zamyšlení závěrem...

Konference ukázala, že téma veřejného prostoru a veřejných prostranství lze pojednat mnoha různými způsoby a že se jedná o tak „výživné“ téma, že by bylo možné o něm diskutovat i delší dobu než jen pouhé dva dny. A jistě se tímto tématem nezabýváme naposled. Není divu – ve veřejném prostoru se stále něco děje, život v našich městech a obcích probíhá právě ve veřejném prostoru a právě stav, tvorba a údržba veřejných prostranství vypovídá o našich městech a obcích víc než cokoli jiného. Veřejná pro-

stranství jsou výkladními skříněmi našich měst a obcí a – jak bylo řečeno – jsou jevištím a hledištěm zároveň. A pokud nás lákají vstoupit na scénu či být pouze přihlížejícími diváky, je to jen v pořádku a není od věci se o takové zážitky podílet s ostatními. Lze si jen přát, abychom ve svých životech potkávali mnoho báječných veřejných prostranství, která nás vtáhnou do děje, kde nám bude příjemné pobýt a zdržet se a která si budeme z různých důvodů pamatovat – pro krásnou dlažbu, malebné zákoutí, kašnu, posezení ve stínu stromu, milé setkání nebo „jen“ pro zvláštní vůni a atmosféru toho místa.

A také potkávat mnoho báječných zakázek na realizaci veřejných prostranství, na nichž se můžeme podílet. Co víc si můžeme přát?

Fotografický doprovod: Zdeněk Černý

Podrobnější informace o diskusi i obsahu prezentovaných příspěvků budou zveřejněny ve sborníku z konference (sborník bude vydán jako samostatná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 1/2019).

Iveta Laštůvková

Obměna generace urbanistů a územních plánovačů

Rozhovor s Ing. arch. Jitkou Mejsnarovou

V této době se setkává vícero záležitostí, které na mnoho let ovlivní podobu urbanismu v procesu územního plánování. Generace urbanistů, která se po roce 1990 podílela na přechodu územního plánování do jiných společenských podmínek postupně přestává být ekonomicky aktivní. Druhý významný faktor vidím v připravované rekodifikaci stavebního práva. Stále také probíhá diskuse v rámci ČKA, zda urbanismus jako nástroj územního plánování je či není svébytným oborem. Držme palce, aby další vývoj urbanismu byl smysluplný. Existuje množství pozitivních příkladů hodnotného urbanistického rozvoje měst a obcí na území Čech, Moravy a Slezska. Bohužel i řada negativních příkladů. Ale jen hlupák se nepoučí ze svých chyb. Už delší dobu přemýšlím o podmínkách generační obměny urbanistů („územáků“). Napadlo mě, že oslovím bývalou kolegyni Ing. arch. Jitku Mejsnarovou, která má blízko k tomuto tématu. Byla pedagogem na katedrách urbanismu ČVUT v Praze (Fakultě architektury a Fakultě stavební), byla projektantem ve velkém urbanistickém ateliéru „předrevolučním“ a vede nyní vlastní Urbanistické studio. Jako jedna z mála projektantů prošla i jako poradce nově vzniklým úřadem územního plánování a stála u vzniku kurzů MV pro zkoušky zvláštní odborné způsobilosti pro územní plánování na fakultách ČVUT v Praze pro pořizovatele.

▪ Učila jsi mladé urbanisty

JM: To je asi přehnané tvrdit, že jsem učila mladé urbanisty (s důrazem na slovo urbanisty). Učila jsem mladé architektky na Fakultě architektury a Fakultě stavební ČVUT

v Praze. Mladí urbanisté byli z této množiny ti, kteří studovali urbanistické předměty nepovinné, čímž projevíli zájem o tento obor (povinná výuka urbanismu a územního plánování se omezuje zpravidla na 50 hodin celého výukového šestiletého studia na FA).

▪ ...máš bezprostřední styk s další generací v Urbanistickém studiu – tedy v praxi

JM: Ano, pomocníci byli vždy nadšení z poznávání oboru. Kolegové mi dají asi za pravdu, že mladý adept to má v malém soukromém ateliéru těžké – hodně práce a málo „trůrčích rozprav“.

▪ Jak bys zobecnila své zkušenosti?

JM: Myslím, že mladší generace se prosazuje úspěšně, má však mnohem horší startovací pozici než měla naše generace:

- 1) Nemá tu inkubační dobu v bývalých velkých urbanistických ateliérech, kde by se hodně naučila a doučila chybějící výuku VŠ.
- 2) ČKA „předala“ urbanismus a územní plánování architektům (asi jako když plastický chirurg má nahradit internistu). A mladou generaci to zaskočilo, že oni jsou urbanisté s autorizací A2 a spolužáci s A1 jsou také urbanisté přesto, že k územnímu plánování ani z dálky „nepřičichli“.
- 3) Mladší generaci chybí styk se specialisty, jejichž práci by měli koordinovat.

- 4) Je tu problém, že tandem pořizovatel a dotčené orgány vlastní tvůrčí a koordináční schopnosti vlastně nevyžadují a někdy ani nevědí, že něco takového je v autorizaci A2 obsaženo.

▪ Co tím konkrétně myslíš?

JM: Uvedu 2 příklady.

- 1) DO nechce po projektantovi ÚP, aby vyřešil problematiku zástavby v blízkosti lesa tak, aby občan pohledem do hlavního výkresu věděl, zda a kde může stavět. Stavebník se musí i po schválení ÚP dotazovat na příslušný orgán ochrany přírody, zda mu 25 m od lesa povolí přestavbu – ano, tak to chce DO.

- 2) Staré historické zástavbě v památkové zóně nemůže projektant navrhnou příslušnou ochranu a obnovu urbanistických hodnot formou nástrojů ÚP (např. regulativy). Památkáři si chtějí rozhodovat sami. Ale tento problém není přímo k tématu mladé generace.

▪ Je zájem o téma územní plánování?

JM: Pokud myslíš u mladé generace, tak zájem je. Více než na Fakultě architektury, spíše na Fakultě stavební (kde je výuka k tomuto oboru asi více vede). A samozřejmě tento obor se objevuje v řadě dalších škol. Velký zájem mladé generace je na úřadech územního plánování o postgraduální studium, ale zatím není na školách zájem otevřít takový obor pro dálkové studium.

Také „urbanistické“ soutěže jsou dlužny mladé generaci témata, publicitu i odbornou porotu, která má dostatek praxe a nechybí v ní specialisté – např. porotce na ochranu přírody. Sama jsem záviděla architektům při vyhlásování Stavby roku promyšlenou dramaturgií s vážnou paní doc. Ing. arch. R. Sedlákovou, a vedle toho skromnou účast urbanistických projektů s porotou téměř bez územně plánovací praxe.

▪ Mají mladí možnost získat odpovídající praxi?

JM: Kdo má zájem, tak si praxi najde. Sám říkám, že nastává obměna generační a o územní plánovače je zájem jak v ateliérech, tak u samosprávy. Vidí, že na obcích o odborníka zájem je při zpracování ÚP a vítají ho jako svého poradce v mnoha urbanistických otázkách. Jen často se setkávám s tím, že

neví, kde je hledat a nahrazují je úředníky na ÚÚP. A to je velké nedorozumění a pro samosprávu velká škoda.

Jitko, děkuji za rozhovor.

Otázky kladl: Vladimír Mackovič

Problémy české dopravní infrastruktury

Na duben 2019 připravuje AUÚP seminář v Brně, věnovaný problematice dopravy.

Před 12 lety (říjen 2007) se rovněž v Brně konal seminář, který byl z podstatné části zaměřen na problematiku železniční dopravy. Hlavními tématy byly přestavby železničních uzlů Brno a Praha a využití rozsáhlých ploch (železničních brownfieldů) pro nové městské funkce.

V této oblasti zatím nedošlo k významnějšímu posunu a tyto rozsáhlé plochy v centrálních částech měst nadále zůstávají nevyužity. V Praze se to týká i lokalit bezprostředně navazujících na stanice metra. Až na výjimky se ve velkých městech stále nedaří optimalizovat přestupy dálkové, regionální a městské dopravy, ani parkoviště P+R.

Deficity nadřazené dopravní sítě

Významným problémem zůstává výstavba a přestavba republikové silniční a železniční sítě, vč. vazeb na okolní země. V současné době není problém v oblasti investic, ale v přípravě staveb. V následujícím textu se pokusím komentovat některé problémy dopravní infrastruktury v ČR. Lze je členit na republikové (vč. přeshraničních), regionální a místní (městské i jiné). Obdobně je členěno i územní plánování.

Dopravní infrastruktura by měla vytvářet podmínky pro optimální realizaci vazeb v osídlení. Jedná se tedy v úrovni republikové a regionální zejména o vazby mezi centry osídlení, která jsou součástí hierarchizované soustavy. V centrech osídlení a jejich aglomeracích je soustředěna podstatná část demografického a ekonomického potenciálu. V důsledku významné proměny ekonomiky (útlum až zánik některých odvětví) dochází k diferenciaci i center osídlení. Počet obyvatel některých regionů i jejich center stagnuje, resp. klesá. Tento vývoj lze sledovat v řadě

zemí západní Evropy již od konce 60. let. U středovýchodních evropských zemí, integrovaných posléze do EU, došlo po r. 1990 v souvislosti s transformací ekonomiky v některých regionech k významnému poklesu počtu obyvatel. V ČR a na Slovensku byl (zatím nepříliš významný) pokles počtu obyvatel měst v některých případech kompenzován nárůstem v jejich příměstském území. Větším problémem je v ČR ekonomická výkonnost českých center (HDP na obyvatele). Nad průměrem EU jsou jen Praha, Mladá Boleslav, Brno a Plzeň. Pro Brno a Plzeň je významným faktorem dobrá dostupnost silných zahraničních center (Wien, Nürnberg) i dostupnost dopravní infrastruktury sousedních zemí. Brnu chybí krátký úsek Poohořelice – Mikulov (22 km) na dokončenou rakouskou dálnici A5. Plzni chybí podstatně delší železniční spojení s Regensburgem, které by mělo umožnit vazby Praha – Mnichov (123 km, z toho 57 km na území ČR). Na úseku Praha – Plzeň chybí ze 114 km dokončit modernizaci na 36 km.

Sídelní struktura

Pro republikové dopravní koncepce je potřebné **vymezit strukturu osídlení v kategoriích vyšších a středních center.** Jejich aglomerace představují území s vysokou koncentrací obyvatel a aktivit. V současné době vymezené „Rozvojové oblasti“ (v PÚR ČR) a zpřesněné (v ZÚR krajů) za ně považovat nelze.

Pro vazby těchto center/aglomerací je potřebné **stanovit síť hlavních silnic a železnic.** Důležité je i napojení na blízká významná centra sousedních zemí, jejichž „výkonnost“ je v některých případech 2 až 3x vyšší než je průměr EU. Prioritou by měly být směry, ve kterých je dopravní infrastruktura již realizovaná (připravovaná) a umožňuje napojení na souvislé trasy těchto zemí. K jednotlivým druhům dopravní infrastruktury:

Silnice

V silniční síti bylo (v r. 2017) realizováno v přepravě osob (v oskm) 59,9 % (IAD) a 9,0 % (autobusy mimo MHD), celkem téměř 70 % výkonů, v přepravě nákladů 70,3 % výkonů. Silniční síť ČR má délku 54 517 km, z toho 5 825 km silnic I. třídy a 1 240 km dálnic. V aktualizované „**Strategii rozvoje dopravní infrastruktury**“ jsou silnice I. třídy rozděleny do šesti kategorií:

- A – uvažované pro budoucí dálnice,
- B – čtyřpruhové trasy nezařazené do A,
- C – měla by dotvářet hlavní silniční síť,
- D – tuto síť doplňuje.

