

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů**

**Katedra zahradní a krajinné architektury**



**Rozvoj dopravní infrastruktury v Královéhradeckém kraji  
se zaměřením na výstavbu dálnice D11**

**Diplomová práce**

**Bc. Jan Matuška, DiS.  
Rozvoj venkovského prostoru**

**RNDr. Oldřich Vacek, CSc.**

© 2019 ČZU v Praze

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Rozvoj dopravní infrastruktury v Královéhradeckém kraji se zaměřením na výstavbu dálnice D11" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 12. 4. 2019

---

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval panu RNDr. Oldřichu Vackovi, CSc. Za odborné vedení při zpracování diplomové práce. Dále bych rád poděkoval rodině za podporu a trpělivost poskytnutou při psaní diplomové práce.

# **Rozvoj dopravní infrastruktury v Královéhradeckém kraji se zaměřením na výstavbu dálnice D11**

## **Souhrn**

Diplomová práce se zabývá obecně rozvojem dopravní infrastruktury na území Královéhradeckého kraje, se zaměřením na výstavbou dálnice D11. Jako zkoumaná lokalita byla vybrána obec Světí a její katastrální území, jelikož tato obec bude dotčena výstavbou dálnice a rovněž v jejím katastrálním území probíhají komplexní pozemkové úpravy vyvolané stavební činností. V první části diplomové práce bylo rozpracováno rozdělení pozemních komunikací, vlastnické vztahy pod komunikacemi, jednotlivé etapy výstavby dálnice D11 na území Královéhradeckého kraje, problematika pozemkových úprav a územního plánování, jelikož oba tyto nástroje mají dopady na rozvoj území. V druhé části byla popsána vybraná lokalita z hlediska fyzicko-geografických a socioekonomických charakteristik a probíhající komplexní pozemkové úpravy v katastrálním území Světí, včetně dopadů stavby dálnice na životní prostředí a pozemky, které mají být stavbou trvale dotčeny a návrh územního plánu obce, který je nyní schvalován na Magistrátu města Hradec Králové a v tomto roce by měl být dostupný i pro veřejnost. Ve výsledkové části byly vyhodnoceny výsledky zkoumání záborového elaborátu s dopadem na zábory zemědělského půdního fondu.

**Klíčová slova:** dopravní infrastruktura, územní plánování, Hradec Králové, pozemkové úpravy

# **Development of transport infrastructure in the Hradec Králové region focusing on the construction of the D11 motorway**

## **Summary**

The Diploma thesis generally deals with the development of transport infrastructure in the territory of the Hradec Králové region, focusing on the construction of the D11 motorway. The municipality of Světí and its cadastral area was selected as the locality under consideration, as this municipality will be affected by the construction of the motorway. The other reason is that there are complex land modifications induced by construction activities in its cadastral area. In the first part of the thesis, the division of roads, ownership relations under the communications, individual stages of construction of the D11 motorway in the Hradec Králové region, issues of land consolidation and land-use planning were elaborated, as both of these instruments have an impact on the development of the area. The second part describes the selected site in terms of physical-geographical and socio-economic characteristics and the ongoing complex land consolidation in the cadastral area of Světí, including the impacts of the motorway construction on the environment and land to be permanently affected by the construction. A proposal of a land-use plan of the municipality, which is now being approved by the City of Hradec Králové and this year should be available to the public. The results of the examination of the occupational paper with an impact on the occupation of the agricultural land fund were evaluated in the results section.

