

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA  
V PRAZE**

**FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
KATEDRA PLÁNOVÁNÍ KRAJINY A SÍDEL**



**Fakulta životního  
prostředí**

**ZHODNOCENÍ KOMPLEXNÍCH  
POZEMKOVÝCH ÚPRAV V KORIDORU  
STAVBY DÁLNICE D6**

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

Vedoucí práce: Ing. Blanka Kottová, Ph.D.

Zpracovala: Bc. Kateřina Novotná

Praha 2023

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Kateřina Novotná

Regionální environmentální správa

Název práce

**Zhodnocení komplexních pozemkových úprav v koridoru stavby dálnice D6**

Název anglicky

**Evaluation of the land consolidation programs in the corridor of the highway D6**

---

### Cíle práce

Cílem diplomové práce je zmapovat stav komplexních pozemkových úprav vyvolaných výstavbou dálnice D6.

### Metodika

Zadaná práce bude mít charakter studie. Autorka zpracuje podrobnou literární rešerši k řešenému tématu. Praktická část práce bude zaměřena na stav komplexních pozemkových úprav v jednotlivých k.ú. zájmového území, kterým je koridor dálnice D6. Ve vybraných katastrálních územích zhodnotí na základě příslušné projektové dokumentace a terénního průzkumu opatření plánu společných zařízení (cestní síť, protierozní opatření, ekologická opatření a další zeleň, vodohospodářská opatření). Zaměří se především na:

- hodnocení, do jaké míry jsou jednotlivá opatření v krajině realizována oproti projektové dokumentaci,
- hodnocení spoluprací mezi zpracovateli KoPÚ a projektanty stavebních úseků D6 na technickém řešení,
- hodnocení zvoleného harmonogramu projekčních prací.

Výsledky budou zpracovány v textové a grafické podobě a doplněny fotodokumentací.



**Doporučený rozsah práce**

dle Nařízení děkana č.02/2020 – Metodické pokyny pro zpracování diplomové práce na FŽP

**Klíčová slova**

komplexní pozemková úprava, plán společných zařízení, dálnice D6

---

**Doporučené zdroje informací**

- BERAN, A., HANEL, M., NESLÁDKOVÁ, M., VIZINA, A., 2016: Increasing Water Resources Availability Under Climate Change. *Procedia Engineering* Volume 162, 448-454.
- HARTVIGSEN, M., 2014: Land reform and land fragmentation in Central and Eastern Europe, *Land Use Policy* 36: 330-341.
- LAMBIN E.F., MEYFROIDT P., 2011: Global land use change, economic globalization, and the looming land scarcity. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 108/9: 3465-3472.
- MAŽÍN, V. A., 2014: Pozemkové úpravy v kulturní krajině. *Západočeská univerzita v Plzni*.
- SKLENICKA, P.; ZOUHAR, J.; JANECKOVA MOLNAROVA, K.; VLASAK, J.; KOTTOVA, B.; PETRZELKA, P.; GEBHART, M.; WALMSLEY, A., 2020: Trends of soil degradation: Does the socio-economic status of land owners and land users matter? *Land Use Policy* 95, 103992.
- SPÚ, 2019: Technický standart plánu společných zařízení v pozemkových úpravách. SPÚ, Praha.
- SPÚ, 2021: Koncepce pozemkových úprav na období let 2021-2025.
- SPÚ, 2022: Metodický návod pro provádění pozemkových úprav. Odbor metodiky pozemkových úprav SPÚ, Praha.
- VYHLÁŠKA č. 13/2014 Sb., o postupu při provádění pozemkových úprav a náležitostech pozemkových úprav.
- ZÁKON č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů.
- 

**Předběžný termín obhajoby**

2022/23 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Blanka Kottová, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 25. 6. 2022

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 7. 2022

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 19. 03. 2023

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Hodnocení stavu komplexních pozemkových úprav v koridoru stavby dálnice D6“ vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů. Jsem si vědoma, že se na moji diplomovou práci plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla. Jsem si vědoma, že odevzdáním diplomové práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby. Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Karlových Varech dne 11. 03. 2023

.....

Bc. Kateřina Novotná

## Poděkování

Ráda bych poděkovala své vedoucí diplomové práce paní Ing. Blance Kottové, Ph. D. za odborné vedení při zpracování diplomové práce. Dále pracovníkům Krajských pozemkových úřadů pro Středočeský, Ústecký a Karlovarský kraj. Především děkuji své rodině a svým přátelům za jejich podporu a trpělivost.

## **Seznam zkratek**

AOPK – Agentura pro ochranu přírody a krajiny

ČSU – Český statistický úřad

ČR – Česká republika

DO – doplňková polní cesta

DOSS – dotčené orgány státní správy

DÚR – dokumentace pro územní rozhodnutí

DSP – dokumentace pro stavební povolení

EIA – Environmental Impact Assessment/posuzování vlivů na životní prostředí

EU – Evropská unie

GŘSD – Generální ředitelství stavby dálnic

HPC – hlavní polní cesta

CHKO – chráněná krajinná oblast

JPÚ – jednoduché pozemkové úpravy

JZD – jednotné zemědělské družstvo

KoPÚ – komplexní pozemkové úpravy

KPÚ – Krajský pozemkový úřad

k.ú. – katastrální území

MZe ČR – Ministerstvo zemědělství České republiky

MÚK – mimoúrovňová křižovatka

OPŽP – Operační program Životní prostředí

PC – polní cesta

PD – projektová dokumentace

PDPS – prováděcí dokumentace stavby

PRV – Program rozvoje venkova

Policie ČR, DI – Policie České republiky, Dopravní inspektorát

PSZ – plán společných zařízení

PÚ – pozemkové úpravy

RSPÚ – rozpočet státního pozemkového úřadu

ŘSD ČR – Ředitelství silnic a dálnic ČR

SPÚ – Státní pozemkový úřad

SO – stavební objekt

SoD – smlouva o dílo

TEN-T – Transevropská dopravní síť

TDS – technický dozor stavebníka

ÚSES – Územní systém ekologické stability

ÚRS – dříve označení firmy Ústav racionalizace ve stavebnictví,  
dnes označení ceníku stavebních prací.

VPC – vedlejší polní cesta

VPS – Všeobecná pokladní správa

VÚMOP, v.v.i. – Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, v.v.i

ZPF – zemědělský půdní fond

ŽP – životní prostředí

## **Abstrakt**

Diplomová práce provádí evidenci katastrálních území dotčených stavbou dálnice D6, která se nachází ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji. V dotčených katastrálních územích zjišťuje stav pozemkových úprav a dále také počet navržených a počet skutečně realizovaných prvků PSZ. Podrobně popisuje průběh realizační etapy PÚ při realizaci prvků PSZ, jejíž zdárný průběh je založen především na dobré spolupráci mezi SPÚ a ŘSD ČR. Vychází z podkladů a informací, které poskytly Krajský pozemkový úřad pro Středočeský kraj, Pobočka Rakovník, KPÚ Ústecký kraj, Pobočka Louny, KPÚ Karlovarský kraj, Pobočka Karlovy Vary a ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary. Z výsledků diplomové práce vyplývá, že doposud bylo realizováno pouze 33 z celkového počtu 908 navržených prvků plánu společných zařízení. Průběh pozemkových úprav je přímo závislý na stavu přípravy a realizace dálnice D6. Tak, jako postupují práce na výstavbě dálnice, postupují také pozemkové úpravy. Většina pozemkových úprav se nachází v projekční etapě a je pouze otázkou času, kdy přejdou do etapy realizační.

Diplomová práce přináší zamyšlení nad tím, zda by se případně nedala realizace pozemkových úprav uspišit.

**Klíčová slova:** komplexní pozemková úprava, plán společných zařízení, dálnice D6, prvky plánu společných zařízení, katastrální území

## **Abstract**

The diploma thesis records the cadastral territories affected by the construction of the D6 highway, which is located in the Central Bohemian, Ústecký and Karlovy Vary regions. In the affected cadastral territories it ascertains the state of land adjustments as well as the number of proposed and actually implemented PSZ elements. It describes in detail the course of the implementation stage of the PÚ during the implementation of the PSZ elements, the successful course of which is based above all on the good cooperation between the SPÚ and the ŘSD CR. It is based on documents and information provided by the Regional Land Office for the Central Bohemian Region, Rakovník Branch, KPÚ Ústecký Region, Louny Branch, KPÚ Karlovy Vary Region, Karlovy Vary Branch and ŘSD CR, Administration of Karlovy Vary. It follows from the results of the thesis that only 33 of the total number of 908 proposed elements of the common facilities plan have been implemented so far. The course of land adjustments is directly dependent on the state of preparation and implementation of the D6 highway. Just as the highway construction work is progressing, land adjustments also progresses. Most land adjustments are in the design stage and it is only a matter of time before they move to the implementation stage.

The diploma thesis brings reflection on whether the implementation of land adjustments could possibly be accelerated.

**Keywords:** comprehensive land adjustment, plan of common facilities, D6 highway, elements of common facilities plan, cadastral territory

## Obsah

1	Úvod.....	11
2	Cíl práce.....	12
3	Literární rešerše .....	12
3.1	Průběh pozemkových úprav .....	15
3.2	Historie pozemkových úprav.....	16
3.3	Vývoj pozemkových úprav po roce 1989.....	18
3.4	Legislativní předpisy, financování pozemkových úprav .....	22
3.5	Pozemkové úpravy v ostatních Evropských zemích .....	24
3.6	Historie a vývoj dálniční sítě na území Českého státu .....	25
3.7	Dálnice D6 – historie, současný stav, předpoklad budoucího vývoje.....	31
3.8	Souvislost dálničních staveb s pozemkovými úpravami .....	33
4	Charakteristika studijního území .....	34
4.1	Středočeský kraj .....	35
4.2	Ústecký kraj.....	36
4.3	Karlovarský kraj .....	37
5	Metodika .....	39
6	Současný stav řešené problematiky .....	40
6.1	Počet navržených prvků plánu společných zařízení .....	42
6.2	Realizace prvků plánu společných zařízení.....	44
6.2.1	Realizované plány společných zařízení ve Středočeském kraji .....	45
6.2.2	Realizované plány společných zařízení ve Ústeckém kraji .....	51
6.2.3	Realizované plány společných zařízení v Karlovarském kraji .....	58
6.3	Harmonogram přípravy a realizace pozemkových úprav a dálnice D6 .....	59
7	Výsledky .....	62
7.1	Středočeský kraj .....	62
7.2	Ústecký kraj.....	65
7.3	Karlovarský kraj .....	68
7.4	Souhrn výsledků .....	71
7.5	Návrh změny harmonogramu přípravy a realizace pozemkových úprav a dálnice D6 .....	74
8	Diskuze .....	76
9	Závěr a přínos práce.....	80
10	Přehled literatury a použitých zdrojů.....	81
11	Seznam obrázků .....	87
12	Přílohy.....	89



# 1 Úvod

Krajina se nachází všude kolem nás a je tak nedílnou součástí našich životů. Lesy, louky, hory, údolí, potoky, vesničky, města, silnice to vše si lze přestavit pod slovem krajina. Je to dědictví po předcích a povinností současné generace je o něj dbát a v dobrém stavu předat budoucím generacím.

Kromě hmotného dědictví je krajina také dědictvím duchovním. Je symbolickým odkazem předků, Keltů, Germánů a Slovanů, kteří přišli na toto území hledat lepší podmínky k životu pro sebe a své potomky. Zdejší krajina se pro tyto osídlence stala zdrojem potravy a materiálního zabezpečení a přesto, že jimi byla vnímána jako tajemná, neprobádaná a nebezpečná, vytvořili si ke své krajině vztah a ta se stala tak jejich domovem. Pro naše předky byla krajina posvátná, uctívali vodní toky, prameny, háje, stromy, rostliny, zvířata a přírodní útvary. Prvotní Slované vykonávali své bohoslužby pod širým nebem na posvátných místech, na kopcích, u skal, stromů a vodních toků. Jejich propojení s krajinou bylo velice úzké a intenzivní, bylo přirozené vnímat plynutí času v souladu s přírodou. Nepřekvapí tedy, že kalendář, kterým se naši předkové řídili, vycházel z pravidelného přírodního cyklu. Jak již bylo uvedeno, naši předkové považovali za posvátná místa různé přírodní útvary v krajině. S příchodem křesťanství byly na těchto posvátných místech vystavěny různé církevní objekty jako např. kaple, boží muka, křížky. Dnešním moderním člověkem jsou považována za posvátné spíše sakrální stavby než místa, na kterých stojí. Došlo ke změně vnímání krajiny, ta již nepředstavuje hrozbu a také se již vytratila posvátnost založená na bázi a nesrozumitelnosti přírodních jevů. Naopak člověk již ke krajině necítí dostatečnou úctu, vděk a je tak schopen zabrat a bezohledně využít jakékoliv území za účelem uspokojení svých potřeb. Vypovídajícím obrazem vztahu dnešního člověka ke krajině je její současný stav, betonová předměstí, novostavby v historických centrech měst, sídelní kaše satelitních obcí apod. Pokud moderní člověk dnešní doby nezmění svůj přístup ke krajině a přírodě, může se stát, že nesplní svoji povinnost a nebude mít co předat budoucím generacím (SAMOJSKÝ 2011).

Je potřeba si uvědomit, že krajina může existovat i bez přítomnosti člověka, naopak člověk bez přítomnosti krajiny je předurčen k záhubě. V citátu Algerta Szentihoggyiho maďarského biochemika a fyziologa, držitele Nobelovy ceny za fyziologii a medicínu, je doslova uvedeno: „Kosmonauté přinesli fotografie ze světa, jenž

obklopuje naši planetu. Při pohledu odtamtud není člověk vůbec vidět. Takže můžeme vyhubit sami sebe a nic viditelného se nestane. Naše planeta bude snad ještě krásnější, ještě zelenější bez nás, a nebude nikoho, kdo by pro nás ronil slzy.“

## **2 Cíl práce**

Cílem této práce je zmapování stavu komplexních pozemkových úprav ve všech katastrálních území dotčených dostavbou dálnice D6. Nejdříve bude provedena evidence jednotlivých katastrálních území a zaznamenán stav pozemkových úprav. Z plánů společných zařízení bude zjištěn počet navržených prvků PSZ. Dále bude zjištěn počet realizovaných prvků PSZ. Podrobně bude popsán průběh jejich realizace, ať už nastalé komplikace, nebo jejich zdárný průběh. Popsána a zhodnocena bude také spolupráce mezi SPÚ a ŘSD ČR, jakožto objednateli a koordinátory projektových a realizačních dodavatelů.

## **3 Literární rešerše**

V druhé polovině dvacátého století jsou zaznamenány první náznaky ve změně chování moderního člověka, který si začíná uvědomovat, že svým přístupem a jednáním významně ohrožuje stav a vývoj krajiny. A také nebezpečí, že pokud své chování nezmění, nebude mít co předat budoucím generacím a nesplní tak svoji povinnost. Začíná pozvolna měnit svůj přístup ke krajině, přírodě a životnímu prostředí v němž žije.

Významným milníkem, kdy bylo odstartováno celosvětové environmetální hnutí, je rok 1962. V tomto roce vychází kniha americké biologky Rachel Carsonové s názvem „Silent Spring“, v překladu „Mlčící jaro“, nebo též „Tiché Jaro“. Kniha měla ve své době bouřlivý ohlas a významně změnila postoj odborníků a veřejnosti k ochraně životního prostředí. Autorka ve své knize upozorňuje především na nemalé množství chemických látek, které jsou běžně vyráběny a používány v zemědělské výrobě na hubení škůdců, hmyzu, plevelu, hlodavců a dalších organismů a na konkrétních příkladech zde popisuje rizika, která jsou spojená s nadměrným používáním chemických látek. Zamýšlí se nad tím, jaké důsledky bude mít toto počínání pro příští generace a samotnou přírodu.

Aplikované chemické látky nepůsobí pouze na škůdce, plevel, hmyz atd., ale také na ostatní rostliny a živočichy, kteří se nacházejí v místě, kde jsou tyto látky

aplikovány. Poté, co poslouží svému účelu zůstávají jejich rezidua v půdě, šíří se dále do povrchové a podzemní vody, zůstávají v těle zvířat, rostlin a prostřednictvím potravního řetězce se šíří nekontrolovatelně do prostředí okolo nás. Toto tvrzení je zde doloženo na konkrétním příkladu. Ve vybraných lokalitách byly na jilmech amerických provedeny postřiky proti kůrovci, následně pak byly v tělech žížal, mravenců, larev a další půdních organismů nalezeny zbytky chemických látek a jelikož jsou tyto organismy potravou pro ptáky, mývaly, vačice, rejsky a krtky, kteří se tak po aplikaci postřiku stali tzv. „biologickými umocňovači“ jedu. V důsledku čehož bylo v oblastech zaznamenáno celkové snížení druhové diverzity, která se nejvíce projevila u ptačí populace, jejíž počet se následkem úmrtí nebo neplodnosti snížil cca o 80 %. ...Přišlo jaro a nebyl slyšet zpěv ptáků, proto tedy „Tiché jaro“.... (CARSON 1962).

Dalším důležitým rokem v oblasti ochrany přírody a krajiny je rok 1968, kdy je založen tzv. „Římský klub“, který v březnu 1972 vydává publikaci pod názvem „Meze růstu“. Autoři zde prezentují studii analyzující světový hospodářský vývoj, vyznačující se exponenciálním růstem v průměru okolo 5 % ročně. Následně vyjadřují obavu nad rostoucím znečištěním souvisejícím se vzrůstajícím objemem vyrobeného kapitálu, produkcí potravin, čerpání nerostných surovin a počtu lidí na zemi, který jednou může přerůst konečnou kapacitu planety, a to jak co do zdrojů, tak i co do schopnosti absorbovat a zneškodňovat odpady. Připomeňme si, že v tom samém roce, kdy byla vydaná publikace „Meze růstu“, se uskutečnila tzv. Stockholmská konference, která měla rozhodující význam pro utváření politiky ochrany životního prostředí, a to jak v jednotlivých státech, tak i na mezinárodní úrovni. Poprvé zde byly jasně specifikovány negativní vlivy a jejich dopad na jednotlivé složky životního prostředí. Možné je uvést například znečištění ovzduší, které může být způsobeno emisemi škodlivin z komínů a výfuků, a důsledkem jsou pak okyselená jezera či poškozené a hynoucí lesy (MOLDAN 2021).

Následuje rok 1987, ve kterém se „Světová komise pro životní prostředí a rozvoj“ snaží odpovědět na otázku, jak se má společnost chovat, aby nepoškozovala sama sebe a její vývoj nebyl spojen s degradací životního prostředí, ale naopak vedl k jeho ozdravování. V této souvislosti byl definován pojem „trvale udržitelný rozvoj“ jehož doslovná definice zní „jedná se o takový rozvoj společnosti, kdy současná generace uspokojuje svoje potřeby tak, aby neomezila uspokojování potřeb budoucích generací“ (REMTOVÁ 2009).

V souvislosti s ochrannou životního prostředí je důležité zmínit také mezinárodní úmluvy, jmenovitě pak „Úmluvu o ochraně evropských planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a přírodních stanovišť“ (Bern, 19. září 1979), „Úmluvu o ochraně architektonického dědictví Evropy“ (Granada, 3. října 1985), „Úmluvu o biologické rozmanitosti“ (Rio, 5. června 1992), „Úmluvu o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví“ (Paříž, 16. listopadu 1972) a v neposlední řadě „Evropskou úmluvu o krajině“ (Florence, 20. října 2000). Ratifikací „Evropské úmluvy o krajině“ usilují členské státy o větší jednotu v zájmu dosažení udržitelného rozvoje, podpory ochrany, správy a plánování krajiny v oblasti životního prostředí. Podepsáním této úmluvy se členské státy zavázaly zejména ke zvyšování povědomí občanské společnosti, soukromých organizací a veřejných orgánů o hodnotě krajin, jejich úloze a jejich změnách, dále ke vzdělávání a výchově odborníků v těchto oblastech. K dosažení stanovených cílů se státy zavázaly zavést **nástroje** zaměřené na ochranu, správu a plánování krajiny (CONCIL OF EUROPE 2000). Jedním z **nástrojů**, kterým je možné zajistit ochranu přírody a krajiny, je krajinné plánování. V České republice jsou uplatňovány různé formy krajinného plánování. Jedná se o takzvané „fakultativní formy“ jako jsou např. revitalizace, krajinářské úpravy, ekologické optimalizace a dále „obligatorní formy“ např. Územní systém ekologické stability, rekultivace a v neposlední řadě „podmíněně obligatorní formy“, z nichž lze jmenovat územní plánování a pozemkové úpravy (SKLENIČKA 2003).

Prostřednictvím pozemkových úprav je možné významně pozitivně ovlivnit vývoj, vzhled, ekologickou stabilitu přírody a krajiny a přispět tak k ochraně životního prostředí. Přípravu a realizaci pozemkových úprav zabezpečuje/zajišťuje stát prostřednictvím Státního pozemkového úřadu, a to v souladu se zák. č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1997Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Pozemkové úpravy jsou prováděny ve veřejném zájmu a zpravidla také financovány z veřejných zdrojů. Mezi hlavní cíle pozemkových úprav patří úprava vlastnických vztahů, obnova katastrálního operátu, ochrana půdního fondu a obnova krajiny a ochrana přírody. V případě vlastnických vztahů se jedná především o scelování a dělení pozemků, zajištění jejich přístupnosti, vyrovnání hranic tak, aby takto upravené pozemky co nejlépe umožnily jejich obhospodařování a dále též o obnovu katastrálního operátu a s tím spojenou digitalizaci. Pokud se jedná o ochranu půdního fondu, obnovu krajiny a ochranu

přírody jde především o realizaci protierozních a vodohospodářských opatření, cestní síťe a prvků ÚSES. Soubor uvedených opatření se ve zkratce nazývá „Plán společných zařízení“ (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, 2016).

### 3.1 Průběh pozemkových úprav

Pokyn k zahájení řízení o pozemkových úpravách vždy uděluje SPÚ. Existují tři důvody k jejich zahájení. Za prvé, požadavek vlastníků pozemků v daném k.ú., kteří vlastní nadpoloviční výměru zemědělské půdy. Za druhé, v důsledku stavební činnosti zejména liniových staveb – dálnic, rychlostních silnic a obchvatů měst. Za třetí, vyřešení protipovodňových a protierozních opatření napomáhající zmírnění škod na životech, majetku a na životním prostředí. Rozsah pozemkové úpravy je vymezen obvodem, do kterého jsou zpravidla zahrnuty pozemky mimo zastavitelnou část. V případě, že je pozemkovou úpravou řešeno celé k.ú., jedná se o tzv. komplexní pozemkové úpravy. Pokud je řešena pouze část k.ú. např. rekonstrukce přídělů, výměna vlastnických práv, zpřístupnění části pozemků, lokální protierozní nebo protipovodňové opatření, jedná se o tzv. jednoduché pozemkové úpravy (MZe ČR 2015). Od ledna roku 2021, kdy vešla v platnost novela zákona č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách, je možné JPÚ provádět za účelem realizace prvků PSZ, aniž by došlo k výměně/řešení vlastnických práv.

Harmonogram prací na pozemkových úpravách je rozdělen do několika etap, které se mohou vzájemně prolínat. Celý proces je zahájen etapou programovou, následuje etapa přípravná, projekční a realizační. Proces je ukončen etapou kontrolní. **Programovou etapu** v celém rozsahu zajišťuje SPÚ, který na základě získaných informací o katastrálních území, zájmech vlastníků, obcí a nájemců půdy vyhodnocuje nutnost PÚ. Stanovuje pořadí, ve kterém budou PÚ v jednotlivých katastrálních územích realizovány, zajišťuje financování, vybírá zpracovatele PÚ. Veřejnou vyhláškou zahajuje pozemkové úpravy a následně kontaktuje DOSS.

V **přípravné etapě** je kladen důraz na shromáždění potřebných podkladů, kdy se jedná především o dokumenty majetkoprávní (např. katastr nemovitostí, nabývací tituly, veřejné knihy, scelovací a přidělové řízení), grafické (např. mapy zjednodušené evidence, historické mapy, zaměření skutečného stavu), oborové (např. stanoviska DOSS, pedologické a geologické podklady, územní plány, ÚSES, NATURA 2000, dokumentace LHP, LPIS vodních zdrojů, poddolovaných území, archeologických nalezišť). Neméně důležité je uskutečnění místního šetření spojené s rozborem

současného stavu území, tj. zmapování stávající dopravní sítě, odtokových poměrů, záplavových území, erozního stavu, stavu vegetace atd. Možné je také pořízení fotodokumentace. Na základě získaných podkladů je vypracován soupis nároků vlastníků pozemků podle jejich ceny, výměry, vzdálenosti a druhu pozemku, následně je navrženo nové uspořádání pozemků.

Významnou etapou v procesu pozemkových úprav je **etapa projekční**. Cílem této etapy je návrh plánu společných zařízení a návrh změny druhu pozemků, zejména orné, lesní půdy a travních porostů. Součástí plánu společných zařízení je návrh cestní sítě, tj. polních a lesních cest včetně jejich součástí jako jsou mostky, propustky, brody atd., návrh prvků systému ekologické stability, především obnovení, doplnění nebo založení vegetace. Dále návrh protierozních opatření např. mezí, průlehů, příkopů, větrolamů a vodohospodářských opatření, jako jsou vodní nádrže, rybníky, ochranné hráze a poldry. Nedílnou součástí této etapy jsou schvalovací procesy, do kterých jsou prostřednictvím „sboru zástupců“ zapojeni zaměstnanci SPÚ, vlastníci pozemků, stavebník v případě PÚ vyvolaných stavbou a příslušná obec v jejímž katastru se PÚ realizují a zpravidla tak přebírá do svého vlastnictví objekty PSZ vybudované v rámci PÚ.

Předmětem **realizační etapy** je zpracování projektových dokumentací pro stavby navržené v rámci plánu společných zařízení, zajištění stavebních povolení a samotná realizace objektů. Na požádání majitelů pozemků probíhá vytyčení nově navržených parcel v terénu (VLASÁK & BARTOŠKOVÁ 2007).

### **3.2 Historie pozemkových úprav**

Historie pozemkových úprav sahá až do starého Egypta, kde záplavy v povodí Nilu nutily ke každoročnímu rozměřování a rozdělování pozemků mezi rolníky. K podobné situaci docházelo v povodí řek Eufratu a Tigridu ve starověké Mezopotámii. Propracované pozemkové právo a pozemková politika se v historických pramenech objevuje v 5. století př. n. l. ve starověkém Římě. Římané vedli války, dobývali nové země a tato území připojovali ke svému státnímu půdnímu fondu. Takto nabyté pozemky byly vyměřeny, vytyčeny a došlo k označení hranic kamennými mezníky a byl vyhotoven polohopisný plán k rozdělení pozemků osídlencům. Po pádu antického Říma nastal v Evropě politický a hospodářský chaos, teprve v 7. a 8. století se začaly postupně formovat novodobé evropské národy. V Českých zemích dochází

k osídlování a rozdělování pozemků někdy v 8. až 9. století, kdy nastává takzvaná kolonizace, osídlení a zúrodnění dosud neobdělávané půdy. Organizováním kolonizace byly pověřeni tzv. lokátoři, kteří měli za povinnost najít osadníky, kteří budou přidělenou půdu obdělávat a odvádět poplatky majiteli půdy (feudálovi). Období kolonizace probíhalo až do 17. století, kdy již byla veškerá zemědělská půda rozdělena. Mezi významné pozemkové reformy v 18. a 19. století patří tzv. Raabizace z doby panování Marie Terezie, při které docházelo k dělení půdního fondu velkostatků a jejího přidělování drobným zájemcům. Raabizace byla v roce 1785 pozastavena a pokračovala až v roce 1848 po zrušení roboty a poddanství. V roce 1883 byl vydán rakouský rámcový zákon o scelování hospodářských pozemků. Scelování neboli konsolidace probíhala především na území Moravy a Slezska. Konsolidace probíhala na základě dobrovolnosti, se kterou museli souhlasit vždy všichni vlastníci. Z novodobých dějin, které již souvisí se vznikem samostatného Československého státu, je možné zmínit první pozemkové úpravy, které probíhaly v letech 1918–1938. Bohužel tyto pozemkové úpravy nebyly provedeny důsledně a po jejich realizaci vznikly velkostatky o mnohahektarové výměře a naopak 630 000 rolníků dostalo půdu o výměře, která byla cca 1 ha. Dalším důležitým milníkem byl rok 1945, kdy po druhé světové válce došlo odsunem sudetských Němců k vyliďnění pohraničí a tento uvolněný prostor byl následně osídlen občany z vnitrozemí. Půda byla přidělována na základě dekretu, a to podle zásady stanovené zákonem, že půda patří těm, kdo na ni pracují (MARŠÍKOVÁ & MARŠÍK 2007).

V období po roce 1945 vyšlo najevo, že dosud platné a používané scelovací předpisy jsou již nevyhovující. Byly tedy zahájeny práce na novém scelovacím zákoně, do kterého byly zapracovány dosud získané poznatky a požadavky pro vybudování moderního zemědělství založeného na soukromovlastnických vztazích. V roce 1947 a následně v roce 1948 byl přijat zákon o nové pozemkové reformě. V roce 1948 byl dále přijat zákon o technickohospodářských úpravách pozemků (scelovací zákon). Technickohospodářské úpravy pozemků souvisí se zavedením moderních forem hospodaření, jako je např. používání zemědělské techniky. Zákon v té době počítal jak se soukromým, tak i s družstevním hospodařením. Po roce 1948 byl obor týkající se krajinného inženýrství a pozemkových úprav společensky velice uznávaným, protože se podílel na tvorbě výše uvedených zákonů a řešil komplexní přístup k půdě a vodě v krajině odsunut a nahrazen přístupem, pro který je důležité maximální využití půdy s ohledem na maximální výnosy. V roce 1952 byl již zmiňovaný obor týkající

se krajinného inženýrství a pozemkových úprav zrušen a s ním zanikly také pozemkové úřady. Veškeré změny souvisely s politickými změnami po roce 1948. V letech 1950-1960 vznikala, s ohledem na již zmíněnou politickou situaci, JZD, ve kterých byla řešena změna vlastnických vztahů. Pozemkové úpravy se v této době ještě řídily scelovacím zákonem č. 47/1948 Sb., kdy pozemky byly scelovány do půdních celků s ohledem na stávající polní cesty, vodohospodářská zařízení a trvalé hranice jiných kultur. V roce 1955 byl scelovací zákon nahrazen vládním nařízením č. 47/1955 Sb., o opatřeních v oboru hospodářsko-technických úpravách pozemků. V letech 1960–1972 docházelo ke slučování malých družstev ve větší celky s výměrou do 1000 ha orné půdy. V té době vypracovaný souhrnný projekt hospodářsko-technických úprav pozemků řešil reorganizaci sítě společných zařízení, ať již se jednalo o polní cesty, vodohospodářská zařízení, rekultivační nebo půdoochranná opatření. V období po roce 1974 docházelo k násilnému slučování zemědělských podniků do ještě větších celků a probíhaly neodborné zásahy do krajiny. Byl kladen důraz na ekonomické ukazatele při maximálním využití mechanizace. Po roce 1985 se částečně dařilo tento trend zvrátit, byly dokonce zpracovány územní systémy ekologické stability podle metodiky Agroprojektu Brno. Bohužel většina projektů navrhovaných opatření k ozdravení krajiny a protierozní ochrany v té době zůstávala pouze na papíře (ČESKOMORAVSKÁ KOMORA PRO POZEMKOVÉ ÚPRAVY 2015).

### **3.3 Vývoj pozemkových úprav po roce 1989**

V roce 1989 se na našem území odehrály významné politické změny, které určily další vývoj země jak v oblasti sociální, ekonomické, správní, právní, tak v oblasti průmyslu, obchodu a zemědělství. Nastartovaly tak přechod od centrálně plánované ekonomiky k ekonomice tržní. V důsledku těchto změn nastala další etapa vývoje pozemkových úprav, která si kladla za cíl zprivatizovat státem vlastněnou zemědělskou půdu, v té době obhospodařovanou státními statky nebo zemědělskými družstvy (HARTVINGSEN 2014).