Chybí zde některá významná spojení na existující trasy sousedních zemí Strakonice – Strážný – Passau – České Budějovice – Gmünd – Wien.

Za rozvojové priority jsou považovány:

D0 Pražský okruh – D1 – Běchovice (12,5 km; 2021–2025)

D35 Opatovice – Mohelnice, úsek Opatovice – Ostrov (27,1 km; 2018–2023)

D3 obchvat Českých Budějovic (27,5 km; 2019–2023)

D11 Hradec Králové – Jaroměř (22,8 km; 2018–2022)

D1 obchvat Přerova (10,1 km; 2019–2023)

Chybí dokončení D7 v úseku Slaný – Panenský Týnec (16,7 km; 2022–2024).

Nejsou sledovány souvislé trasy, zejména ve směrech: I/38 Jihlava – Znojmo na Wien a I/26 Plzeň – Furt i. W. na Regensburg, kde navazují trasy existující či dokončované.

Do sítě I. třídy by měl být zařazen aglomerační okruh kolem Prahy (dnes II/101). Navržená síť neodpovídá vývoji osídlení a ekonomickému vývoji ve středočeském prostoru.

Železnice

V železniční síti bylo (v r. 2017) 7,6 % (oskm) z celkového objemu přepravy osob (méně než autobusy 9,0 %) a 25,2 % (tkm) objemu nákladní dopravy. V obou segmentech dopravní výkony mírně rostou.

Délka tratí (státních) je celkem 9 567 km, z toho 7 597 jednokolejných a jen 1 970 km vícekolejných. Elektrizovaných tratí je 3 237 km (34 %). Dosud nebyla dokončena přestavba tzv. tranzitních koridorů. Na velké části realizovaných koridorů nebyla dosažena rychlost hlavních tratí (dle standardu AGC 160 km/hod.) a jen v nízkém počtu je mimoúrovňové křížení se silnicemi.

V aktualizované Strategii rozvoje dopravní infrastruktury jsou „celostátní“ dráhy členěny na trasy E – zařazené do celostátní sítě a C – ostatní dráhy celostátní.

V prioritách jsou záměry:

- dokončení III. a IV. žel. koridoru Praha – Plzeň – Domažlice (chybí 83 km; 2027) a Tábor – České Budějovice (chybí 24 km; 2028);
- přestavba železničních uzlů Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Pardubice, Zlín (?);
- tranzitní koridory měly být dokončeny do r. 2008, mimo výše uvedených chybí přestavba úseku Brandýs n. O. – Ústí n. O. – Č. Třebová (16,1 km; 2029);
- modernizace trati Kolín – Děčín;
- zkapacitnění trati Brno – Přerov na 200 km/hod. (90 km; 2025).

Nejsou uvedeny stavby na spojení Praha – Beroun, Praha – Lysá n. L. – M. Boleslav a výstupní úseky rychlých spojení z Prahy.

V prioritách **chybí i spojení Praha – letiště Ruzyně/Kladno**. Praha Bubny letiště 12,5 km, Praha Ruzyně – Kladno 19,7 km.

Nejvyšší objemy přepravy představuje regionální doprava. Ve středočeském prostoru, i v důsledku nemožnosti parkování na území Prahy i nízké kapacitě P+R u vnějších stanic metra, se jedná o poměrně významné nárůsty. Součástí systému by měly být i P+R u významných zastávek příměstské železnice a vedení autobusových linek k těmto terminálům. Rozvoj tohoto segmentu je však limitován kapacitou příměstských úseků, kde je „přednostní“ dálková doprava.

Vzhledem k tomu, že modernizace neumožnila ani žádoucí zvýšení kapacity a provozní rychlosti, je potřebné sledovat zejména v Praze nové výstupní úseky pro dálkovou osobní dopravu, na které by následně „rychlé tratě“ navázaly. Ty by měly být spíše součástí středoevropské sítě.

Potřebu vysokorychlostního spojení vyvolávají zejména velká města či aglomerace. Většina českých „stotisícových“ měst je vzdálená od Prahy cca 100 km, na tuto vzdálenost se efekt rychlosti nad 200 km/hod. výrazně neuplatňuje.

Počátkem 90. let byla v rámci prací na nové „Koncepti územního rozvoje ČR“ ideově ověřováno rychlé železniční spojení Praha – Wien. Důvodem byla uvažovaná světová výstava Expo Wien – Budapešť. Sledovány byly varianty přes Tábor (dřívější spojení Vindobona) a Brno. Geometrie trasy Wien – Brno umožňovala dosažení rychlosti cca 200 km/hod., při modernizaci koridoru Brno – Břeclav byla trať „vybavena“ jen na rychlost 160 km/hod. Výstavba VRT znamená nejen vysoké investice (tunely, estakády), ale je i poměrně dlouhodobou záležitostí, neboť je potřebné realizovat (na rozdíl od dálnic) dlouhé systémové úseky. Významné efekty přináší VRT zejména v přesunech cestujících z letecké dopravy. To v ČR, kde mimo Prahy ostatní letiště mají zanedbatelný výkon (pod 0,5 mil. cest. za rok), nepřichází v úvahu.

Vodní cesty

Výkony v osobní dopravě (oskm) jsou zcela zanedbatelné (0,1 %), týkají se v podstatě jen rekreačních plaveb. V nákladní dopravě mají vodní cesty (tkm) méně než 1 % celkového objemu přeprav. Převzetí tohoto podílu by nepochybně zvládla železnice.

V ČR mají „splavné“ vodní cesty (2017) celkem (vč. nádrží) délku 720,2 km. Kanalizované řeky mají délku 274,3 km, regulované 40,9 km a kanály 38,6 km. Ve třídě Va je jen 109,3 km vodních cest. Pro plnohodnotnou plavbu by měla být dosažena třída Vb. Těchto parametrů dosahuje Odra jen v severním úseku od Schwechatu, kde se napojuje Oder-Spree-Kanal a Labe od Wittenbergu (severně Magdeburgu).

Záměr D-O-L je obvykle porovnáván s provozovanou vodní cestou R-M-D. Tato vodní cesta zahrnuje využití Mohanu (Main) od Rýna po Bamberg v délce 396 km. „Výstavba“ byla zahájena v roce 1921 a po přerušení druhou světovou válkou byla dokončena v roce 1962. Výstavba kanálu Main-Donau v délce 170,7 kilometrů probíhala v letech 1960 až 1992. Etapově byla zprovozněna (v r. 1986) severní část Bamberg – Nürnberg v délce 73 km. Výkony „kanálu“ v přepravě kulminovaly v roce 2000 (8,5 mil. t a 9,9 tis. kontejnerů). K roku 2015 poklesly na cca 4,0 mil. t a cca 1 tis. kontejnerů. V souvislosti s tímto poklesem nebylo dosud realizováno plánované propojení přístavu Nürnberg kapacitní trasou B2 na dálnici A6 v délce 7 km.

Výkony vodní dopravy ve středoevropských zemích (v mil. tkm) zaznamenaly v období 1993 až 2015:

pokles	ČR	z 1 195 na 33
	Německo	z 57 559 na 55 315
	Polsko	z 631 na 88
	Slovensko	z 843 na 742
nárůst	Rakousko	z 1 454 na 1 806
	Maďarsko	z 832 na 1 824

Záměr D-O-L představuje spojení Dunaj – Odra (Bratislava – Kozlí) v délce 340 km a následné propojení Labe-Bečva (Pardubice – Přerov) v délce 170 km. Na území ČR je Labe splavné v úseku Chvaletice – Hřensko v délce 201 km (standard Va má 109 km z Ústí nad Labem do Mělníka). Prodloužení do Pardubic představuje cca 20 km.

Záměr D-O-L nezahrnuje potřebu výrazného zlepšení splavnosti na navazujících řekách Odra a Labe. Tento standard byl na Mohanu v podstatě dosažen před zahájením výstavby kanálu Main-Donau.

Významné jsou též průtoky na řekách (m³/s):

Main	Bamberg	137
	Frankfurt	193
Donau	Kelheim	364
	Regensburg	412
	Passau	1 400
	Bratislava	2 080
Labe	Pardubice	53
	Hřensko	303
	Magdeburg	553
Odra	Hamburg	600
	Bohumín	43
	Štětín	512
Morava	Bratislava	126

Výkony přístavů (r. 2016) v ústí řek:

- Labe (Hamburg) 145,7 mil. t – slouží prostřednictvím kanálu též regionu Hannover;
- Odra (Szczecin) 23,4 mil. t – kanálem Oder-Havel je napojen region Berlína;
- Dunaj (Constanta) 55,6 mil. t – slouží zejména Srbsku, Rumunsku a Bulharsku.

Deficity v dopravní infrastruktuře ČR

Deficity jsou v podstatě ve všech sledovaných segmentech. Jejich podíl na celkovém výkonu je výrazně odlišný a tomu by měly odpovídat priority v investicích.

Nejúspěšnějším segmentem je nepochybně letecká doprava. Ta je téměř zcela realizována letištěm Praha Ruzyně, těží mimo atraktivitu Prahy i ze zaostávání silniční a že-

lezniční infrastruktury ČR. Problémem letiště je přestavba dráhového systému, především však **absence kolejového propojení s centrem Prahy a hlavním nádražím a dostavba silniční infrastruktury** v severozápadním prostoru pražské aglomerace.

Z hlediska **přeshraničních vazeb** je relativně dobré železniční spojení Brna s Vídní a Bratislavou. Výrazně větší jsou deficity spojení z Prahy do směru Dresden, Regensburg a Linz, kde je možné navazovat na existující či budovanou infrastrukturu. Tyto vazby měly v podstatě řešit tzv. tranzitivní koridory. Ty nejsou dokončené a jejich standard nespĺňuje parametry hlavních evropských tratí.

V silniční infrastruktuře jsou nepochybně přínosné i k relativně krátké úseky (obchvaty měst aj.). Přesto by se priority měly soustředit na **dokončení souvislých tras**. Některé nemusí mít v celém rozsahu „dálniční“ parametry, na některých úsecích přeshraničních i vnitrostátních (mezi kraji) ani výhledové zatížení nevyžaduje čtyřpruhové uspořádání. Silniční doprava, jako jediná, je schopná realizovat přepravu mezi zdroji a cíli. Je však žádoucí, aby zejména dálková spojení v přepravě osob i nákladů vytvářela ucelenou soustavu, kde významný podíl bude mít železnice.

Problematickou perspektivu mají, vzhledem k velmi malé síti a potřebě několikanásobného přeložení nákladu, vnitrozemské vodní cesty (jejich podíl je 1 %). Pro některé typy přeprav (velké objemy či rozměry) ale význam mají.

Řada starších vodních cest je v zahraničí využívána převážně pro turistiku.