**Keywords:** transport infrastructure, land-use planning, Hradec Králové, land consolidation

# Obsah

<b>1 Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>2 Cíl práce</b> .....	<b>9</b>
<b>3 Literární rešerše</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1 Historie dálniční sítě</b> .....	<b>10</b>
<b>3.2 Pozemní komunikace a jejich rozdělení</b> .....	<b>11</b>
3.2.1 Kategorie pozemních komunikací .....	11
<b>3.3 Zatíženost silnic v okolí města Hradec Králové</b> .....	<b>13</b>
3.3.1 Severní tangenta.....	15
3.3.2 Jižní tangenta .....	16
<b>3.4 Výstavba dálnice D11</b> .....	<b>17</b>
3.4.1 D11 na území Královéhradeckého kraje.....	20
3.4.2 Stavba 1106 Hradec Králové – Smiřice.....	21
3.4.3 Stavba 1107 Smiřice – Jaroměř .....	23
3.4.4 Stavba 1108 Jaroměř – Trutnov.....	24
3.4.5 Stavba 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko.....	26
3.4.6 Občanská sdružení a hnutí .....	27
3.4.6.1 Spolek Děti Země .....	27
3.4.7 Vliv dálnice na stávající silniční síť Královéhradeckého kraje .....	28
<b>3.5 Financování silničních staveb v Královéhradeckém kraji</b> .....	<b>31</b>
<b>3.6 Vlastnické vztahy pod komunikacemi</b> .....	<b>34</b>
3.6.1 Způsoby majetkového vypořádání.....	34
<b>3.7 Pozemkové úpravy</b> .....	<b>36</b>
3.7.1 Historie pozemkových úprav .....	37
3.7.1.1 Zjednodušená evidence pozemků .....	38
3.7.1.2 Digitalizace map .....	39
3.7.2 Pozemkové úpravy vyvolané stavební činností.....	40
3.7.3 Postup při pozemkových úpravách.....	40
3.7.4 Financování pozemkových úpravy .....	42
<b>3.8 Územní plánování</b> .....	<b>42</b>
3.8.1 Legislativa územního plánování .....	43
3.8.2 Nástroje územního plánování .....	43
<b>3.9 Legislativní postup při tvorbě územního plánu</b> .....	<b>46</b>
3.9.1 Zastavitelné plochy, plochy pro přestavbu, systém sídelní zeleně .....	48
3.9.2 Koridory.....	49
3.9.2.1 Koridory dopravní infrastruktury.....	49
3.9.2.2 Koridory technické infrastruktury .....	49
3.9.3 Protipovodňová ochrana území .....	49

3.9.4	Technická infrastruktura .....	50
3.9.5	Územní systém ekologické stability .....	50
<b>3.10</b>	<b>Součinnost probíhajících pozemkových úprav s územním plánem.....</b>	<b>51</b>
<b>3.11</b>	<b>EIA.....</b>	<b>51</b>
<b>4</b>	<b>Metodika .....</b>	<b>52</b>
<b>4.1</b>	<b>Výběr a popis lokality .....</b>	<b>52</b>
<b>4.2</b>	<b>Základní charakteristika vybrané lokality .....</b>	<b>54</b>
4.2.1	Fyzicko – geografická charakteristika .....	54
4.2.2	Socioekonomická charakteristika .....	61
<b>4.3</b>	<b>Vyhodnocení vlivů dálnice (úsek 1106) na životní prostředí.....</b>	<b>64</b>
4.3.1	Fáze přípravy .....	64
4.3.2	Opatření pro fázi výstavby.....	65
4.3.3	Opatření pro fázi provozu .....	65
<b>4.4</b>	<b>Pozemky dotčené stavbou 1106.....</b>	<b>65</b>
4.4.1	1106-1 Hradec Králové – Předměřice nad Labem.....	65
4.4.2	1106-2 Předměřice - Smiřice .....	66
<b>4.5</b>	<b>Pozemkové úpravy v k.ú. Světí .....</b>	<b>66</b>
<b>4.6</b>	<b>SWOT analýza.....</b>	<b>67</b>
<b>5</b>	<b>Výsledky.....</b>	<b>68</b>
<b>5.1</b>	<b>Zábory pozemků dotčených stavbou D11, úsek 1106-1, k.ú. Světí.....</b>	<b>68</b>
5.1.1	Přehled záborů - celkový, včetně záborů ZPF .....	68
5.1.2	Seznam stavbou dotčených LV.....	69
<b>6</b>	<b>Diskuze.....</b>	<b>71</b>
<b>7</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>73</b>
<b>8</b>	<b>Literatura.....</b>	<b>74</b>
<b>9</b>	<b>Samostatné přílohy .....</b>	<b>I</b>
<b>9.1</b>	<b>Příloha č. 1 legenda k výsledkům sčítání dopravy .....</b>	<b>I</b>
<b>9.2</b>	<b>Příloha č. 2 význam zkratk použitých při sčítání dopravy.....</b>	<b>II</b>