Po roce 1991 byly do PÚ vkládány velké naděje, jelikož byly považovány za prostředek k řešení nápravy křivd spáchaných od roku 1948 vůči vlastníkům pozemků. Snahou bylo obnovení osobního vztahu k půdě jednak samotných vlastníků, ale také celé společnosti. Po počáteční euforii bohužel bylo jasné, že tento cíl se daří jen těžko plnit, mj. z důvodu, že zemědělství neprošlo celkovou restrukturalizací



a nadále přetrvávaly velké korporace zemědělských podniků, které nezměnily svůj způsob hospodaření (VÁCHAL & MAZÍN 2005). Většina vlastníků, kterým byla půda navracena, ji pronajala. Na území ČR se v současné době jedná téměř o 80 % z celkové výměry zemědělské půdy (SKLENIČKA & kol. 2020)

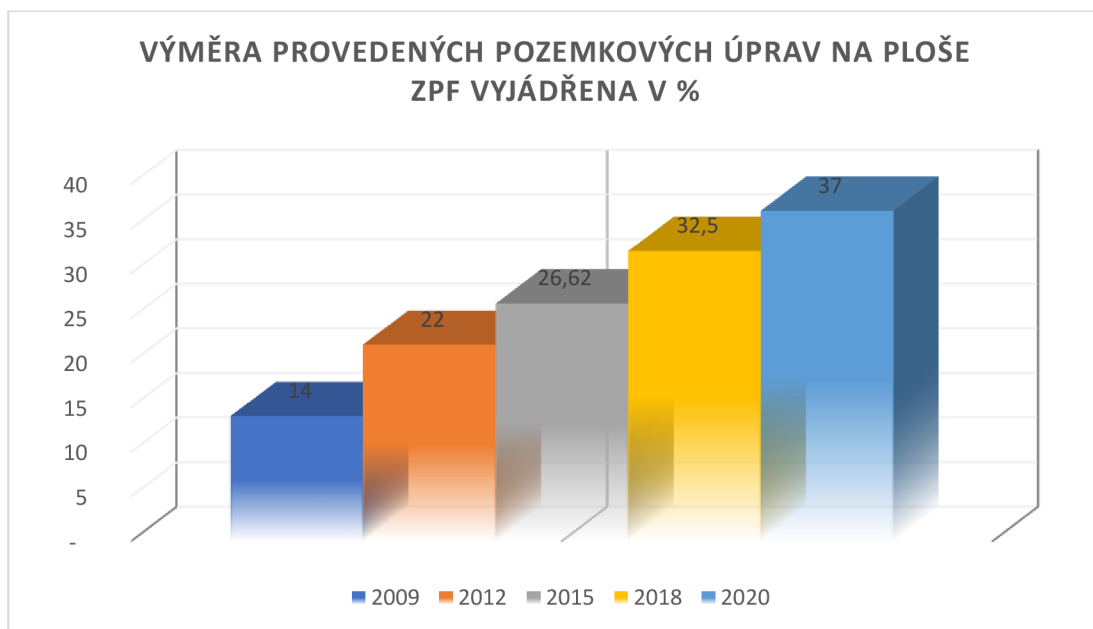
Od doby, kdy byly zahájeny práce na prvních pozemkových úpravách, prošly tyto důležitým legislativním vývojem, ale i několika krizemi, kdy ze strany vlastníků a veřejnosti byly vnímány rozporuplně. Důležitým milníkem ve vývoji PÚ byl rok 2013, kdy došlo ke vzniku Státního pozemkového úřadu, samostatné organizační složky státu, která následně zajišťovala přípravu a realizaci PÚ (ČESKOMORAVSKÁ KOMORA PRO POZEMKOVÉ ÚPRAVY 2015).

Vývojem prošly také původní myšlenky PÚ, které, kromě vlastnických vztahů, se v současné době více zaměřují na nápravu a adaptační opatření v krajině zubožené a trápené suchem, erozí a povodněmi. Z důvodu řešení takto složité problematiky, která se prolíná napříč několika vědními obory, se staly pro veřejnost PÚ složitou, nesrozumitelnou a také dlouhodobou záležitostí (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

Celková doba provedení PÚ se v současné době pohybuje okolo 8–10 let. Má to však svůj důvod, pokud má být uspořádání pozemků, agrotechnická opatření a technické stavby navržena účelně a krajině má být navracena její funkčnost a udržitelnost, nejdou PÚ dělat jinak než rozvážně. Kromě samotného návrhu má na délku PÚ významný vliv administrativní náročnost a zajištění financování. Další kritizovanou stránkou pozemkových úprav je výše vynaložených nákladů. Nicméně je třeba si uvědomit/vnímat skutečnost, že nelze pohlížet pouze na náklady vynaložené na přípravu a realizaci PÚ, ale je nutné brát v úvahu například ušetřené finance, které nemusí být díky PÚ vynakládány např. obahnění rybníků a řek, které nemusí být realizováno, neboť díky navrženým opatřením je půda zachráněna před vodní erozí. Na základě získaných 30letých zkušeností zaměstnanců SPÚ zabezpečující realizaci pozemkových úprav, lze konstatovat, že se na jedné straně setkávají s vlastníky mající vztah k půdě, na které hospodaří a PÚ vítají. Tito vlastníci pak často sami přicházejí s kreativními nápady, které by napravily chyby z minulosti a přizpůsobily krajinu změnám podnebí. Na opačné straně pak s vlastníky, kteří vnímají svoji zemědělskou půdu spíše jako potenciální stavební pozemek nebo jako výrobní prostředek a předmět přímých dotací a neprojevují zájem o obnovu její funkčnosti. Pro tyto vlastníky je velkým problémem například umístění technických mezí nebo průleहů na jejich

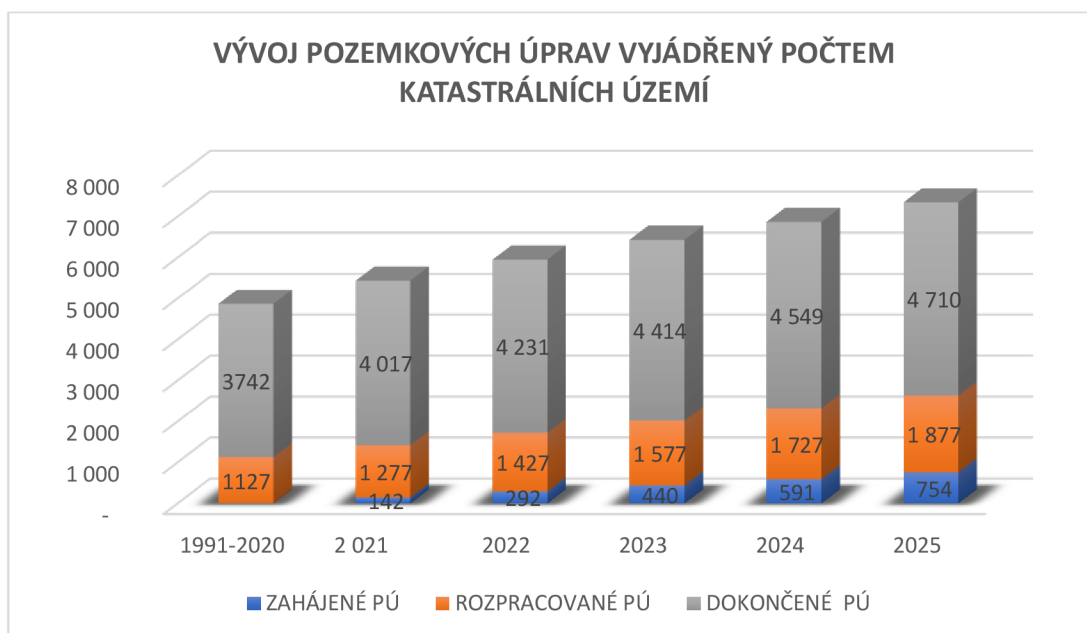
pozemcích a vnímají toto jako diskriminaci. V případě velkého odporu vlastníků je výsledkem PÚ pouze obnova katastrálního operátu a nezávazný návrh protierozních osevních postupů. I přes veškeré zmiňované komplikace lze konstatovat, že pozemkové úpravy jsou významným a účelným nástrojem k nápravě zanedbané soustavy pozemkového práva, katastru nemovitostí a jedinečnou možností majetkoprávní přípravy k realizaci veřejně prospěšných opatření na zemědělském půdním fondu (MAZÍN 2021).

Data týkající se evidence realizovaných pozemkových úprav od roku 1989 jsou shromažďována a pravidelně zveřejňována Ministerstvem zemědělství České republiky v „Situační výhledové zprávě – Půda“. Z uvedených dat je patrné, že od roku 1991 do 31. 12. 2020, tj. v průběhu 30 let byly pozemkové úpravy realizovány na 37 % plochy zemědělského půdního fondu ČR, přičemž do roku 2009 byly PÚ provedeny na 14 % plochy ZPF. Do roku 2012 se jednalo již o celkovou dotčenou plochu 22 %, do roku 2015 o plochu 26,62 % a do roku 2018 o plochu 32,50 %. Vývoj pozemkových úprav z pohledu plochy zemědělského půdního fondu ČR zobrazuje graf na Obrázku 1 (MZe 1999, 2003, 2006, 2009, 2012, 2015, 2018, 2021).



Obrázek 1: Vývoj pozemkových úprav z pohledu výměry ZPF (MZe ČR 1999), (MZe ČR 2003), (MZe ČR 2006), (MZe ČR 2009), (MZe ČR 2012), (MZe ČR 2015), (MZe ČR 2018), (MZe 2021)

Počet realizovaných pozemkových úprav lze vyjádřit také počtem dotčených katastrálních území. Evidenci provádí Státní pozemkový úřad a prostřednictvím svých webových stránek poskytuje tyto informace veřejnosti. Ve svém dokumentu, který byl nazvaný „Koncepce pozemkových úprav na období let 2021–2025“ a je již druhým v řadě od založení SPÚ, pak uvádí celkové počty jak rozpracovaných, tak i ukončených pozemkových úprav v jednotlivých katastrálních územích. Od roku 1991 do roku 2020 se jednalo celkem o 3 742 k.ú., ve kterých byly dokončeny KoPÚ, JPÚ s PSZ nebo s přiděly a 1 127 k.ú., ve kterých byly do té doby rozpracovány KoPÚ a JPÚ s PSZ nebo s přiděly. V České republice je evidováno celkem 13 076 katastrálních území, přičemž pozemkové úpravy bude třeba provést ve 12 080 katastrálních územích. U zbytku katastrálních území např. území velkých měst, horských oblastí, pozemkové úpravy realizovány nebudou. Na základě těchto údajů lze konstatovat, že během uplynulých 30 let byly PÚ realizovány na necelé polovině k.ú. Pro následující období let 2021–2025 se předpokládá, že budou každoročně zahájeny pozemkové úpravy v přibližně 150 k.ú. Celkově by měly být pozemkové úpravy zahájeny v 754 k.ú., rozpracovány v 750 k.ú. a dokončeny v 968 k.ú. Předchozí a předpokládaný budoucí vývoj pozemkových úprav z pohledu počtu realizovaných k.ú. zobrazuje graf na Obrázku 2 (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).



Obrázek 2: Vývoj pozemkových úprav vyjádřený počtem katastrálních území (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021)

### **3.4 Legislativní předpisy, financování pozemkových úprav**

Nejvýznamnějším legislativním předpisem pro přípravu a realizaci pozemkových úprav je zákon č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku. Jsou zde stanoveny např. zákonné lhůty, požadavky na odbornou způsobilost projektanta a specifikace/popis působnosti Státního pozemkového úřadu v pozemkových úpravách jakožto objednatele dohlížejícího na jejich řádný průběh. V roce 2020 byl zákon č. 139/2002 Sb. novelizován, nově je zde např. uvedena možnost provádět, a to z důvodu realizace vodohospodářských opatření, pozemkové úpravy ve více katastrálních územích najednou. Novela rovněž umožňuje realizaci JPÚ, jejichž úlohou je umístění společného zařízení bez výměny přechodu vlastnických práv (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

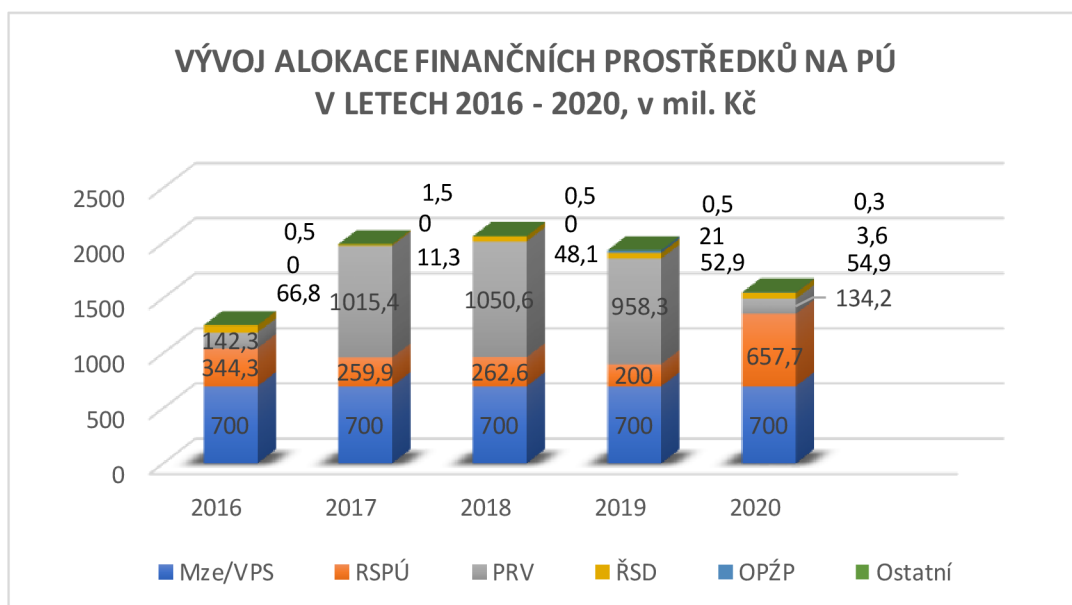
V souvislosti s návrhem a realizací pozemkových úprav lze v oblasti pozemkového práva dále uvést zákon č. 503/2012 Sb., o Státním pozemkovém úřadu a změně některých souvisejících zákonů, zákon č. 428/2018 Sb., o majetkovém vyrovnání s církvemi a náboženskými společnostmi. Z oblasti katastru nemovitostí a zeměměřičství je možné zmínit zákon č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí a katastrální vyhlášku č. 357/2013 Sb. Z pohledu územního plánování je nutné uvést zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a dále pak zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Z důvodu úpravy vlastnických vztahů v PÚ je neméně důležitým legislativním předpisem zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, včetně jeho oceňovací vyhlášky č. 441/2013 Sb. Jak již bylo několikrát zmíněno, pozemkové úpravy se prolínají mnoha vědními obory, proto v rámci jejich návrhu je nutné zohlednit i rozličné zákony např. zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zákon č. 334/1992 Sb., o ochranně ZPF, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon, zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů, zákon č. 252/1997 Sb., o zemědělství. Neméně důležité jsou rovněž metodiky, technické standardy a různé koncepce PÚ. Jedná se především o metodiky vytvořené SPÚ, kdy je možné uvést např. Metodický návod k provádění pozemkových úprav, Společný metodický pokyn ÚPÚ a ČÚZK k otázce šetření hranic, Společný metodický pokyn MŽP a SPÚ, Technický standard plánu společných zařízení

v pozemkových úpravách, Koncepci pozemkových úprav na období let 2016–2020, 2021-2025, Výpočet míry erozního ohrožení.

Kromě uvedených zákonů, které v sobě obsahují pozemkové právo, všechny složky životního prostředí a technická řešení, není možné opomenout legislativní předpisy týkající se práv a povinností vlastníků pozemků. Na úrovni EU se jedná o Listinu základních práv EU 2007/c 303/1, která apeluje na zajištění zásad udržitelného rozvoje. V rovině českého právního řádu je to Ústava ČR č. 1/1993 Sb., která neprohlašuje za základní lidské právo vlastnictví samo, ale právo být vlastníkem, tj. právo nabývat vlastnictví. Kromě tohoto práva uvádí také povinnosti, které si často vlastníci půdy neuvědomují, viz citace: *„Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.“* Práva a povinnosti vlastníků jsou dále uvedeny v zákoně č. 89/2015 Sb., občanském zákoníku, a již zmiňovaných složkových zákonech jako je vodní zákon, zákon o ochranně zemědělského půdního fondu, zákon o ochranně přírody a krajiny, zemědělský zákon, zákon o pozemkových úpravách. Na nižší úrovni jsou to např. nařízení vlády č. 242/2004 Sb., o podmínkách provádění opatření na podporu rozvoje mimoprodukčních funkcí zemědělství spočívajících v ochraně složek ŽP. Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., tzv. Nitrátová směrnice, omezující intenzity zemědělského hospodaření ve zranitelných oblastech, která vychází z Předpisu EU 91/676/EEC Ochrana vod před dusičnany, z Rámcové směrnice 2000/60/ES a ze zemědělského zákona ČR (MAZÍN 2020).

Pozemkové úpravy jsou prováděny ve veřejném zájmu, a proto je jejich financování pokryto převážně z veřejných zdrojů, tj. ze státního rozpočtu, ze zdroje Všeobecná pokladní správa, Ministerstva zemědělství prostřednictvím rozpočtu Státního pozemkového úřadu, Ministerstva životního prostředí prostřednictvím AOPK, Ministerstva dopravy prostřednictvím ŘSD ČR a Správy železnic.

Možná je také finanční spoluúčast obcí a měst, v jejichž katastrálním území PÚ probíhají. Pro financování PÚ jsou rovněž využívány fondy Evropské unie např. Program rozvoje venkova, OP Životní prostředí. Vývoj alokace finančních prostředků na pozemkové úpravy v letech 2016–2020 ukazuje graf na Obrázku 3 (MZe ČR 2021).



Obrázek 3: Vývoj alokace finančních prostředků na PŮ v letech 2016–2020, v mil. Kč (MZe ČR 2021)

Plánované finanční prostředky pro následující období 2021-2025 byly pro celou Českou republiku stanoveny v celkové výši 13 000 mil. Kč, z toho 3 000 mil. Kč byly naplánovány na zpracování návrhů PŮ a 10 000 mil. Kč bylo naplánováno na samotnou realizaci PŮ. Tato diplomová práce se soustředí na realizaci PŮ ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji, kde se počítá s investicí ve výši 1880, 940 a 394 mil. Kč (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).

### 3.5 Pozemkové úpravy v ostatních Evropských zemích

Mohlo by se zdát, že Slovenská republika, se kterou Česká republika od roku 1918 do roku 1992 tvořila společný stát, bude mít stejný vývoj týkající se vlastnických vztahů. V obou zemích však byla zaznamenána rozdílná fragmentace krajiny, která má svůj původ v dobách Rakouska-Uherska. Na území ČR bylo uplatňováno rakouské dědičné právo, kdy dědictví připadlo nejstaršímu synovi a na území Slovenska bylo uplatňováno uherské dědičné právo, kdy majetek byl rozdělen mezi všechny sourozence. V období let 1948–1989 prošly oba státy nucenou kolektivizací zemědělské krajiny. Po roce 1989, v důsledku politických změn, byl započat proces navrácení půdy původním vlastníkům. Zmíněná rozdílná fragmentace se výrazně projevila právě v období, kdy se v obou zemích provádí pozemkové úpravy (JUSKOVÁ & MUCHOVÁ 2016). V praxi to znamená, že byl například uplatňován

různý způsob slučování vlastnických práv. Vlastníci půdy si více oblíbili přístup, který byl aplikovaný na Slovensku (JUSKOVÁ & MUCHOVÁ 2017).

Pozemkové úpravy byly zahájeny také v dalších zemích, jako je například Slovinsko, bývalé východní Německo, Litva nebo Srbsko. V zemích, jako je Maďarsko a Lotyšsko, byly realizovány pouze pilotní projekty. V Černé Hoře, Gruzii, Bělorusku a Ruské federaci doposud žádné pozemkové úpravy neproběhly (HARTVIGSEN 2015). Další zemí, v které již od roku 1991 probíhají pozemkové úpravy, je Estonsko. Od jejich zahájení do současnosti bylo reformováno celých 93 % území státu. Ve výsledku byl nejvyšší podíl půdy, který obnášel celých 37 %, ponechán ve vlastnictví státu. Do soukromého vlastnictví bylo prostřednictvím restitucí převedeno celkem 33 % půdy a dalších 22 % bylo privatizováno (JÜRGENSON 2016).

Pozemkové úpravy probíhaly také na území států západní Evropy. Značné zkušenosti s nimi mají například Nizozemsko, Francie a Německo, které již od roku 1950 úspěšně konsolidovaly na svém území velké množství pozemků. Získané zkušenosti lze za určitých podmínek uplatnit na území států bývalé střední a východní Evropy. A to například v Polsku, kde, přestože patří mezi státy bývalé východní Evropy, nikdy neproběhla tzv. kolektivizace (DIJK 2007). To znamená, že stále existují nepropojené, podměrečné, malé pozemky jednoho vlastníka, které mohou být tím pádem špatně obdělávatelné nebo i nepřístupné. Vysoká fragmentace má za následek nízkou zemědělskou produkci a následnou degradaci půdy. Pozemkové úpravy, které takto rozdělné pozemky scelují, mají ekonomický a také ekologický přínos. Na území Polska byly mapovány pozemkové úpravy realizované od roku 2007 do roku 2013. Výsledky bohužel ukázaly, že přesto, že jsou viditelné změny, tak fragmentace půdy se významně nezměnila (JANUS & MARKUSZEWSKA 2017).

### **3.6 Historie a vývoj dálniční sítě na území Českého státu**

Překvapující skutečností je, že počátek výstavby „dálnic“ na území Českého státu je spojen s obdobím před druhou světovou válkou. V té době byly budovány dálnice pouze v zemích jako je Německo, Belgie a Nizozemí. V zemích, jako je Itálie a USA, se v té době budovaly silnice, které byly spíše silničními magistrálami než dálnicemi v dnešním slova smyslu.

První myšlenky na vybudování tzv. „dálkové silnice“, která by protínala republiku od západu na východ, se u nás zrodily v roce 1935. V té době existovaly dva návrhy a jedním z těchto návrhů byl projekt „Národní silnice Plzeň – Košice“ (Obrázek 4), který vypracovala dopravní komise při československém regionalistickém ústředí.



Obrázek 4: Národní silnice Plzeň – Košice (LÍDL V. & JANDA T., 2006)

Druhým projektem byl návrh trasy Cheb – Chust (na Podkarpatské Rusi), který byl v úseku Cheb – Košice rozdělen na trasu severní a jižní (Obrázek 5).

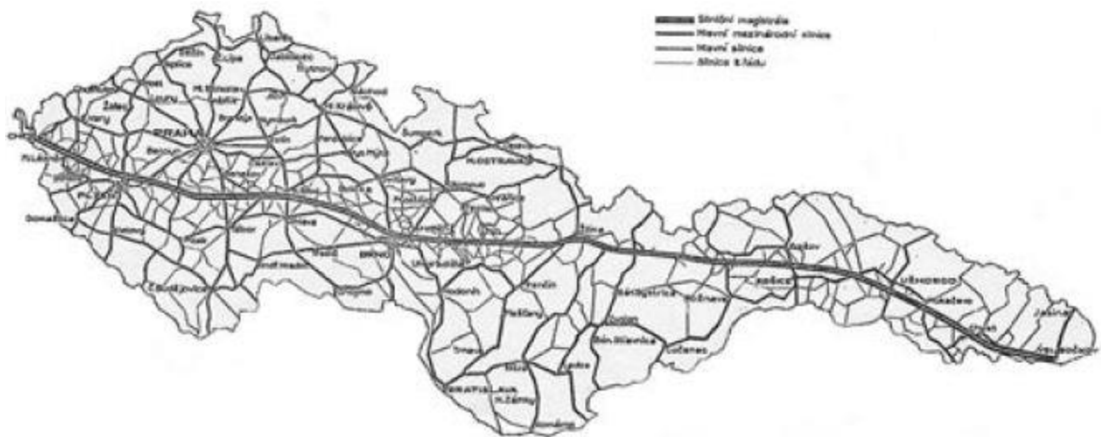


Obrázek 5: Návrh trasy Cheb – Chust (LÍDL V. & JANDA T., 2006)

Návrhy byly představeny na 1. celostátní hospodářské konferenci, které byly ze strany veřejnosti přijaty kladně, naopak ze strany státních úřadů spíše záporně. Myšlenka

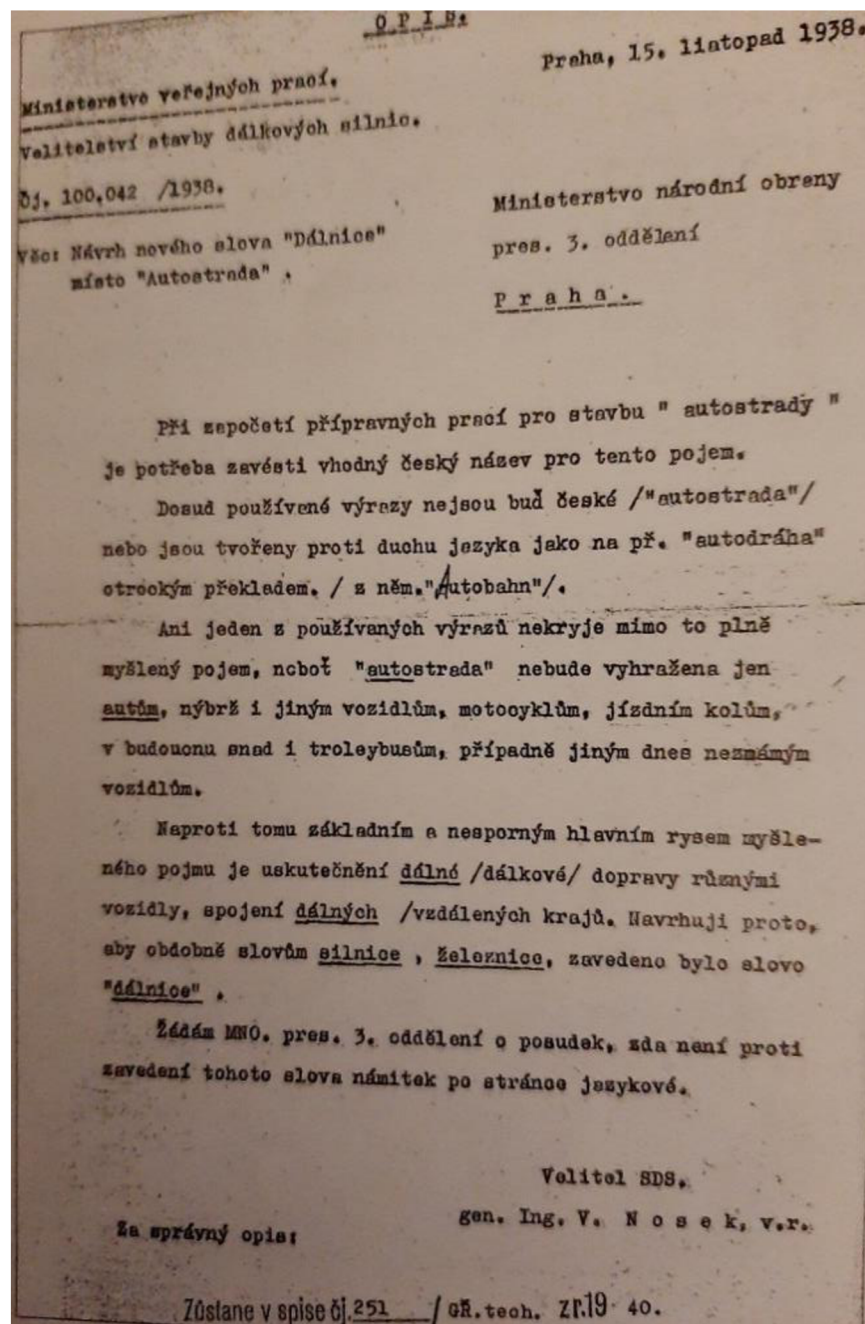


na dálkovou trasu „Cheb – Velký Bočkov“ (na Podkarpatské Rusi) byla oživena v roce 1937, kdy s návrhem na její vybudování přišel největší český průmyslník J. A. Baťa, jenž zastával názor, že hospodářský vývoj země je spjatý s vybudováním moderních a kapacitních dopravních sítí s využitím všech druhů dopravy. Na své náklady nechal zpracovat projektovou dokumentaci části navrhované trasy, kterou předložil ke schválení státním úřadům. Tentokrát byl předložený návrh úřady přijat. Myšlenka dálkové silnice zůstávala stále pouze „na papíře“.



Obrázek 6: Návrh trasy Cheb – Velký Bočkov od J. A. Bati (LÍDL & JANDA 2006)

V období druhé republiky, kdy byla zabrána významná část našeho území, byla myšlenka na propojení od západu na východ stále živá, možná snad o to naléhavější. Potřeba bylo navrhnout takovou trasu, která by vedla mimo zabrané území, a tak byla zvolena trasa „Praha – Velký Bočkov“. Pro vypracování návrhu trasy bylo stanoveno deset základních technických parametrů. Jednalo se např. o šířkové uspořádání, hodnotu maximálního podélného sklonu, hodnotu maximálních poloměrů směrových oblouků, a především pak maximální dopravní rychlost, která byla stanovena na 120 km/hod. Přípravu a výstavbu dálkových silnic v té době zabezpečovalo „Velitelství stavby dálkových silnic“, které bylo dne 23. prosince 1938 přejmenováno na „Generální ředitelství stavby dálnic“. Pro dálkové silnice byl zaveden úřední název „dálnice“, autorem tohoto názvu byl škt. Ing. Karel Chmel. Oficiální návrh slova dálnice zaslaný na Ministerstvo národní obrany 15. listopadu 1938 je zobrazen na Obrázku 7.