Pravidelná přeprava osob regionálního charakteru je zejména na velkých jezerech.

Investice do dopravní infrastruktury by měly sledovat optimalizaci a spolupráci jednotlivých subsystémů, nikoliv jejich konkurenci. Při stanovení priorit by měla být odpovědně posuzována návratnost, která pochopitelně souvisí s intenzitou využívání. S tím souvisí i spolehlivost systému (velký problém u vodní dopravy) a minimalizace nároků na **dobu přepravy**.

V přepravě osob je pochopitelně významná, zejména v regionálních vazbách, i četnost spojů.

Významný a narůstající objem v přepravě osob má MHD. Mimo metra v Praze a tramvají (v některých městech) je z velké části realizována v silniční síti, jejímiž správci jsou stát, kraje a města. V Praze s rozsáhlou železniční sítí je zatím podíl na vnitroměstské dopravě, vzhledem ke stavu sítě a neprovanosti s metrem a tramvajemi, velmi nízký.

Plánování dopravní infrastruktury

Dopravní stavby mají, až na výjimky, regionální (resp. republikový či nadnárodní) význam. Dotýkají se velkého počtu subjektů, a to i ve správní úrovni. Téměř vždy (i při rekonstrukci na potřebný standard) znamenají nároky na pozemky, které jsou jen v malém rozsahu v majetku státu, krajů či obcí.

Dopravní sítě (silnice a železnice) jsou z hlediska délky velmi rozsáhlé. Význam jednotlivých staveb je značně rozdílný. Přibližně lze členit do kategorií:

Republikové – zahrnují propojení vyšších a významných středních center včetně center sousedních států. V rámci již zmíněné Koncepce územního rozvoje byly zpracovány analýzy dopravních vazeb po „zrušení železné opony“. Sledovali jsme, obdobně jako v německém projektu Deutsche Einheit, priority dopravní infrastruktury. Pozitivním výsledkem bylo rychlé otevření nových hraničních přechodů. Z hlediska investic jen prioritou D5.

Regionální – zahrnují propojení center nižší úrovně k centrům středním a vyšším.

Koncepce dopravních sítí včetně hierarchie by měla být předmětem plánovacích dokumentů v úrovni státu a krajů. Návrh hlavních dopravních sítí by měl zahrnovat trasy obsažené v evropských dohodách AGR a AGC, měl by však být aktualizován.

V této koncepci by měly být **jasně definované „priority“ dostavby sítě na standard, umožňující optimální realizaci vazeb.** Mimo nových úseků by měly být zahrnuty i přestavby existujících tras, vyžadujících významnější korekci vedení, případně zvýšení kapacity a napojovací úseky.

Pro prioritní záměry se zahájením do cca 10 let by v úrovni regionálních plánů (ZÚR krajů) měly být vymezeny koridory. Koridory pro dopravní stavby jsou zpravidla vymezeny v šířce 300 m od osy. Pro rozsáhlá území to v podstatě znamená stavební uzávěru. Zásadním problémem je, že nejsou vymezeny priority staveb a ochrana je i pro ty, které v reálné době (do cca 10 let) zahájeny nebudou.

Významným přínosem by mělo být vymezení sítí hlavních silnic a železnic. Tyto základní sítě, jejichž správcem a investorem je stát, musí obsahovat:

- Existující stavby (na kterých jsou potřeby rekonstrukcí). Nevyžadují však nové nároky na území a není pro ně potřebné vymezovat koridory.
- Chybějící úseky lze rozdělit na **novostavby** (souvislé nové úseky) a **přestavby**, využívající z velké části stávající trasy pro obchvaty sídel a zlepšení parametrů. Je pro ně potřebné vymezit koridory.

V podstatě by koridory neměly být širší než ochranná pásma (železnice 60 m, dálnice 100 m od osy). Ověřovací studie dopravních staveb se obvykle zpracovávají měřítkem 1 : 10 000. To umožňuje poměrně přesně stabilizovat trasy a vymezit pro aktuální stavby co nejužší koridor (menší než o. p.), případně s proměnnou šířkou. V pro dlouhodobější záměry je možné (v úrovni ZÚR) zakreslit (jako informaci) osu trasy. Územně analytické podklady by měly pro trasování liniových staveb poskytovat věrohodné a aktuální informace. Potřebu korekce tras nelze zcela vyloučit, zejména v případech tunelů a velkých mostů v důsledku podrobnějších geologických proověření, ke kterým dochází při dokumentaci pro územní rozhodnutí.

Trasování by mělo být zcela neutrální vzhledem k vlastnictví pozemků. Je žádoucí, aby pro infrastrukturní stavby, které jsou investicemi veřejného sektoru, byly přednostně využívány pozemky státu, krajů i obcí a ve výrazně větší míře se uplatňovaly směny pozemků s privátními vlastníky.

Významné deficity v dopravní infrastruktuře jsou v aglomeracích velkých měst, zejména na těch, kde dochází k významnému nárůstu počtu obyvatel i ekonomických aktivit. Tato území generují vysoký objem dopravních vazeb, které stávající infrastruktura není schopná realizovat. Vysoké soustředění obyvatel znamená náročnější řešení, minimalizující negativní důsledky dopravy. Nepochybně významné rezervy jsou v kooperaci MHD a regionální dopravy. Zde je pochopitelně významným problémem koordinace vlastníků a správců infrastruktury státu, krajů a měst i provozovatelů dopravních služeb. V zahraničí jsou často „dopravní svazy“ (s účastí státu, regionů, obcí) s vlivem na investice.

Velmi malá pozornost je v ČR věnována přepravě zboží, materiálů aj. V konzumní společnosti se jedná jak o velké objemy, tak o vysokou četnost cílů. Podstatná část této přepravy (zejména ke konečným odběratelům) je realizována silniční dopravou.

Téma dopravní infrastruktury je velmi rozsáhlé na to, aby se dalo zvládnout na jedné konferenci. Pro část účastníků konference zřejmě nebudou zajímavá témata republikového či širšího územního záběru. Proto bych doporučoval spíše se věnovat problematice regionální obsluhy aglomerací velkých měst. Zde by se nepochybně našlo dost inspirativních realizací v aglomeracích sousedních zemí. Mimo „milionových“ center považuji za vhodné sledovat podstatně širší počet center „stotisícových“.

Milan Körner

Plochy s rozdílným způsobem využití aneb zákon míní, praxe mění

Úvod

Příspěvek se zabývá nástrojem, který má územní plánování k dispozici pro řešení krajiny v územním plánu. Mám na mysli **plochy s rozdílným způsobem využití** (dále i „plochy“), které zavedl do praxe stavební zákon a navazující právní předpisy v roce 2006. Na první pohled se zdálo, že s jeho používáním nebudou velké problémy, zejména u krajiny. Vždyť území z nadhledu připomíná mozaiku vyskládanou z jednotlivých plošek či „kamínků“. Co jiného vyjadřuje měřítko zpracovávané dokumentace než stanovení výšky, ze které pohlédneme na území. A vyhláskové plochy s rozdílným způsobem využití lze pak chápat jako základní spektrum univerzálních, dosud „nezabroušených kamínků“ pro návrh „obrazu krajiny“.

Projektant územního plánu má tedy k dispozici sadu nástrojů. Je na jeho krajinářských znalostech, vynalézavosti a tvořivosti, jak univerzální sadu využije pro řešení konkrétního území. Jakou skladbu, velikost, tvar a „barevné odstíny“ budou mít v mozaice jím „zabroušené kamínky“. Jaké možnosti zvolí a odůvodní pro tvorbu „obrazu“ krajiny. Ke každé vymezené plošce může projektant stanovit rámcová prostorová pravidla. Tímto způsobem lze „obrazu“ určit principy pro vytváření třetí, prostorové dimenze (viz část příspěvku věnovaná příloze č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.). A podmínky stanovené pro případné změny stávajícího stavu území, dodávají obrazu čtvrtou dimenzi – navržený trend vývoje území do budoucího času.

Co zákon míní

Jak tedy ve smyslu souvisejících právních předpisů přistupovat k řešení krajiny v územním plánu? Z dále komentovaných předpisů vyplývají základní principy pro řešení krajiny v tomto typu územně plánovací dokumentace.

- Územní plán navrhne **koncepti uspořádání krajiny** ve správním území řešené obce.
- Navržená koncepce má mít za cíl:
 - vytvoření územních podmínek pro udržitelný rozvoj krajiny;
 - ochránit veřejné zájmy v krajině.
- Koncepci uspořádání krajiny vyjadřuje územní plán prostřednictvím vymezení ploch s rozdílným způsobem využití a stanovením podmínek pro změny současného stavu území.

- Pro řešení aktuálních problémů a požadavků v krajině se využívají zejména dva nástroje:
 - Vymezení ploch změn v krajině.
 - Vymezení ploch pro veřejně prospěšná opatření.

Východiska a jejich odůvodnění

Výše charakterizovaný přístup k řešení krajiny v územním plánu vychází a opírá se o níže citovaná ustanovení vyhlášky č. 501/2006 Sb. Jaký cíl či účel má mít aplikace ploch s rozdílným způsobem využití uvádí § 3 uvedené vyhlášky.

A. Cíl koncepce uspořádání krajiny stanovuje § 3, odst. (1)

(1) K naplňování cílů a úkolů územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona) a s ohledem na rozdílné nároky na prostředí, se území člení územním plánem na plochy, které se s přihlédnutím k účelu a podrobnosti popisu a zobrazování v územním plánu vymezují zpravidla o rozloze větší než 2 000 m².

ad) Cíle a úkoly

Rozčlenění správního území řešené obce na plochy s rozdílným způsobem využití má v území tedy mimo jiné stanovit podmínky, které jsou potřebné pro udržitelný rozvoj krajiny **na úrovni řešené obce**. Z § 18 SZ vyplývá, že se konkrétně jedná o:

1. Vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území, tj. návrh vyváženého vztahu podmínek pro jednotlivé pilíře, z čehož vyplývá pro:
 - příznivé životní prostředí – vytvořit v krajině udržitelné územní předpoklady pro nezbytnou míru ekologické stability řešeného území; územně ochránit zvýšené přírodní hodnoty a potenciály nalézající se v řešeném území, i když nemají zvláštní ochranu danou správním rozhodnutím apod.;
 - hospodářský rozvoj – v krajině dlouhodobě stabilizovat pro hospodářské aktivity ty části území, které mají zvýšený produkční potenciál vyplývající z daných přírodních podmínek v řešeném území (půdní podmínky, terénní poměry, vodní režim území apod.); přitom je však potřeba zohlednit nezbytné vazby na „přírodní“ pilíř (například

akceptovat principy obecné ochrany krajiny, tj. vytváření prvků ÚSES a polyfunkčních interakčních prvků v zemědělské krajině apod.) a „společenského“ pilíře (ochrana pozitivních znaků krajinného rázu, obyvatelům umožnit nezbytnou prostupnost zemědělským územím apod.);

- soudržnost společenství obyvatel území („společenský“ pilíř) – umožnit prostupnost řešenou krajinou v míře potřebné pro obyvatele území; nabídnout jim prostory vhodné pro relaxaci v přírodním prostředí: vytvořením přechodových (nárazníkových, záhumených) prostor mezi obytnou zástavbou a intenzivně obhospodařovanou ornou půdou, ochránit potřebnou kvalitu obytného standardu v sídlech apod.