# 1 Úvod

Královéhradecký kraj vznikl, stejně jako ostatní kraje, k 1. 1. 2000 a své kompetence získal zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích, ke dni 12. 11. 2000. Z geografického pohledu se jedná o rovinatější kraj tvořený křídovou tabulí Polabí, ale ani o horské oblasti není v tomto kraji nouze. Nachází se zde nejvyšší pohoří – Krkonoše a také Orlické hory. Územní členění kraje je do pěti okresů, a to Hradec Králové, Náchod, Trutnov, Jičín a Rychnov nad Kněžnou. Nejvíce zalidněným okresem je okres Hradec Králové, nejméně okres Rychnov nad Kněžnou. Rozlohou je největším okres Trutnov a nejmenším okres Náchod.

Z pohledu dopravní infrastruktury disponuje Královéhradecký kraj hustou sítí železničních tratí, ovšem dvoukolejná trať zatím není v kraji žádná. Toto je velkým problémem především v okolí krajského města. Do budoucna se ale tento stav změní, nyní je připravována modernizace železniční tratě Choceň – Hradec Králové – Velký Osek. I silniční síť má Královéhradecký kraj jednu z nejhustších, ovšem z pohledu dálnic je tato síť teprve v přípravě či výstavbě – nyní je v provozu pouze úsek dálnice D11 z Prahy do Hradce Králové, tato dálnice ale bude pokračovat až do Polska, kde bude končit u Baltského moře. Dále je připravována výstavba dálnice D35, která po dokončení povede z Lipníku nad Bečvou, přes Olomouc, Hradec Králové až do Liberce. Rozvoj dopravní infrastruktury se v tuto chvíli jeví jako prioritní z hlediska financování projektů na území Královéhradeckého kraje. Po dostavbě dálniční sítě dojde k uspokojení potřeb obyvatel, zvýší se jejich životní úroveň a bude to mít i pozitivní vliv na životní prostředí, jelikož se uleví přetěžované silniční síti, spousta dopravních prostředků zmizí z obcí, kde v současné době vedou důležité tahy směr Polsko a dojde i k úbytku hluku a emisí v těchto obcích. Je třeba ale říct, že ne všechny dopady jsou pozitivní – výstavba dálnic se dotkne velkého množství vlastníků, kteří pro veřejný zájem musí své pozemky prodat státu. Důležité ale je, aby vždy převažovala pozitiva nad negativy. Jedním z negativních vlivů je dotknutí se soukromého vlastnictví formou vyvlastnění - pokud se jedná o veřejně prospěšnou stavbu (zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury), může být použito. Stát se snaží alespoň o náhradu formou násobků kupní ceny při výkupech pozemků, případně o náhradu spojenou se stěhováním či ztrát výnosů ze zemědělské činnosti, ale i přes toto je vyvlastnění veřejností vnímáno jako zlo. Dopad na výstavbu mají i spolky, jako například Děti Země, které se snaží zákonnými kroky docílit zneplatnění stavebního povolení. Jejich argumentace se týká dopadů na životní prostředí, které je ale pro takto významné stavby podchyceno stanovisky EIA, kde stavebník musí respektovat rozhodnutí a před stavbou, během i po ukončení dodržet dané podmínky. Jedním z pozitivních vlivů, který se dotýká především vlastníků dotčených stavbou, mohou být pozemkové úpravy vyvolané stavební činností, kdy dojde ke znovuzpřístupnění polností a opětovnému napojení na síť polních cest. Rozvoj dopravní infrastruktury má významný vliv na katastrální území obcí, jejichž územím prochází, proto je důležité hodnotit i vlivy rozvoje dopravní infrastruktury dopadající na životní prostředí v tomto území.