Obrázek 7: Dokument – Návrh nového slova "Dálnice" místo "Autostráda" (LÍDL & JANDA 2006)

Se vznikem Protektorátu Čechy a Morava, tj. od března 1939, kdy došlo k obsazení naší republiky německou armádou, byla stávající koncepce české dálniční sítě dopracována a rozšířena o „trať IV“ Praha – Lovosice (- Drážďany), „trať V“ Praha – Plzeň (- Norimberk), „trať VI“ Praha – Náchod (- Kladsko), „trať VII“ Praha – České Budějovice (- Linec), následně byla začleněna do sítě německých říšských dálnic. Z tohoto důvodu došlo ke změně návrhových parametrů, kdy byla zvýšena například

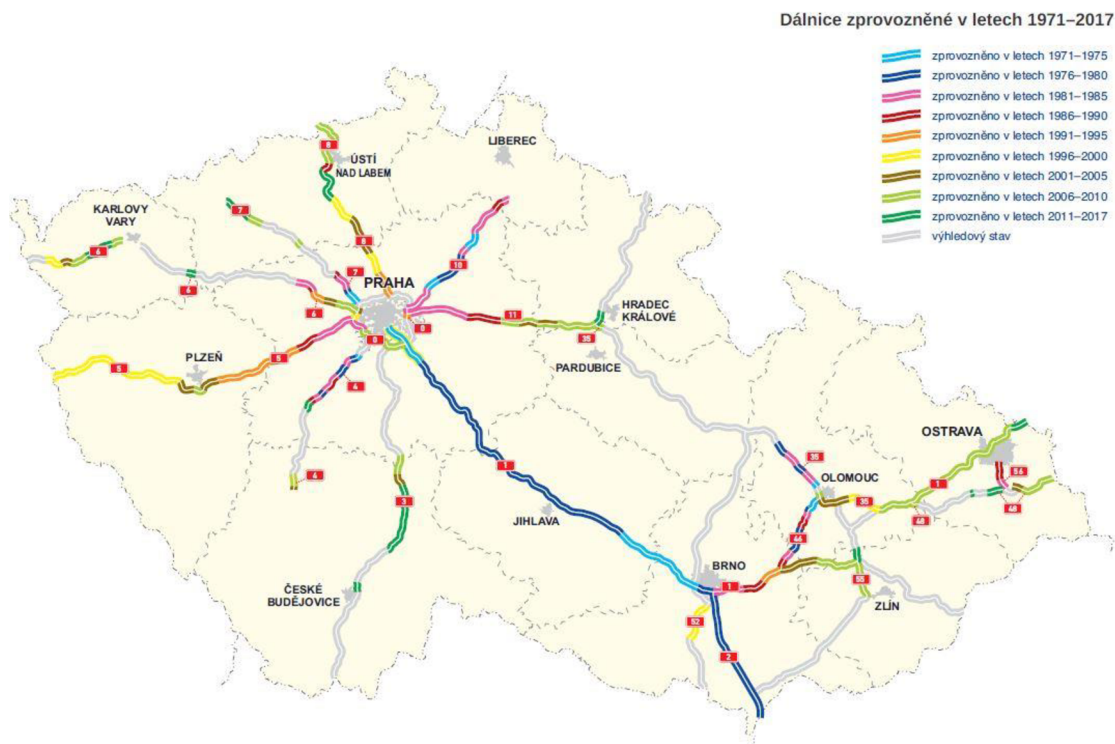
stanovená rychlost, a to ze 120 km/hod na 160 km/hod, změněn byl podélný sklon, šířkového uspořádání a poloměry oblouků. Následkem změny těchto parametrů musely být přepracovány stávající projekty. V květnu roku 1939 započaly práce na dálnici „Pražská – Brno – slovenská hranice“, s dokončením stavby bylo počítáno do čtyř let od zahájení. Ze zprávy vydané v srpnu roku 1939 bylo patrné, že včasné dokončení stavby v té době ohrožoval nedostatek pracovních sil, kdy z původně plánovaných 600 dělníků jich zde pracovalo jen cca 150-200. Nedostatek pracovníků byl způsoben jednak nízkými výdělky a dále pak odvodem pracovníků na práci do Německa. Přirozená byla tedy snaha nahradit práci dělníků vhodným strojovým vybavením. V té době naopak nebylo problémem získání pozemků a finanční krytí výstavby. Během válečných let 1939–1941 výstavba pokračovala, stále se však potýkala s nedostatkem pracovních sil, pracovních strojů, malým přidělem pohonných hmot, nedostatkem potravin pro dělníky atd. V srpnu roku 1941 byl vydán zákaz staveb na území protektorátu, ale na základě udělené výjimky mohly stavební práce v omezeném rozsahu pokračovat. Na jaře 1942 nebyla úřadem říšského protektora již výjimka udělena a práce musely být zastaveny, prováděny tak mohly být pouze udržovací a rekultivační práce a k definitivnímu zastavení prací došlo pak 7. července 1942. Od té doby byla na staveništi dálnice zajišťována pracovníky GŘSD pouze hlídací služba a stavební dozor. V době zastavení prací bylo na území protektorátu rozestavěno 77 km české dálnice „Pražská – Brno – slovenská hranice“, 76 km německé dálnice Breslau – Wien a 28 km sudetské dálnice. Po skončení války bylo snahou ve stavbě dálnice pokračovat, v říjnu roku 1945 byl prezidentem Edvardem Benešem vydán dekret č. 88, který nařizoval dostavbu dálnice Pražská – Brno – slovenská hranice. V létě roku 1946 byly zahájeny práce na projektových dokumentacích, neboť došlo opět ke změně návrhových parametrů a následně byly zahájeny práce na samotné dálnici, které však byly v roce 1950 definitivně ukončeny. Staveniště dálnice tak zůstalo zcela opuštěno a pomalu začalo zarůstat vegetací. V té době se jednalo se o 77 km zemního tělesa dálnice v různém stupni rozpracovanosti a o cca 60 mostů (LÍDL & JANDA 2006).

V roce 1947 bylo na našem území v provozu 9 643 km bezprašných vozovek a 45 667 km šterkových, jednalo se o tzv. státní veřejné silnice, které byly od 1. 7. 1949 rozděleny na silnice I., II. a III. třídy. Poválečný plán obnovy národního hospodářství byl zaměřen především na opravy, rekonstrukce a budování přeložek těchto silnic. Dálnice tak zůstaly na dlouhou dobu upozaděny. V květnu roku 1959

byla mistrem dopravy schválena zpracovaná studie o dostavbě dálnic, která počítala s dokončením dálnice Praha – Slovenská hranice do roku 1965. Tento plán však zůstal pouze na papíře. Ze sčítání dopravy, konaném v roce 1959, vyplynulo, že v průběhu 10 let došlo k jejímu dvojnásobnému navýšení. Bylo tak zřejmé, že stávající silniční síť nebude do budoucna dostačující a bude nutné přistoupit ke koncepčnímu řešení (LÍDL & kol. 2009).

Muselo uplynout několik desítek let od chvíle, kdy utichly práce na staveništi dálnice „Praha – Brno – slovenská hranice“ do doby, kdy byla opět oprášena myšlenka na vybudování dálkové silnice protínající naši republiku od západu na východ. Významným milníkem v historii dálnic se stal rok 1963, kdy usnesením vlády č. 286 byla stanovena síť dálnic zahrnující nejzatíženější tahy propojující dopravní, politická a hospodářská centra republiky. Defínována tak byla jednak již zmiňovaná trasa protínající horizontálně naši republiku, tj. trasa dálnice **D1** (Praha – Jihlava – Brno – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – hranice SSSR) v délce 712km, ale také ostatní významné dálniční tahy jako je **D2** (Brno - Bratislava) v délce 117km, **D5** (Praha – Plzeň – Rozvadov – hranice NSR) v délce 146 km, **D8** (Praha – Lovosice – Rájec – hranice NDR) v délce 99 km, **D11** (Praha – Hradec Králové – hranice PLR) v délce 135 km, **D35** (Hradec Králové – Svitavy – Olomouc – Lipník nad Bečvou) v délce 185 km, **D43** (Svitavy – Brno) v délce 72 km, **D47** (Čechyně u Brna – Ostrava – hranice PLR) v délce 140 km, **D61** (Bratislava – Trenčín) v délce 105 km. V té době se jednalo o dálniční síť v celkové délce 1 711 km. Na základě zmiňovaného vládního usnesení byly následně v roce 1967 zahájeny projekční práce na dokumentaci dálnic D1, D5, D8, D11, D35 a D47. Tyto úseky byly postupně realizovány a od roku 1971 uváděny do provozu. Přehled zprovozněných úseků, vývoj dálniční sítě od roku 1971 do roku 2017 i výhledový stav je uveden na Obrázku 8. Pro zajímavost je možné zmínit, že intenzita dopravy na dálničním úseku D1 Praha – Mírošovice se po zprovoznění v roce 1971 pohybovala okolo 6 337 vozidel denně. Z počátku neměla svodidla osazena na dálnicích náběhy, ale končila pouze ohnutými koncovkami v plné výšce. Po několika tragických nehodách, kdy se auta na svodidla doslova „napíchnula a nešla sundat“ byly již v druhé polovině roku 1972 opatřeny náběhy. Do roku 1973 mělo vodorovné dopravní značení žlutou barvu. Další zajímavostí z historie dálniční sítě je její možnost využití jako záložního letiště pro armádu. Části dálničních úseků se v minulosti navrhovaly pro možné použití jako vzletová a přistávací dráha. Na dálnici D1 je to úsek mezi křižovatkami Měřín a Velké

Meziříčí západ (km 136,826 – 139, 230), zde se dokonce v roce 1980, 1982 a 1985 konala vojenská cvičení. Další úsek určený pro letadla se nachází na dálnici D5 mezi křižovatkami Svojkovice a Rokycany a na dálnici D46 (PRÁŠIL 2017).



Obrázek 8: Vývoj dálniční sítě od roku 1971–2017 (PRÁŠIL 2017)

### 3.7 Dálnice D6 – historie, současný stav, předpoklad budoucího vývoje

Zmínku o výstavbě tzv. Karlovarské silnice, která měla zajišťovat spojení mezi Prahou, Karlovými Vary a Bayreuthem, lze zaznamenat již na přelomu 18. a 19. století. Budování této spojnice započalo v roce 1792, v roce 1811, tj po 19 letech od zahájení výstavby vedla její trasa až do Bochova, k jejímu úplnému zprovoznění došlo v roce 1844. V roce 1913 byla částečně změněna její trasa, která již nebyla vedena přes Slaný, ale po nově zbudované Uhošťsko – Řevničovské silnici. Na základě zákona č. 147/1949 Sb., jímž se vydávají některé předpisy o veřejných silnicích, byla od 1. 7. 1949 Karlovarská silnice č. 6 zařazena do kategorie silnic I. třídy. V rozmezí let 1963 až 1989 byla provedena její modernizace. Jednalo se především o přestavbu na kategorii S 11,5/80 a o budování obchvatů obcí. V roce 1979 byla zahájena v úseku „Nové Strašecí – Kačice“ výstavba čtyřpruhové silnice I/6 v kategorii S 24,5/100. Jednotlivé úseky byly postupně zprovozněny v letech 1986 až 1988. Po roce 1989

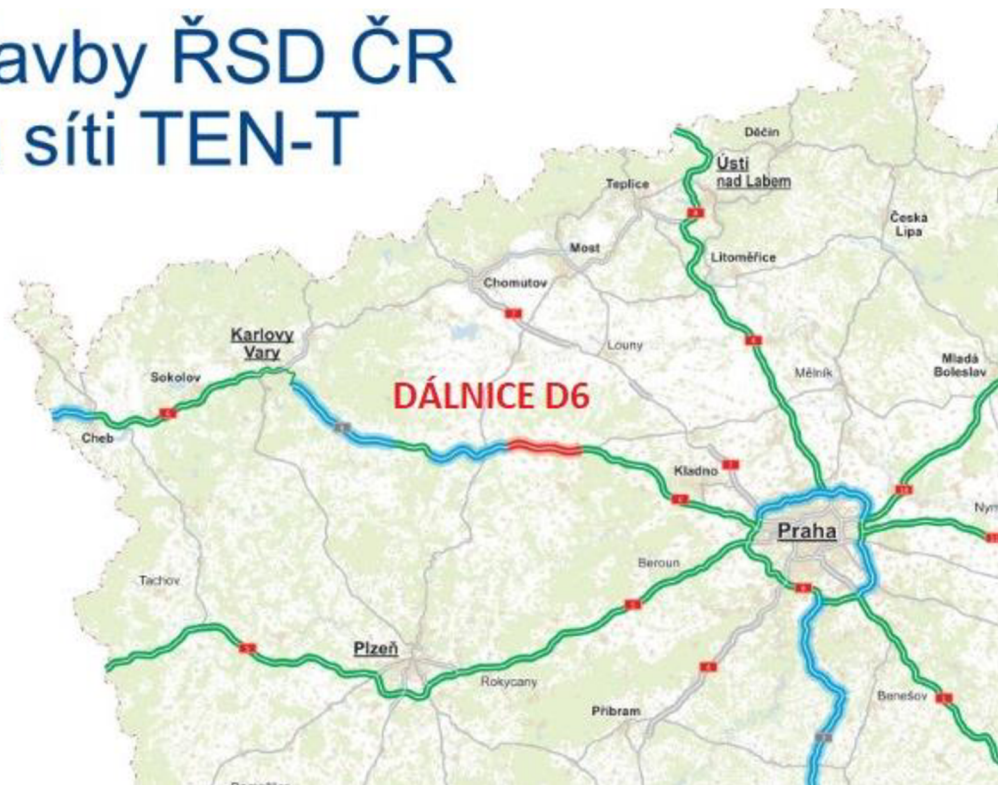
započalo budování rychlostní komunikace R6 v návrhové kategorii R 24,5/100, která byla následně od 31. prosince 2015, na základě novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zařazena do dálniční sítě. Z důvodu zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy a v souvislosti s jejím nárůstem, měly být prioritně budovány úseky „Praha – Kamenné Žehrovice“ na území Středočeského kraje a „Karlovy Vary – Cheb“ na území Karlovarského kraje. První část na území Středočeského kraje v úseku „Velká Dobrá – Kamenné Žehrovice“ se podařilo zprovoznit již v roce 1992. V letech 2000–2002 byl zprovozněn úsek „Pavlov – Velká Dobrá“ a v roce 2008 jej následoval úsek „Praha – Pavlov“. Na území Karlovarského kraje byl v roce 1997 prvním zprovozněným úsekem „Cheb, obchvat, 1.stavba“, dále následoval úsek „Cheb, obchvat, 2.stavba“, který byl dokončen v roce 1999. V letech 2003–2011 pak následovaly úseky „Kamenný Dvůr – křižovatka Y“, „Karlovy Vary – západ II. etapa“, „Jenišov – Nové Sedlo“, „Tisová – Kamenný dvůr“, „Nové Sedlo – Sokolov“ a „Sokolov – Tisová“ (LÍDL & kol. 2009).

Dálnice D6, která je spojnici mezi hlavním městem Prahou, Karlovými Vary, Chebem a státní hranicí s Německem, patří mezi nejmladší dálnice na našem území. Její celková délka po dokončení je stanovena na 176 km. Trasa prochází územím Středočeského, Ústeckého a Karlovarského kraje. Přehled zprovozněných úseků a předpokládaný vývoj realizace ostatních úseků D6 je zobrazen na Obrázku 9. K červnu 2022 bylo zprovozněno 42,7 km na území Středočeského kraje, 9 km na území Ústeckého kraje a 45,2 km na území Karlovarského kraje. Předpokládané dokončení dálnice D6, bez úseku „MÚK Chlumeček – státní hranice“, bylo naplánováno na rok 2027 (ŘSD ČR 2022).

Mezinárodní význam dálnice D6 ještě vzrostl po roce 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské Unie. Dálniční tah D6 byl tímto zařazen do mezinárodní sítě TEN-T, jejímž cílem je vybudování jednotného evropského dopravního prostoru a vytvoření konkurenceschopného dopravního systému, který by napomohl řádnému fungování vnitřního trhu, posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti. Jinými slovy, zajistit pohyb osob, materiálů i zboží a při budování dopravní sítě účinně využít dostupné zdroje s ohledem udržitelný rozvoj s minimálním vlivem na životní prostředí (REGULATION EU č.1315/2013).



# Stavby ŘSD ČR na síti TEN-T



Obrázek 9: Dálnice D6 (ŘSD ČR 2022)

### 3.8 Souvislost dálničních staveb s pozemkovými úpravami

Je třeba vnímat skutečnost, že v případě dálnice se jedná o rozsáhlou liniovou stavbu, která významně změní poměry v dotčeném území. Krajinu, kterou prochází bezohledně rozdělí na dvě části a stane se bariérou jak pro člověka jako motoristu, zemědělce, cyklistu nebo turistu, tak pro migrující živočichy. Jedná se o mimoúrovňovou stavbu, která si vyžádá značné terénní úpravy (výkopy/násypy) a její výstavbou dochází ke změně morfologického členění, druhu vegetačního krytu a odtokových poměrů v území.

Stavba dálnice není jenom 4 pruhová směrově rozdělená komunikace, jak by se mohlo na první pohled zdát. Proto, aby byla zachována prostupnost a funkčnost území, musí projektová dokumentace, kromě samotné trasy dálnice, vyřešit také přeložky silnic I., II. a III. tříd, polních a lesních cest a migrační objekty. Vodohospodářské objekty jako jsou retenční nádrže, dešťové kanalizace, přeložky potoků. Dále objekty přeložek elektro a sdělovacích vedení, nově budované objekty dopravních informačních systémů, protihlukové stěny, oplocení dálnice, objekty úpravy území týkající se především vegetačních úprav a rekultivací stávajících silnic. Zpravidla se jedná o více než 100 stavebních objektů (PRAGOPROJEKT 2020).

Jak je patrné z historických pramenů, už naši předchůdci, kteří se podíleli na přípravě a realizaci prvních dálničních úseků na našem území budovaných v letech 1938–1941, si uvědomovali, že liniová stavba takového rozsahu významně ovlivní území, přes které prochází. Již v té době se stalo nevyhnutelným tyto nepříznivé vlivy stavby eliminovat. Například ve stavbě dálnice Praha – Brno – slovenská hranice bylo nutné, kromě hlavní trasy, zajistit přístup do obcí Bosonohy a Troubsko. Dále např. vybudovat migrační objekty pro zvěř zejména v chřibských lesích nebo městský vodovod v Humpolci, neboť původní prameniště bylo zničeno výstavbou zmiňované dálnice. Kromě vlivů týkajících se narušení funkčnosti a prostupnosti krajiny měla již od počátku dálniční stavba významný vliv na vlastnické vztahy. Po umístění liniové stavby do krajiny bylo potřeba následně scelit zbytkové pozemky, které vznikly zábořem části původních pozemků (LÍDL 2002).

Z již uvedených faktů vyplývá, že stavba dálnice ovlivňuje území, kterým prochází. Projektová dokumentace dálniční stavby se zabývá jejím technickým řešením, prostupností území, vlivem stavby na krajinu a životní prostředí a případnými kompenzacemi, to vše pouze v koridoru stavby. Krajina však funguje jako celek, nezná hranice projektových dokumentací, katastrálních území, krajů atd. Pozemkové úpravy dávají možnost navázat na dálniční stavbu a uspořádat celé území tak, aby byla zachována, případně obnovena jeho funkčnost. Například již zmíněným scelením zbytkových pozemků, zajištěním přístupnosti k pozemkům, návrhem prvků ÚSES, vodohospodářských a protierozních opatření atd.

#### **4 Charakteristika studijního území**

Studijním územím se rozumí ta katastrální území ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji, která jsou dotčená stavbou dálnice D6. Pro potřeby diplomové práce byla vybrána pouze část trasy dálničního tahu od staničení km 32,000 do km 113,901. Tato část je složena z 12 stavebních úseků, které byly nebo budou postupně zprovozněny v období let 2020–2027.

Na území České republiky se nachází celkem 14 krajů a jak již bylo uvedeno, 3 z nich jsou dotčeny stavbou dálnice D6. Jedná se o kraje, které se od sebe významně liší, jak svojí rozlohou, klimatickými podmínkami, hustotou zalidnění, tak rozvojem v oblasti zemědělství a průmyslu.



## 4.1 Středočeský kraj

Prvním krajem, který je dotčený stavbou dálnice D6, je kraj Středočeský. Jedná se o největší kraj na území ČR, jehož celková rozloha činí 10 928,5 km<sup>2</sup>. Území kraje náleží k Českému masivu, kdy ve své severní části je kraj spíše rovinatý, a v jižní a jihozápadní části přechází ve vrchovinu. Nejvyšším bodem je brdský vrchol Tok v okrese Příbram s nadmořskou výškou 865 m.n.m., nejnižším pak hladina Labe v okrese Mělník v nadmořské výšce 153 m.n.m, průměrný sklon terénu je pak 10,10 %. Více jak 50 % rozlohy kraje zabírají zemědělské oblasti, 27,5 % lesy, 6,8 % louky a pastviny, 2 % městská zástavba, 8,4 % ostatní plochy a pouze 1,9 % vodní plochy. Z hlediska PÚ se jedná o kraj vyznačující se rozdílnými podmínkami půdní držby. PÚ jsou zde zahajovány nejvíce na základě požadavku vlastníků půdy, dále na základě požadavku obcí nebo stavebníka (ŘSD ČR). V minulosti byly při návrhu a realizaci PSZ upřednostňovány polní cesty, v současné době je však nejvíce kladen důraz na realizaci protierozních a vodohospodářských opatření (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).



Obrázek 10: Geografická mapa Středočeského kraje (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2022).

## 4.2 Ústecký kraj

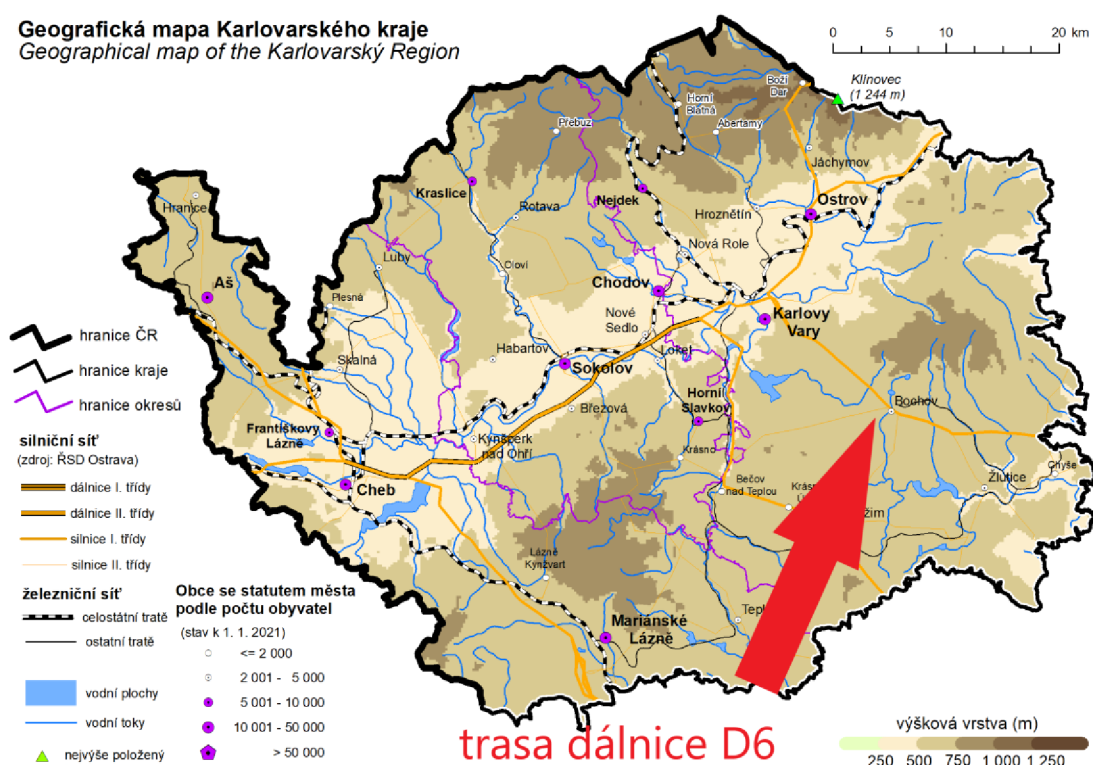
Druhým krajem, který je dotčený výstavbou dálnice D6, je kraj Ústecký. Jeho celková rozloha činí 5 338,6 km<sup>2</sup>, maximální nadmořská výška 1 113 m.n.m, minimální nadmořská výška 115 m.n.m, průměrný sklon terénu se pohybuje okolo 14 %. Na 37,5 % plochy kraje se nachází zemědělské oblasti, 30,7 % lesy, 13,8 % louky a pastviny, 1,7 % městská zástavba, 14,2 % ostatní plocha a pouze 2 % zabírají vodní plochy a toky. Díky Krušným horám, CHKO Labské pískovce a CHKO České Středoohoří, které se nacházejí na území kraje, se jedná o turisticky velmi atraktivní region. Velká část kraje se nachází v tzv. srážkovém stínu Krušných hor a patří tak k oblastem postiženým suchem. Nejsušším místem v ČR je dlouhodobě označována obec Libědice, nacházející se v okrese Chomutov. V následujícím období let 2021–2025 budou proto v rámci PÚ kladeny zvýšené požadavky na řešení vodohospodářských opatření. Na Lounsku se ve zmiňovaném období plánuje realizace významného vodohospodářského opatření „Rybníka pod lesem“ (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).



Obrázek 11: Geografická mapa Ústeckého kraje (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2022)

### 4.3 Karlovarský kraj

Posledním dotčeným krajem je kraj Karlovarský, jehož celková plocha činí 3 310,4 km<sup>2</sup>. Maximální nadmořská výška na území kraje je 1244 m.n.m, minimální nadmořská výška 320 m.n.m, a průměrný sklon terénu je 14,9 %. Největší plochu zde zabírají lesy 43,7 %, poté louky a pastviny 20,5 %, zemědělské oblasti zaujímají pouze 17 % plochy kraje, 15,7 % připadá na ostatní plochy, 2,2 % na vodní plochy a toky, nejmenší plochu zaujímá městská zástavba 0,9 %. Na území kraje je možné nalézt nádhernou přírodu (Krušné hory, CHKO Slavkovský les, Doupovské hory), ale také krajinu zničenou povrchovou těžbou a zemědělskou půdou zdevastovanou velkoplošným obděláváním. Stanovenými cíli PŮ na období 2021–2025 jsou zde, kromě zpřístupnění pozemků a jejich uspořádání do ucelených celků, také posílení retenční schopnosti krajiny (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021).



Obrázek 12: Geografická mapa Karlovarského kraje (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2022)

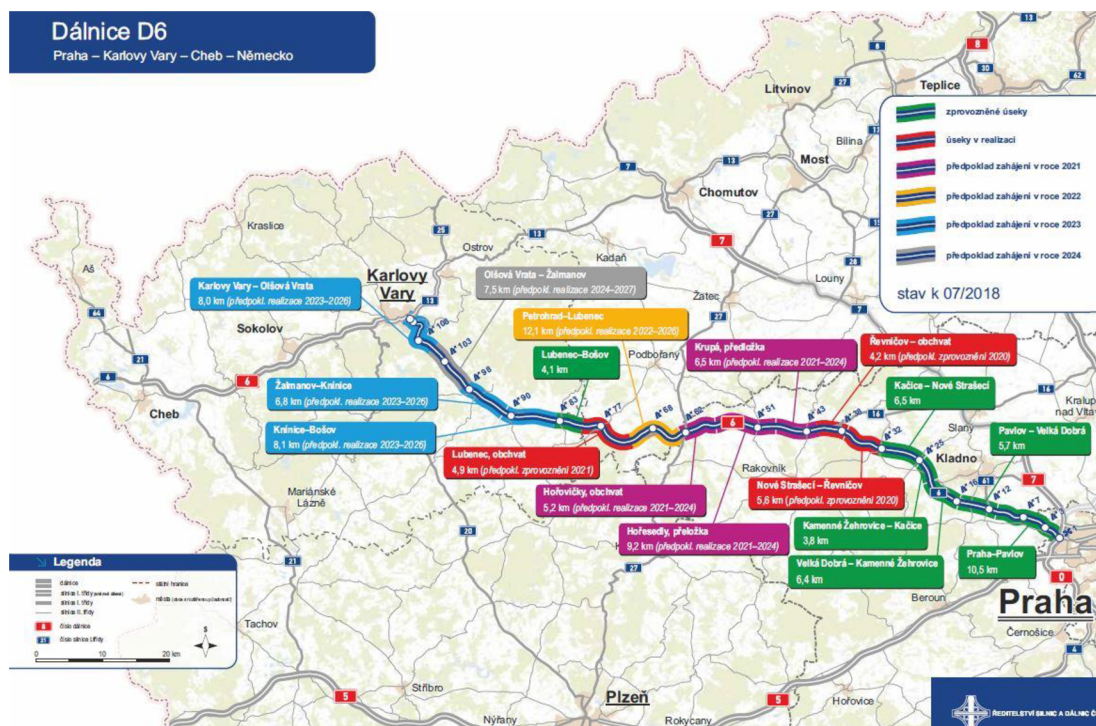
Jak již bylo zmíněno, trasa dálničního tahu D6, která byla vybrána pro potřeby diplomové práce, je rozdělena na stavební úseky, které jsou připravovány a realizovány postupně. Na území Středočeského kraje se jedná celkem o 5 stavebních úseků od staničení km 32,000 do km 62,594. Jmenovitě jsou to stavební úseky



„D6 Nové Strašecí – Řevničov“ a „D6 Řevničov, obchvat“, které byly zprovozněny v roce 2020. Dále je to úsek „D6 Krupá, přeložka“, který je v současné době ve výstavbě, a úseky „D6 Hořesedly, přeložka“ a „D6 Hořovičky, obchvat“, u nichž byl na konci roku 2022 vysoutěžen dodavatel stavby a na počátku roku 2023 byla zahájena jejich realizace.

Na území Ústeckého kraje se jedná pouze o 3 stavební úseky, jejichž staničení je od km 62,594 do km 83,680. Prvním úsekem směrem od Prahy je úsek „D6 Petrohrad – Lubenec“, který je v současné době ještě v přípravě a jeho realizace se předpokládá v letech 2023–2026. Dále úsek „D6 Lubenec, obchvat“, který byl zprovozněn v roce 2021 a úsek „D6 Lubenec – Bošov“, jehož uvedení do provozu proběhlo již v roce 2015.

Na území Karlovarského kraje se připravují 4 stavební úseky od staničení km 83,680 do km 113,901. Jmenovitě jsou to stavební úseky „D6 Knínice – Bošov“, „D6 Žalmanov – Knínice“, „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“ a „D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“. Zprovoznění těchto úseků je naplánováno na rok 2026 až 2027. Trasa dálničního tahu s rozdělením po jednotlivých stavebních úsecích je zobrazena na Obrázku 13 (SUDOP PRAHA 2020).



Obrázek 13: Dálnice D6, dotčené stavební úseky km 32,000 – 113,901 (ŘSD ČR 2022)

## 5 Metodika

Pro tuto diplomovou práci zaměřenou na hodnocení stavu komplexních pozemkových úprav v koridoru stavby dálnice D6, jejíž zájmové území se nachází ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji, je potřeba nashromáždit podklady k dotčeným katastrálním územím. Významnou roli při shromažďování podkladů sehrávají zaměstnanci KPÚ pro Středočeský kraj, Pobočka Rakovník, KPÚ Ústecký kraj, Pobočka Louny, KPÚ Karlovarský kraj, Pobočka Karlovy Vary a kolegové ze ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary. V dokumentaci pozemkových úprav je potřeba se zaměřit především na Plán společných zařízení, u projektových dokumentací na situační výkresy, podélné řezy, vyjádření DOSS, rozpočty. A také na ostatní podklady jako jsou například Smlouvy o dílo, Smlouvy o spolupráci, Příkazní smlouvy, kolaudační souhlasy, předávací protokoly, stavební deníky atd.

V koridoru stavby dálnice D6 je potřeba provést evidenci katastrálních území. U každého z těchto k.ú. je zaznamenán stav komplexních pozemkových úprav. Především informace o tom, zda již byly dotčeny pozemkovými úpravami. Dále rok zahájení a zapsání PÚ, údaj, zda byly realizovány prvky PSZ. Pro úplnost ještě doplnit data týkající se jednoduchých pozemkových úprav.

Z plánů společných zařízení je zjištěn počet navržených prvků PSZ a jejich předpokládaná hodnota. V evidenci jsou prvky rozděleny do čtyř kategorií: opatření ke zpřístupnění pozemků, územní systém ekologické stability, vodohospodářská a protierozní opatření, které jako jediné není vyjádřeno počtem, ale je pouze uvedena poznámka, o jaký druh opatření se jedná.

Ze zpracovaných projektových dokumentací, kolaudačních souhlasů, smluv o dílo, a také na základě ústních sdělení od pracovníků KPÚ a ŘSD ČR, je uveden celkový počet realizovaných prvků a prvků připravovaných k realizaci. V diplomové práci jsou tyto prvky detailně specifikovány. Popsán je také harmonogram přípravných projektových prací a samotná realizace prvků PSZ v realizační fázi. Uvedeny jsou změny v PD DSP a důvody těchto změn. Nastalé kompilace při zpracování PD DSP a při samotné realizaci stavby.

S přihlédnutím na předpokládané termíny realizace jednotlivých stavebních úseků dálnice D6 je zhodnocen stav komplexních pozemkových úprav v dotčených katastrálních územích. Následně je porovnán počet navržených prvků s počtem již realizovaných prvků PSZ.

Zhodnocen a popsán je postup přípravy a realizace stavby D6, proces pozemkových úprav a je zhodnocena a popsána jejich vzájemná koordinace.

## 6 Současný stav řešené problematiky

Na základě dat poskytnutých ze strany ŘSD ČR a SPÚ byla zpracována Příloha 1, ve které jsou uvedeny jednotlivé stavební úseky D6 a s nimi související katastrální území. U jednotlivých k.ú. bylo zaevidováno, zda již byly dotčeny pozemkovými úpravami, kdy byly PÚ zahájeny a zapsány. Také zda se jednalo o KoPÚ nebo JPÚ a zda byly zahájeny na základě požadavku stavebníka (ŘSD ČR) a zda již došlo realizaci prvků PSZ.

Ze zpracovaných dat uvedených v Příloze 1 vyplývá, že navrhovanou trasou dálnice D6 od staničení km 32,000 do km 113,901 je dotčeno celkem **48** katastrálních území. Grafické znázornění stavu pozemkových úprav je na Obrázku 14.