2. Neohrožování podmínek života generací budoucích, tj. například zohlednění „nekořistnického“ přístupu k přírodním zdrojům (viz SZ, § 19, písm. n) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů). Územní plánování svými návrhy ovlivňuje zejména neobnovitelné zdroje. V krajině je potřeba územně ochránit zejména:

- biotopy nezbytné pro existenci a vývoj přírodních a přírodě blízkých společenstev v rozsahu nutném pro dosažení potřebné míry ekologické stability daného území;
- lesní porosty – zajistit dostatečný podíl lesních porostů s přirozenou skladbou dřevin (úkol zejména pro lesní plánování – Oblastní plány rozvoje lesů a zejména Lesní hospodářské plány);
- nezbytný rozsah zemědělské půdy – plochu, která by měla být dlouhodobě stabilizována minimálně v rozsahu, jenž je potřebný pro potravinovou zabezpečení předpokládaného počtu obyvatel a pro nezbytné mimoprodukční funkce zemědělské krajiny – například jako prostředí, jímž ve značné míře probíhá doplňování zásob podzemních vod;
- příznivý vodní režim území – tj. zajistit v řešeném území podmínky potřebné pro odpovídající vodní režim území (pro malý koloběh vody; pro ochranu vodních zdrojů povrchových i podzemních a pro jejich racionální využívání apod.).

ad) Rozdílné nároky na prostředí

Členěním území na plochy s rozdílným způsobem využití lze vyjádřit rozdílné nároky na prostředí. Například kulturní krajina plní produkční i mimoprodukční funkce. Účelovou analýzou a vyhodnocením přírodních a dalších podmínek lze v řešeném území rozlišit a lokalizovat zvýšené produkční i mimoprodukční potenciály, specifikovat jejich význam a zjistit jejich citlivé překryvy.

Plochy s rozdílným způsobem využití lze z hlediska produkčních a mimoprodukčních funkcí krajiny zjednodušeně rozdělit do tří skupin:

- 1. skupina, ve které jsou zastoupeny typy ploch, u kterých převažují mimoprodukční funkce krajiny (například plochy přírodní, plochy vodohospodářské).
- 2. skupina, ve které jsou zastoupeny typy ploch, u kterých převažují produkční funkce krajiny (například plochy zemědělské, plochy lesní, plochy těžby nerostů).
- 3. skupina, ve které jsou zastoupeny plochy, u kterých je potřeba stanovit podmínky jejich využití, jež umožní koexistenci produkčních i mimoprodukčních funkcí krajiny v dané ploše (zejména plochy smíšené nezastavěného území, u nichž je uvedeno, které způsoby využití dané plochy mají nekonfliktně koexistovat).

B. Způsob vymezení „ploch“ vyplývá z §3 odst. (2)

(2) Plochy se vymezují podle

- a) stávajícího nebo požadovaného způsobu využití (dále jen „plochy s rozdílným způsobem využití“); tyto plochy se vymezují ke stanovení územních podmínek, zejména pro vzájemně se doplňující, podmiňující nebo nekolidující činnosti, pro další členění ploch na pozemky a pro stanovení ochrany veřejných zájmů v těchto plochách, jakými jsou ochrana přírodního a kulturního dědictví, civilizačních, architektonických a urbanistických hodnot,

ad) Požadovaný způsob využití

Je pochopitelné, že se „plochy“ vymezují zejména podle stávajícího způsobu využití. V krajině nemá smysl a nejsou důvody „revolučně“ měnit aktuální způsoby využití území, pokud to není požadováno v zadání ÚP (na

příklad, když zadání obsahuje pokyn navrhnout způsob využití znehodnocených ploch, brownfieldů, vytěžených prostorů apod.).

Pokud se plocha vymezí podle stávajícího způsobu využití, dává se tím současně najevo, že tento způsob využití je v dané ploše **žádoucí**. Na druhé straně z analýzy území může vyplynout řada existujících střetů a problémů ve způsobu využití území. Potom se uplatní druhá možnost, tj. odůvodnit **požadovaný** způsob využití. Obvykle se jedná o korekci využití určité části území (například stanovení přechodu mezi intenzivně obhospodařovanými zemědělskými pozemky – plocha zemědělská a údolní nivou zařazenou do plochy smíšené nezastavěného území. Zařazením zemědělské půdy do ploch smíšených nezastavěného území se naznačí, že jejich intenzivní zemědělské využití není v údolní nivě žádoucí. To přispěje k vytváření podmínek pro udržitelný rozvoj území.

ad) Ochrana veřejných zájmů

Rozhodující část území je v soukromém vlastnictví. Z toho vyplývají práva a povinnosti vlastníků nemovitostí. Krajina, jako souhrn soukromých nemovitostí, však plní řadu mimoprodukčních funkcí, jejichž existence je ve veřejném zájmu. S tím souvisí požadavky odst. (2) § 18 SZ ...komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení **obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů** na rozvoji území.

Vymezení a odůvodnění veřejného zájmu v konkrétní části krajiny patří k obtížným úkolům krajináře. Proti exaktnímu vyznačení vlastnických práv v katastru nemovitostí se obtížně odůvodňuje lokalizace veřejných zájmů na konkrétní pozemky pro mimoprodukční funkce krajiny.

C. Způsoby využití „ploch“ se stanovují podle přílohy č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.

f) stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití s určením **převažujícího účelu využití** (hlavní využití), pokud je možné jej stanovit, **přípustného využití, nepřípustného využití** (včetně stanovení, ve kterých plochách je vyloučeno umístování staveb, zařízení a jiných opatření pro účely uvedené v § 18 odst. 5 stavebního zákona), **popřípadě stanovení podmíněně přípustného využití těchto ploch a stanovení podmínek prostorového uspořádání, včetně základních podmínek ochrany krajinného rázu** (například výškové regulace zástavby, charakteru a struktury zástavby, stanovení rozmezí vý-

měry pro vymezení stavebních pozemků a intenzity jejich využití).

ad) Stanovení podmínek pro plochy

Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití představuje významnou součást návrhu koncepce uspořádání krajiny. Ale existuje několik otázek k diskusi.

▪ Mají se podmínky vztahovat jen k záměrům stavební činnosti na dané ploše? Ne. I v krajině je potřeba rozhodovat o všech záležitostech, které specifikuje stavební zákon v § 77 (tj. rozhodnutí o: a) umístění stavby nebo zařízení, b) změně využití území, c) změně vlivu užívání stavby na území, d) dělení nebo scelování pozemků, e) ochranném pásmu).

▪ Postačují podmínky univerzální (obecné) tj. použitelné pro daný typ „plochy“ kdekoli v ČR? Ne. Stanovené podmínky by měly mít dvě úrovně. Z první části by mělo být zřejmé, v čem je daný typ plochy odlišný od ostatních typů ploch vymezovaných v krajině. Druhá část podmínek by měla reagovat na konkrétní poměry v dané ploše. Teoreticky může nastat situace, že každá vymezená plocha bude mít svoji individuální charakteristiku. Tento postup by nejlépe vyjádřil individuální hodnoty, potenciály a specifika dané krajiny.

▪ Do jaké míry může územní plán stanovovat podmínky pro zemědělské či lesní hospodaření (využití) či pro plochy těžby? Prakticky se může opřít jen o to, kde má oporu ve stavebním zákoně. Určitě územní plán nemůže stanovovat způsoby hnojení či skladbu dřevin lesních porostů.

D. Vymezení ploch změn v krajině

Plocha změn v krajině, vyznačená v územním plánu, vymezuje prostor, ve kterém má či může dojít ke změně stávajícího způsobu využití nezastavěného území. Změny v krajině se týkají:

- terénních úprav,
- stanovení dobývacího prostoru,
- změn druhu pozemku nebo způsobu využití pozemků, zejména zřizování, rušení a úpravy vinic, chmelnic, lesů, parků, zahrad a sadů,
- úprav pozemků, které mají vliv na schopnost vsakování vody,
- dělení nebo scelování pozemků,
- stanovení ochranného pásma.

Plocha změn v krajině tedy signalizuje konkrétní požadavek na změnu stávajícího způsobu využití území. Má srovnatelný dopad do území jako vymezení zastavitelných ploch, tj. je obě kategorie požadují konkrétní změnu využití území. Je však nutné rozlišovat plochy změn v krajině a plochy s rozdílným způsobem využití území, které svým vymezením promítají do území koncepci žádoucího uspořádání krajiny.

E. Vymezení ploch pro veřejně prospěšná opatření

Obdoba ploch pro veřejně prospěšná opatření jsou v krajině plochy pro veřejně prospěšná opatření. Práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění veřejně prospěšných opatření podle stavebního zákona, lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o veřejně prospěšná opatření. Konkrétně se má jednat o snižování ohrožení v území povodněmi a jinými přírodními katastrofami, zvyšování retenčních schopností území, založení prvků územního systému ekologické stability a ochranu archeologického dědictví.

Co praxe mění

Praxe je bohužel jiná. Ani po více než 10 letech uplatňování stavebního zákona v praxi se nedaří naplňovat výše uvedené principy. Koncepce uspořádání krajiny v územním plánu je stále v praxi neustálený pojem. Lze uvést příklady, které ovlivňují různorodost implementace uspořádání krajiny do územních plánů.

A. Neadekvátní požadavky dotčených orgánů (DO)

Některé DO ztotožňují plochy zemědělské a plochy lesní s druhy pozemků, které eviduje katastr nemovitostí (dále i KN).

- Například požadují, aby každý lesní pozemek byl prezentován jako plocha lesní a nikdy jinak. Nesouhlasí například s tím, aby plocha pro biocentrum ÚSES vymezená na lesních porostech byla označena jako plocha přírodní.
- Zcela nepochopitelné je pro ně zahrnutí drobných lesíků do plochy smíšené nezastavěného území.

– Orgány ochrany ZPF sice plochy smíšené nezastavěného území akceptují, ale požadují, aby zemědělské pozemky zahrnuté do této plochy, byly vyhodnoceny jako zábor ZPF.

– A přitom vyhláška č. 501/2006 Sb. výslovně uvádí v § 17, odst. (2): *Plochy smíšené nezastavěného území zahrnují zpravidla pozemky určené k plnění funkcí lesa, pozemky zemědělského půdního fondu, případně pozemky vodních ploch a koryt vodních toků bez rozlišení převažujícího způsobu využití.*

Komentář:

- Katastr nemovitostí vyjadřuje evidovaný stav. Převzetí jeho údajů tedy nemůže suplovat návrh koncepce uspořádání krajiny.
- Nelze ztotožňovat plochy s rozdílným způsobem s plochami změn v krajině či plochami pro veřejně prospěšná opatření.
- Pro všechny zainteresované strany na projednání územního plánu (obec, projektant) je nejjednodušší splnit požadavek dotčeného orgánu (i když není opodstatněný) a získat potřebný souhlas. Je to i jeden z důvodů, proč se plochy smíšené nezastavěného území v územních plánech příliš neuplatňují.

B. Nevyvážený přístup k řešení krajiny

- V projekční praxi jsou často zastoupené jednostranně zaměřené přístupy k řešení krajiny. Preferovány bývají například záležitosti zvláště chráněné přírody či krajinný ráz.
- Ke krajině se přistupuje jen jako k „záložně“ pro vymezení nových zastavitelných ploch (například vymezením územních rezerv). K ostatním funkcím krajiny se přistupuje formálně.