Diplomová práce popisuje historii dálnic, okolí krajského města Hradec Králové s ohledem na dopravní zatížení silnic, absenci obchvatů a detailně se zabývá výstavbou dálnice D11. V práci bylo rozebráno katastrální území Světí, které bude dotčeno stavbou, a to z pohledu fyzicko-geografického, tak i z pohledu socioekonomického. Dále byly zhodnoceny vlivy na životní prostředí a dopad dálnice na vlastníky pozemků v k.ú. Světí.



## **2 Cíl práce**

Zhodnocení možností rozvoje dopravní infrastruktury v Královéhradeckém kraji se zaměřením na čerpání dotací a nastínění jeho limitů ve vztahu k územnímu plánování. Vliv výstavby D11 na stávající silniční síť Královéhradeckého kraje a katastrální území obce Světí.

### 3 Literární rešerše

Tato část diplomové práce pojednává o problematice z odborného hlediska, sbírá poznatky různých autorů a vysvětluje jednotlivé pojmy. Je důležitou odbornou částí práce.

Česká republika byla vždy důležitou tranzitní zemí, a to díky své poloze. Nachází se v srdci Evropy, a tudíž je patrné, že byla využívána i v minulosti pro přepravu nákladu. Země ve vnitrozemí měly vždy tu nevýhodu, že lodní doprava pro ně byla nedosažitelná, a proto bylo důležité rozvíjet silniční síť jako důležitý zdroj přepravy nákladu (Arvis et al., 2011).

Již v době starého Říma si Římané uvědomovali váhu a nutnost dopravní infrastruktury, dokonce některé silnice byly v 17. století vyznačeny v tehdejších mapách. Mělo to nejen historický podtext, ale taktéž ten důvod, že římské silnice byly stavěny tzv. na věčnost – za použití kvalitních materiálů a sloužily tedy jako dobrý základ pro jejich rekonstrukce a zmodernizování (Alcock et al., 2012).

Obecně lze dopravu a rozvoj silniční sítě charakterizovat tak, že má vzrůstající tendenci. Stávající silniční síť je přetěžována převážně tam, kde je hustota obyvatelstva na vysoké míře (aglomerace velkých měst). Dochází tak k ekologickým zátěžím. Je třeba stávající silniční síti ulevit a opět zvýšit pozitiva, která přináší (Zelený a Peřina, 2000). Mees (2010) totiž uvádí, že pokud nedochází k rozvoji území, i z pohledu rozvoje dopravní infrastruktury, tlumí to rozvojový potenciál dané lokality a dochází k ekonomickým ztrátám.

Stupeň rozvoje dopravní infrastruktury se samozřejmě liší s ohledem na koncentraci obyvatelstva, jiná potřeba rozvoje je v méně obydlených oblastech, větší pak v hustě obydlených oblastech (Vistnes et al., 2001).