Z celkového počtu katastrálních území je:

- bez KoPÚ nebo JPÚ ..... 6 ks
- pouze s JPÚ, které nesouvisí s D6..... 8 ks
- se zahájenými KoPÚ nebo JPÚ..... 30 + 1 ks
- s předpokládaným zahájením 2023–2027..... 3

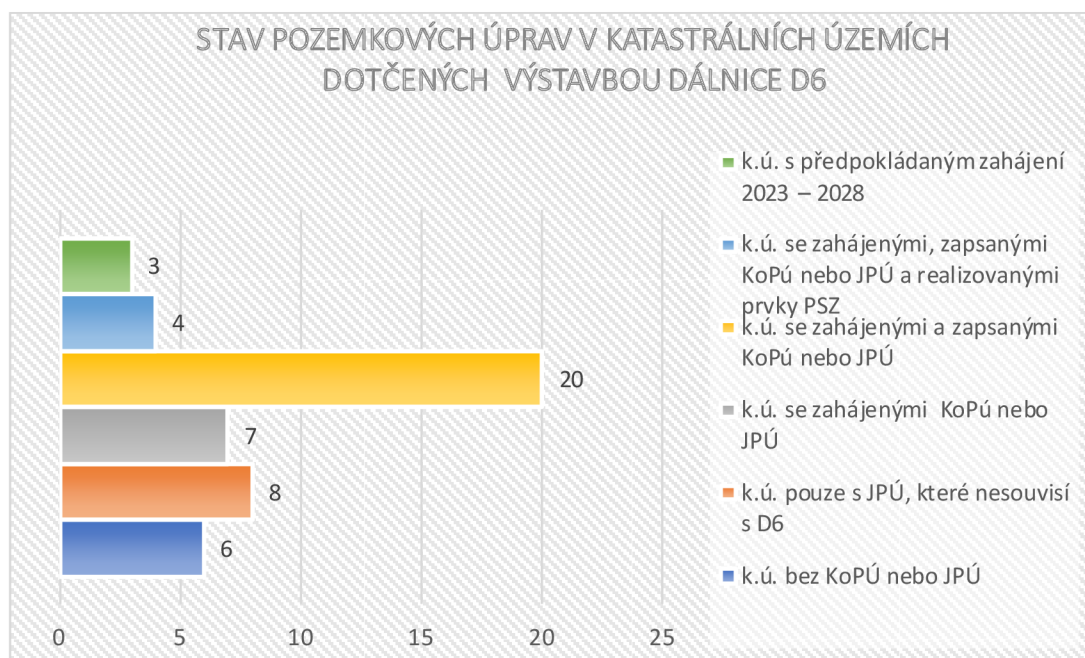
Počet zapsaných KoPÚ nebo JPÚ ..... 24 ks

Počet k.ú. s realizovanými prvky PSZ..... 4 ks

Počet k.ú. s prvky PSZ připravovanými k realizaci..... 2 ks

Na území Středočeského kraje bylo stavbou dálnice D6 dotčeno celkem 16 katastrálních území. V 14 katastrálních územích byly v souvislosti s výstavbou D6 zahájeny PÚ, u zbývajících dvou k.ú. se předpokládá jejich zahájení v letech 2026 a 2027. Do katastru nemovitostí byly pozemkové úpravy zapsány ve 12 katastrálních územích. Co se týká zbylých dvou k.ú., tak v jednom případě byly pozemkové úpravy zahájeny teprve v tomto roce, v druhém případě došlo k odvolání proti Rozhodnutí o přechodu a výměně vlastnických práv jedním z účastníků. V žádném katastrálním území doposud nebyly realizovány prvky PSZ (mimo protierozních opatření).

Nicméně v současné době je dokončena realizační příprava v k.ú. Řevničov a samotná realizace by měla proběhnout ve stavební sezóně 2023.



Obrázek 14: Stav pozemkových úprav v k.ú. dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

Na území Ústeckého kraje bylo trasou dálnice D6 dotčeno celkem 13 katastrálních území. V 11 katastrálních území byly KoPÚ zahájeny, do katastru nemovitostí bylo následně zapsáno 10 z nich. V posledním katastrálním území Strojetic u Podbořan, byly PÚ zahájeny v roce 2015, v letech 2017-2019 byly práce na PÚ přerušeny a jejich dokončení je naplánováno na rok 2022.

V čase, kdy byly pozemkové úpravy přerušeny, bylo nutné vyřešit, ve spolupráci s Katastrálním úřadem, duplicitní vlastnictví. Dále počkat na dopracování studie vodní nádrže Kryry (plánována investice Povodí Ohře s.p.) a zapracování jejích závěrů do PÚ a PSZ. U zbývajících 2 k.ú. byly zahájeny a zapsány pouze JPÚ, vyvolané požadavkem obce či vlastníka.

Ve 3 katastrálních územích již byly realizovány prvky PSZ. Jedná se však pouze o část prvků z celkově navrženého počtu. Realizační příprava byla zahájena v k.ú. Lubenec a Libyně, se samotnou realizací se počítá až na podzim 2024.

V Karlovarském kraji bylo navrhovaným záměrem stavby dálnice D6 dotčeno 19 katastrálních území. V 6 katastrálních území byly v rozmezí let 1999–2017 zahájeny KoPÚ, u jednoho k.ú. se počítá se zahájením až v roce 2023. K následnému

zápisu do katastru nemovitostí došlo zatím pouze ve 2 případech. V 6 katastrálních území byly, z důvodu rekonstrukce přídelů nebo zpřístupnění pozemků, zahájeny a následně zapsány JPÚ, které však neměly souvislost s výstavbou dálnice D6. Další 4 katastrální území nebyla PÚ vůbec zasažena. Ve výčtu katastrálních území zůstávají pouze k.ú. Drahovice a Karlovy Vary, které rovněž nebyla PÚ dotčena. Na jejich území (ploše) se nachází extravilán obce, lesy a minimální počet zemědělských pozemků, realizace PÚ je zde málo pravděpodobná.

## **6.1 Počet navržených prvků plánu společných zařízení**

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, průběh pozemkových úprav je rozdělen do několika etap. První etapou je etapa programová, následuje etapa přípravná, projekční, realizační a na závěr kontrolní. V projekční etapě je zpracován plán společných zařízení, jehož součástí je především návrh opatření ke zpřístupnění pozemků, dále návrh prvků systému ekologické stability, protierozní a vodohospodářské opatření. Evidence opatření, která jsou uvedena v plánech společných zařízení u již zapsaných pozemkových úprav, je součástí Přílohy 2.

U opatření ke zpřístupnění pozemků byl evidován počet polních a lesních cest. Cesty byly rozděleny podle toho, zda se jednalo o stávající, rekonstruované nebo nově navržené. Nebyl zde zohledněn jejich dopravní význam, tj. zda se jedná o cesty hlavní, vedlejší, nebo doplňkové. Detailně nebyly evidovány ani objekty cestní sítě, jako jsou například výhybny a hospodářské sjezdy. Propustky, mostky a svodné příkopy byly zařazeny do evidence vodohospodářských opatření.

U prvků systému ekologické stability byla evidována biocentra, biokoridory a interakční prvky. Jedná se například o doprovodnou liniovou výsadbu podél polních cest, podél potoků a v blízkosti vodních útvarů, jako jsou rybníky, vodní nádrže atd. Zaevidované prvky byly rozděleny podle toho, zda se jednalo o stávající, obnovené, nebo nově navržené.

U vodohospodářských opatření byly evidovány prvky jako např. rybníky, vodní nádrže, poldry a již zmíněné svodné příkopy, propustky a mostky. Do evidence nebyly započteny stávající potoky, které jsou zmiňovány v jednotlivých dokumentacích PÚ. Prvky byly rozděleny podle toho, zda se jedná o stávající nebo nově navržené.



U protierozních opatření byla navržena a následně evidována opatření proti vodní erozi, v Příloze 2 jsou uvedena z důvodu přehlednosti pouze písmena A), B), C), označující navržený druh opatření.

Podle webové encyklopedie VÚMOP, v.v.i. se tato opatření dělí na:

A) agrotechnická opatření

- setí nebo sázení po vrstevnici
- ochranné obdělávání
- setí kukuřice do úzkého řádku
- pásové zpracování půdy
- hrázkování, důlkování
- plečkování, dlátování, podrývání

B) organizační opatření

- optimální tvar a velikost pozemku, dílu půdního bloku či erozní parcely
- vhodné umístění pěstovaných plodin, včetně ochranného zatravnění
- pásové pěstování plodin

C) technická opatření

- protierozní příkopy (záchytný, sběrný, svodný)
- průlehy
- zatravněné údolnice se stabilizovanou dráhou soustředného odtoku
- polní cesty s protierozní funkcí
- ochranné hrázky
- protierozní nádrže
- terénní urovnávky
- terasy
- protierozní meze

Opatření proti větrné erozi byly vyprojektovány pouze v k.ú. Krupá, kde k nim byly navrženy celkem 4 lokality. Ve 2 lokalitách se jednalo o polní cesty napříč blokem orné půdy lemované doprovodnou zelení. U zbývajících lokalit se jednalo o ochranné zatravnění a zalesnění.

## 6.2 Realizace prvků plánu společných zařízení

Po zmiňované projekční etapě následuje etapa realizační, kterou lze rozdělit do dvou fází. Předmětem první fáze je jednak vypsání výběrového řízení na dodavatele projektových dokumentací DSP, dále zajištění jejich zpracování, převzetí a získání stavebních povolení. Podkladem pro vyhotovení projektových dokumentací je inženýrsko-geologický průzkum a geodetické zaměření. Obsahem projektových dokumentací je technické řešení navržených prvků PSZ, u polních cest se jedná např. o směrové a výškové řešení, specifikace konstrukčních vrstev vozovky atd. Na základě PD DSP jsou vyhotoveny rozpočty stavby a neoceněné výkazy výměr, které jsou podkladem pro výběrové řízení na dodavatele stavby.

Druhá fáze se týká zabezpečení výběrového řízení na dodavatele stavby, jehož podkladem jsou zpracované PD DSP i výkazy výměr a dále následné realizace prvků PSZ vč. dohledu nad realizací a převzetí díla. Kontrolních dnů, které jsou pravidelně organizovány dodavatelem stavby, se zúčastňují jak zástupci SPÚ, tak i zástupci ŘSD ČR.

Analyzované pozemkové úpravy byly zahájeny na základě požadavku stavebníka (ŘSD ČR). Tento se aktivně podílí na jejich administraci, financování a samotné realizaci. Spolupráce mezi ŘSD ČR a SPÚ začíná již v programové etapě pozemkových úprav, tj. v době, kdy SPÚ zajišťuje jejich financování a vybírá zpracovatele. V této fázi jsou mezi oběma subjekty uzavírány „Příkazní smlouvy“. V realizační etapě jsou následně uzavírány „Smlouvy o společném zadávání“, ve kterých jsou specifikovány podmínky spolupráce, např. že veškeré administrativní úkony jsou zajišťovány ze strany SPÚ. Administrativními úkony se rozumí kompletní zajištění výběrových řízení na dodavatele, poskytnutí smluvních vzorů, převzetí hotového díla. U jednotlivých administrativních úkonů je ŘSD ČR účastníkem. Je jednou ze smluvních stran s tím, že plně respektuje podmínky vycházející s interních předpisů SPÚ.

Dále jsou ve „Smlouvě o společném zadávání“ vyspecifikovány prvky PSZ, pro které bude zpracována projektová dokumentace DSP a budou následně realizovány. Předmětem smlouvy jsou také podmínky financování, uvedena je rovněž předpokládaná hodnota díla. Stavba dálnice zpravidla ovlivní pouze část katastrálního území, pro které jsou zpracované pozemkové úpravy. Této skutečnosti je přizpůsobeno financování samotných pozemkových úprav, projektových dokumentací DSP a financování realizace prvků PSZ. Katastrální území je rozděleno na „území A“,

kde náklady na PD DSP a realizaci společných opatření hradí ŘSD ČR a „území B“, kde tyto náklady hradí SPÚ.

Doba mezi zapsáním pozemkových úprav po zahájení realizace prvků společných zařízení, jako jsou polní cesty, prvky ÚSES a vodohospodářská opatření, může trvat i několik let. Nejvýznamnějším faktorem, který má vliv na zahájení realizace je financování.

### **6.2.1 Realizované plány společných zařízení ve Středočeském kraji**

Do září 2022 nebyly ve sledovaném území Středočeského kraje vynaloženy žádné finanční prostředky na realizaci prvků plánu společných zařízení. Předpokládá se ale, že jsou prováděna doporučená agrotechnická a organizační protierozní opatření, která jsou plně v rukou vlastníků pozemků a spočívající např. v úpravě směru orby a osevních postupů.

První katastrální území, ve kterém probíhají přípravné práce nutné pro realizaci prvků PSZ, je k.ú. Řevničov. Celkové náklady na jejich realizaci byly vyčísleny v dokumentaci „KoPÚ Řevničov“ z roku 2015 a činí 314 560 550 Kč bez DPH (dopravní opatření 250 mil. Kč, vodohospod. opatření 43 mil. Kč, opatření k tvorbě a ochraně ŽP 22 mil. Kč). Finanční podíl ŘSD ČR byl stanoven na 94 mil. Kč. S ohledem na finanční náročnost jsou prvky PSZ realizovány po etapách. Pro první etapu realizace bylo vybráno 9 polních cest, jedná se o 1 hlavní a 1 doplňkovou polní cestu a 7 vedlejších polních cest v celkové délce 8 320 m. Jejich technické řešení je rozpracováno v dokumentaci s názvem „D6 polní cesty v k.ú. Řevničov“ (S-PROSERVIS 2019). Situační výkres polních cest převzatý z PD je na Obrázku 15.

#### **SPECIFIKACE POLNÍCH CEST:**

HPC 1, délka 131 m + 955 m, kategorie P 5,0/30, rekonstrukce stávající cesty

VPC 2, délka 1947 m, kategorie P 4,0/20, novostavba, liniová zeleň jednostranná

VPC 1, délka 762 m, kategorie P 4,0/20, novostavba

VPC 11, délka 1030 m, kategorie P 4,0/20, novostavba

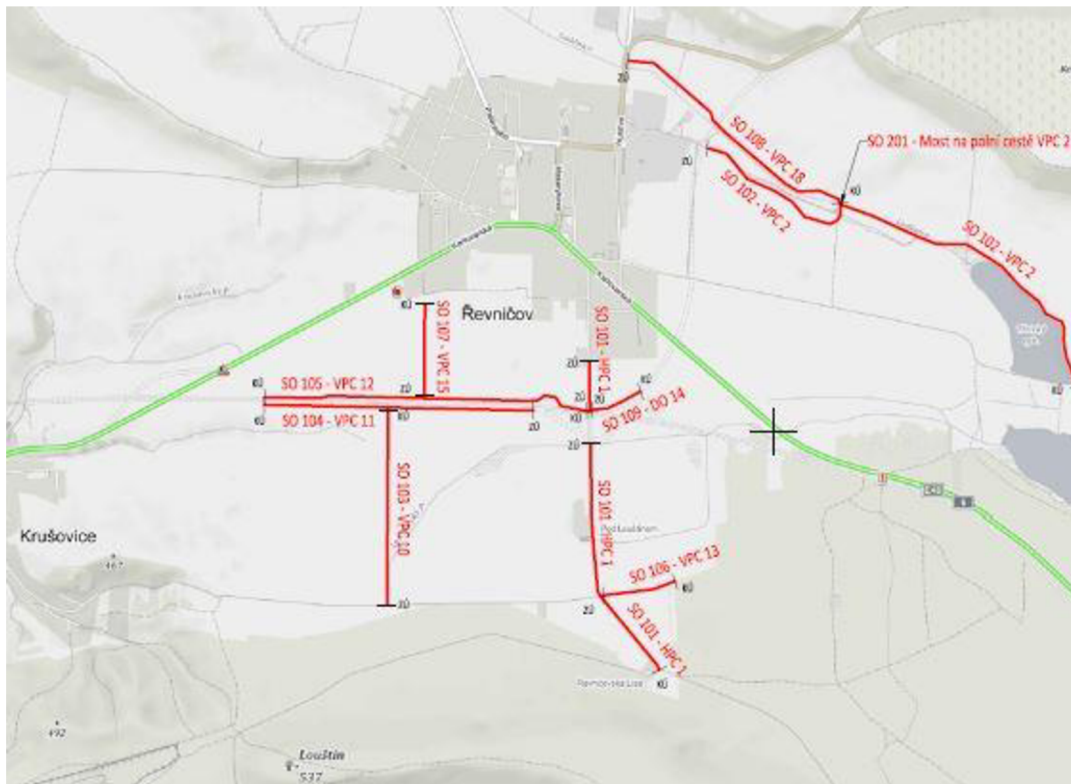
VPC 12, délka 1342 m, kategorie P 4,5/20, novostavba

VPC 13, délka 481 m, kategorie P 4,0/20, novostavba, liniová zeleň jednostranná

VPC 15, délka 326 m, kategorie P 4,0/20, novostavba, liniová zeleň jednostranná

VPC 18, délka 1125 m, kategorie P 4,5/20, novostavba

DO 14, délka 221 m, kategorie P 3,5/20, novostavba



Obrázek 15: Situační výkres polních cest v k.ú. Řevničov (S-PROSERVIS 2019)

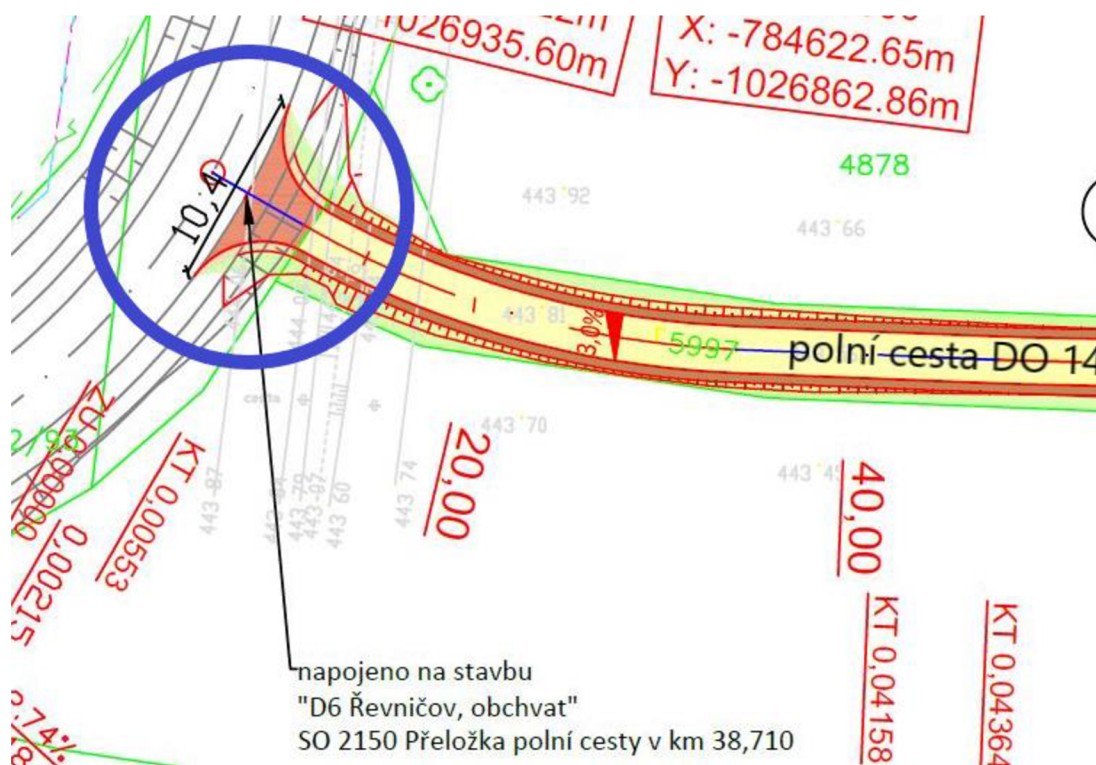
Podkladem pro zpracování projektové dokumentace polních cest byl především návrh plánu společných zařízení a projektová dokumentace stavebního úseku „D6 Řevničov, obchvat“ ve stupni PDPS. Přestože byly obě dokumentace spolu koordinovány, objevilo se v průběhu zpracování PD polních cest několik problémů a nejasností. Převážně se jednalo o kolize v místě napojení polních cest na silnice II. třídy a polní cesty realizované v rámci stavby, jako např. na Obrázku 16 zobrazené navrhované místo napojení polní cesty DO 14 na silnici II/606.



Obrázek 16: Situační výkres plánovaného napojení PC DO 14 a II/606 (S-PROSERVIS 2019)

Jelikož se toto napojení nachází v bezprostřední blízkosti frekventované okružní křižovatky silnice I. a II. třídy, byl ze strany Policie ČR, DI Rakovník, vysloven nesouhlas s jeho realizací. Z tohoto důvodu nelze navrhovanou část polní cesty DO 14, včetně napojení, realizovat. Již prvotní návrh PÚ a prvků PSZ nebyl navržen v souladu s platnými ČSN, nelze se tedy divit, že toto řešení bylo ze strany DOSS zamítnuto.

Na Obrázku 17 je situační výkres se zákresem další části trasy polní cesty DO 14 a její napojení na stávající polní cestu, která byla navržena a realizována v rámci stavby D6 jako SO 2150. Ze situačního výkresu vyplývá, že ve stavebním objektu PC SO 2150 nebylo uvažováno s napojením polní cesty DO 14 (pozn. stávající stav – černá barva, návrh – červená barva). V místě napojení se nachází příkop, proto muselo být napojení dořešeno v rámci projektu „D6 polní cesty v k.ú. Řevničov“. Tento postup má však mnoho nevýhod. Za prvé z pohledu administrativního. Navržená úprava sahá mimo určený zábor stavby. Navíc jsou zde pozemky, na které nebylo vydáno v rámci dokumentace PÚ územní rozhodnutí. Po dohodě se stavebním úřadem bude nutné k žádosti o stavební povolení přiložit ještě územní rozhodnutí stavebního úseku dálnice D6.

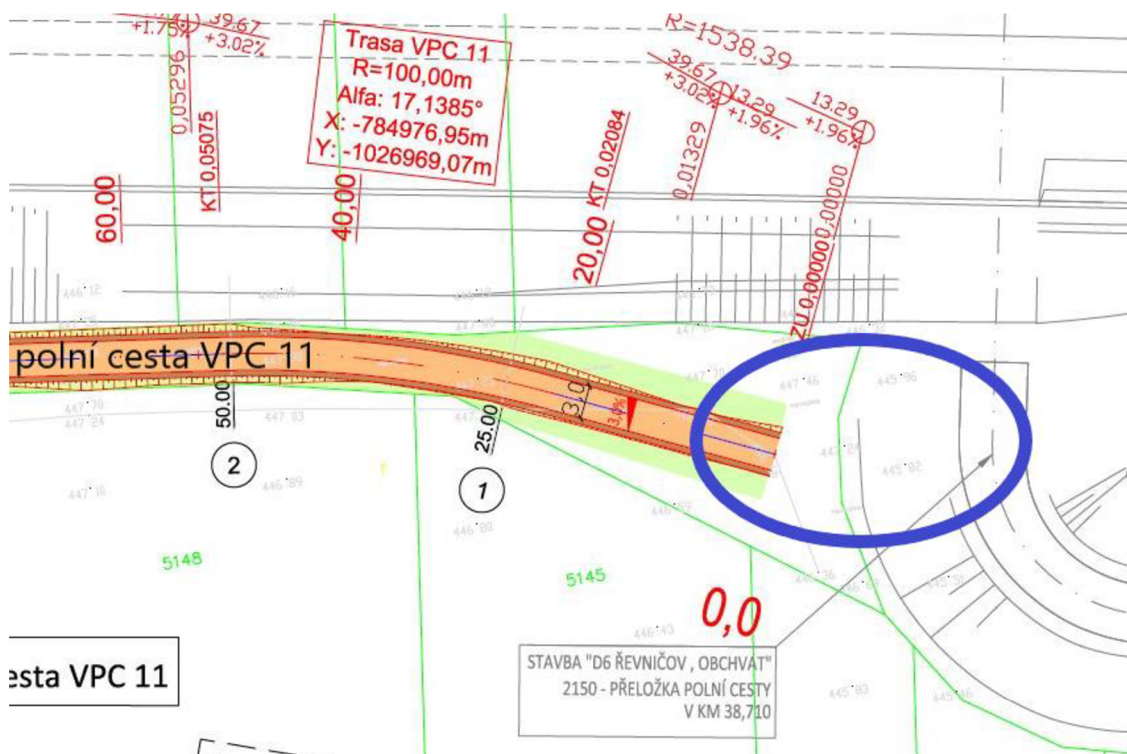


Obrázek 17: Situační výkres napojení PC DO 14 a SO 2150 (S-PROSERVIS 2019)

Za druhé z pohledu samotné realizace, kdy bude nutné provést úpravu nedávno dokončené polní cesty SO 2150, která byla vybudovaná v letech 2017–2020 v rámci stavby D6. Bude nutné odebrat stávající svah a část konstrukčních vrstev v místě budoucího sjezdu. Nejlepším řešením by bylo, kdyby byl sjezd navržen v SO 2150 budovaném v rámci stavby dálnice D6.

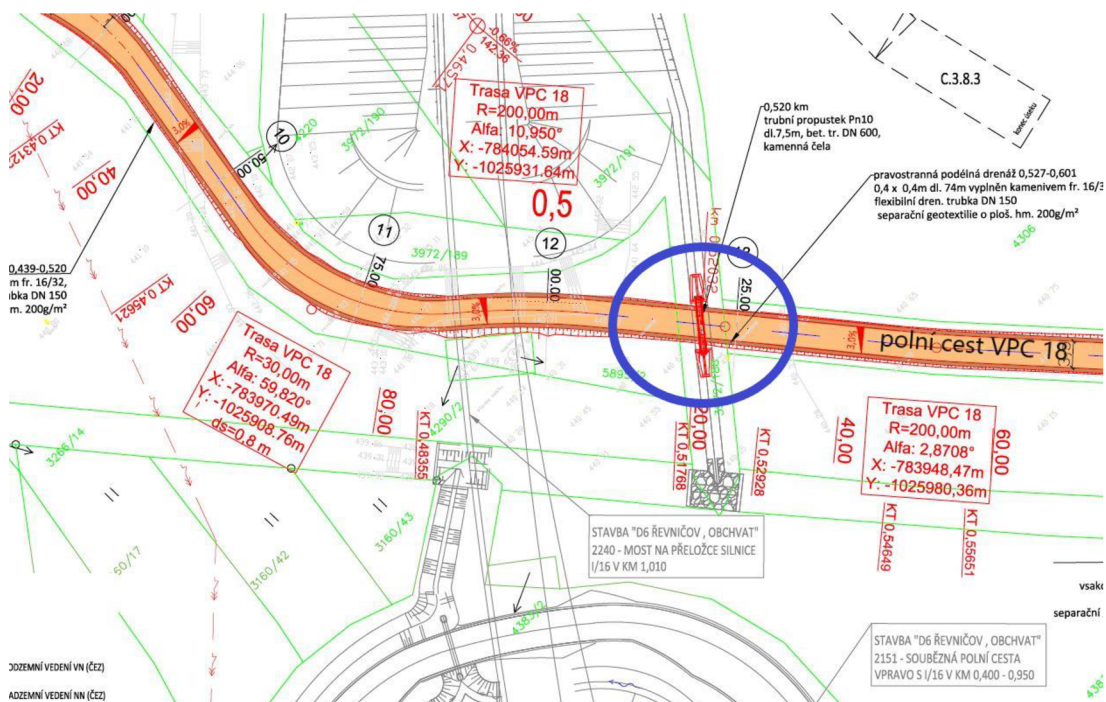
Na Obrázku 18 je situační výkres se zákresem trasy polní cesty VPC 11. Podle návrhu z dokumentace pozemkových úprav by se zde měla polní cesta VPC 11 napojit na přeložku polní cesty SO 2150. Jedná se o poměrně složité místo, dálnice D6 je zde v zářezu, nad ní je vybudován most pro polní cestu SO 2150. V přechodové oblasti před mostem je polní cesta vedena v násypu. V místě navrhovaného napojení je jeho výška cca 4,0 m nad okolním terénem. Po vzájemné dohodě smluvních stran bylo rozhodnuto, že toto napojení nebude realizováno. Z důvodu technické, finanční a prostorové náročnosti (vymezený pozemek je nedostačující).





Obrázek 18: Situační výkres, napojení PC VPC 11 a SO 2150 (S-PROSERVIS 2019)

Na Obrázku 19 je situační výkres se zákřesem trasy polní cesty VPC 18, která prochází pod místním objektem silnice I/16.



Obrázek 19: Situační výkres trasy polní cesty VPC 18 pod mostním objektem silnice I/16 (S-PROSERVIS 2019)

V projektové dokumentaci „D6 polní cesty v k.ú. Řevničov“ muselo být dodatečně řešeno zatrubnění otevřeného příkopu vybudovaného v rámci stavby D6 (viz označené místo v situaci). Za úvahu by stálo, zda by nebylo lepší vybudovat tuto část polní cesty VPC 18 v rámci stavby D6 a předejít tak následné stavební činnosti v místě založení mostu.

Co se týká časového harmonogramu přípravných prací a samotné realizace 9 polních cest lze zmínit, že již v prosinci roku 2013 byla uzavřena mezi ŘSD ČR a SPÚ „Příkazní smlouva“. V srpnu roku 2019 pak „Smlouva o společném zadávání“. Po uzavření této smlouvy následovala soutěž na výběr zpracovatele projektové dokumentace. V říjnu téhož roku byla podepsána se zpracovatelem SoD a byly zahájeny práce na PD DSP. Projektová dokumentace byla odevzdána v únoru roku 2020. Stavební povolení mělo být dle předpokladu zajištěno do června 2020. Z důvodu COVIDových opatření, která omezila chod jednotlivých úřadů, došlo k výraznému zdržení a stavební povolení bylo vydáno až v červnu následujícího roku. První fáze týkající se zajištění projektové dokumentace, stavebního povolení a soupisu prací trvala bezmála dva roky (08/2019–06/2021).

Smlouva o společném zadávání týkající se přímo realizace prvků PSZ byla uzavřena v únoru 2021. Na konci roku 2021 započala příprava soutěže na dodavatele stavby, která vyvrcholila v únoru 2022 otevřením nabídek. Do výběrového řízení se přihlásilo celkem 10 uchazečů, kteří předložili cenové nabídky v rozmezí od 34 850 000 Kč bez DPH do 52 958 058 Kč bez DPH. Přičemž předpokládané náklady stavby byly ve zpracované projektové dokumentaci a rozpočtu určeny, dle v té době platného ceníku URS, na 53 036 441 Kč bez DPH.

S ohledem na ekonomický vývoj a nárůst cen ve stavebnictví se průběh soutěže výrazně zkomplikoval. Došlo k odstoupení prvních 3 uchazečů. Smlouva o realizaci byla uzavřena až se 4 uchazečem v řadě a k jejímu podpisu došlo dne 2. 6. 2022. Přičemž tento uchazeč předložil nabídku ve výši 40 845 487 Kč bez DPH. Při předání staveniště, které se konalo na začátku července, požadoval dodavatel změnu smluvních podmínek týkající se především posunu termínu pro dokončení stavby z 10/2022 do roku 2023. Mezi smluvními stranami nakonec ke shodě nedošlo, dodavatel od smlouvy odstoupil. Bylo vypsáno nové výběrové řízení, realizace stavby se tak přesune do stavební sezóny 2023. S určitostí lze říci, že druhá fáze týkající se zajištění samotné realizace prvků PSZ bude trvat dva roky.



## 6.2.2 Realizované plány společných zařízení ve Ústeckém kraji

Na území Ústeckého kraje byly, z celkového počtu evidovaných prvků PSZ, zatím realizovány pouze dílčí části v katastrálních územích Petrohrad, Stebno a Libkovice. Jedná se především o realizaci polních cest. Co se týče agrotechnických a organizačních protierozních opatření, ta byla navržena cca u poloviny z dotčených katastrálních území. Stejně jako u předchozího kraje se předpokládá, že přesto, že se jedná o doporučující opatření, jsou tato vlastníky prováděna.