C. Nereálný přístup k řešení krajiny

Řada přístupů se příliš neohlíží na ekonomickou náročnost navrženého řešení či jeho dopad na vlastnictví dotčených nemovitostí. Navržená řešení mohou mít hezkou či lákavou formu, ale jedná se o sci-fi. Jejich idealizovaný návrh nelze uskutečňovat pro jeho ekonomickou a vlastnickou nereálnost. Někdy jsou zpracovány v smyslu věty: „Dejte mi pevný bod a pohnu zeměkouli“. Ale ke schopnostem Archiméda mají daleko.

D. Floskule místo řešení konkrétního území

Obvykle jsou použity obecně platné formulace o koncepci krajiny. Uplatní se při tom univerzální řešení lehce „repasované“ na dané území. Užití obecně platných formulací, které mají charakter „floskule“¹⁾ není obvykle napadnutelné, ale na druhé straně jejich přínos pro konkrétní území se blíží nule. A jejich využití v dalších fázích územního plánování je neúčelné.

E. Další faktory ovlivňující způsob řešení krajiny v územním plánu

Mezi další faktory, které ovlivňují široké spektrum přístupu k řešení krajiny v územním plánu, patří:

- Setrvačnost či rutina v odborné činnosti projektantů se projevuje nechutí učit se používat nové nástroje.
- Nad míru uplatňované tržní principy v projekci, jako snaha maximalizovat zisk či minimalizovat náklady, mohou deformovat přístup projektanta k řešení zakázky.
- Absence metodické koordinace a problematická charakteristika některých ploch ve vyhlášce (viz například vztah přírodních ploch a národních parků. Podle vyhlášky jsou Národní parky (NP) přírodní plochy. Lze tuto informaci využít při členění správního území obce v národním parku na plochy s rozdílným způsobem využití? S nadsázkou lze říct, že v územním plánu obce v NP se vyznačí celé správní území obce jako plocha přírodní a územní plán je hotov.
- Implementace Evropské úmluvy o krajině skončila na úrovni krajů (ZÚR). Je otázkou, proč by nemohla samospráva obcí být kompetentním veřejným orgánem, který v územních plánech naformuluje „cílovou kvalitu krajiny“, tj. požadavky a přání lidí na charakter prostředí, v němž žijí.

Závěr

Původním impulsem pro napsání tohoto příspěvku byl požadavek dotčeného orgánu neznačit regionální biocentrum ÚSES vymezené na lesních porostech jako přírodní plochu, ale jako lesní plochu. A v krátké

1) Jedná se o výrazy, které nadužíváním ztratily životnost a obsah; viz: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Floskule>.

době na to jiný dotčený orgán požadoval, aby zemědělská půda zahrnutá do plochy smíšené nezastavěného území byla vyhodnocena jako zábor ZPF.

Měla to být glosa o tom, jak dotčené orgány nechápou principy a účel řešení krajiny v územním plánu. Jenže s postupem času glosa nabývala na objemu. Zejména v souvislosti s tím, jak jsem si uvědomoval současnou situaci v oboru.

Příspěvek ukazuje, že prostřednictvím ploch s rozdílným způsobem využití lze navrhnout koncepci uspořádání krajiny. Rozložení spektra ploch v řešeném území, jejich plošný rozsah, způsob jejich vymezení a podmínky nastavené v „pravidlech“ umožňují prostřednictvím vyhláškového spektra ploch vyjádřit individuální atributy řešeného území a prezentovat názor na udržitelný rozvoj jeho krajiny.

Pro celostní posouzení kulturní krajiny, a to zejména z hlediska udržitelného rozvoje území, však není dotčený orgán. Orgány životního prostředí, i když mají „gesci“ nad ochranou přírody a krajiny, se soustřeďují na ochranu přírodních složek krajiny, zejména zvláště chráněných. Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území (viz §18 SZ). Orgány územního plánování jsou však hodnoceny zejména z hlediska první poloviny věty, tj. z hlediska vytváření předpokladů pro výstavbu. A i pro krajinu platí, že když se dva perou, třetí se směje. Tím třetím jsou jednotlivé resorty, přes které zejména vstupují do krajiny veřejné finance. Krajinu tvoří z více než 80 % zemědělská půda, les, vodoteče a vodní plochy. Jejich management a investice do jejich rozvoje ovlivňuje zejména dotační a investiční politika, kterou

má v gesci Ministerstvo zemědělství. A tím výrazně ovlivňuje stav a vývoj krajiny. Jako příklad, který je patrný na první pohled, jsou dotace na řepku. Zemský ráj z nich dostal žlutý nádech. Způsob stanovování resortních dotací a investic směřovaných do krajiny nemá dány konkrétní vazby na strategie a koncepce obsažené v materiálech ochrany přírody a krajiny či v územně plánovacích dokumentech. Přitom pořizování územně plánovacích dokumentací mělo být využito pro koordinaci záměrů, které jsou směřovány do území, tím i do krajiny. Viz § 18 SZ, který mimo jiné stanovuje cíl: „*Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů*“.

Územní plánování a její projekční složka po roce 1990 zachází na úbytě. Přitom má územní plánování řadu závažných, chce se říct strategických, úkolů, jejichž dopad do území lze vyjádřit hodnotou s řadou nul. A znaménko před touto hodnotou může přitom být plus i minus. Územním plánováním se například zařazují pozemky zemědělské půdy do zastavitelných ploch, čímž se řádově zhodnocují. Lobbvání za zhodnocení pozemků může až deformovat základní urbanistické principy a zásady rozvoje řešené obce či města. Nevhodným urbanistickým řešením pak vznikají v území trvalé škody. Územní plánování má konkretizovat ochranu veřejných zájmů a hledat obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Pokud není soulad nalezen či jsou nevhodně nastaveny vztahy zájmů, společnost může výrazně hodnotově ztratit. To jsou některé důvody, proč si cenit v územním plánování odbornost a kvalitu jak u pořizovatelů, tak projektantů.

Urbanistické ateliéry, v 90. letech obvykle profesně dostatečně vybavené, postupně opouštěli specialisté, kteří se za těchto podmínek nemohli územním plánováním „uživit“. Jejich podíl přispíval sice ke kvalitě územního plánu, ale k čemu kvalita, když do „roka a do dne“ bude pořízena změna, která obvykle „řízne“ i do kvality. A tak urbanistické ateliéry připomínali balóny, ze kterých se vyhazovala „zbytečná“ profesní zátěž. Některé profese zcela vymizely (sociolog, geograf, ekonom apod.), jiné profese spolupracují externě (např. doprava). Základním předpokladem kvalitního územního plánu je kvalitní urbanista. Ale teprve názorové střetávání urbanisty a specialistů představuje zdroj přidané hodnoty navrhovaného řešení.

Projektuje se převážně tržně. Z toho vyplývá snaha minimalizovat náklady a hledat cestu, jak dosáhnout maximální zisk. Projektant územních plánů i krajských dokumentací se vybírá zejména s ohledem na nejnižší nabídnutou cenu. Unesou tyto ceny i „proces záběhu“ nastupující generace urbanistů do praxe? Zvláště když se ukazuje, že společnosti často postačí, když územní plánování operativně připraví dokumenty ve formě „a la Potěmkin“. S jednou podmínkou. Nesmí být napadnutelné u správního soudu.

O tom se mi zdálo v noci předtím, než jsem chtěl dopsat závěr příspěvku. Po probuzení jsem si oddychl. Biocentrum vyznačené jako plocha lesní, žádný problém územního plánování.

Vladimír Mackovič

Veřejný zájem a územní plánování

Veřejný zájem je v úzkém právním slova smyslu vnímán jako kategorie pro oprávnění k vyvlastnění, urbanisté jej však vždy budou vnímat mnohem širěji, jako zadání a poslání své činnosti na územně-plánovacích dokumentech. **Územní plánování je jediný komplexně pojatý zákonný systém, který upravuje proces vzniku konsenzu o využívání území jednotlivci i celou společností.** Vyžaduje-li si proto dnešní situace rekonstrukci stavební legislativy, mělo by jejím cílem být nejenom odstranění dnešní přebujelé byrokracie a pseudodemokracie, kte-

ré nás zahnalo na chvost země s nejdelším a nejkomplikovanějším stavebním řízením a řešením není jen naplnění hesla: „jeden úřad, jedno řízení, jedno rozhodnutí“ a tím zkrácení povolování staveb, ale v nastavení prostředí a nové vytvoření vztahů, kde se veřejný zájem stane společensky přijímanou formou regulace vzájemného soužití v sídlech. Nedávná aktualizace stavebního zákona, ve snaze sjednotit různé pohledy na území a rozptýlenou odpovědnost dlouhé řady specializovaných stavebních úřadů tím, že orgány územního plánování vydají

ke všem povolovacím řízením své integrační stanovisko, se nepovedla v realizaci dobře nastartovat, a obecně je vnímána jako další „zbytečné stanovisko“, které prodlužuje schvalovací proces o dva i více měsíců. Tato zkušenost by měla být varováním pro zpracovatele nové rekonstrukce, že dobře myšlená idea se může stát v praxi zbytečnou překážkou. A to si musíme přiznat, že úsilí o veřejný zájem a jeho uplatnění do celého procesu se tím nepodařilo posílit. To ale neznamená, že schopnosti urbanistů (ne-li jejich posláním) nadefinovat k rozvoji území

potřeby na školy, zdravotnictví, dopravní a technickou obsluhu, na potřeby pro volný čas a podobně, by měly zůstat jen v abstraktně provedených barevných flecích a neměly by se stát uznávanou cestou pro formulaci veřejného zájmu, přísné regulace, kterou je systematicky vytvářen prostor pro optimální naplňování služeb, které každé sídlo (vesnice či město) svým obyvatelům i návštěvníkům poskytuje. Takto utvářený veřejný zájem připravovaný v participaci s obyvateli a řádně schválený, zajišťující bezpečnost v prostředí pobývajících osob, poskytování všech potřebných služeb a pocit přináležitosti k hmotnému prostředí sídla musí být cílem konečného vyznění i probíhající rekodifikace. Nová legislativa musí být skutečně moderní garancí pro vlastníky nemovitostí v území, normou pro celospolečenské využívání území, regulátorem všech investičních záměrů i způsobů využívání území a základním předpisem pro výkon státního dohledu (povolování staveb) nad

výstavbou v území, založeným na digitalizaci celého procesu a jeho demokratickém zpřístupnění a zjednodušení.

Náš obor se přitom musí vyrovnat s negativními jevy v území, jakými jsou desurbanizace, ztráta střediskovosti, nesystematická výstavba technické a občanské vybavenosti, vyloučené regiony, vylidňující se území. Při bližším pohledu na stav územního plánování jsou zjevné téměř systémové nedostatky, mezi které patří: chybějící regulační plány, složitost schvalování ÚPD a jejich změn, forma schvalování a vyhlásování ÚPD a jejich soudní napadání a dodatečné rušení, absence urbanistické ekonomie, vyčíslení nákladů pro rozvoj území, absence plánovaných etap rozvoje území a jeho využívání. Dalším nedostatkem je formální izolace územního plánování. Jeho malé propojení se strategickým plánováním, samostatný vývoj Smart Cities, malá čitelnost a využitelnost plánů pro participaci obyvatel,

malé vazby na jednotlivé oborové strategie: dopravní, energetické, sociální. Chybí jasná celostátní územní strategie opírající se o dlouhodobý předpoklad vývoje celostátní infrastruktury a ekonomických podmínek rozvoje státu.