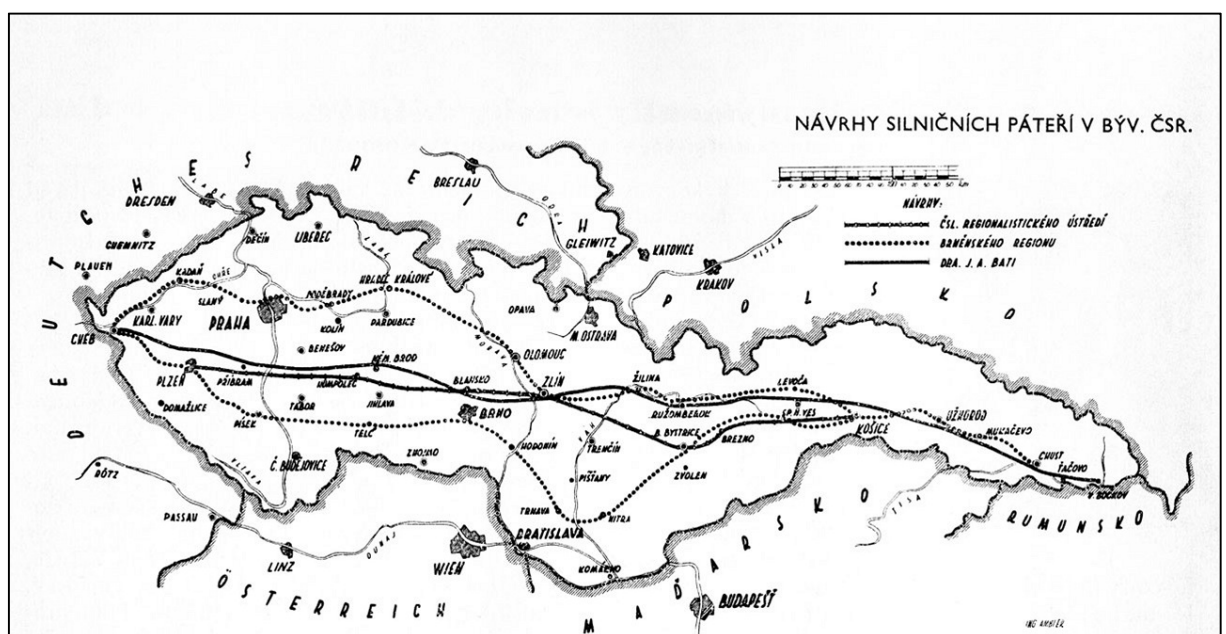
#### 3.1 Historie dálniční sítě

První dálnicí na světě byla Autostrada dei laghi v Itálii. Byla zprovozněna v roce 1924 a spojovala města Milán a Varese v italské Lombardii. Konstrukteřem byl Pier Puricelli, který rovněž navrhl zpoplatnění této dálnice pomocí mýtného ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

V naší zemi došlo k velkému rozvoji dálniční sítě za doby Hitlera před druhou světovou válkou. Patřili jsme v té době mezi první země, ve kterých se dálniční síť rozvíjela. Dalším velmi důležitým jménem je jméno zlínského průmyslníka J. A. Bati, který navrhl velmi důležitou trasu napříč zemí spojující města Cheb a Velký Bočkov (dnes se tato obec nachází na hranici mezi Rumunskem a Ukrajinou). Zajímavé je, že vypracoval projekt na vlastní náklady ([www.idnes.cz](http://www.idnes.cz) – cestování po česku, historie).

Pro naši zemi bylo zásadní datum 30. září 1938, kdy došlo díky Mnichovské dohodě k tomu, že Československo ztratilo velkou část území. Toto byl důvod, proč došlo narychlo ke změnám plánů na výstavbu dopravní infrastruktury. V roce 1939 schválila ministerská rada zavedení jízdy vpravo a zároveň bylo zřízeno Velitelství stavby dálkových silnic. Hlavním projektem byla výstavba magistrály vedoucí z Prahy přes Jihlavu, Brno a Zlín ke slovenským hranicím. Dalším důležitým projektem se stala německá stavba vedoucí i po našem území, autostráda z dnešní Wroclavi do Vídně. Němci rovněž zahájili v roce 1938 výstavbu sudetské autostrády ze Streitau v Bavorsku přes Cheb, Karlovy Vary, Lovosice, Liberec až do Görlitzu.