První realizace prvků PSZ proběhla v roce 2016 v k.ú. Petrohrad. Jednalo se o rekonstrukci (rozšíření) stávající cesty, označené jako HPC 5, v délce 1090 m. Realizace polní cesty je zdokumentována na Obrázku 19 a 20. Realizační náklady ve výši 4 474 tis. Kč bez DPH byly pokryty z rozpočtu SPÚ. Náklady na realizaci prvků PSZ v celém k.ú. byly předběžně stanoveny na 46 955 tis. Kč bez DPH. Pro opatření ke zpřístupnění pozemků bylo vyčleněno 46 310 tis. Kč bez DPH, zbývající částka 645 tis. Kč bez DPH je určena na realizaci prvků ÚSES (biokoridor, interakční prvky).



Obrázek 20: Polní cesta HPC 5, rok realizace 2016 (NOVOTNÁ 2020)

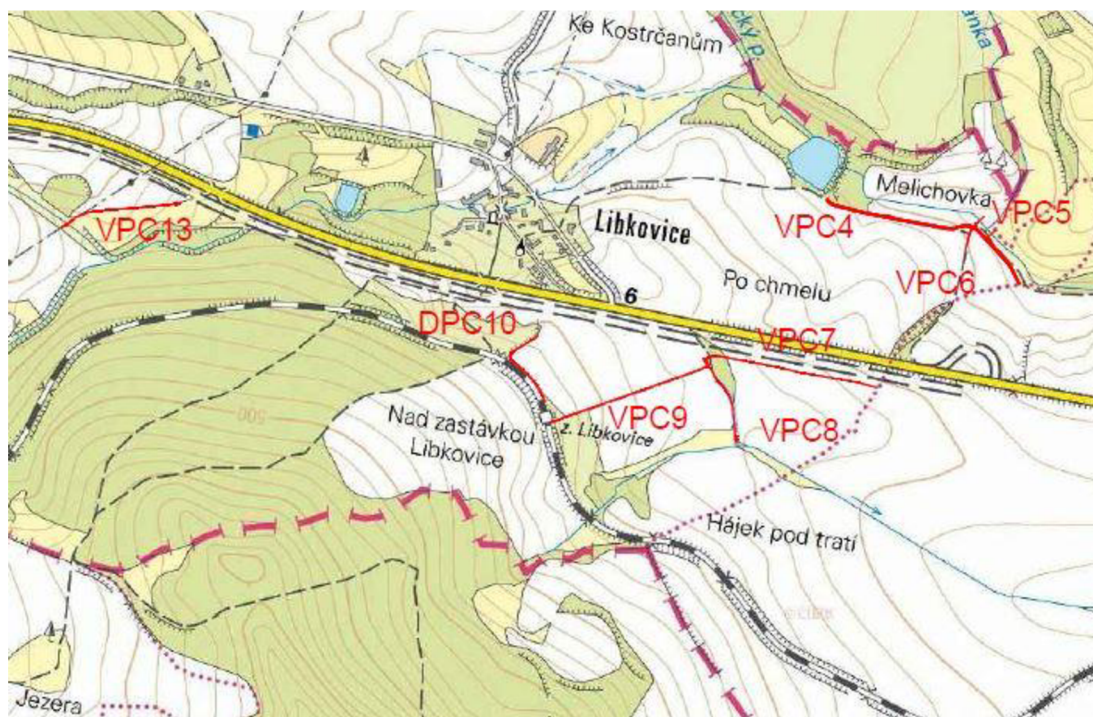


Obrázek 21: Polní cesta HPC 5, rok realizace 2016 (NOVOTNÁ 2020)

V roce 2017 následovala realizace polní cesty v k.ú. Stebno. Jednalo se rovněž o hlavní polní cestu (C 11a), tentokrát v délce 830 m. Náklady ve výši 4 004 tis. Kč bez DPH vynaložené na realizaci cesty byly pokryty částečně z rozpočtu SPÚ a částečně z dotačního Programu pro rozvoj venkova. Náklady na realizaci prvků PSZ v celém k.ú. byly stanoveny na 129 937 tis. Kč bez DPH. Pro opatření ke zpřístupnění pozemků bylo vyčleněno 126 973 tis. Kč bez DPH, pro prvky ÚSES 2 964 tis. Kč bez DPH.

Posledním uvedeným katastrálním územím, ve kterém již byly realizovány prvky PSZ je k.ú. Libkovice. Přepokládané náklady na realizaci všech prvků PSZ byly v dokumentaci PÚ z roku 2009 stanoveny na 21 466 tis. Kč bez DPH. Na ekologická opatření by mělo připadnout 830 tis. Kč bez DPH, zbývající část 20 636 tis. Kč bez DPH má být investována do polních cest. Nově realizováno nebo rekonstruováno má být celkem 15 polních cest. Realizace prvních 8 polních cest v délce 1830,5 m proběhla v roce 2020 a byla plně financována z rozpočtu ŘSD ČR (VODOHOSPODÁŘSKÝ ATELIÉR 2019). Situační výkres polních cest převzatý z PD je na Obrázku 22.





Obrázek 22: Situační výkres polních cest v k.ú. Libkovice (VODOHOSPODÁŘSKÝ ATELIÉR 2019)

#### SPECIFIKACE POLNÍCH CEST:

VPC 4, délka 522,10 m, kategorie P 3,5/30, novostavba

VPC 5, délka 32,40 m, kategorie P 3,5/30, rekonstrukce stávající cesty

VPC 6, délka 53,30 m, kategorie P 3,5/30, rekonstrukce stávající cesty

VPC 7, délka 406,20 m, kategorie P 3,5/30, novostavba

VPC 8, délka 188,20 m, kat. P 3,5/30, rekonstr. stáv. cesty, liniová zeleň jednostranná

VPC 9, délka 384 m, kategorie P 3,5/30, rekonstrukce stávající cesty

DPC 10, délka 244,30 m, kategorie P 3,5/30, novostavba

VPC 13, délka 287,50 m, kategorie P 3,5/30, rekonstrukce stávající cesty

V dubnu 2007 byla mezi ŘSD ČR a SPÚ uzavřena „Příkazní smlouva“ a v říjnu 2018 byl následně uzavřen dodatek. Na jeho základě se začala připravovat „Smlouva o společném zadávání“ pro výběr zhotovitele „Projektové dokumentace na realizaci polních cest stavby D6 Lubenec – Bošov“. Z vyhlášeného výběrového řízení vzešel zpracovatel, se kterým byla v červenci 2019 uzavřena SoD. Projektová dokumentace, soupis prací a rozpočet byly dokončeny v listopadu 2019. Stavební povolení včetně nabytí právní moci bylo vydáno na konci května 2020. Oproti původnímu předpokladu

bylo vydáno cca o 2 měsících později a to z důvodu COVIDových opatření, která částečně ochromila chod dotčených orgánů státní správy. Projektová dokumentace byla rozpracována podle původního návrhu z pozemkových úprav. Při zpracování podrobného technického řešení se nevyskytly žádné významnější problémy. Případný posun pro odevzdání projektové dokumentace mohl zapříčinit pouze požadavek ze stanoviska společnosti ČEPS, a.s., týkající se vypracování odborného posouzení křížení polní cesty s nadzemním vedením. Polní cesta VPC 13 se nachází ochranném pásmu vedení 400 kV s označením V441, které vede z elektrické stanice Hradec u Kadaně do Etzenricht SRN. Společnosti ČEPS, a.s. byla doložena doplňující dokumentace, ze které bylo patrné, že v ochranném pásmu nejsou navrženy žádné významné terénní úpravy. Niveleta polní cesty bude navýšena max. o 0,26 m oproti stávajícímu terénu. Po vzájemné domluvě již posudek nebyl požadován a PD byla dokončena v původním termínu.

Po zpracování projektové dokumentace byla uzavřena „Smlouva o společném zadávání“ pro výběr zhotovitele na realizaci stavby „Polní cesty stavby D6 Lubenec – Bošov“. Následně byla zahájena veřejná soutěž, jejíž předpokládaná hodnota byla dle rozpočtu z PD 9 779 822 Kč bez DPH. Výsledky výběrového řízení byly zveřejněny na konci července 2020, kdy vítězná nabídková cena byla 6 994 394 bez DPH. Smlouva s vybraným zhotovitelem byla uzavřena 6. srpna, již 10. srpna následovalo předání staveniště a 17. srpna byly zahájeny stavební práce. Dokončení stavebních prací bylo dle SoD naplánováno na 30. 10. 2020, předání a převzetí díla na 10. 11. 2020.

Po dobu výstavby byl veden stavební deník a byly konány pravidelné kontrolní dny za účasti zhotovitele, TDS, projektanta stavby, zástupců ŘSD ČR, SPÚ a obce Lubenec. Ze zápisů stavebního deníku vyplývá, že stavební práce probíhaly bez větších komplikací a podle předem stanoveného harmonogramu. Stavba byla provedena podle technického řešení zpracovaného v PD a změna nastala pouze u polní cesty VPC 13. V tomto případě se jednalo o úpravu nivelety ve staničení km 0,260, tedy v místě, kde byl navržen brod. Původně navržená niveleta byla výše než okolní terén. Proto, aby brod plnil svůj účel a nestal se překážkou odtékající vodě, bylo přistoupeno k úpravě technického řešení. Na Obrázku 23 je možné vidět zmíněný brod, který již plní svoji funkci a převádí vodu z okolního terénu přes polní cestu.





Obrázek 23: Polní cesta VPC 13, niveleta v místě brodu – úprava PD, rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020)



Obrázek 24: Polní cesta VPC 13 - pohled k brodu, konec PC – hranice k.ú., rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020)



Závěrečná kontrolní prohlídka stavby se konala 6. 11. 2020, kdy Stavební úřad Podbořany neshledal na dokončené stavbě žádné významné nedostatky nebo nedodělky.



Obrázek 25: Polní cesta VPC 8 a doprovodná zeleň, realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020)



Obrázek 26: Realizace polní cesty VPC 8, pokládání drenáže, rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020)

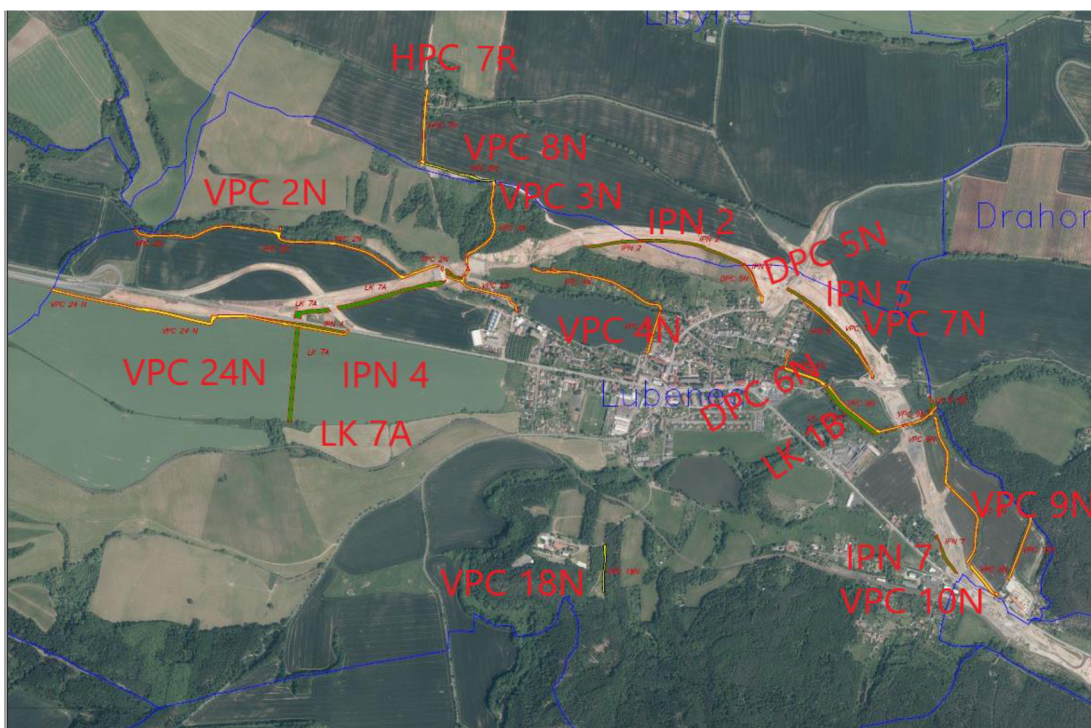


Obrázek 27: Realizace polní cesty VPC 8, hutnicí zkoušky na zemní pláni, rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020)

Dalšími katastrálními územími, ve kterých by měly být v budoucnu realizovány prvky PSZ, jsou k.ú. Lubenec a část k.ú. Libyně. V říjnu 2022 byla mezi ŘSD ČR a SPÚ uzavřena „Smlouva o společném zadávání“ pro výběr zhotovitele „Projektové dokumentace na realizaci polních cest a ÚSES stavby D6 Lubenec – obchvat“. Předpokládané náklady na zpracování této dokumentace jsou stanoveny na 1 384 tis. Kč bez DPH, náklady na samotnou realizaci na 65 816 tis. Kč bez DPH. V návrhu „Smlouvy o dílo“ je určen termín odevzdání dokumentace do 30. 6. 2023 a termín pro získání stavebního povolení s doložkou právní moci do 31. 10. 2023. Pokud budou tyto termíny splněny, bude možné v druhé polovině roku zahájit veřejnou soutěž na výběr dodavatele stavby a ve stavební sezóně 2024 vybrané prvky PSZ realizovat.

Pro realizaci bylo vybráno celkem 12 polních cest v celkové délce 7 239 m. Jedná se o 1 hlavní cestu (HPC 7R), 9 vedlejších cest (VPC 2N, VPC 3N, VPC 4N, VPC 7N, VPC 9N, VPC 10N, VPC 18N, VPC 24N, VPC 8N) a 2 doplňkové polní cesty (DPC 5N, DPC 6N). Ze situačního výkresu na Obrázku 28 je patrné, že polní cesty VPC 2N a VPC 24N svoji trasou navazují na již dokončené polní cesty VPC 4 a VPC 8 v k.ú. Libkovice.





Obrázek 28: Situační výkres polních cest a ÚSES v k.ú. Lubenec a Libyně (SPÚ 2023)

Kromě polních cest byly pro realizaci vybrány prvky ÚSES o celkové ploše 29 878 m<sup>2</sup>. V této ploše se počítá s výsadbou cca 650 stromů a 220 keřů. Navrhovanými prvky ÚSES se rozumí lokální koridory LK 1B a LK 7A a interakční prvky IPN 2, IPN 4, IPN 5, IPN 7, které mají sloužit jako ochranný pás obce před vlivy stavby D6.

### 6.2.3 Realizované plány společných zařízení v Karlovarském kraji

Rovněž na území Karlovarského kraje se počítá s tím, že navržená protierozní opatření organizačního charakteru byla po zapsání pozemkových úprav jednotlivými vlastníky pozemků prováděna.

Ze 2 katastrálních území, ve kterých byly doposud PÚ zapsány, byly prvky PSZ realizovány pouze v k.ú. Tešetice u Bochova. Jako opatření ke zpřístupnění pozemků zde byla realizována 1 polní cesta, zrekonstruováno bylo 16 polních cest a dalších 9 stávajících polních cest zůstalo zachováno bez úpravy. Co se týče prvků územního systému ekologické stability, evidováno bylo 5 stávajících funkčních biocenter, 3 interakční prvky a 7 stávajících biokoridorů, přičemž 3 z nich jsou funkční a zbylé 4 bylo potřeba v rámci realizace PSZ obnovit. V řešeném území se nachází větší počet



rybníků, jedná se o 2 stávající rybníky, 1 nově vybudovaný a dalších 6 rybníků, které byly při realizaci PSZ obnoveny. Většina zmiňovaných rybníků je ve vlastnictví státu, příslušnost hospodařit s nimi má AOPK.

Popsané prvky plánu společných zařízení byly plánovány a realizovány v okamžiku, kdy byla příprava daného dálničního úseku teprve v počátku. V té době zřejmě nebyla trasa dálnice D6 plně stabilizována. Z dokumentace pozemkových úprav vyplývá, že v bezprostřední blízkosti dálnice nebyly prvky PSZ řešeny. Pozemkové úpravy nebyly zahájeny na žádost stavebníka (ŘSD ČR) a z toho důvodu se nepodílel ani na jejich financování.

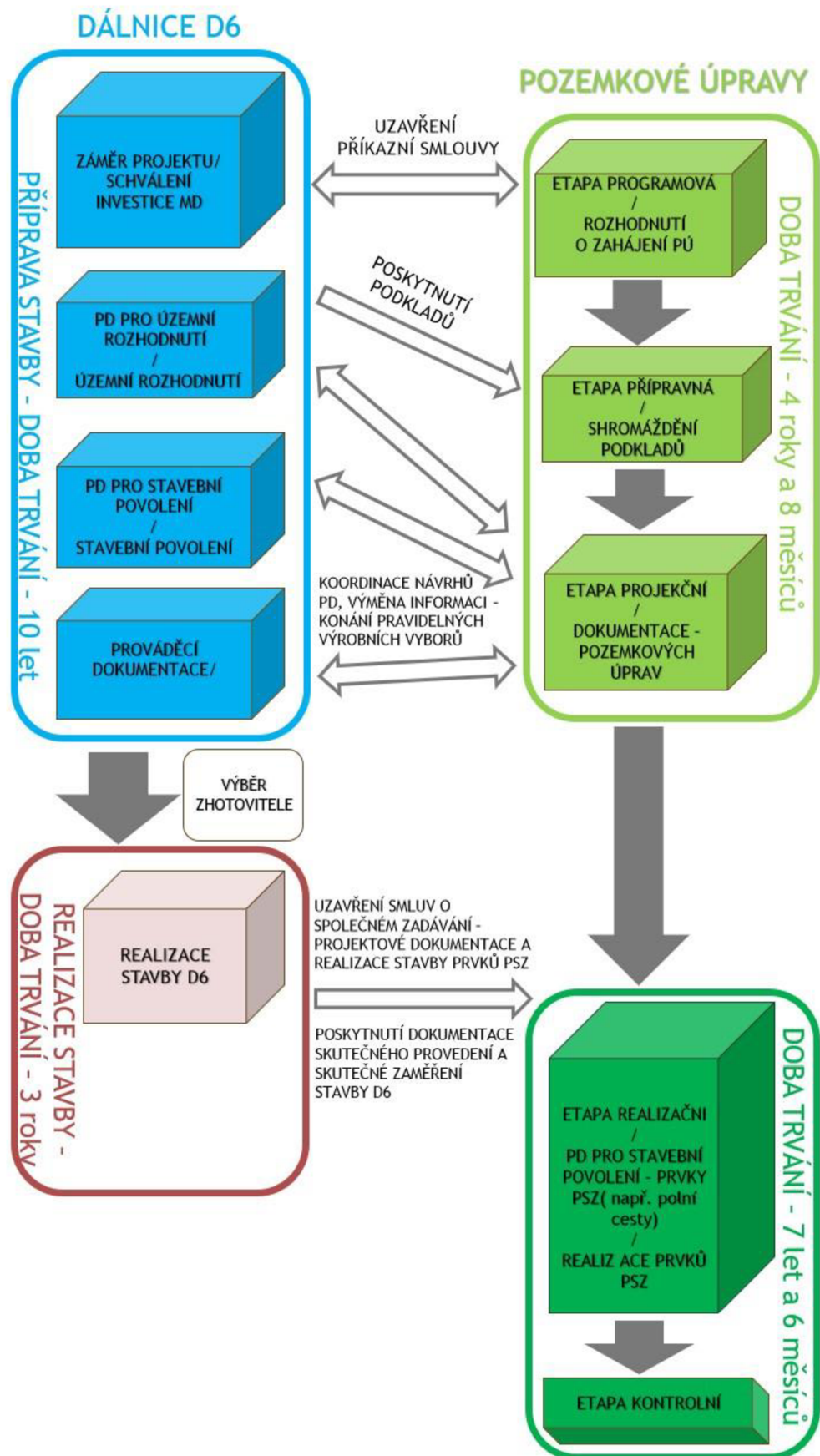
### **6.3 Harmonogram přípravy a realizace pozemkových úprav a dálnice D6**

Jak již bylo několikrát zmíněno, proces pozemkových úprav se rozděluje na etapu programovou, přípravnou, projekční, realizační a kontrolní. Průměrná doba od zahájení po zapsání pozemkových úprav, tj. období, ve kterém probíhají etapy programová, přípravná a projekční, se u **evidovaných** pozemkových úprav pohybovala v průměru okolo **56 měsíců, tj. 4 roky a 8 měsíců**. Během této doby bylo nutné nashromáždit potřebné podklady a vypracovat „Studii na posouzení vlivu liniové stavby D6 na novou organizaci ZPF“, dále také zpracovat samotnou dokumentaci pozemkových úprav a administrativně zajistit zapsání pozemkových úprav do katastru nemovitostí. Ve vybraných katastrálních územích byla již část prvků plánu společných realizována. Průměrná doba od zapsání pozemkových úprav po zahájení realizace vybraných prvků PSZ se pohybovala v průměru okolo **90 měsíců, tj. 7 let a 6 měsíců**. V tomto časovém úseku bylo potřeba zpracovat dokumentace pro stavební povolení, získat stavební povolení, zajistit dodavatele stavebních prací a zahájit realizaci prvků PSZ. V uvedených případech se celková délka procesu evidovaných pozemkových úprav pohybovala okolo **146 měsíců, tj. 12 let**. V ostatních katastrálních územích, kde zatím prvky PSZ nebyly realizovány, bude celý proces pozemkových úprav ještě mnohem delší.

V případě dálnice D6 lze harmonogram prací pomyslně rozdělit na fázi přípravy stavby a fázi realizace stavby. Ve fázi přípravy, tedy na úplném počátku, tj. na úrovni strategické (koncepční), kdy se rozhoduje o trase dálnice, jsou vyhotoveny potřebné studie, hodnocení, analýzy atd. K zajištění finančních prostředků pro stavbu je zpracován záměr projektu, který je předložen ke schválení centrální komisi

Ministerstva dopravy. V záměru jsou uvedeny předpokládané náklady dané stavby a je zde vyčísleno hodnocení ekonomické efektivity. Pokud v průběhu přípravy dojde k nárůstu nákladů, bude záměr aktualizován. Ve fázi přípravy stavby je dále nutné zajistit potřebné průzkumy, jako je například geotechnický, archeologický, pedologický a dendrologický průzkum, hlukovou studii, posouzení z hlediska životního prostředí (EIA) a mnoho dalších podkladů. Výsledky, které vyvstanou z těchto podkladů, jsou následně zpracovány do jednotlivých stupňů projektové dokumentace, tj. do dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a prováděcí dokumentace obsahující výkaz výměr a rozpočet. Po ukončení projekčních prací je zahájena veřejná soutěž na výběr zhotovitele. Jelikož se jedná o rozsáhlé stavby, kdy se náklady na realizaci pohybují v řádech miliard Kč, může soutěž na výběr zhotovitele trvat i 3/4 roku. Průměrná délka přípravy se v ideálním případě pohybuje okolo **10 let**, samotná realizace stavby okolo **3 let**. Obecně lze říci, že oba procesy, jak pozemkové úpravy, tak příprava a realizace dálničního úseku v sobě propojují široké spektrum oborů. Jedná se o časově velmi náročné činnosti, které trvají v řádu desítek let. Tyto dva samo o sobě už tak náročné procesy je potřeba zkoordinovat tak, aby na sebe navazovaly, vzájemně se propojovaly a byly tak úspěšně realizovány.

Na Obrázku 29 je graficky znázorněn výše popsaný průběh procesu pozemkových úprav a stavby dálnice D6. Z tohoto Obrázku je rovněž patrný průběh spolupráce mezi zpracovateli obou dokumentací, kterou administrativně zajišťují zaměstnanci ŘSD ČR a Státního pozemkového úřadu. Spolupráce je oficiálně zahájena uzavřením Příkazní smlouvy. Před zahájením přípravné fáze pozemkových úprav jsou poskytnuty poklady týkající se především záboru stavby D6, následně si obě strany odsouhlasují rozhraní staveb. V projekční fázi je dbán důraz na koordinaci (výměnu aktuálních informací), která probíhá převážně v rámci pravidelných výrobních výborů. Přes veškerou snahu obou stran bývá někdy tato koordinace méně zdařilá. Dokladem jsou komplikace popisované v kapitole 6.2.1 Realizované plány spol. zařízení ve Středočeském kraji. Realizační fáze pozemkových úprav je zpravidla zahájena až po samotné realizaci stavby D6. Mezi oběma stranami jsou uzavřeny smlouvy o společné zadávání pro výběr zhotovitele projektové dokumentace a samotné realizace polních cest. Jako podklad je projektantovi polních cest předáno skutečné zaměření stavby D6 a dokumentace skutečného provedení.



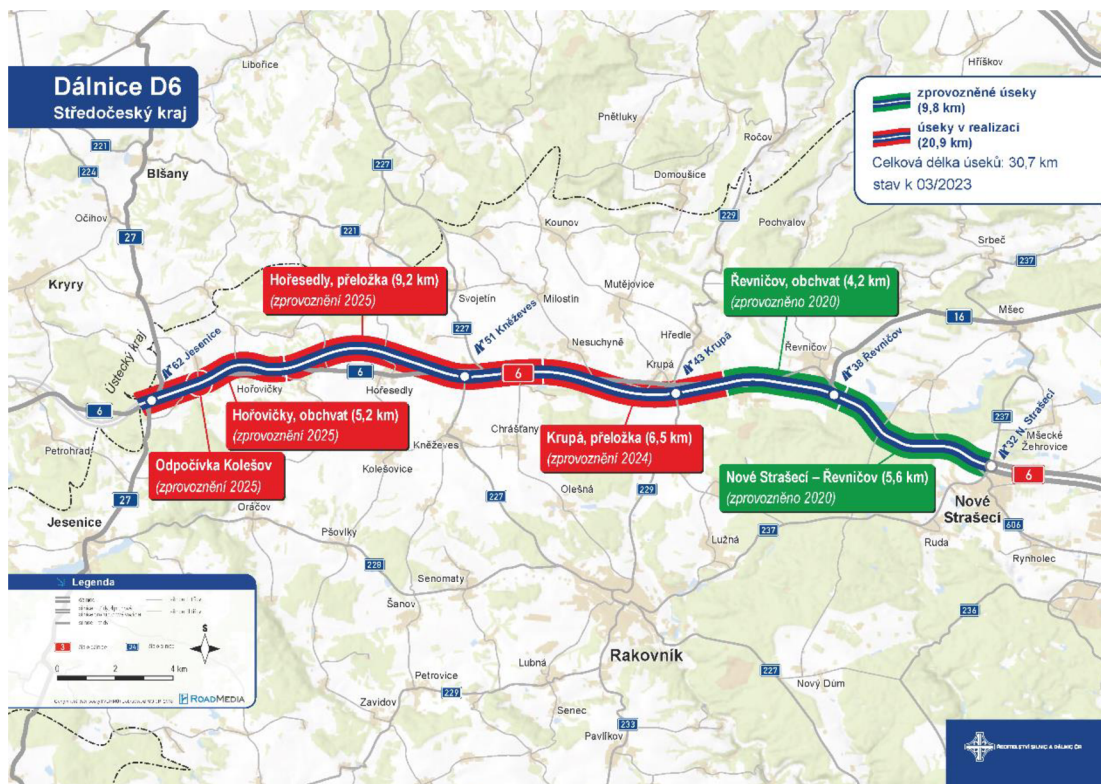
Obrázek 29: Pozemkové úpravy & příprava a realizace stavby D6 (NOVOTNÁ 2023)

## 7 Výsledky

Studijní území se nachází ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji a je nadefinováno trasou dálnice D6. Pro potřeby diplomové práce byla provedena bližší analýza území v trase od staničení km 32,000 do km 113,901. Vymezená trasa je rozdělena na 12 stavebních úseků, které zasahují do 48 katastrálních území.

### 7.1 Středočeský kraj

Ve Středočeském kraji se nachází stavební úseky č. 1, 2, 3, 4 a 5 o celkové délce 30,594 km. Jak je patrné z Obrázku 30, byly již zbudovány 2 stavební úseky v celkové délce 9,75 km. Realizace zbývajících 3 úseků celkové délky 20,844 km v současnosti probíhá.

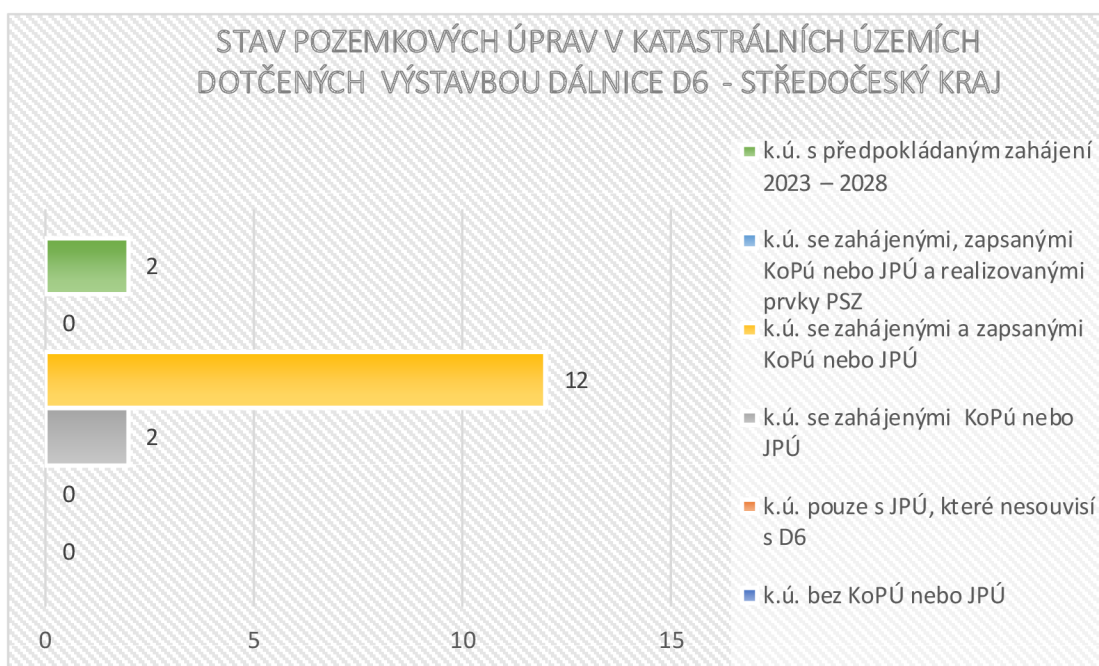


Obrázek 30: Dálnice D6, Středočeský kraj (ŘSD ČR 2022)

Uvedenými úseky D6 je dotčeno celkem 16 katastrálních území, kdy ve 14 z nich byly pozemkové úpravy již zahájeny a ve 12 případech již také zapsány (Obrázek 31).

V roce 2020 byly zprovozněny stavební úseky č. 1 a 2, které zasahují celkem

do 4 katastrální území. Pozemkové úpravy byly zahájeny a následně zapsány ve 3 k.ú, u zbývajících k.ú. budou zahájeny až v roce 2026. S realizací prvků PSZ se počítá zatím v jednom katastrálním území. Pozemkové úpravy zde byly dokončeny v roce 2018 a s realizací prvků PSZ se počítá v roce 2024. Lze tedy konstatovat, že prvky PSZ zde budou realizovány s odstupem **6 let** od dokončení PÚ a **4 let** od dokončení stavebních úseků. V současné době se realizuje stavební úsek č. 3, s jehož uvedením do provozu se počítá v roce 2024. Tímto stavebním úsekem jsou dotčena celkem 3 k.ú. V tomto případě jsou již ve všech k.ú. pozemkové úpravy dokončeny a zapsány. Stavební práce na zbývajících stavebních úsecích č. 4 a 5 byly zahájeny 03/2023 a k jejich zprovoznění dojde v roce 2026. Těmito úseky je dotčeno celkem 11 k.ú., v 10 z nich již byly pozemkové úpravy zahájeny a v posledním k.ú. se předpokládá zahájení v roce 2027. V 8 k.ú. byly pozemkové úpravy již zapsány.