Mluvíme o Smart Cities a Stavebnictví 4.0, ano jsme na počátku systémových změn, které zasáhnou jak proces výstavby, tak provozování domů u sídel, které zřejmě zásadně změní i proces schvalovacích procesů, přípravy staveb, výroby stavebních prvků i provádění a řízení výstavby. Ve všech těchto procesech bychom však neměli zapomenout na to, že tyto změny nejsou naším konečným cílem, ale jen prostředkem k správnějšímu nastavení definic veřejného zájmu, který musíme uplatňovat ve jménu společného soužití, ale i osobních svobod.

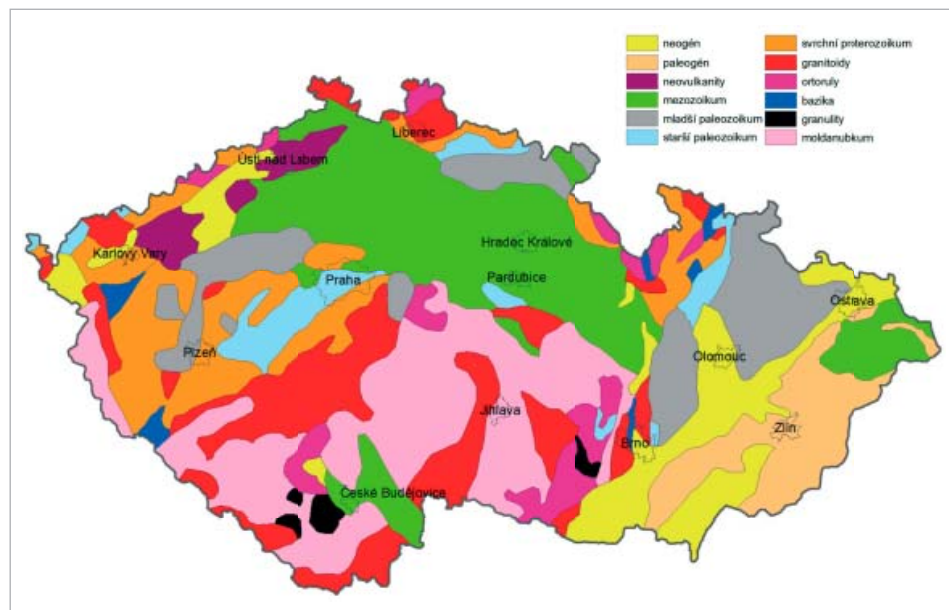
Jan Fibiger

Architekti a geologická diverzita

Být architektem je posláním, ale být geologem je dřina. I když i to posláním může být občas nekonečnou dřinou a ta geologická dřina nakonec někdy vyústí i v to posláním. Tak je to totiž v životě se vším. I s tou geologickou diverzitou, neboli s geodiverzitou. Tak už to na světě chodí. Kdo se někdy zahleděl na geologickou mapu naší republiky, musí uznat, že je velmi pestrá. A nejen barevně (což byl také jeden z popudů, který mě ke geologii přitáhl), ale i skutečně horninově, což musí uznat i každý architekt, a vzít tu geologickou pestrost v potaz. Jak se to stalo? Odborníci vám určitě řeknou, že je to dlouhým, předlouhým geologickým vývojem, mnohými silami, které tu působily, pohybem zemských desek a celou řadou dalších geologických pochodů, do nichž se časem připeletl i člověk. Ale moc jim nevěřte. Já si myslím, že to bylo úplně jinak. Já si to totiž představuji tak, že když Pán Bůh tvořil lidský svět, tak jako první musel vytvořit něco, na čem by se všechny ty geologické síly mohly, takříkajíc, vyřádit. Tak učinil tu zemskou kouli z různých žul a dioritů, rul a svorů, pískovců a vápenců a snažil se je co nejvíce rozprostřít po celé planetě. A protože je vševědoucí a všemohoucí, jeho dílo se mu líbilo. Udělal krok a stál na žule, udělal další a stál na pískovci a ještě další a stál třeba na migmatitu. A viděl, že je to dobré, pestré a nápadité. Jenže pak si uvědomil, že jeho krok s krokem budoucího člově-

ka se nedá srovnat. A věděl, že ten malý a zranitelný tvoreček bude muset za všemi těmi geologickými radostmi překonávat ohromné vzdálenosti. Ale protože Pán Bůh je i moudrý, povšiml si, že v místě, kterému se bude jednou říkat Evropa, mu zbylo v jeho prostředku takové malé, celkem nevyplněné místo. A protože mu zbyla v zásobě ještě spousta malých úlomků všemožných hornin, tak místo toho, aby z nich zase udělal kosmický prach, tak je moudře vysypal do toho celkem

nevyplněného místečka. Trochu je rozhrábl, sehnul se a srovnal je tak, aby to vypadalo, že si s nimi pohrály zemské síly, a když se narovnal, viděl, že jeho dílo je dobré. Téměř vše, co na velkém a širém světě bylo, bylo i tady. A řekl si, že se to místečko bude jednou, za mnoho milionů let, jmenovat Čechy, Morava a Slezsko, a že to bude taková malá, ale hezky přehledná učebnice vědy o Zemi, geologie. A Pán Bůh si zamnul ruce. Mají tady snad skoro všechno. Pěknou žulu na leštění



Geologická mapa ČR

Foto: Geologie České republiky



Foto: autor

Klokočské skály s kravínem (CHKO Český ráj)

i pískovec a opuku na krásné stavby kostelů a hradů, opravdu kvalitní vápence a spoustu rud zlatem počínaje a uranem konče, kamenivo na cesty a písek na malty a omítky, i ropu jsem jim sem dal. Sice málo, ale zato vše, co mi z ní zbylo, když jsem ji tak marnotratně rozlil po Arábii. A taky tady mají spoustu drahých kamenů, však ti šikovní lidé, co sem přijdou, budou vědět co s nimi. A půdu! Takovou krásnou, voňavou a bohatou a taky vodu. Pravda, moc řek sem nepřítéká, spíše všechny odtékají, ale věřím, že s tou půdou i s tou vodou budou jednou ti šikovní lidé, co sem přijdou, řádně hospo-

dařit. Jen aby jim mamon nezastřel oči. Tak budou znalce kamenů mít, no přímo senzační. Ti dokážou určitě všem dobře poradit, i když jejich práce bude těžká a namáhavá. Pán Bůh si ještě jednou zamnul ruce a pravil: „Staniž se!“ A ještě vytvořil na soutoku dvou velkých řek takový hezký bochánek z čediče. Pak přikázal andělu strážnému té zemičky, aby nad ní bděl. A stalo se. Časem byly horniny zde sestavené do geologických celků ještě trochu doplněny svým vlastním vývojem a zemětřesení, sopky i voda, vítr a led časem vytvořily povrch té zemičky líbezně krásný. A lidé, kteří se tady objevili po mno-

ha a mnoha milionech let, měli svou zemi rádi, milovali ji a neničili. Pojmenovali hory, doly, nížiny i výšiny, řeky i jeskyně a dokonce i velké horninové celky, z nichž dva nemají obdobu na celém zbylém světě – prvohorní Barrandien a druhohorní křídlová pánev. Pravda, sice se tu a tam vyskytly nějaké hříchy. Občas ti lidé naseli plodiny, z pod kterých dešťová voda vyplavila úrodnou půdu, vykáceli les, kde toho třeba nebylo, a to jen pro své potěšení, že mohou vylézt na kopeček a na prkýnkách pak sjet dolů, tu zničili třeba vzácnou květenu jen proto, aby si tam postavili nevzhledný rekreační domek, kterému říkají chata, či postavili kravín pod krásnou stěnu skalního města. Ale to vše se dá napravit. A anděl strážný se činil. Dokonce se i přimluvil za to, aby Pán Bůh poslal do té krásné země architektky. A on poslal, jen je důrazně upozornil na to, že právě ten kousek zemského povrchu má neobyčejně pestrou skladbu hornin, zlomů i sopečnou činnost a aby bedlivě se o to zajímali a také se o tom se znalci kamenů poctivě radili. Aby v jejich myslích vznikaly jen krásné stavby a ne kravíny pod kouzelnými skalami. A ještě jim řekl, že té skladbě hornin se říká geodiverzita a že je velmi důležitá nejen jako učebnice základů přírody, ale hlavně jako pomoc lidem, kteří přirozeně chtějí žít v klidu, míru a krásě.

Václav Ziegler

Řešení krajiny v územním plánu

Oči odborníků se s nadějí upínají k rozjetému vlaku tzv. rekodifikace veřejného stavebního práva, ačkoliv nastavení parametrů tohoto procesu spíše připomíná rychlík z Ostravy do Prahy, o kterém kdysi zpíval Luděk Sobota.¹⁾ Dojde-li totiž ke stržení legislativní laviny, není nikdy zcela jisté, jaké výsledky přinese. Vedle toho probíhají na Ministerstvu pro místní rozvoj jiné, menší a ne tak nápadné činnosti, které mohou územní plánování usměrnit a přispět k zlepšení jeho kvality. Mám na mysli především přípravu Standardu některých výstupů územního plánu. Kromě tohoto metodické činnosti ministerstva dominujícího projektu je připravována ještě jedna drobnost, která

obsah územního plánu také ovlivní. Tou je metodika koncepce uspořádání krajiny, která má sloužit pro stanovení rámcových obsahových požadavků na koncepci uspořádání krajiny v územním plánu. První návrh metodiky byl zpracován na základě velmi kvalitních podkladů, které v uplynulých letech pořídilo ministerstvo a Ministerstvo životního prostředí. V loňském roce ministerstvo návrh zaslalo k připomínkám ČKA, krajským úřadům včetně MHMP, Státnímu pozemkovému úřadu, Národnímu památkovému ústavu a relevantním ministerstvům (MŽP, MK, MZe). Shromážděna byla dlouhá řada připomínek, z nichž mnohé přinášejí zajímavá upřesnění a doplnění, některé však

také vyjadřují neslučitelné představy (např. požadavky na doplnění mnohých dalších podrobností versus požadavky na posunutí metodiky do obecnější roviny). Ke struktuře a celkovému pojetí metodiky uplatnily podstatné připomínky zejména MŽP, MHMP a obzvláště ČKA. V letošním roce proto plánuje ministerstvo v první řadě další jednání s těmito partnery, na jejichž základě bude ustálena struktura metodiky a upřesněno její zaměření. Chováme při tom naději, že se v tomto roce podaří upravenou a dohodnutou metodiku vydat.

Petr Lepeška

1) „Z Ostravy, z Ostravy, jede rychlík do Prahy, kdo se mu postaví, toho zajede...“

Aktuality z pořizování územních studií krajiny

2. workshop pořizovatelů a zpracovatelů

Územní studie krajiny (ÚSK) jsou jednou z aktivit podporovaných v programovém období 2014–2020 z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Základní podmínkou pro získání finanční podpory na ÚSK je její zpracování pro celý správní obvod obce s rozšířenou působností (ORP). V rámci již uzavřené výzvy č. 9 IROP bylo podpořeno celkem 47 ÚSK, které pokryjí cca 23 % rozlohy území ČR. Podpořené ÚSK musejí být dokončeny do konce roku 2019.