Se vznikem Protektorátu Čechy a Morava v roce 1939 došlo k tomu, že české dálnice se musely začlenit do německé sítě, došlo ke zpřísnění požadavků na parametry budoucích dálnic a taktéž se zvýšila rychlost na dálnicích z dosavadních 120 km/h na 160 km/h. Vláda v roce 1939 rovněž schválila trasu dálnice vedoucí z Prahy do Brna a ke slovenským hranicím. V následujících letech došlo k rozvoji páteřních dálnic po celé zemi. V roce 1945 skončila okupace a po obnově Československé republiky dochází k rozhodnutí, že není zájem na dokončení ani jedné ze staveb německých dálnic (Wroclav – Vídeň a sudetská autostráda). Nařizuje se naopak dostavba dálnice vedoucí z Prahy do Brna a dále ke slovenským hranicím. Chátrající nedostavěné dálnice jsou připomínkou promarněných příležitostí. V padesátých letech dochází k navýšení provozu na silnicích a v následujících letech opět nastává rozmach budování dálnic. Trasa z Prahy do Brna (dnešní dálnice D1) je dokončena v roce 1980, tedy téměř 40 let od počátku výstavby (www.idnes.cz – cestování po česku, historie).



Obr. č. 1 Plánované silniční páteře.

Zdroj: iDNES.cz [online].

## 3.2 Pozemní komunikace a jejich rozdělení

Pozemní komunikace jsou dopravní cesty, které slouží vozidlům či chodcům k užívání. Mezi hlavní důvody, proč je členíme, patří určení vlastnictví, stanovení správce, technických parametrů, jejich zpoplatnění, či stanovení podmínek pro zvláštní užívání (Kleprlík, 2011).

### 3.2.1 Kategorie pozemních komunikací

Rozdělení a kategorizaci pozemních komunikací se věnuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a to v § 2, přičemž jednotlivé typy pozemních komunikací jsou rozvedeny v následujících paragrafech.

1) Dálnice – „*pozemní komunikace určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu*“, přičemž se dle určení a dopravního významu taktéž dělí na:

- dálnice I. třídy
- dálnice II. třídy

Na dálnici je umožněn provoz takovým silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost jízdy není nižší než rychlost, která je stanovena zvláštním předpisem (konkrétně zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů).

2) Silnice - patří mezi nejrozsáhlejší síť pozemních komunikací v České republice. Dle § 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je silnice *veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci*“. Tento zmíněný paragraf také rozděluje silnice dle určení a dopravního významu do tříd:

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

3) Místní komunikace – slouží k místní dopravě v obci a rozděluje se do čtyř tříd, jak uvádí § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích:

- místní komunikace I. třídy
- místní komunikace II. třídy (sběrná, dopravně významná komunikace, s omezením přímého spojení sousedních nemovitostí)
- místní komunikace III. třídy (neboli obslužná komunikace)
- místní komunikace IV. třídy (není přístupná silničním motorovým vozidlům)

4) Účelová komunikace – slouží k propojení jednotlivých nemovitostí jednoho vlastníka, nebo k napojení jeho nemovitosti k ostatní pozemní komunikaci (např. napojení areálu firmy k pozemní komunikaci)

- veřejně přístupná
- veřejně nepřístupná

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, vlastníkem silnic II. a III. třídy jsou jednotlivé kraje, na jejichž území se daná silnice nachází (§ 9 zákona č. 13/1997 Sb.).

Dříve byly všechny komunikace ve vlastnictví státu, přičemž k přechodu vlastnictví došlo v souladu s ustanovením zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku ČR do majetku krajů a na základě Rozhodnutí MDS ČR č. j. 3796/01-9-KM ze dne 10. 9. 2001, kdy se kraje staly vlastníky silnic II. a III. třídy a dalšího movitého a nemovitého majetku. K tomuto majetku měly příslušnost hospodařit státní příspěvkové organizace na území krajů, které se účinností tohoto zákona staly krajskými příspěvkovými organizacemi.