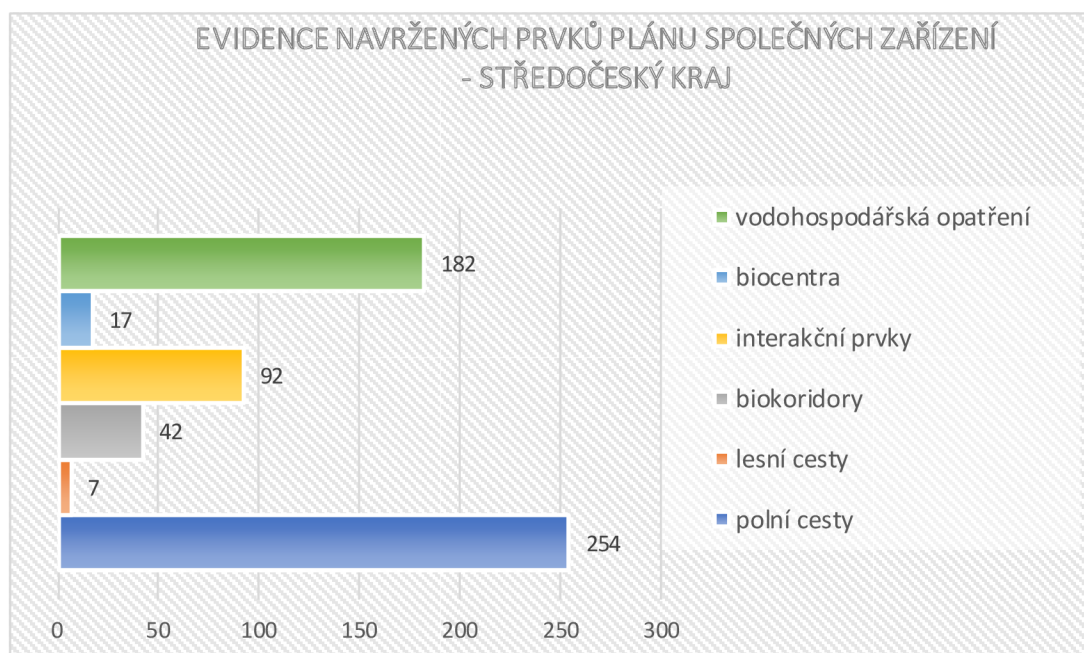


Obrázek 31: Stav pozemkových úprav v k.ú. na území Středočeského kraje dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

Jak již bylo uvedeno, na území Středočeského kraje byly pozemkové úpravy doposud zapsány ve 12 k.ú. Pro potřeby diplomové práce byla v těchto katastrálních územích provedena evidence prvků PSZ, ze které vyplývá, že jako opatření ke zpřístupnění pozemků bylo navrženo celkem 174 nových polních a 6 lesních cest. Dále bylo zaevidováno 158 stávajících polních a 20 lesních cest. Z tohoto počtu bylo k rekonstrukci určeno 80 polních a 1 lesní cesta.



Ve sledovaném území byly dále navrženy prvky ekologické stability, které doplňují stávající funkční biocentra, biokoridory a interakční prvky. Nově bylo navrženo 10 biocenter, 21 biokoridorů a 83 interakčních prvků, přičemž v území se nachází 35 stávajících biocenter, 30 biokoridorů a 59 interakčních prvků. K obnově bylo určeno 7 stávajících nefunkčních biocenter, 21 biokoridorů a 9 interakčních prvků.



Obrázek 32: Evidence navržených prvků PSZ na území Středočeského kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

Navržená protierozní opatření byla zaměřena převážně na zmírnění vodní eroze, opatření proti větrné erozi byla navržena pouze v k.ú. Krupá, kde se jednalo o výsadbu řady stromů. Jako opatření proti vodní erozi budou v největší míře uplatňována agrotechnická opatření typu „bezorebného zpracování půdy osevním postupem“, „výsev ochranných plodin do meziřadí“, a dále např. „setí nebo sázení po vrstevnici“. U organizačních opatření byla nejvíce navrhována „ochranná zatravnění“, „ochranná zalesnění“, „střídání plodin“, „protierozní rozmístění plodin“ a „vyloučení erozně náchylných plodin“. Pouze ve třech případech byla navržena také technická opatření, u kterých se jednalo o návrh „protierozních mezí“, „protierozní příkopů nebo průlehů“, v k.ú. Kněžves, kdy budou tuto funkci plnit vybrané polní cesty lemované příkopem a zelení.

V případě vodohospodářských opatření se v území nachází stávající rybníky, vodní nádrže, mokřady, hlavní odvodňovací zařízení, příkopy, propustky a mostky, které

budou doplněny o nová vodohospodářská opatření stejného charakteru a dále o prvky, jako jsou vsakovací jámy, svodné dreny a podélné drenáže. Celkový počet nových vodohospodářských opatření a opatření určených k obnově, revitalizaci nebo rekonstrukci byl stanoven na 182 prvků.

Náklady na realizaci prvků společných zařízení ve všech 12 evidovaných katastrálních územích byly předběžně odhadnuty na 1 055,4 mil. Kč bez DPH.

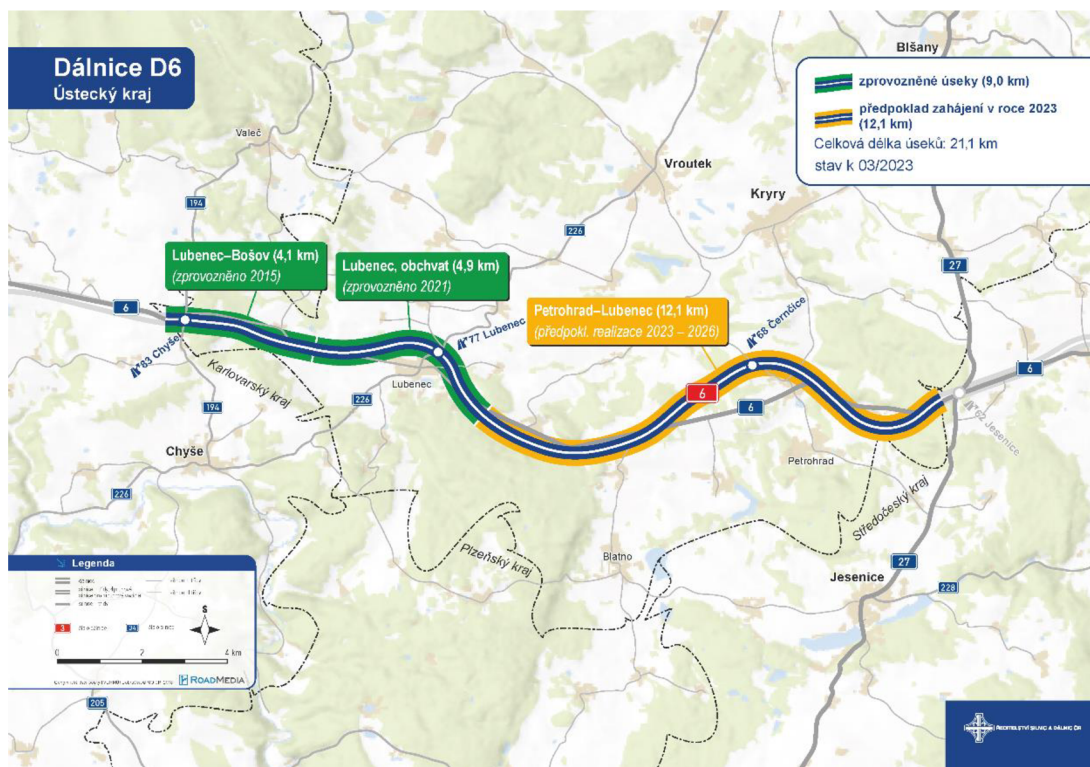
Realizace prvků PSZ byla zatím naplánována pouze v k.ú. Řevničov. V plánu PSZ zde bylo zaevidováno celkem 78 polních a lesních cest, 20 z nich bylo stávajících, další 2 byly určeny k rekonstrukci a 56 polních cest bylo nově navrženo. U prvků ÚSES bylo evidováno 14 stávajících biocenter a 9 biokoridorů, obnoveny budou 3 interakční prvky. Nově navrženo bylo 5 biocenter, 2 biokoridory a 26 interakčních prvků.

U vodohospodářských opatření byla zohledněna revitalizace stávajícího potoka a realizace nově navržených rybníků, poldrů a suchého příkopu. Celkové náklady na realizace navržených prvků PSZ byly předběžně odhadnuty na 314 560 tis. Kč bez DPH. Samotná realizace prvků PSZ bude zahájena až v roce 2023. V souvislosti s realizací dálničního úseku „D6 Řevničov, obchvat“ byly narušeny některé přístupy na zemědělské pozemky. Zástupci obce Řevničov žádali urychlené řešení této situace, a proto bylo pro následnou přípravu a realizaci přednostně vybráno 9 polních cest a dále prvky ÚSES v podobě doprovodné zeleně u 3 polních cest. Předpokládané náklady na realizaci byly stanoveny na 53 036 441 Kč bez DPH. Z uvedených dat vyplývá, že z celkového počtu 58 polních cest bude po roce 2024 realizováno 9 polních cest. Z 26 navržených interakčních prvků budou realizovány 3.

## **7.2 Ústecký kraj**

Na území Ústeckého kraje se nachází stavební úseky č. 6, 7 a 8 o celkové délce 21,086 km. Jak je možno na Obrázku 33 vidět, jsou zde dokončeny dva stavební úseky v délce 8,980 km, kdy zbývá vybudovat nejdelší stavební úsek v délce 12,106 km.

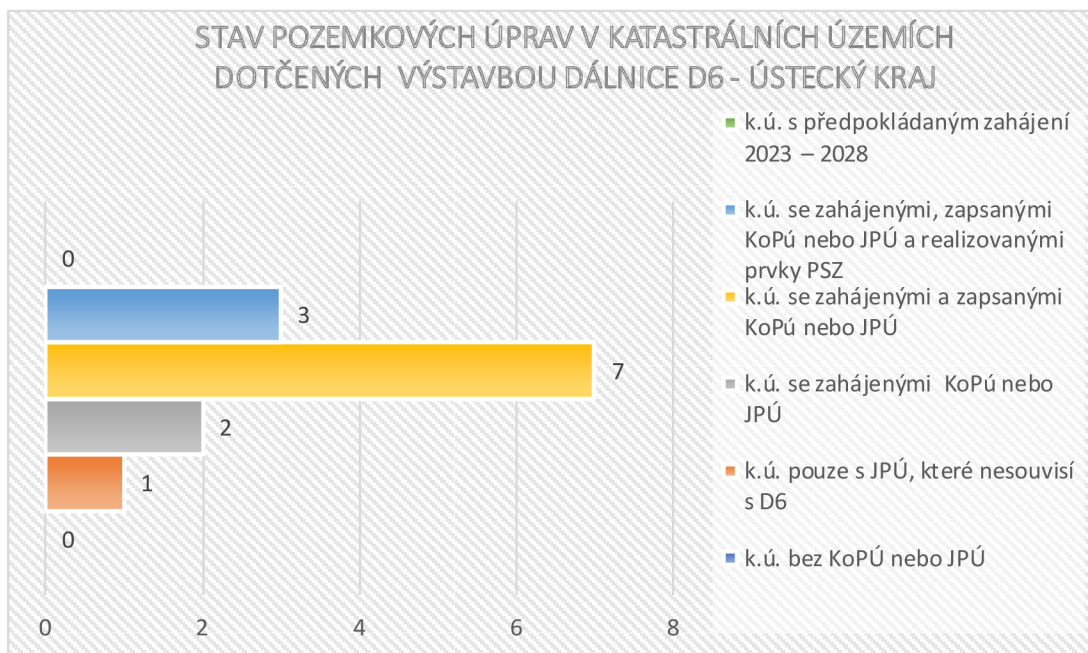
Dotčeno je zde celkem 13 katastrálních území, kdy u 11 z nich byly pozemkové úpravy zahájeny a u 10 k.ú. následně zapsány do KN (Obrázek 34).



Obrázek 33: Dálnice D6, Ústecký kraj (ŘSD ČR 2022)

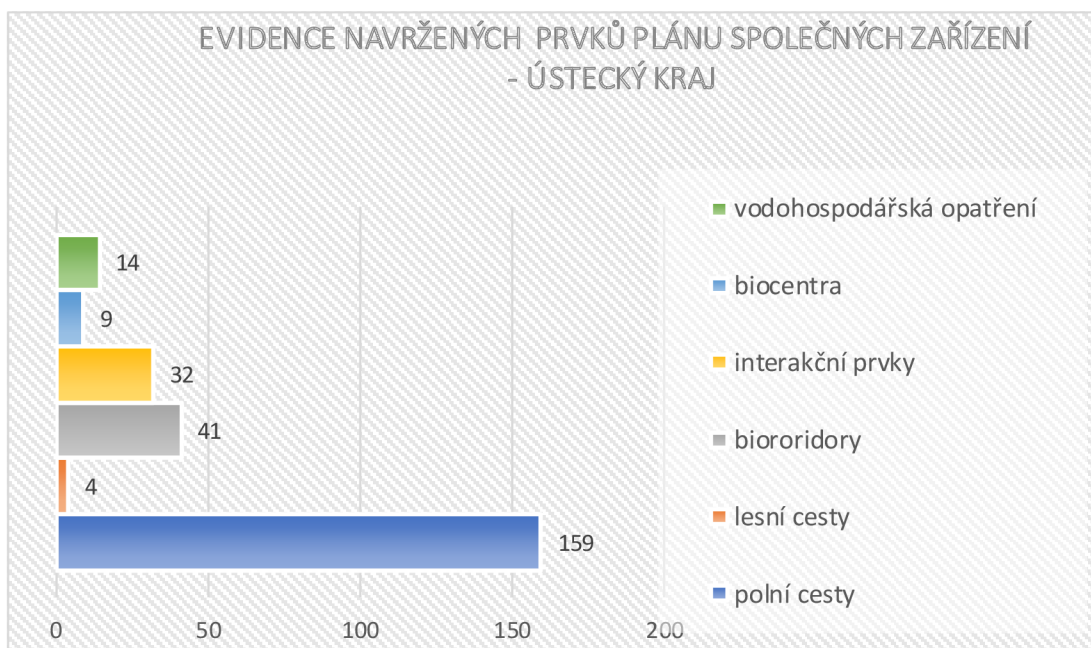
Již v roce 2015 byl zprovozněn stavební úsek č. 8, který zasahuje do 4 k.ú. Ve 2 z těchto k.ú, byly pozemkové úpravy již zahájeny a zapsány. U zbývajících k.ú. jsou v dostupných podkladech zmíněny pouze JPÚ. Realizace části prvků PSZ proběhla v roce 2020 v 1 katastrální území. Jak již bylo zmíněno, byly stavební práce na D6 dokončeny v roce 2015 a pozemkové úpravy byly zapsány 2010. Realizace části prvků PSZ proběhla **10 let** od zapsání PÚ a **5 let** od dokončení stavebního úseku. Dalším dokončeným úsekem D6 byl stavební úsek č. 7, kde práce skončily v roce 2021. Dotčeny byly celkem 4 k.ú. u nichž byly pozemkové úpravy již zahájeny a následně zapsány. V žádném z těchto katastrálních území zatím nebyly realizovány prvky PSZ, s první realizací se počítá ve stavební sezóně 2024. V katastrálním území, ve kterém se budou realizovat prvky, byly zapsány PÚ v roce 2011, tzn. že samotná realizace bude provedena **13 let** po zapsání PÚ a **3 roky** od dokončení stavby. Posledním stavebním úsekem, který měl být realizován v letech 2023–2026, je stavební úsek č. 6. Jedná se o nejdelší stavební úsek, který zasahuje celkem do 8 k.ú. Ve všech těchto k.ú. byly pozemkové úpravy již zahájeny a v 7 případech již také dokončeny zápisem do KN.





Obrázek 34: Stav pozemkových úprav v k.ú. na území Ústeckého kraje dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

V již zapsaných pozemkových úpravách bylo v rámci opatření ke zpřístupnění pozemků zaevidováno celkem 91 stávajících lesních a polních cest, k rekonstrukci bylo určeno 57 cest a nově navrženo 106 polních a lesních cest. V evidenci opatření ÚSES byly v nejvyšším počtu zastoupeny nově navržené biokoridory, interakční prvky a na závěr biocentra. U biokoridorů bylo evidováno 48 stávajících, 8 určených k obnově a 33 nově navržených. U interakčních prvků se jednalo o 19 stávajících, a 32 nově navržených. V případě biocenter bylo evidováno 49 stávajících a 9 nově navržených. Protierozní opatření byla navržena cca u ½ katastrálních území. Jednalo se o agrotechnická nebo organizační opatření, kdy u jednoho k.ú. byla navržena kombinace obou. V případě vodohospodářských opatření se jednalo o návrh vodní nádrže, záchytného příkopu, odvodňovacího příkopu a ochranného zatravnění. **Celkové investiční náklady na realizaci prvků PSZ byly předběžně stanoveny na 438,5 mil. Kč bez DPH.**

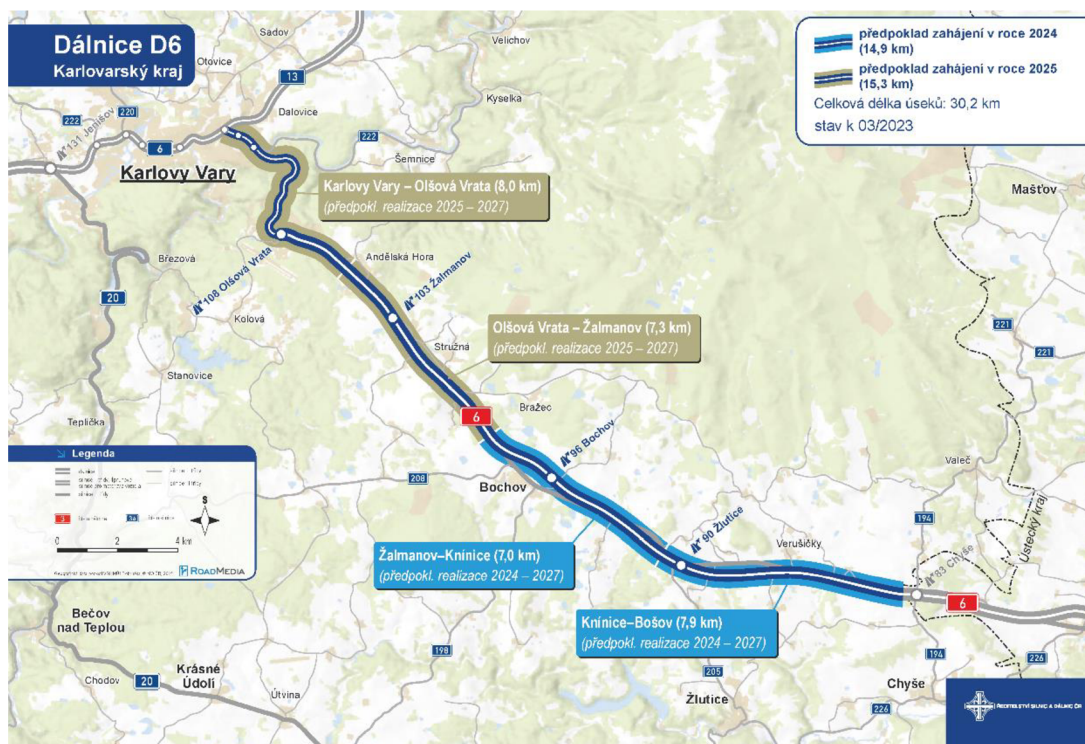


Obrázek 34: Evidence navržených prvků PSZ na území Ústeckého kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

Realizace prvků PSZ byla doposud uskutečněna v k.ú. Petrohrad, Stebno a Libkovice. V letech 2016–2020 bylo zrealizováno celkem 10 polních cest v celkové délce 3750,5 m. Na rok 2024 je naplánována realizace 12 polních cest v délce 7 239 m a prvků ÚSES o ploše 29 878 m<sup>2</sup>. Z uvedených dat vyplývá, že z celkového počtu 163 polních a lesních cest, které byly nově navrženy nebo určeny k obnově, bude do konce roku 2024 realizováno 22 polních cest a prvky ÚSES o ploše 29 878 m<sup>2</sup>. Hodnota nákladů již realizovaných prvků PSZ a prvků vybraných pro realizaci v roce 2024 byla vyčíslena na 51 402 tis. Kč bez DPH.

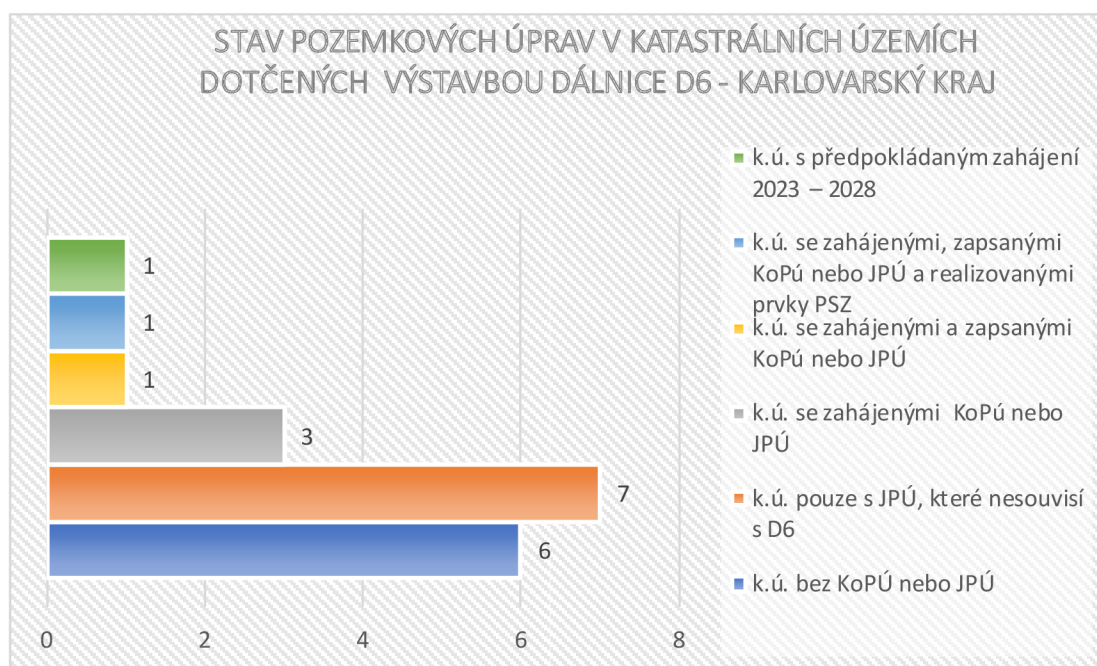
### 7.3 Karlovarský kraj

Na území Karlovarského kraje se nachází stavební úseky 9, 10, 11, 12 o celkové délce 30,221 km (Obrázek 37). V rámci přípravy stavby dálnice D6 byly již pro jednotlivé úseky zpracovány projektové dokumentace pro stupeň DÚR, nebo změna DÚR, následovat bude zpracování PD stupeň DSP a PDPS. Žádný z těchto úseků nebyl doposud realizován, s jejich výstavbou se počítá až v letech 2024–2027.



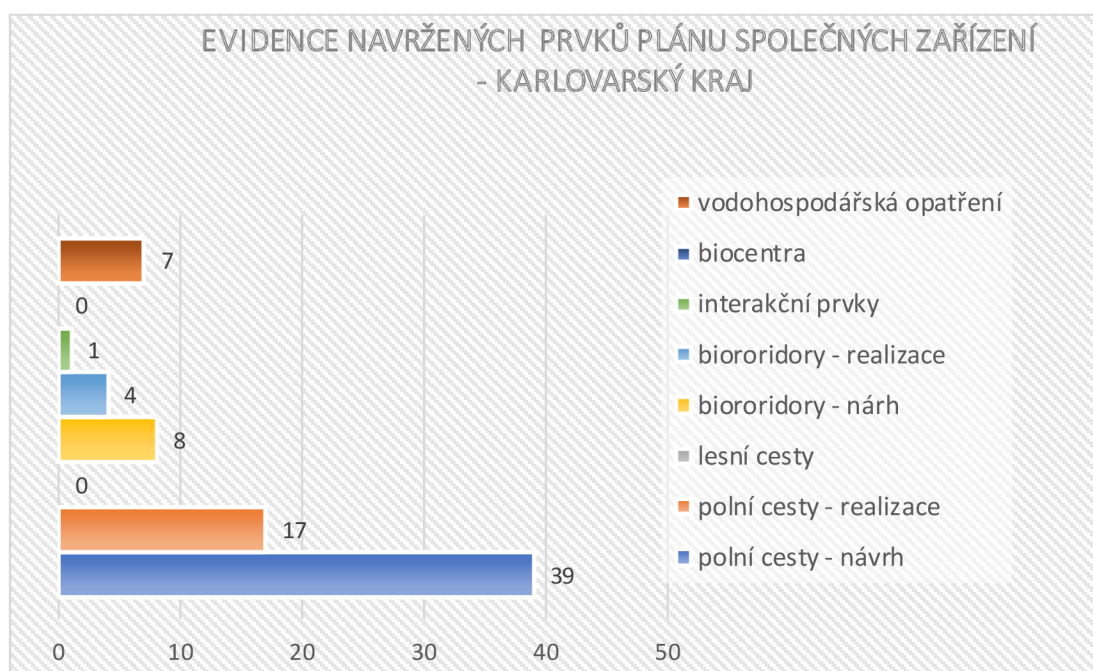
Obrázek 35: Dálnice D6, Karlovarský kraj (ŘSD ČR 2022)

Pozemkové úpravy se zde nacházejí prakticky na počátku, neboť ve více jak 2/3 katastrálních území nebyly doposud zahájeny. Navrhovanou trasou dálnice je dotčeno celkem 19 katastrálních území (Obrázek 36), pozemkové úpravy byly zatím zahájeny u 6 z nich, následně zapsány byly pouze ve 2 k.ú. (Těšetice u Bochova, Andělská Hora).



Obrázek 36: Stav pozemkových úprav v k.ú. na území Karlovarského kraje dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

V případě již zapsaných pozemkových úprav bylo ve zpracovaných plánech PSZ, jako opatření ke zpřístupnění pozemků, navrženo 16 nových polních cest. K rekonstrukci bylo vytypováno 23 polních cest, zbývajících 16 zůstalo beze změny. Co se týče prvků územního systému ekologické stability, byl největší důraz kladen na biokoridory. Navrženy byly 4 nové biokoridory a stávající 4 byly určeny k obnově, dále byl navržen 1 nový interakční prvek. Zaevidováno bylo celkem 9 stávajících biocenter, 9 biokoridorů a 3 interakční prvky. Protierozní opatření byla navržena pouze u 1 k.ú., jednalo se zde o organizační opatření. Nová vodohospodářská opatření byla řešena pouze v k.ú. Tešetice, k obnově zde bylo navrženo 6 stávajících rybníků a vybudování 1 úplně nového rybníka. **Celkové náklady na realizaci prvků PSZ byly doposud stanoveny na 58,1 mil. Kč bez DPH.**



Obrázek 37: Evidence navržených prvků PSZ na území Karlovarského kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

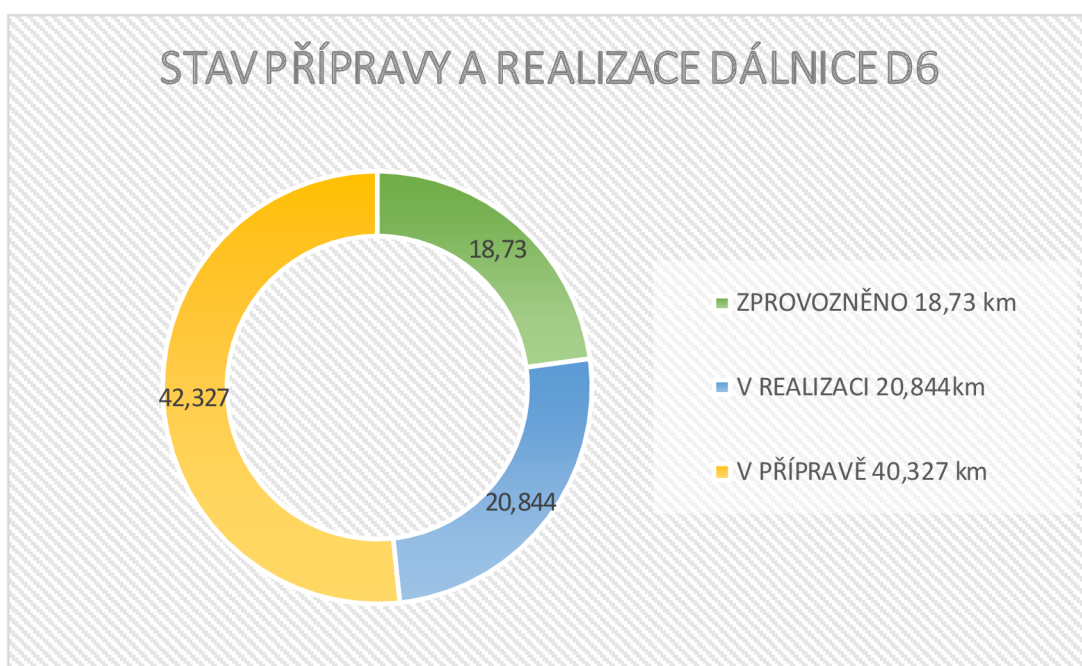
U ostatních 4 k.ú., zatím k zápisu nedošlo, nicméně u 2 z těchto k.ú. jsou v současné době k dispozici zpracované „Studie na posouzení vlivu liniové stavby D6 Knínice-Bošov na novou organizaci ZPF k.ú. Čichalov a Knínice u Žlutic“. Součástí těchto dokumentů jsou návrhy prvků PSZ, jelikož se nejedná o konečnou/schválenou dokumentaci PÚ, nebyly tyto prvky začleněny do zpracované evidence (viz Příloha 2). Ve srovnání s ostatními 2 kraji, je v tom Karlovarském evidován



nejmenší počet katastrálních území. Z tohoto důvodu je uvedena doplňující informace týkající se návrhu prvků PSZ v k.ú. Čichalov a Knínice u Žlutic. Ve zmiňovaných studiích bylo navrženo k realizaci celkem 44 nových polních cest, k obnově pak 9 interakčních prvků a 10 biokoridorů. Podle návrhu by mělo být vybudováno 6 nových vodních nádrží, 4 mokřady, 3 tůně a několik příkopů. V případě protierozních opatření by se mělo jednat o agrotechnická opatření a realizaci technických opatření (protierozní meze, větrolam). Předpokládaná hodnota prvků PSZ byla vyčíslena na 155,7 mil. Kč bez DPH.