K polovině ledna 2019 bylo dokončeno a schváleno pořizovatelem již čtrnáct z těchto 47 ÚSK, a to pro správní obvod ORP Blovice, Hořice, Humpolec, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Nové Město nad Metují, Opava, Prostějov, Přestice, Roudnice nad Labem, Šternberk, Tachov, Vodňany a Znojmo. Dokončené územní studie jsou rovněž zveřejněny na webových stránkách příslušných ORP.

Do konce roku 2019 lze žádat o podporu ÚSK také z výzvy č. 45 IROP. Pro využití této výzvy na financování ÚSK musí jejich řešené území, kterým je celý správní obvod ORP,

ležet v jedné Místní akční skupině a ta musí mít podporu ÚSK zakotvenou ve své strategii komunitně vedeného místního rozvoje (strategie CLLD). Ač jde o pravidlo poměrně složité, některá území tyto podmínky splňují, a tedy mohou 45. výzvu IROP využít. Finanční podpora pořizování územních studií v dalších letech zůstává otevřenou záležitostí, i z toho důvodu lze využít 45. výzvy IROP vřele doporučit.

Výzvu č. 45 IROP lze využít i na podporu ostatních druhů územních studií podporovaných z IROP, tedy na územní studie veřejného prostranství a územní studie na dopravní a technickou infrastrukturu. I jejich řešené území musí celé ležet v Místní akční skupině, která má jejich podporu uvedenou ve své strategii CLLD. Řešené území těchto studií je však zpravidla výrazně menší než celý správní obvod ORP.

2. listopadu 2018 proběhl v prostorách Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) 2. workshop pořizovatelů a projektantů k ÚSK. Organizátorem workshopu bylo MMR ve spolupráci s Mi-

nisterstvem životního prostředí. Workshopu se obdobně jako vloni zúčastnilo přes 130 zájemců zejména z řad projektantů, pořizovatelů, pracovníků orgánů ochrany přírody a zástupců ústředních správních orgánů.

Workshop byl členěn na tři bloky; v každém z nich po úvodních příspěvcích následovala diskuse s panelisty. Tématem prvního bloku bylo vymezování krajinných okrsků, ve druhém a třetím bloku byla diskutována vybraná témata z návrhové části ÚSK, např. ve vztahu k vodnímu režimu území, a způsob zohlednění obsahu ÚSK při činnosti pořizovatelů a dalších orgánů veřejné správy.

Prezentace z workshopu jsou zveřejněny na webu www.mmr.cz v sekci Veřejné investování/Stavební právo/Informace a aktuality/Územní plánování. Další workshop k územním studiím krajiny plánuje MMR zorganizovat v roce 2019.

Karel Wirth

Díky pejskům a stavebnímu zákonu

Každý touží i ve stáří zůstat mladým. Řecký filozof Epikúros řekl: „Ušlechtilý člověk pečuje o své blaho tím, že si hledí uchovat mládí“. Patrně to člověka napadne právě na prahu určitého věku, tedy v době, kdy se už návyky těžko mění a z hospodského tatíka se milovník treků asi nestane. Ale spoustu věcí udělat lze.

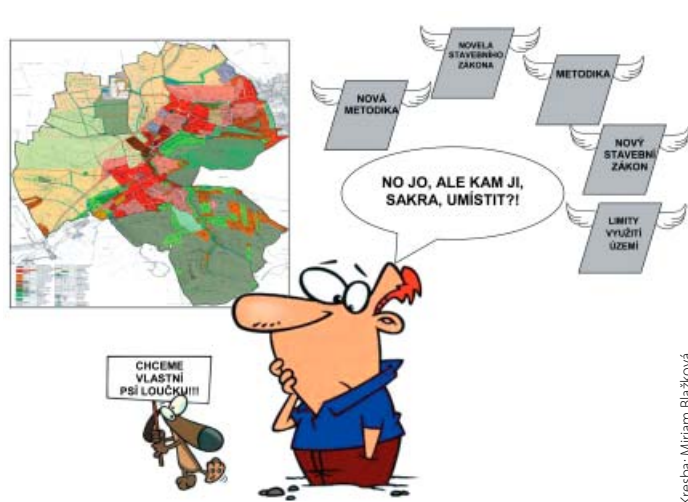
Někteří se do toho pustí přímočaře a jednoduše, například následováním rad profesora Šamánka, propagujícího pravidelnou konzumaci vína. Jiní se upnou k nějaké komplexní aktivitě, která bude v dobrém stavu udržovat tělo i hlavu. Pro někoho to může být jóga, pro jiného tanec. Dobré je prostě provozovat obé: pohyb (chůze je skvělá) a namáhání mozku – třeba studium cizích jazyků, hry na hudební nástroj nebo přímo univerzity (tedy alespoň té třetího věku).

Vědec ovšem potřebuje do problematiky proniknout hlouběji, a tak se začte do spisků gerontopsychologických a chce-li zůstat mimo zónu depresí pak třeba do textů profesora Kři-

vohlavého, jehož oborem bylo štěstí a radost, pozitivní psychologie, psychologie moudrosti a dobrého života, psychologie smysluplnosti existence atd. Dobrat se návodů ale může být namáhavé.

To daleko lépe jsou na tom „odškrtávači“. Vezmou za svůj nějaký jednoduchý několikapoložkový seznam a pak jen plní: jednou týdně na výlet, jednou týdně do bazénu a dvakrát na rotoped, dvakrát do měsíce do divadla nebo na koncert, každý týden jednu knihu, každý den deset tisíc kroků apod.

Přiznávám, taky jsem takový prostý sedmi-bodový seznam našel a zatím jen visí na nástěnce (ještě je čas, že). Chtěl bych se o něj



Kresba: Miliam Blažková

podělit. Čili – jak zůstat mladý po šedesátce: 1. Rychlá chůze. Nejpřirozenější pohyb, který vede k dobré fyzické kondici, ale i k psychické vyrovnanosti (vždyť je to přímo meditace! – Rousseau, Thoreau, Seelig, Kejnovský a jiní). 2. Pes. Ani tak nejde o chůzi (pejskař nechodí, pejskař postává) a sociální kontakty s jinými pejskaři (dosti nudné pohovory o oč-

kování a velmi kuriózních anomáliích v chování toho kterého pejska), ale o samotný kontakt s psem, o vyplavované hormony štěstí a výrazné zlepšování imunity. 3. Slovo já. Zkrátka jájinci jsou v nevýhodě. Narcisté mají větší sklon k nemocem srdce a naopak lidé, kteří nevztahují běh světa tolik k vlastní osobě, jsou odolnější. 4. Transmastné kyseliny. Tedy jako v předchozím bodě něco, čemu je třeba se vyhnout. Všechno trans je trochu divné – jenže když v tomto případě je to dobré. Vše smažené, brambůrky, ztužené tuky (nejlepší jsou polevy na donutech) je nutné okamžitě vyměnit za mrkev. Transmastné kyseliny totiž přispívají k celkovému úpadku organismu. 5. Společenský život. Není třeba nijak rozvádět. Každodenní kontakt s rodinou a přáteli má ve vyšším věku životadárny význam. 6. Středomořská strava. Sláva, jsme zase u vína! I když možná se spíše myslí ryby, ovoce a zelenina. Byl prý ověřen

blahodárny vliv na stárnutí mozku, zpomalení rozvoje demencí atd. 7. Nikdy není pozdě. Jak snadné si říci, už je pozdě, teď už to nespáříme... Tedy zejména vůči pohybu, nějakému cvičení, tělesné aktivitě není nikdy pozdě. V každém věku lze kondici zvýšit.

No a já bych k výčtu ještě přidal stavební zákon. Snad každému urbanistovi se podařilo, že v „kritických letech“ mu nebeseslalo aspoň novelu zákona – a šťastlivci kolemšedesátníci, kterým bude v brzké době nadělen zákon úplně nový. Co nás tedy čeká? Nejprve z okruhů ministerských prosákne na veřejnost nějaká podoba zákona, která se však bude dosti lišit od té finální – doporučuje se číst jen odolným jedincům. Ze sněmovních tisků nadšenci vynesou další verzi obsahující stovky pozměňovacích návrhů. Stoikové si však počkají na Sbírkou zákonů a praktici na Úplné znění – to bude navíc celé tiště-

né tučně. Budou zrušeny všechny metody, dočasně nahrazeny budou nekonečnou řadou školení, seminářů a konzultací. Všichni přejdou na neomezené tarify kvůli stovkám telefonátů s kolegy a pořizovateli, z nichž každý na vše bude mít jiný názor. Každé právní nakladatelství rychle vydá zákon s výkladem a těmi správnými komentáři, z nichž v žádném projektant nenalezne odpověď na úplně praktické otázky. Zaniknou všechny dosavadní datové modely a budou nahrazeny jedním novým. Dosavadní územní plány ale zůstanou v platnosti, a tak se bude udržovat v mnoha věcech dvojitý systém. Prostě krása. Stavební zákon – to je ten správný nástroj k rozvíjení už vadnoucích adaptačních schopností jedince. Stáří zažehnáno, mládí navěky!

Zdeněk Černý

Nové publikace



ROZMANOVÁ, Naděžda a kol.
Osnova zadání územního plánu. Podklad k doplnění požadavků
Metodická pomůcka
[1. vyd., ÚÚR, Brno: 2018, 6 s., ISBN 978-80-87318-69-0; dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=5016>]

Osnova zadání je podkladem pro doplňování jednotlivých požadavků na zpracování návrhu územního plánu. Metodická pomůcka je v souladu se stavebním zákonem ve znění účinném od 1. 1. 2018 a s vyhláškou č. 500/2006 Sb. ve znění účinném od 29. 1. 2018.



BALABÁNOVÁ, Pavla a kol.
Zadání územní studie – Osnova zadání. Metodický pokyn
[1. vyd., ÚÚR, Brno: 2018, 4 s., ISBN 978-80-87318-65-2; dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=5016>]

Metodický pokyn je v souladu se stavebním zákonem, ve znění účinném od 1. 1. 2018, a s vyhláškou č. 500/2006 Sb., ve znění účinném od 29. 1. 2018.



Vnitřní periferie v Evropě. Rozvojové strategie k překonání marginalizujících účinků vnitřních periferií
[ESPON EGTC; česká verze: ÚÚR, Brno: 2018, 15 s., ISBN 978-80-87318-73-7; dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=5038>]

Souhrn politických tezí vysvětluje, co vnitřní periferie představují, kde se v Evropě nacházejí, jejich klíčové rozvojové strategie a příležitosti, objasňuje faktory podstatné pro rozvojové strategie k překonání jejich marginalizujících účinků. V závěru jsou uvedena politická doporučení na evropské, celostátní a regionální úrovni.