V Královéhradeckém kraji přešly z majetku státu (konkrétně Ministerstva dopravy a spojů České republiky) následující státní organizace:

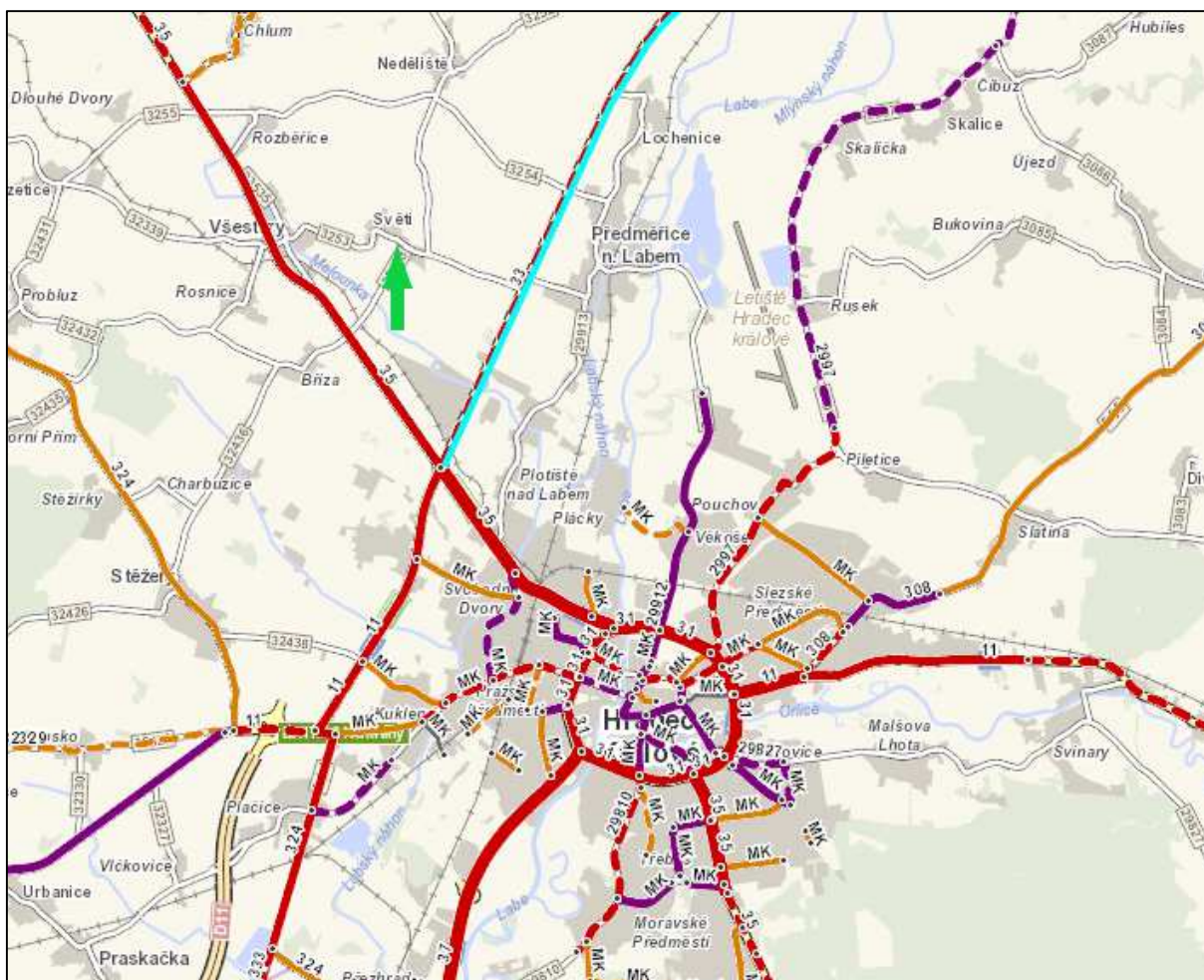
- 1) Správa a údržba silnic Hradec Králové