#### 7.4 Souhrn výsledků

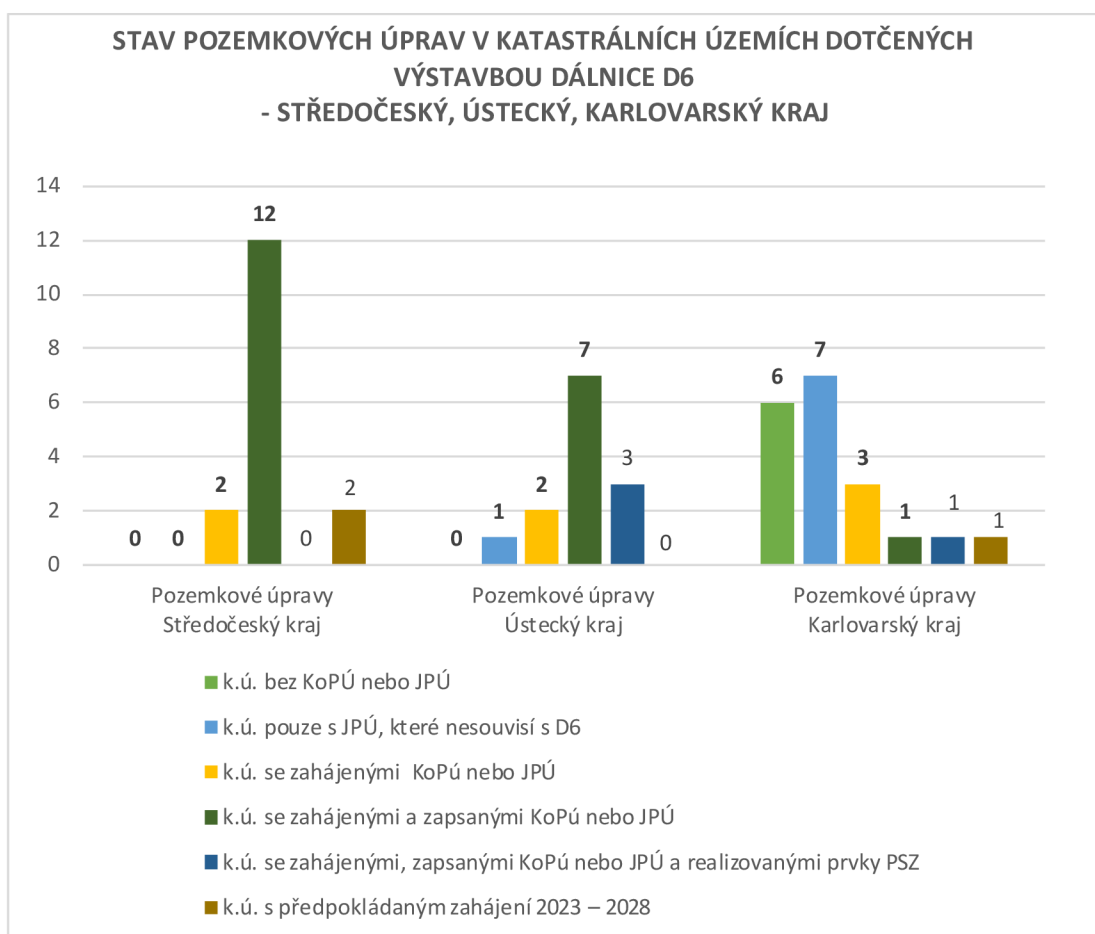
Z výsledků práce vyplývá, že sledovaný úsek dálnice D6 měří celkem 81,901 km a je rozdělen na 12 stavebních úseků. Nejdelší trasa dálnice D6 (30,594 km) se nachází na území Středočeského kraje, následuje kraj Karlovarský (30,221 km) a naopak nejkratší trasa se vybuduje na území Ústeckého kraje (21,086 km). Doposud je postaveno 18,730 km (4 stavební úseky) ve výstavbě je 20,844 km (3 stavební úseky) a zbývá vybudovat 42,327 km (5 stavebních úseků). Grafické zobrazení stavu přípravy a realizace stavby D6 je znázorněno na Obrázku 38.



Obrázek 38: Stav přípravy a realizace dálnice (ŘSD ČR 2022)

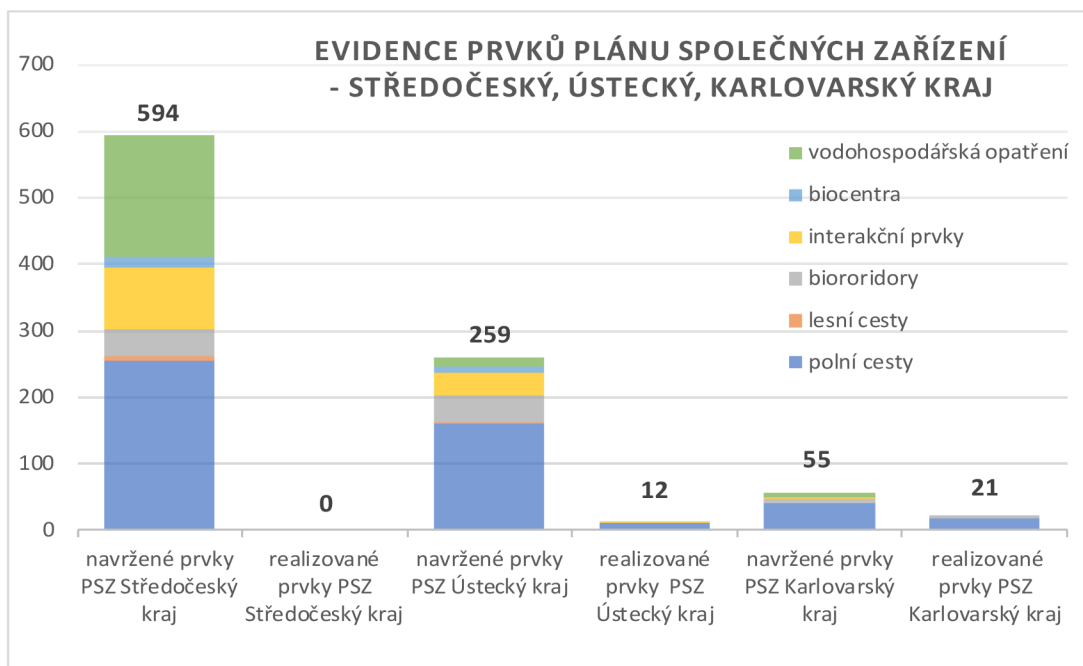
Stavebním záměrem je dotčeno celkem 48 katastrálních území, pozemkové úpravy jsou zahájeny v 31 katastrálních územích a následně zapsány ve 24 katastrálních územích. Největší počet dotčených katastrálních území je evidován v Karlovarském kraji (19 k.ú.), následně ve Středočeském (16 k.ú.) a Ústeckém kraji (13 k.ú.).

Nejvíce km dálnice D6 (9,75 km) bylo doposud vybudováno na území Středočeského kraje a zároveň je zde největší počet katastrálních území, ve kterých byly zahájeny a zapsány pozemkové úpravy. Po Středočeském kraji následuje kraj Ústecký, který počtem vybudovaných km zaostává pouze o jednu jednotku (8,98 km). U zahájených a zapsaných pozemkových úprav jsou počty nižší pouze o 2–3 k.ú., a to i přesto, že na území Ústeckého kraje je nejkratší trasa dálnice D6 a nejmenší počet k.ú. S ohledem na tuto skutečnost je možné říci, že Ústecký kraj si stojí poměrně dobře. Na území Karlovarského kraje zatím na budování dálnice D6 nedošlo. V počátku jsou zde také pozemkové úpravy, které jsou zahájeny pouze v 5 k.ú. a zapsány ve 2 k.ú. Grafické znázornění stavu PÚ v katastrálních územích, rozdělené podle jednotlivých krajů, je patrné z Obrázku 39.



Obrázek 39: Stav pozemkových úprav v katastrálních územích dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

Ve zpracovaných dokumentacích pozemkových úprav, které byly posuzovány pro potřeby diplomové práce, byl největší počet prvků PSZ navržen ve Středočeském kraji, následně pak v Ústeckém kraji a na posledním místě byl opět kraj Karlovarský. Počet navržených a realizovaných prvků plánu společných zařízení v jednotlivých krajích znázorňuje graf na Obrázku 40.



Obrázek 40: Evidence prvků PSZ – Středočeský, Ústecký, Karlovarský kraj kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022)

Nejvíce byly navrhovány polní cesty, dále biokoridory, interakční prvky a v poslední řadě pak biocentra. Dále byla navržena vodohospodářská opatření jako jsou například vodní nádrže, tůně, poldry, propustky, svodné příkopy a protierozní opatření jak organizační, agrotechnická, tak i technická. Celkový počet, jak stávajících, rekonstruovaných, tak i nových prvků plánu společných zařízení je patrný z evidence na Obrázku 41.

Lze tedy konstatovat, že ve všech 3 evidovaných krajích odpovídá stav pozemkových úprav stavu přípravy a realizace stavby dálnice D6. Ve Středočeském a Ústeckém kraji, kde jsou stavební/realizační práce na dálnici D6 cca v 1/2, se pozemkové úpravy nalézají v pokročilé fázi. U většiny z nich je dokončena nebo finišuje projektová etapa. V Karlovarském kraji se všechny úseky stavby dálnice D6 nacházejí ve fázi přípravy, která je cca ve své první polovině. Stejně tak pozemkové úpravy, které byly doposud



zahájeny pouze u 1/3 katastrálních území a projektová fáze byla dokončena u 2 z nich. Navržené prvky plánu společných zařízení byly doposud realizovány pouze v Ústeckém a Karlovarském kraji. Jednalo se pouze o dílčí části navržených prvků PSZ, a to celkem ve 4 katastrálních územích.

	STÁVAJÍCÍ /ks/		REKONSTRUOVANÉ /ks/	NOVÉ /ks/
POLNÍ CESTY	137	NÁVRŽENÉ	158	294
		REALIZOVANÉ	23	4
LESNÍ CESTY	67	NÁVRŽENÉ	3	8
		REALIZOVANÉ	0	0
BIOKORIDORY	87	NÁVRŽENÉ	33	58
		REALIZOVANÉ	0	4
INTERAKČNÍ PRVKY	81	NÁVRŽENÉ	9	116
		REALIZOVANÉ	0	2
BIOCENRA	93	NÁVRŽENÉ	7	19
		REALIZOVANÉ	0	0
VODOHOSPODÁŘSKÁ OPATŘENÍ	263	NÁVRŽENÉ	53	150
		REALIZOVANÉ	0	0
PSZ CELKEM	728	NÁVRŽENÉ	263	645
		REALIZOVANÉ	23	10

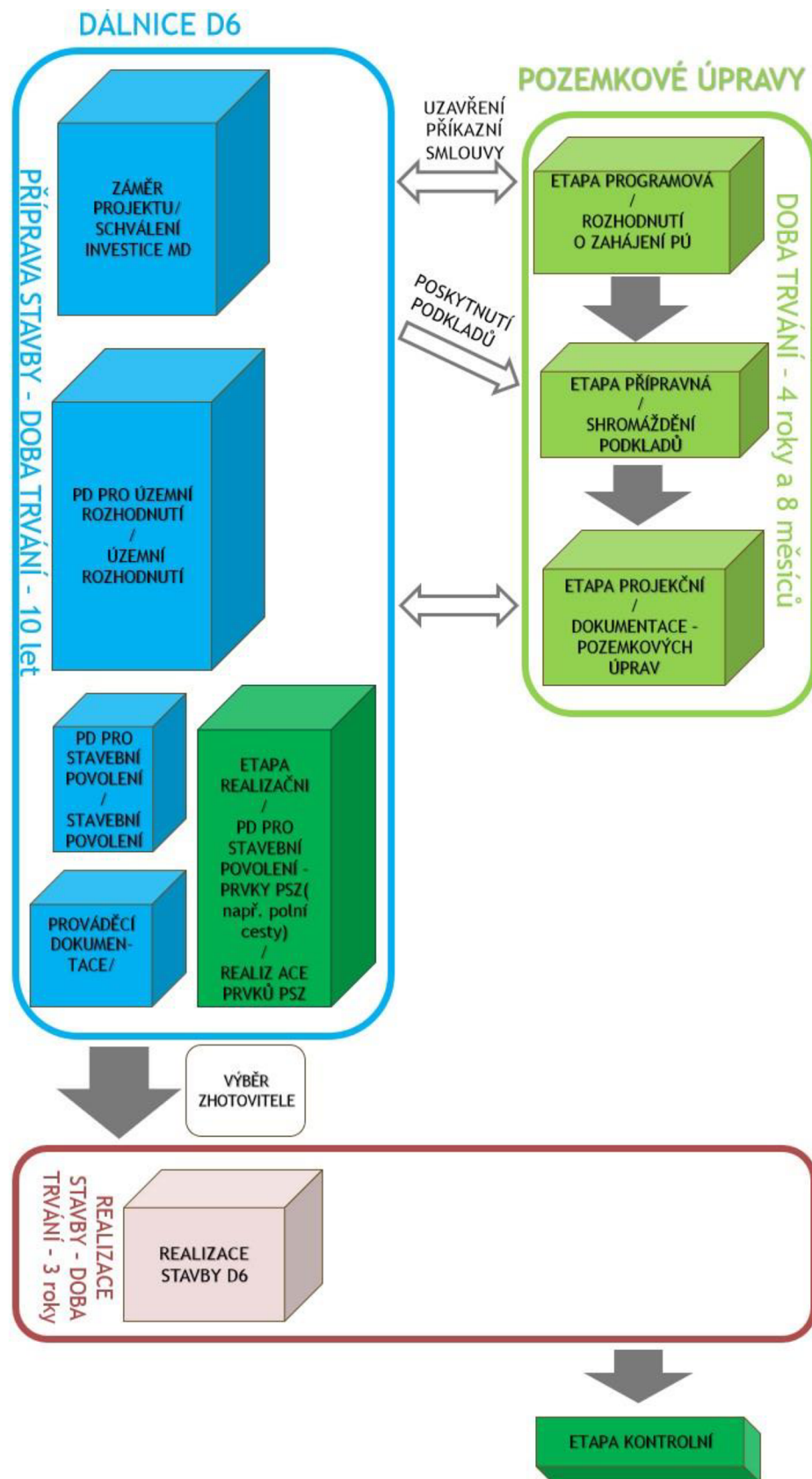
Obrázek 41: Celkový počet navržených a realizovaných prvků PSZ v zájmovém území (SPÚ, ŘSD ČR 2022)

## 7.5 Návrh změny harmonogramu přípravy a realizace pozemkových úprav a dálnice D6

Důležitým faktorem, který ovlivňuje průběh PÚ je správné načasování obou harmonogramů. Jednou z možností, jak urychlit realizaci prvků PSZ, je sloučení projektových a realizačních prací dálniční stavby na dokumentaci DSP a PDPS s realizační etapou pozemkových prací, tak jak je znázorněno na Obrázku 42.

Výhodou uvedeného řešení by byla eliminace problémů při koordinaci projektových prací (technicky by vše řešil 1 projektant nikoliv 2), poměrně složité by však bylo odhadnutí správného okamžiku ke sloučení těchto činností.

Pro případnou eliminaci problémů a vyloučení všech popisovaných rizik, bylo by nejvhodnější zahájit programovou etapu pozemkových úprav až po zahájení realizace stavby dálničního úseku D6. Velkou nevýhodou tohoto řešení by byla časová náročnost celého procesu.



Obrázek 42: Návrh harmonogramu pozemkových úprav & přípravy a realizace stavby D6 (NOVOTNÁ 2023)

## 8 Diskuze

Budoucí dálnice D6 v trase Praha – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice, je významnou liniovou stavbou se zásadním vlivem na území, kterým prochází. V roce 2004 byla dálnice D6 zařazena do mezinárodní sítě TEN-T (REGULATION EU č.1315/2013). A není tak pochyb o tom, že její vybudování bude mít významný pozitivní ekonomický a sociální vliv na všechny kraje, kterými prochází. Určitě nejvíce bude ovlivňovat kraj Karlovarský, který patří mezi strukturálně postižené regiony.

Již méně pozitivní dopad bude mít stavba dálnice D6 na přírodu a krajinu. Významně zasáhne do morfologie terénu, kde změní hydrologické procesy, které mohou podpořit například erozi. V daném území se změní hluková zátěž, emise atd. Významný bude též zábor zemědělské půdy a lesních pozemků (KARLSON & MÖRTBERG 2015). V důsledku rozvoje sídel a dopravní infrastruktury dochází ročně na území Evropské unie ke ztrátě 28 539 km<sup>2</sup>. Snahou členských států je snížit zábor půdy a do roku 2050 dosáhnout takového stavu, kdy se plocha vyjmutá z půdního fondu bude rovnat plochám rekultivovaným (SCHATZ & kol. 2021).

Kromě vody, půdy a ovzduší ovlivňuje liniová stavba také biotu. Z analýzy provedené v roce 2010 vyplynulo, že v blízkosti staveb dopravní a technické infrastruktury se významně snížil počet ptáků a savců. U ptáků se jednalo cca o 28–36 % v maximální vzdálenosti do 1 km od stavby infrastruktury, u savců cca o 25–38 % ve vzdálenosti do 5 km (LOPÉZ & kol. 2010).

Dalším vážným problémem vznikajícím v důsledku realizace liniových staveb je tzv. fragmentace krajiny. Na tomto konstatování se shodují LEDDA a MONTIS (2019), autoři článku otištěného pod názvem „Fragmentace krajiny infrastruktury versus okluze: analýza citlivosti“, hodnotící situaci v Itálii a Španělsku.

Na území ČR je problematika fragmentace podrobně popsána a řešena v metodické příručce „Hodnocení fragmentace krajiny dopravou“, ve které se autoři zabírají odbornými metodami hodnocení fragmentace a následným návrhem opatření (oplocení dálnice, migrační objekty), která by měla zmírnit její negativní dopady (ANDĚL & kol. 2005). Je třeba si uvědomit, že dálnice komplikuje prostupnost území jednak pro zvířata, ale tak pro lidi, pro jejichž potřeby byly navrženy například mimoúrovňové křižovatky, mostní objekty a lávky pro pěší (ČSN 736101, ČSN 73 6102).

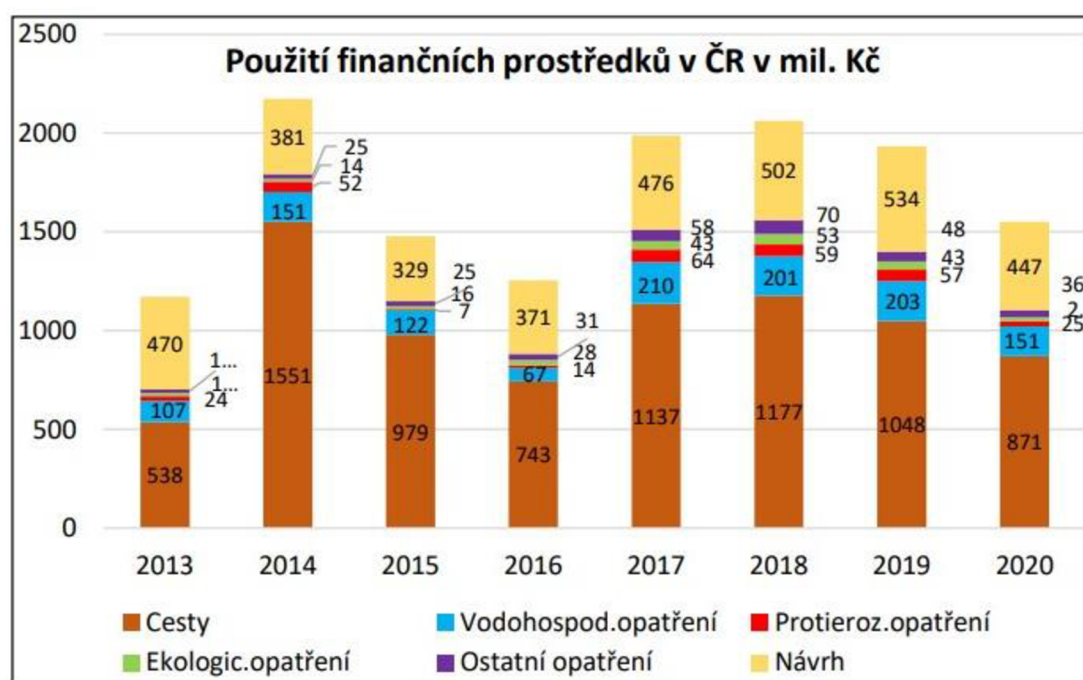
Komplexní hodnocení vlivu stavby na životní prostředí je zpracováno v dokumentaci EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Součástí dokumentace a následného stanoviska EIA je návrh kompenzačních opatření, které mají za úkol snížit negativní vliv stavby na životní prostředí. Tato opatření typu náhradní výsadba, zalesnění, naváděcí bariéry, vodní díla atd. jsou zpravidla navrhována mimo trvalý zábor stavby.

Dalším problémem, který nastává po realizaci liniové stavby, je vliv na okolní, převážně zemědělské, pozemky, kdy se často stává, že jsou stavbou rozděleny a vznikají tak zbytkové parcely, které již kvůli svému tvaru či velikosti nejsou obdělávatelné a často i nepřístupné. Na tuto skutečnost, upozorňují ve svém článku „Rozvoj infrastruktury a její vliv na zemědělskou půdu a regionální udržitelný rozvoj“, také BACIOR a PRUSOVÁ (2018). Autoři mapují problematiku dopadu realizace liniové stavby na zemědělské pozemky v Polsku. Stejně jako v České republice, zde v souvislosti s realizací dopravní infrastruktury, probíhají pozemkové úpravy financované Generálním ředitelstvím stáních silnic a dálnic.

Pozemkové úpravy, stejně jako EIA, v sobě skrývají potenciál, který je možný využít pro zmírnění dopadu liniové stavby na okolní přírodu a krajinu. V souladu se základními cíli pozemkových úprav lze zajistit uspořádání pozemků v okolí liniové stavby tak, aby měly potřebnou výměru pro jejich zemědělské využití. Dále je žádoucí zabezpečit přístup na zemědělské pozemky, které se v důsledku realizace liniové stavby staly nepřístupnými, a v neposlední řadě zajistit pozemky pro realizaci kompenzačních opatření (VÝZKUMNÝ ÚSTAV MELIORACÍ A OCHRANNY PŮDY, v.v.i, 2015).

Stavbou dálnice D6 je v zájmovém území dotčeno celkem 48 katastrálních území. Pozemkové úpravy byly zahájeny v 31 z nich a následně zapsány ve 24 katastrálních územích. Po provedení evidence bylo zjištěno, že v rámci již dokončených pozemkových úprav bylo navrženo celkem **645** nových prvků plánu společných zařízení. V zájmovém území bylo evidováno 991 stávajících prvků, přičemž **263** z nich nebylo funkčních, a tak v rámci pozemkových úprav byla navržena jejich rekonstrukce nebo obnova. Pokud se týká realizační etapy je nutné podotknout, že je u většiny katastrálních území na počátku, kdy z celkového počtu **908** navržených prvků PSZ bylo ke dni 1. 3. 2023 realizováno pouze **33** z nich a jejich hodnota činila **15 472 tis. Kč bez DPH**. Celková hodnota nákladů na realizaci navržených prvků PSZ byla předběžně vyčíslena na **1 552 mil. Kč bez DPH**. Uvedená suma je zhruba

srovnatelná s náklady vynaloženými na realizaci prvků plánu společných zařízení v letech 2017–2020 v rámci celé České republiky, jak je patrné z Obrázku 43 (KOSEJK 2021). Pro představu tato suma odpovídá přibližně nákladům (vítězné nabídce uchazeče) na realizaci stavebního úseku „D6 Hořovičky, obchvat“ (ŘSD ČR 2022).



Obrázek 43: Použití finančních prostředků v ČR (KOSEJK 2021)

Nízký počet realizovaných prvků PSZ potvrzují také zpracovatelé diplomových prací KYPTOVÁ (2016), KOPECKÝ (2019) a ZOUFALÝ (2021), kdy každý z těchto autorů posuzoval cca 5–6 katastrálních území. Nejmenší počet realizovaných prvků PSZ v poměru k návrhu zaznamenala KYPTOVÁ (2016), kdy se jednalo přibližně o 1/5, tj. 38 prvků PSZ z celkového počtu 184 ks. Hodnocena byla k.ú. v okrese Kladno ve Středočeském kraji, přičemž do dvou z těchto území zasahuje trasa dálnice D6. Autorka tento fakt nezmiňuje a není uveden ani na stránkách (MZe ČR 2021). Lze tedy předpokládat, že stavba dálnice D6 významně nezasáhla do průběhu PÚ. Zhruba 1/4 realizovaných prvků PSZ zaznamenal ZOUFALÝ (2021), který si pro svoji diplomovou práci vybral k.ú. v okrese Kutná Hora ve Středočeském kraji. Ve sledovaném území bylo vybudováno celkem 61 prvků PSZ z celkového množství 238 prvků PSZ. Posledním uvedeným autorem byl KOPECKÝ (2019), který mapoval pozemkové úpravy na území Libereckého kraje v okrese Jablonec. Ve své

práci zaznamenal celkem 88 realizovaných prvků PSZ. Přičemž v území bylo navrženo celkem 203 prvků, což znamená, že realizována byla cca 1/3 navržených prvků.

Ze závěrů výše uvedených diplomových prací vyplývá, že nejvíce byla navrhována a následně realizována opatření ke zpřístupnění pozemků, tj. polní cesty. K podobnému závěru dospěli také pracovníci KRAJSKÉHO POZEMKOVÉHO ÚŘAD PRO PLZEŇSKÝ KRAJ (2017), kteří mapovali prvky PSZ v Povodí Olešenského potoka na Plzeňsku, realizované v 10 k.ú. v období let 1991–2017. Z výsledků jejich práce vyplynulo, že ve sledovaném období bylo realizováno celkem 15 polních cest včetně doprovodné zeleně, dále 6 ks zasakovacích protierozních pásů, 4 ks biokoridorů a zasakovacích příkopů, 3 ks plošného zatravnění a 2 ks technických mezi. Částečnou výjimkou byla lokalita zmapovaná KOPECKÝM (2019), kde sice počet navržených polních cest (124) byl vyšší než počet prvků ÚSES (50), nicméně pokud se týkalo samotné realizace, tak se zde počet realizovaných polních cest (39) a počet realizovaných ÚSES (36) téměř shodoval.

Výsledky této diplomové práce stvrdily závěry ostatních autorů. U prvků PSZ byla v nejvyšším počtu navržena opatření ke zpřístupnění pozemků, s tím, že doposud nebyl realizován jiný typ prvku, než jsou polní cesty. V zájmovém území budou první prvky ÚSES realizovány až v roce 2024, a to v k.ú. Lubenec.

Jedním z důležitých faktorů, který ovlivňuje úspěšnou realizaci prvků plánu PSZ, je zajištění finančních prostředků. Přesto, že bylo zaznamenáno určité zlepšení financování, nemohou být všechny navrhované prvky PSZ realizovány najednou (KAULICH 2010). Příkladem je popisované katastrální území Řevničov, kde byla k realizaci zatím vybrána cca 1/2 z celkového počtu prvků PSZ navržených v zóně „A“. Na problémy s financováním realizace navržených prvků upozorňují rovněž autoři diplomových prací KYPTOVÁ (2016) a ZOUFALÝ (2021). Vysokou finanční náročnost připouští ve svém fejetonu o pozemkových úpravách také MAZÍN (2021), který se zároveň druhým dechem zmiňuje o jejich přínosu a ekonomické návratnosti. Tato návratnost je bohužel velice obtížně změřitelná, prokazatelná a může se projevit teprve s odstupem několika měsíců či spíše let.

Ke splnění zadání vytyčeného v úvodu této práce, tj. zlepšení přístupu každého jednotlivce ke krajině a přírodě a tím umožnění lidstvu zachování dědictví po předcích pro budoucí generace (SAMOJSKÝ 2011), je potřeba vnímat pozemkové úpravy jako velmi účinný nástroj, jehož potenciálu by měla společnost maximálně využít.

## 9 Závěr a přínos práce

Cílem předkládané diplomové práce bylo zmapovat stav pozemkových úprav v koridoru stavby dálnice D6 a zjistit tak počet dotčených katastrálních území, počet navržených a realizovaných prvků společných zařízení.

Ze zjištěných výsledků vyplývá, že v zájmovém území byla realizována poměrně malá část prvků plánu společných zařízení, a to pouhých 33 prvků PSZ z celkového počtu 908. Doposud bylo proinvestováno cca 15 472 tis. Kč bez DPH, přičemž předpokládané celkové náklady na realizaci navržených prvků se pohybují okolo 1 552 mil. Kč bez DPH. Z harmonogramu prací, který je popsán v kapitole 6.3 vyplývá, že prvky PSZ jsou realizovány až po dokončení jednotlivého stavebního úseku D6. Lze tedy předpokládat, že v následujících letech, kdy budou dle plánu dokončovány další stavební úseky D6, budou postupně realizovány prvky PSZ v zóně „A“, tedy v té, která je přímo ovlivněná stavbou dálnice a veškeré investice jsou tak zde hrazeny z rozpočtu Ministerstva dopravy. V souvislosti s dokončeným stavebním úsekem „D6 Řevničov, obchvat“ budou v roce 2023 realizovány prvky v hodnotě 53 036 tis. Kč bez DPH. V roce 2021 byl dokončen stavební úsek „D6 Lubenec, obchvat“ a v letošním roce bude zpracována PD polních cest a prvků ÚSES s následnou realizací prvků, jejichž hodnota byla předběžně odhadnuta na 65 816 tis. Kč bez DPH, se počítá v roce 2024.

Dalším důležitým úkolem, vytýčeným v úvodu této práce, bylo analyzovat průběh přípravných a realizačních prací stavby dálnice D6 a stejně tak průběh přípravy a samotné realizace pozemkových úprav a také zjistit, zda je efektivně nastavena koordinace těchto činností.

Autorkou byly popsány jak výhody, tak i nevýhody stávajícího systému koordinace a rovněž byla zmíněna velká časová náročnost obou procesů. Výsledky diplomové práce přináší návrhy k zamyšlení nad možnou změnou jednotlivých postupů, které by mohly celý proces realizace prvků plánu společných zařízení urychlit. Navržen a předložen byl také harmonogram prací zaměřený na urychlení procesu realizace prvků PSZ a tím vznikl předpoklad, že by se tato diplomová práce mohla stát inspirací příslušným zástupcům ŘSD ČR i Státního pozemkového úřadu k aplikaci výsledků do praxe.



## 10 Přehled literatury a použitých zdrojů

### Odborné publikace:

- ANDĚL, P. & kol, 2005. Metodické doporučení k posuzování fragmentace krajiny dopravními liniovými stavbami. ČR: MŽP, 2005
- BACIOR S. & PRUSOVÁ B., 2018: nrastructure development and its influence on agricultural land and regional sustainable development (online) [cit. 2023.03.21], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1574954117302352>
- CARSON R., 2002: Silent Spring. Houghton Mifflin Harcourt, Boston, 5 s
- CONCIL OF EUROPE, 2000: Council of Europe Landscape Convention,, (online) [cit. 2023.02.22], dostupné z <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treaty-num=176>
- ČESKOMORAVSKÁ KOMORA PRO POZEMKOVÉ ÚPRAVY, 2015: Stručná monografie novodobých pozemkových úprav 1991–2015. Pozemkové úpravy ročník 23.S. 6-12.
- DIJK T., 2007: Complications for traditional land consolidation in Central Europe (online) [cit. 2023.02.22], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0016718506001734>
- HARTVIGSEN M., 2015: Experiences with land consolidation and land banking in central and eastern Europe after 1989 (online) [cit. 2023.03.15], dostupné z [https://vbn.aau.dk/ws/files/208239365/Hartvigsen\\_2015\\_Land\\_Tenure\\_Working\\_Paper\\_26\\_land\\_consolidation\\_and\\_land\\_banking\\_.pdf](https://vbn.aau.dk/ws/files/208239365/Hartvigsen_2015_Land_Tenure_Working_Paper_26_land_consolidation_and_land_banking_.pdf)
- HARTVIGSEN, M., 2014: Land reform and land fragmentation in Central and Eastern Europe (online) [cit. 2023.03.19], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026483771300166X>
- JAROŠEK R. & KOSEJK J. & MATOUŠOVÁ M. & JISKROVÁ J., 2019: Komplexní pozemkové úpravy z pohledu ochrany přírody a krajiny. Ochrana přírody 5/2019, S. 15-19.
- JANUS J. & MARKUSZEWSKA I., 2017: Land consolidation – A great need to improve effectiveness. A case study from Poland (online) [cit. 2023.03.05], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837716308857>
- JUSKOVÁ K. & MUCHOVÁ Z., 2016: Pozemkové úpravy v České a Slovenské republice s ohledem na společný historický vývoj. Pozemkové úpravy ročník 24, 2/2016. S.21-24

- JUSKOVÁ K. & MUCHOVÁ Z., 2017: Stakeholders' perception of defragmentation of new plots in a land consolidation project: Given the surprisingly different Slovak and Czech approaches (online) [cit. 2023.03.15], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837716314399>
- JÜRGENSON E., 2016: Land reform, land fragmentation and perspectives for future land consolidation in Estonia (online) [cit. 2023.03.08], dostupné <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264837716303854>
- KARLSON M. & MÖRTBERG U., 2015: A spatial ecological assesment of fragmentation and disturbance effects of the Swedish road network, (online) [cit. 2023.02.22], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204614002412>
- KRAJSKÝ POZEMKOVÝ ÚŘAD PRO PLZEŇSKÝ KRAJ, 2017: Komplexní pozemkové úpravy 1991–2017 v povodí Olešenského potoka na Plzeňsku. Pozemkové úpravy ročník 25, 4/2017. S 2–12.
- LÓPEZ A. & ALKEMADE R. & VERWEIJ P., 2010: The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations: A meta-analysis, (online) [cit. 2023.02.26], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0006320710000480>
- LEDDA A. & MONTIS A., 2019: Infrastructural landscape fragmentation versus occlusion: A sensitivity analysis (online) [cit. 2023.03.03], dostupné z <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026483771831929X>
- LÍDL V., 2002: Poslové zapomenuté budoucnosti. ŘSD ČR, Praha, 2 s.
- LÍDL V. & JANDA T., 2006: Stavby, kterým doba nepřála. ŘSD ČR, Praha, S. 5-50
- LÍDL V. & kol, 2009: Silnice a dálnice v České republice. Agentura Lucie spol. s r. o. , Praha, S.21-23
- MARŠÍKOVÁ M. & MARŠÍK Z., 2007: Dějiny zeměměřictví a pozemkových úprav v Čechách a na Moravě v kontextu světového vývoje – Libri, Praha, 15 s.
- MAZÍN V., 2020: Reálná situace spoluúčasti státu a občanů při ochraně a tvorbě životního prostředí člověka. Pozemkové úpravy ročník 28, 2/2020. S.8-15
- MAZÍN V., 2021: Mýty o pozemkových úpravách a o čem veřejnost neví. Pozemkové úpravy ročník 29, 3/2021. S.16-19
- MOLDAN B., 2021: Životní Prostředí v globální perspektivě, Nakladatelství Karolinum, Praha. S.27-44
- MZe ČR, 1999: Situační a výhledová zpráva půda 1999, Praha, 22 s.