Řídící, plánovací a finanční nástroje ve službách polycentrického rozvoje
[ESPON EGTC; česká verze: ÚÚR, Brno: 2018, 14 s., ISBN 978-80-87318-72-0; dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=5034>]

Dokument poskytuje argumenty a inspiraci k polycentrickému rozvoji pracovníkům, kteří se věnují tvorbě a implementaci politiky místního rozvoje, územní agendy EU po roce 2020 a budoucí kohezní politiky EU.



Územní dimenze budoucích politik
[ESPON EGTC; česká verze: ÚÚR, Brno: 2018, 15 s., ISBN 978-80-87318-73-7; dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=5038>]

Publikace uvádí syntézu klíčových poznatků a politických tezí, které vyplynuly z programu spolupráce ESPON 2020 a jejichž smyslem je podpora diskuse k tématu územní dimenze budoucích politik na evropské, národní, regionální i místní úrovni.



HANÁK, Milan.
Anglicko-český a česko-anglický slovník. Architektura a stavitelství
[1. vyd. Grada, Praha: 2017, 740 s. ISBN 978-80-274-5035-4]

Dosud nejrozsáhlejší lexikografické zpracování oborů architektury a pozemního stavitelství.



FIALOVÁ, Irena (ed.).
Architektura a současné město. Texty o moderní a současné architektuře VI.
[1. vyd., Zlatý řez, Praha: 2017, 150 s. ISBN 978-80-88033-02-8]

Texty v této knize představují malou část euroamerického uvažování o městě jako architektonickém a urbanistickém problému od druhé poloviny 80. let do současnosti. Každý z vybraných autorů přináší jiný úhel pohledu, kterým městské prostředí čte a jímž vidí profesi a roli architekta či urbanisty: od teoretické reflexe (Lieven De Cauter a Michiel Dehaene, Richard Sennett, Ali Madanipour) přes analýzu (Christopher Alexander, Roger Trancik, N. John Habraken, Nikos Salingaros) po manifest (Andrea Branzi).



ŠVÁCHA, Rostislav – SRŠŇOVÁ, Milena – TICHÁ, Jana (eds.). **Euroamerické architektonické myšlení 1936–2011** [1. vyd. Zlatý řez, Praha: 2019, 720 s. ISBN 978-80-88033-03-5]

Antologie tří editorů předkládá českým čtenářům překlady 161 textů významných architektů euroamerické sféry, a to převážně z období po druhé světové válce. Není strukturovaná podle témat, texty jsou v ní řazeny, jak šly za sebou v chronologickém pořádku. Antologie se také vyhýbá tomu, aby texty dále členila podle nějakých zvrátů v architektonické debatě. Soustřeďuje se jen na texty praktikujících architektů, nejsou v ní obsažené texty teoretiků a historiků architektury. Primárním kritériem výběru pro ni nebyl tolik význam textů, jako význam jejich autorů, předních osobností euroamerické architektonické scény posledních osmdesáti let. Cílem editorů bylo ukázat, jak a o čem tyto architekti psali a jak přitom zdůvodňovali charakter svých prací.



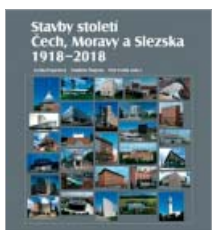
IPR Praha. **Umělecká díla na veřejných prostranstvích hlavního města Prahy. Plugin – Manuál tvorby veřejných prostranství** [IPR Praha: 2018. Dostupné z: http://manual.iprpraha.cz/uploads/assets/umelecka_dila-web-final_150dpi.pdf]

Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy se postupně rozrůstá o dílčí metodiky – tzv. pluginy, které se jednotlivým tématům rozpracovaným v Manuálu věnují do větší hloubky. První vlašťovkou je v tomto smyslu dokument Umělecká díla na veřejných prostranstvích hl. m. Prahy, který se zabývá problematikou realizace výtvarných objektů ve veřejně přístupném exteriéru města.



Kol. autorů. **Návrat života do historických center měst – stavební kniha 2017** [Informační centrum ČKAIT, Praha: 2017, 110 s. ISBN 978-80-87438-87-9]

Po roce 1989 se centra českých měst začala vyliďňovat a pomalu přestávala být pro obyvatele a návštěvníky atraktivní. Podmínky pro oživení center se hledají složitě. V současnosti se vynakládají nemalé prostředky jak z vlastních zdrojů, tak z dotací poskytnutých Evropskou unií, aby se historická centra měst uchránila. Vzniká řada projektů a podpor, které přispívají k revitalizaci center měst. A tak se některým městům daří tento trend využít a svá historická centra opět oživit.



POPERLOVÁ, Lenka – ŠLAPETA, Vladimír – VORLÍK, Petr (ed.). **Stavby století Čech, Moravy a Slezska 1918–2018** [1. vyd. Foibos: 2018, 608 s. ISBN 978-80-88258-09-4]

Obsáhlá publikace vychází ke stému výročí republiky. Představuje na 149 staveb a stavebních komplexů ve všech krajích republiky, doprovázených 1 217 vyobrazeními staveb, v dobových i současných fotografiích, plánech, kresbách a s mapovými přílohami všech krajů a staveb století.



Kol. autorů. **České a slovenské stavby století 1918–2018** [Informační centrum ČKAIT, Praha: 2018, 112 s. ISBN 978-80-88265-06-1]

Od roku 1918 bylo v Československu, poté i v České a Slovenské republice, postaveno mnoho významných a pro další vývoj společnosti důležitých staveb. Z nich bylo vybráno celkem 100 staveb – 66 českých a 34 slovenských. Tyto stavby dokumentují vývoj stavitelství a architektury na našem území. Publikace obsahuje ke každé vybrané stavbě informaci o stavebníkovi, projektantovi a zhotoviteli stavby, základní technickou specifikaci a bohatý obrazový materiál.



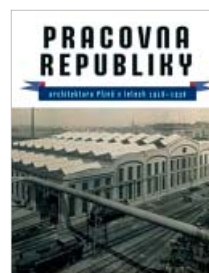
STEJASKALOVÁ, Jana – SÍBRTOVÁ, Ivana – VLASÁK, Martin. **Pražské historické zahrady a parky** [1. vyd., Academia, Praha: 2018, 456 s. ISBN 978-80-200-2835-8]

Zahrady a parky jsou sestaveny podle vývoje zahradních slohů a charakterizovány jak z hlediska kompozice, tak zajímavé vegetace – dobové i dendrologicky atraktivní. Uvedena jsou zásadní data z historie objektu, jména tvůrců i projektanti proběhnuvších rekonstrukcí, nechybí popis výtvarného řešení zahrad včetně drobné zahradní architektury. Zvláštní pozornost je věnována sochařské výzdobě areálů.



POKORNÝ, Marek – HEJTMÁNEK, Petr. **Požární bezpečnost staveb. Syllabus pro praktickou výuku** [2. přeprac. vyd. Fakulta stavební ČVUT v Praze, Praha: 2018, 126 s. ISBN 978-80-01-06394-1]

Skripta předkládají zjednodušený náhled do legislativně náročné problematiky požárně bezpečnostního řešení staveb. Kapitoly 1 až 6 korespondují se základními částmi zjednodušeného projektu PBR pro objekty nevýrobního charakteru (bytové a občanské stavby), s důrazem na pasivní požární ochranu a okrajové seznámení s aktivní požární ochranou. Kapitola 7 hodnotí požární bezpečnost garáží a okrajově tak seznamuje s odlišnou metodikou posouzení objektů výrobního charakteru.



DOMANICKÝ, Petr. **Pracovní republiky. Architektura Plzně v letech 1918–1938** [1. vyd. Starý most a Západočeská galerie v Plzni, Plzeň: 2018, 256 s. ISBN 978-80-87338-88-9]

Kniha se zabývá stavebním vývojem Plzně v meziválečném období, je prvním komplexním zpracováním tohoto tématu. V publikaci je připomenuta velmi málo známá tvorba místních architektů, a to včetně německy hovořících a židovských. Unikátní je z velké části i obrazová část publikace.

Aktuality, informace

Členské příspěvky AUÚP ČR na rok 2019 **POZOR – ZMĚNA VÝŠE PŘÍSPĚVKU**

Usnesením Shromáždění členů se počínaje rokem 2019 upravuje výše členských příspěvků následovně:

Výše příspěvků na rok 2019: **900 Kč; 200 Kč studenti** prezenčního studia; **důchodci**, jejichž jediným příjmem je důchod; **členky a členové**, jejichž jediným příjmem je rodičovský příspěvek; **0 Kč členové starší 80 let**.

Členský příspěvek uhradte nejpozději do **30. 6. 2019!**

Pokud jste příspěvek na letošní rok již uhradili v původní výši 700 Kč, prosíme o doplacení 200 Kč.

Platbu můžete provést: přiloženou složenkou, bankovním převodem na účet č. **1922930399/0800**, vedený u České spořitelny Praha 1, výjimečně v hotovosti na jarní konferenci v Brně.

Pro snadnější identifikaci platby uvádějte: **Vaše jméno** do zprávy pro příjemce, ev. variabilní symbol – Vaše rodné číslo, specifický symbol – **2019**

V případě, že neuhradíte příspěvek do konce kalendářního roku 2019, může Rada AUÚP dle článku III, odst. 6b) Stanov po projednání zrušit členství.



KURZY CELOŽIVOTNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ – ČVUT V PRAZE

Fakulta stavební ČVUT v Praze pořádá v roce 2019 ve svých prostorách následující kurzy celoživotního vzdělávání (akreditovány Ministerstvem vnitra dle § 30 odst. 5 zákona č. 312/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků):

Základy urbanismu

Cílem kurzu je seznámit účastníky se základy urbanistické skladby sídel, vývojem stavby měst, kompozicí a historií veřejných prostranství, vývojem kulturní krajiny a krajinnou kompozicí. Kurz je především určen pro pracovníky úřadů územního plánování na ORP a pracovníky krajských úřadů jako doplňující vzdělávání k výkonu jejich profese, zejména v souvislosti s novelou stavebního zákona, která zmocňuje úřady územního plánování k vydávání závazných stanovisek v příslušných správních řízeních. Výuka proběhne v Praze na Fakultě stavební ČVUT ve dnech **17.–21. 6. 2019**.

Více informací na <http://www.uzemi.eu/czv-zaklady-urbanismu.html>

Územně analytické podklady

Cílem přednášek je podat komplexní informaci k problematice aktualizací ÚAP dle stavebního zákona a prováděcí vyhlášky č. 500/2006 Sb. tak, aby pro aktéry celého procesu byly informace logicky sdělované po jednotlivých etapách prací. Výuka proběhne v Praze na Fakultě stavební ČVUT ve dnech **9.–13. 9. 2019**.

Více informací na <http://www.uzemi.eu/czv-uap.html>

KUKR 2019

17. ročník kurzu celoživotního vzdělávání OCHRANA KRAJINNÉHO RÁZU dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Identifikace a klasifikace znaků krajinného rázu a užití výsledků případového a preventivního hodnocení v rozhodovacích a plánovacích procesech. Cílem kurzu je seznámení účastníků s problematikou identifikace znaků a hodnot jednotlivých charakteristik krajinného rázu ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb. Výuka proběhne v Praze na Fakultě stavební ČVUT ve dnech **20.–21. 3. 2019, 3.–4. 4. 2019** a závěrečný workshop proběhne v Telči ve dnech **24.–25. 4. 2019**.

Více informací na www.krajinnyrz.cz