- MZe ČR, 2003: Situační a výhledová zpráva půda 2003, Praha, 20 s.
- MZe ČR, 2006: Situační a výhledová zpráva půda 2006, Praha, 24 s.
- MZe ČR, 2009: Situační a výhledová zpráva půda 2009, Praha, 20 s.
- MZe ČR, 2012: Situační a výhledová zpráva půda 2012, Praha, 22 s.
- MZe ČR, 2015: Situační a výhledová zpráva půda 2015, Praha 22 s.
- MZe ČR, 2018: Situační a výhledová zpráva půda 2018, Praha 24 s.
- MZe ČR, 2021: Situační a výhledová zpráva půda 2021, Praha 20 s.
- PRÁŠIL M., 2017: Padesát let 1967–2017, ŘSD ČR, Praha, 10 s.
- REGULATION (EU) No 1315/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF THE 11 DECEMBER 2013 ON UNION GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANS – EUROPEAN TRANSPORT NETWORK AND REPEALING DECISION No 661/2010/EU, dostupné z <https://eur-lex.europa.eu/search.html?scope=EURLEX&text=1315%2F2013&lang=en&type=quick&qid=1677089152397>
- SAMOJSKÝ P., 2011: Krajina jako duchovní dědictví. KAVA-PECH, Praha, 40 s.
- SCHATZ E. & kol, 2021: Land take in environmental assessments: Recent advances and persisting challenges in selected EU countries, (online) [cit. 2023.03.03], dostupné z < Land take in environmental assessments: Recent advances and persisting challenges in selected EU countries - ScienceDirect >
- SKLENIČKA P., 2003: Základy krajinného plánování – Nadežda Skleničková, Praha, 209-221
- SKLENICKA, P.; ZOUHAR, J; JANECKOVA MOLNAROVA, K.; VLASAK, J.; KOTTOVA, B.; PETRZELKA, P.; GEBHART, M.; WALMSLEY, A., 2020: Trends of soil degradation: Does the socio-economic status of land owners and land users matter? Land Use Policy 95, 103992.
- VLASÁK J. & BARTOŠKOVÁ K., 2007: Pozemkové úpravy – České vysoké učení technické v Praze, Praha, 10 s.
- VÁCHAL J. & MAZÍN V., 2005: Monografie pozemkových úprav v České republice za období 1991 – 2005, ČMKPÚ, Praha , 10 s.
- VÝZKUMNÝ ÚSTAV MELIORACÍ A OCHRANNY PŮDY, v.v.i., 2015: Pozemkové úpravy „krok za krokem“, MŽP, Praha

### **Legislativní zdroje:**

- ČSN 73 6101: Projektování silnic a dálnic. Český normalizační institut, Praha, 2018
- ČSN 73 6102: Projektování silnic a dálnic. Český normalizační institut, Praha, 2007
- ZÁKON č. 114/1922 Sb., Zákon o ochraně přírody a krajiny
- ZÁKON č.100/2001 Sb., Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí
- ZÁKON č.139/2002 Sb., Zákon o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů

### **Internetové zdroje:**

- KAULICH K., 2010: Deník veřejné správy. [www.denik.obce.cz](http://www.denik.obce.cz). [online]. [cit. 2020-09-19]. Dostupné z <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6434470>
- MZe ČR, 2021: Pozemkové úpravy (online) [cit. 2021.02.16], dostupné z < <http://eagri.cz/public/app/eagriapp/PU/Prehled/>>

### **Ostatní zdroje:**

- AREA G. K. s.r.o., 2019: Projektová dokumentace KoPÚ Hořovičky, 49 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- AGROPLAN s.r.o., 2017: Studie posouzení vlivu liniové stavby „D6 Knínice \_ Bošov“ na novou organizaci ZPF k.ú. Čichalov včetně částí k.ú. Budov a k.ú. Verušičky, 88 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Karlovy Vary
- AGROPLAN s.r.o., 2017: Studie posouzení vlivu liniové stavby „D6 Knínice \_ Bošov“ na novou organizaci ZPF k.ú. Knínice u Žlutic včetně k.ú. Vahaneč, 71 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Karlovy Vary
- AGROPLAN s.r.o., 2017: Projektová dokumentace KoPÚ Hokov, 38 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- AGROPLAN s.r.o., 2018: Projektová dokumentace KoPÚ Kolečov, 61 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- ENERGOECO s.r.o., 2016: Projektová dokumentace KoPÚ Andělská Hora, 46 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Karlovy Vary
- ENERGOECO s.r.o., 2008: Projektová dokumentace KoPÚ Lubenec, 37 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny

- ENERGOECO s.r.o., 2008: Projektová dokumentace KoPÚ Libyně, 33 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- ENERGOECO s.r.o., 2004: Projektová dokumentace KoPÚ Těšetice u Bochova, 27 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Karlovy Vary
- GEO HRUBÝ s.r.o., 2010: Projektová dokumentace KoPÚ Bílenec, 47 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- GEO HRUBÝ s.r.o., 2018: Projektová dokumentace KoPÚ Bukov u Hořoviček, 52 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEO HRUBÝ s.r.o., 2012: Projektová dokumentace KoPÚ Kněževes u Rakovníka, 29 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEO HRUBÝ s.r.o., 2016: Projektová dokumentace JPÚ Nové Strašecí, 44 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEODETICKÉ SDRUŽENÍ s.r.o., 2016: Projektová dokumentace KoPÚ Krupá, 33 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEODETICKÉ SDRUŽENÍ s.r.o., 2018: Projektová dokumentace KoPÚ Nesuchyně, 47 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEPARD s.r.o., 2015: Projektová dokumentace KoPÚ Řevničov, 35 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEOREAL s.r.o., 2013: Projektová dokumentace KoPÚ Černčice u Petrohradu, 46 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- GEOREAL s.r.o., 2015: Projektová dokumentace KoPÚ Krušovice, 31 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- GEOREAL s.r.o., 2009: Projektová dokumentace KoPÚ Ležky, 34 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- GEOREAL s.r.o., 2007: Projektová dokumentace KoPÚ Libkovice, 29 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- GEOREAL s.r.o., 2009: Projektová dokumentace KoPÚ Malměřice, 28 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- KOPECKÝ M, 2019: Monitorování prvků plánu společných zařízení realizovaných v rámci komplexních pozemkových úprav v Jabloneckém okrese (Liberecký kraj), Česká zemědělská univerzita, Fakulta životního prostředí, Praha 12 s. „nepublikováno“. Dep.: SIC ČZU v Praze



- KOSEJK V., 2021: Financování pozemkových úprav se zaměřením na dotační tituly EU, Česká zemědělská univerzita, Fakulta životního prostředí, Praha 2 s. „nepublikováno“. Dep.: SIC ČZU v Praze
- KYPTOVÁ K., 2016: Hodnocení prvků plánu společných zařízení realizovaných v rámci komplexních pozemkových úprav v okrese Praha – západ a Kladno (Středočeský kraj), Česká zemědělská univerzita, Fakulta životního prostředí, Praha 10 s. „nepublikováno“. Dep.: SIC ČZU v Praze
- MZe ČR, 2015: Pozemkové úpravy „krok za krokem“, Praha 20 s.
- PRAGOPROJEKT a.s., 2020: Projektová dokumentace D6 Hořovičky, obchvat-aktualizace DSP+IČ, 52 s. „nepublikováno“. Dep.: ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary
- PROGEKA v.o.s., 2017: Projektová dokumentace KoPÚ Děkov, 28 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- PROGEKA v.o.s., 2017: Projektová dokumentace KoPÚ Hořesedly, 39 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Rakovník
- REMTOVÁ K., 2009: Výkladový slovník základních pojmů z oblasti udržitelného rozvoje. Ministerstvo životního prostředí ČR, Praha, 1 s.
- ŘSD ČR, 2022: Přehled staveb ŘSD ČR, ŘSD ČR, Praha, 2 s.
- S-PROSERVIS s.r.o., 2019: PD DSP-Polní cesty stavby D6 v k.ú. Řevničov, 58 s., „nepublikováno“. Dep.: ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary
- STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, 2021: Koncepce pozemkových úprav na období let 2021–2025, Praha, 36 s.
- STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD, 2016: Metodický návod k provádění pozemkových úprav, změna č. 4 - Státní pozemkový úřad, Praha, 12 s.
- SUDOP PRAHA a.s., 2020: Technicko-ekonomická studie D6 v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary, 35 s. „nepublikováno“. Dep.: ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary
- SDRUŽENÍ VRV-AGP, 2009: Projektová dokumentace KoPÚ Černčice u Petrohradu, 25 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- SDRUŽENÍ VRV-AGP, 2009: Projektová dokumentace KoPÚ Petrohrad, 32 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- SDRUŽENÍ VRV-AGP, 2013: Projektová dokumentace KoPÚ Stebno u Petrohradu, 28 s. „nepublikováno“. Dep.: Státní pozemkový úřad, Pobočka Louny
- VODOHOSPODÁŘSKÝ ATELIÉR s.r.o., 2019: PD DSP-Polní cesty stavby D6 v Lubenec – Bošov, 66 s., „nepublikováno“. Dep.: ŘSD ČR, Správa Karlovy Vary

- ZOUFALÝ D., 2021: Analýza plánu společných zařízení realizovaných v rámci komplexních pozemkových úprav v okrese Kutná Hora (Středočeský kraj), Česká zemědělská univerzita, Fakulta životního prostředí, Praha 9 s. „nepublikováno“. Dep.: SIC ČZU v Praze

## 11 Seznam obrázků

Obrázek 1: Vývoj pozemkových úprav z pohledu výměry ZPF (MZe ČR 1999), (MZe ČR 2003), (MZe ČR 2006), (MZe ČR 2009), (MZe ČR 2012), (MZe ČR 2015), (MZe ČR 2018), (MZe 2021).....	20
Obrázek 2: Vývoj pozemkových úprav vyjádřený počtem katastrálních území (STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2021) .....	21
Obrázek 3: Vývoj alokace finančních prostředků na PÚ v letech 2016–2020, v mil. Kč (MZe ČR 2021) .....	24
Obrázek 4: Národní silnice Plzeň – Košice (LÍDL V. & JANDA T., 2006) .....	26
Obrázek 5: Návrh trasy Cheb – Chust (LÍDL V. & JANDA T., 2006) .....	26
Obrázek 6: Návrh trasy Cheb – Velký Bočkov od J. A. Bati (LÍDL & JANDA 2006) .....	27
Obrázek 7: Dokument – Návrh nového slova "Dálnice" místo "Autostráda" (LÍDL & JANDA 2006) .....	28
Obrázek 8: Vývoj dálniční sítě od roku 1971–2017 (PRÁŠIL 2017).....	31
Obrázek 9: Dálnice D6 (ŘSD ČR 2022).....	33
Obrázek 10: Geografická mapa Středočeského kraje (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2022). .....	35
Obrázek 11: Geografická mapa Ústeckého kraje (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2022) .....	36
Obrázek 12: Geografická mapa Karlovarského kraje (ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD 2022) .....	37
Obrázek 13: Dálnice D6, dotčené stavební úseky km 32,000 – 113,901 (ŘSD ČR 2022) .....	38
Obrázek 14: Stav pozemkových úprav v k.ú. dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	41
Obrázek 15: Situační výkres polních cest v k.ú. Řevničov (S-PROSERVIS 2019)..	46
Obrázek 16: Situační výkres plánovaného napojení PC DO 14 a II/606 (S-PROSERVIS 2019).....	47
Obrázek 17: Situační výkres napojení PC DO 14 a SO 2150 (S-PROSERVIS 2019) .....	48
Obrázek 18: Situační výkres, napojení PC VPC 11 a SO 2150 (S-PROSERVIS 2019) .....	49
Obrázek 19: Situační výkres trasy polní cesty VPC 18 pod mostním objektem silnice I/16 (S-PROSERVIS 2019).....	49
Obrázek 20: Polní cesta HPC 5, rok realizace 2016 (NOVOTNÁ 2020).....	51
Obrázek 21: Polní cesta HPC 5, rok realizace 2016 (NOVOTNÁ 2020).....	52
Obrázek 22: Situační výkres polních cest v k.ú. Libkovice (VODOHOSPODÁŘSKÝ ATELIÉR 2019).....	53

Obrázek 23: Polní cesta VPC 13, niveleta v místě brodu – úprava PD, rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020) .....	55
Obrázek 24: Polní cesta VPC 13 - pohled k brodu, konec PC – hranice k.ú., rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020) .....	55
Obrázek 25: Polní cesta VPC 8 a doprovodná zeleň, realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020) .....	56
Obrázek 26: Realizace polní cesty VPC 8, pokládání drenáže, rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020) .....	56
Obrázek 27: Realizace polní cesty VPC 8, hutnicí zkoušky na zemní pláni, rok realizace 2020 (NOVOTNÁ 2020) .....	57
Obrázek 28: Situační výkres polních cest a ÚSES v k.ú. Lubenec a Libyně (SPÚ 2023) .....	58
Obrázek 29: Pozemkové úpravy & příprava a realizace stavby D6 (NOVOTNÁ 2023) .....	61
Obrázek 30: Dálnice D6, Středočeský kraj (ŘSD ČR 2022) .....	62
Obrázek 31: Stav pozemkových úprav v k.ú. na území Středočeského kraje dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	63
Obrázek 32: Evidence navržených prvků PSZ na území Středočeského kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	64
Obrázek 33: Dálnice D6, Ústecký kraj (ŘSD ČR 2022) .....	66
Obrázek 34: Evidence navržených prvků PSZ na území Ústeckého kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	68
Obrázek 35: Dálnice D6, Karlovarský kraj (ŘSD ČR 2022) .....	69
Obrázek 36: Stav pozemkových úprav v k.ú. na území Karlovarského kraje dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	69
Obrázek 37: Evidence navržených prvků PSZ na území Karlovarského kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	70
Obrázek 38: Stav přípravy a realizace dálnice (ŘSD ČR 2022) .....	71
Obrázek 39: Stav pozemkových úprav v katastrálních územích dotčených výstavbou dálnice D6 (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	72
Obrázek 40: Evidence prvků PSZ – Středočeský, Ústecký, Karlovarský kraj kraje (ŘSD ČR, STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD 2022) .....	73
Obrázek 41: Celkový počet navržených a realizovaných prvků PSZ v zájmovém území (SPÚ, ŘSD ČR 2022) .....	74
Obrázek 42: Návrh harmonogramu pozemkových úprav & přípravy a realizace stavby D6 (NOVOTNÁ 2023) .....	75
Obrázek 43: Použití finančních prostředků v ČR (KOSEJK 2021) .....	78

## 12 Přílohy

### Příloha 1 – Stavební úseky D6, termíny zahájení a zapsání PÚ (SPÚ, ŘSD ČR 2022)

	STAVEBNÍ ÚSEK	STANIČNÍ	STAV/TERMIN REALIZACE STAVBY	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	KÚ DŮLEŽNĚ PÚ (ANO/NE)	DŮRUH PÚ	ZAHÁJENÍ PÚ	ZAPISÁNÍ PÚ	REALIZ. PRVKY (PŠZ)	SOU MLOST PÚ S D6 (ANO/NE)	
Středočeský kraj	1	Nové Strašecí - Řevničov	32,000 - 37,550	DOKOČENO/ 2017 - 2020	Mšecské Zehrovice	ANO	KoPU	2006	X	NE	ANO
					Nové Strašecí	ANO	JPU	2015	2018	NE	ANO
					Řevničov	ANO	KoPU	2012	2018	kapit. 4.3.1	ANO
	2	Řevničov, obchvat	37,550 - 41,750	DOKOČENO/ 2017 - 2020	Kitušovice	ANO	KoPU	2012	2021	NE	ANO
					Kitušovice	ANO	KoPU	2013	2018	NE	ANO
	3	Krupá, přeložka	41,750 - 48,200	V REALIZACI/ 2022 - 2024	Krupá	ANO	KoPU	viz předchozí stavba			
					Krupá	ANO	KoPU	viz předchozí stavba			
					Nesuchyně	ANO	KoPU	2014	2019	NE	ANO
	4	Hořesedly - přeložka	48,200 - 57,400	V REALIZACI/ 2023 - 2026	Děkov	ANO	KoPU	2013	2018	NE	ANO
					Krušovice	ANO	JPU	2008	2010	NE	NE
					Hokov	ANO	KoPU	2013	2018	NE	ANO
					Hořesedly	ANO	KoPU	2013	2018	NE	ANO
					Hořesedly	ANO	JPU	2004	2006	NE	NE
					Chrástov u Rakovníka	ANO	KoPU	2017	X	NE	ANO
					Chrástov u Rakovníka	ANO	KoPU	2010	2015	NE	ANO
Kněžves u Rakovníka					ANO	JPU	2000	2002	NE	NE	
Kněžves u Rakovníka					ANO	JPU	2003	2004	NE	NE	
5	Hořovčický, obchvat	57,400 - 62,594	V REALIZACI/ 2023 - 2026	Buřovice u Hořovčického	ANO	KoPU	2016	2021	NE	ANO	
				Hokov	ANO	KoPU	2013	2018	NE	ANO	
				Hořovčický	ANO	KoPU	2013	2018	kapit. 4.1	ANO	
				Kolešov	ANO	KoPU	2016	2020	NE	ANO	
				Hořovčický	ANO	KoPU	2012	X	NE	ANO	
				Hořovčický	ANO	JPU	2002	2003	NE	NE	
DĚLKATRAŽY		30,594 KM	POČET KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ CELKEM	16							
Ústecký kraj	6	Petrohrad - Lubenec	62,394 - 74,700	V PŘÍPRAVĚ/ 2023 - 2026	Strojetice u Podbořan	ANO	KoPU	2015	kapit. 4.1	NE	ANO
					Bílenc	ANO	KoPU	2009	2012	NE	ANO
	7	Lubenec, obchvat	74,700 - 79,560	DO KONČENO/ 2018 - 2021	Čermčice u Petrohradu	ANO	KoPU	2008	2011	NE	ANO
					Kolešov	ANO	KoPU	viz předchozí stavba			
					Malměřice	ANO	KoPU	2009	2012	NE	ANO
					Mukodubý	ANO	JPU	2003	2005	NE	NE
					Mukodubý	ANO	KoPU	2011	2014	NE	ANO
					Mukodubý	ANO	KoPU	2008	2011	ANO	ANO
					Petrohrad	ANO	JPU	2001	2004	NE	NE
					Petrohrad	ANO	JPU	2014	2015	NE	NE
					Petrohrad	ANO	KoPU	2011	2015	ANO	ANO
	8	Lubenec - Bošov	79,560 - 83,680	DO KONČENO/ 2010 - 2015	Ležbý	ANO	KoPU	2009	2012	NE	ANO
					Libně	ANO	KoPU	2007	2011	kapit. 4.3.2	ANO
					Lubenec	ANO	KoPU	2007	2011	kapit. 4.3.2	ANO
	8	Lubenec - Bošov	79,560 - 83,680	DO KONČENO/ 2010 - 2015	Lubenec	ANO	KoPU	2001	2003	NE	NE
Malměřice					ANO	KoPU	viz předchozí stavba				
Libkovic					ANO	KoPU	2007	2010	ANO	ANO	
DĚLKATRAŽY		21,086 KM	POČET KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ CELKEM	13							
Karlovarský kraj	9	Krnice - Bošov	83,680 - 91,590	V PŘÍPRAVĚ/ 2024 - 2027	Vrblice u Valče	ANO	JPU	2000	2001	NE	NE
					Vrblice u Valče	ANO	JPU	2008	2009	NE	NE
	10	Žalmanov - Krnice	91,590 - 98,541	V PŘÍPRAVĚ/ 2024 - 2027	Čichalov	ANO	KoPU	2017	X	NE	ANO
					Krnice u Žlutic	ANO	KoPU	2017	X	NE	ANO
					Mokrá u Chýstí	ANO	KoPU	2017	X	NE	ANO
					Skřipová	ANO	JPU	2000	2001	NE	NE
					Stoutov	NE					
					Tymišín	NE					
					Venšišky	ANO	JPU	2007			NE
					Vrblice u Valče	ANO	JPU	viz předchozí stavba			
					11	Olšová vrata - Žalmanov	98,541 - 105,881	V PŘÍPRAVĚ/ 2025 - 2027	Bochov	ANO	JPU
	Bochov	ANO	JPU	2004					2005	NE	NE
	Bochov	ANO	JPU	1999					2001	NE	NE
	Bochov	ANO	JPU	1998					2000	NE	NE
	Bochov	ANO	JPU	1997					2001	NE	NE
Bochov	ANO	JPU	2005	2007					NE	NE	
12	Karlovy Vary - Olšová vrata	105,881 - 113,901	V PŘÍPRAVĚ/ 2024 - 2027	Bochov	ANO	JPU	1999	2005	NE	NE	
				Bochov	ANO	JPU	1999	2005	NE	NE	
				Bochov	ANO	JPU	2000	2001	NE	NE	
				Bochov	ANO	JPU	1999	2005	NE	NE	
				Bochov	ANO	JPU	2000	2001	NE	NE	
				Bochov	ANO	JPU	2009	2010	NE	NE	
				Bochov	ANO	KoPU	2023	X	NE	ANO	
				Horní Tašovice	ANO	JPU	2002	2008	NE	NE	
				Horní Tašovice	ANO	JPU	2002	2009	NE	NE	
DĚLKATRAŽY		30,221 KM	POČET KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ CELKEM	19							

**Příloha 2: Stavební úseky D6, evidence prvků plánu společných zařízení (SPÚ, ŘSD ČR 2022)**

	STAVEBNÍ ÚSEK	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	DRUH KÚ	ZAPSÁNÍ PÚ	SOUVISO S PÚ S D6 (ANO/NE)	POČET NAVAZENÝCH PRVKŮ PSZ										PŘEDPOKLÁDANÉ NÁKLADY NA REALIZACI PRVKŮ PSZ (Kč bez DPH)	
						OPATŘENÍ KE ZPŘÍSTUPNĚNÍ POZEMKŮ		ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY				VODOHOSPODÁŘSKÁ OPATŘENÍ					PROTIEROZ. OPATŘENÍ
						POLNÍ CESTY STÁV./REKONSTR./NOVÉ	LESNÍ CESTY STÁV./REKONSTR./NOVÉ	INTERAKČNÍ PRVEK STÁV./OBNOV./NOVÉ	BIOKORIDOR STÁV./OBNOV./NOVÉ	BIOCENTRUM STÁV./OBNOV./NOVÉ	STÁVAJÍCÍ	REKONSTRUKCE/REVITALIZACE/OBNOVA STÁVAJÍCÍHO OPATŘENÍ	NOVÉ				
Středočeský kraj	1 Nové Strašecí - Řevničov	Měcké Žehrovice	KoPÚ	X	ANO												X
		Nové Strašecí	JPÚ	2018	ANO	2/2/4	X	X	X	X			X			A,B	15 632 000 Kč
		Řevničov	KoPÚ	2018	ANO	11/2/56	9/0/0	0/3/26	9/0/2	14/0/5	rybník 5x, propustek 26x, mostek 14x	revitalizace potoka	rybník 3x, poldr 2x, svodný příkop 1x, propustek 25x, mostek 2x		A	314 560 550 Kč	
	2 Řevničov, obchvat	Krušovice	KoPÚ	2021	ANO	23/1/27.	5/0/0	15/0/7.	2/1/0.	2/0/0	mokřad 4x	přeliv a navazující příkop 1x, příkop 1x	vodní nádrž 1x, příkop u HČ4 1x, tůň 2x		B	58 989 720 Kč	
		3 Krupá, přeložka	Krupá	KoPÚ	2018	ANO	1/11/6.	0/0/0.	0/0/14.	3/4/0.	2/2/0.	hlavní odvodňovací zařízení 5x, příkop 1x, propustek 2x,	vodní nádrž 1x, propustek 5x	vodní nádrž 1x, propustek 6x, cestní příkop 7x, příkop 2x, podélná drenáž 2x, zasakovací jímka 1x, svodný dren 11x		A,B	90 617 430 Kč
	Nesuchyně		KoPÚ	2019	ANO	9/12/9	X	9/1/0	0/6/0	2/2/0	vodní nádrž 2x, propustek 4x, cestní příkop 3x, hlavní odvodňovací zařízení (HOZ) 5x	propustek 6x	vodní nádrž 2x, propustek 6x, cestní příkop 6x, vaskovací jáma 1x		A,B,C	113 159 886 Kč	
	4 Hořesedly - přeložka	Dělov	KoPÚ	2018	ANO	1/11/13	X	3/0/8	4/0/6	3/0/0	svodný příkop 6x	X	svodný příkop 2x		B	39 337 500 Kč	
		Hokov	KoPÚ	2018	ANO	1/11/10	1/1/0	10/0/2	0/0/2	2/0/0	vodní nádrž 1x, hlavní odvodňovací zařízení (HOZ) 3x, příkop 3x	X	X		A, B	50 494 300 Kč	
		Hořesedly	KoPÚ	2018	ANO	0/13/4	X	0/0/4	0/0/4	0/0/2	vodní nádrž 2x, HOZ 5x, mostek 10x, propustek 6x, svodný příkop 6x,	propustek 1x, svodný příkop 4x	svodný příkop 3x, propustek 1x		A,B	84 147 400 Kč	
		Chrástáň u Rakovníka	KoPÚ	X	ANO											X	
		Kněžves u Rakovníka	KoPÚ	2015	ANO	5/8/16.	0/0/0.	2/3/14.	0/0/6	0/1/3.	mostek 6x, propustek 26x, příkop 5x	příkop 1x	vodní nádrž 2x		A,B,C	116 582 895 Kč	
	5 Hořovičky, obchvat	Bukov u Hořoviček	KoPÚ	2021	ANO	2/0/7	0/0/0	4/0/3	3/0/1	3/0/0	propustek 8x, příčný žlab 1x, příkop 4x	X	vodní nádrž umělé 2x, propustek 6x, brod 3x, svodný příkop 1x		A, B, C	28 345 200 Kč	
Hořovičky		KoPÚ	kapit. 4.1	ANO	13/9/12	0/0/6	12/0/5.	4/7/0.	4/1/0.	vodní nádrž 1x, zamokřená plocha 3x, bezcenný rybník 5x, mostek 5x, příkop 10x,	propustek 21x	propustek 13x, meliorace 1x, příkop 1x, odvodňovací žlab 8x, podélná drenáž 12x		A,B	109 574 564 Kč		
Kolešov		KoPÚ	2020	ANO	10/0/10.	4/0/0.	4/2/0.	5/3/0.	3/1/0.	propustek 27x	X	vodní nádrž 1x, propustek 1x, svodný příkop 1x		A	33 955 480 Kč		
Vrbice u Hořoviček		KoPÚ	X	ANO											X		
<b>STŘEDOČESKÝ KRAJ - CELKEM</b>						<b>78/80/174</b>	<b>19/1/6</b>	<b>59/9/83</b>	<b>30/21/21</b>	<b>35/7/10</b>	<b>218</b>	<b>42</b>	<b>140</b>		<b>1 055 396 925 Kč</b>		
Ústecký kraj	5 Hořovičky, obchvat	Strojčice u Podbořan	KoPÚ	kapit. 4.1	ANO												
	6 Petrohrad - Lubenec	Bílenec	KoPÚ	2012	ANO	20/2/5	18/0/2	X	4/1/0	4/0/0	vodní nádrž 2x	X	ochrana vodního toku - zatravnění	X	13 794 000 Kč		
		Černčice u Petrohradu	KoPÚ	2011	ANO	0/4/10	X	0/0/2	3/2/0.	2/0/0	mostek 1x	X	propustek 3x	X	30 238 700 Kč		
		Malměřice	KoPÚ	2012	ANO	2/5/11	15/0/0	5/0/2	13/0/6	14/0/0	vodní nádrž 1x	X	vodní nádrž 1x	X	56 364 000 Kč		
		Mukoděly	KoPÚ	2014	ANO	10/2/1	X	4/0/5	5/1/0	4/0/0	mostek 3x, brod 1x, propustek 6x	X	most 1x, propustek 1x	A,B	12 401 004 Kč		
		Petrohrad	KoPÚ	2011	ANO	0/0/22	11/0/0	0/0/4	0/0/9	0/0/9	X	propustek 4x	X	A	46 954 780 Kč		
	Stebno u Petrohradu	KoPÚ	2015	ANO	1/18/13	2/0/0	1/0/5	7/4/1	9/0/0	propustek 22x, mostek 1x, brod 4x, podjezd 2x	X	X	A	129 936 718 Kč			
	7 Lubenec, obchvat	Ležky	KoPÚ	2012	ANO	3/7/12	2/0/0	1/0/6	6/0/6	4/0/0	pouze stávající prvky, nejsou však v TZ vypsány	X	X	X	34 772 000 Kč		
Libyně		KoPÚ	2011	ANO	0/3/7	X	2/0/2	0/0/4	3/0/0	X	X	záchrtný příkop 1x, propustek 1x	B	24 394 000 Kč			
Lubenec		KoPÚ	2011	ANO	7/6/16	0/2/0	1/0/5	7/0/5	4/0/0	X	X	krátký odvodňovací příkop 1x	X	68 204 000 Kč			
8 Lubenec - Bošov	Libkovic	KoPÚ	2010	ANO	0/8/7	X	5/0/1	3/0/2	5/0/0	pouze stávající prvky, nejsou však v TZ vypsány	X	X	X	21 466 000 Kč			
<b>ÚSTECKÝ KRAJ - CELKEM</b>						<b>43/55/104</b>	<b>48/2/2</b>	<b>19/0/32</b>	<b>48/8/33</b>	<b>49/0/9</b>	<b>43</b>	<b>5</b>	<b>9</b>		<b>438 525 202 Kč</b>		
Karlovarský kraj	9 Krinice - Bošov	Čichalov	KoPÚ	X	ANO												
		Krinice u Žlutic	KoPÚ	X	ANO												
		Mokrá u Chyší	KoPÚ	X	ANO												
	10 Žalmanov - Krinice	Těšetice u Bochova	KoPÚ	2008	NE	9/16/1	x	3/0/0	3/4/0.	5/0/0	rybník 2x	rybník 6x	rybník 1x	B	18 853 854 Kč		
11 Olšová vrata - Žalmanov	Andělská Hora	KoPÚ	2017	ANO	7/7/15.	x	0/0/1	5/0/4	4/0/0	nebyly evidovány		X	X	39 288 000 Kč			
	Horní Tašovice	KoPÚ	X	ANO													
<b>KARLOVARSKÝ KRAJ - CELKEM</b>						<b>16/23/16</b>		<b>3/0/1</b>	<b>9/4/4.</b>	<b>9/0/0</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>		<b>58 141 854 Kč</b>		
						<b>polní cesty</b>	<b>interakční prvky</b>	<b>biokoridory</b>	<b>biocentra</b>					<b>1 552 063 981,00 Kč</b>			