- 2) Správa a údržba silnic Jičín
- 3) Správa a údržba silnic Náchod
- 4) Správa a údržba silnic Rychnov nad Kněžnou
- 5) Správa a údržba silnic Trutnov

### 3.3 Zatíženost silnic v okolí města Hradec Králové

Krajské město a jeho okolí disponuje velmi hustou sítí silnic I., II. i III. třídy, z pozice města jako vlastníka i hustou sítí místních komunikací. Z pohledu dálniční sítě ale toto město není v současné chvíli propojeno s ostatními kraji a netvoří tedy ucelenou dálniční síť.

Fakt, že je město velmi zatíženo dopravou, dokazuje i níže uvedený obrázek č. 2 – jedná se o sčítání dopravy z roku 2016 (www.rsd.cz), které probíhá na dálniční síti pomocí automatických detektorů dopravy, na ostatních silnicích potom pomocí ručního průzkumu a přepočtových koeficientů. Vždy je kladen velký důraz na kvalitu sběru dat ručními způsoby. Zelená šipka znázorňuje zkoumanou lokalitu – obec Světí. V příloze č. 1 je legenda s vysvětlivkami k jednotlivým typům čar a barev, zjednodušeně lze říct, že červená barva představuje již velmi zatížené silnice a čím větší tloušťka čáry, tím opět větší zatíženost.



**Obr. č. 2** Zatíženost silnic v okolí krajského města Hradec Králové.

Zdroj: ŘSD ČR, celostátní sčítání dopravy 2016 [online].

Na obrázku je znázorněna zkoumaná lokalita (obec Světí) v diplomové práci, přičemž silnice III. třídy procházející touto obcí nebyly předmětem sčítání dopravy. Modře zvýrazněný úsek je detailně rozpracován na dalším uvedeném obrázku, konkrétně obr. č. 3 a č. 4.

Tomuto úseku silnice I. třídy I/33 se brzy uleví co se dopravy týče, jelikož výstavba dálnice D11 bude v podstatě kopírovat trasu této silnice a měla by tím odklonit dopravu ze silnice I. třídy. V budoucnu dojde k převodu silnic I. třídy do majetku kraje, jelikož ztratí dopravní význam a budou vyřazeny ze silnic I. třídy a přeřazeny do silnic II. třídy. Tento krok učiní, po sepsání smlouvy o smlouvě budoucí darovací na převod vlastnického práva k převodu komunikace (podmínka dle zákona, aby mohlo k vyřazení dojít), příslušný silniční správní úřad. V případě těchto komunikací se jedná o Ministerstvo dopravy. Silniční správní úřad rozhoduje nejen na základě dopravního významu, ale také zohledňuje stavebně-technický stav silnice, která je předmětem přeřazení.

Při detailním pohledu na silniční síť v okolí města Hradec Králové je patrné, že město nemá v tuto chvíli žádný obchvat, který by ulevil přetíženým silnicím I. třídy. Do města a z města vedou silnice I. třídy č. I/11, č. I/35, č. I/33 a č. I/37 (jižní příjezd). Všechny tyto silnice jsou přetížené a vedou veškerou dopravu do centra města, respektive na městský okruh, který je taktéž přetížen. V budoucnu se ovšem připravuje obchvat, jedná se o tzv. severní tangentu (přeložka silnice č. I/11) a jižní tangentu, které uleví dopravě ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).

Stavba obchvatů/přeložek je velmi náročným a zdoluhavým procesem, jelikož se stavba musí nejprve do území umístit, a to není lehký úkol. Zasahuje do vlastnictví velkého počtu subjektů, přičemž může nastat problém s majetkoprávní přípravou.

Pro porovnání nárůstu dopravy na vybraném úseku silnice č. I/11 jsou zde uvedeny tabulky (obr. č. 3 a č. 4), které mapují výsledky sčítání dopravy z roku 2010 a 2016, dostupné na stránkách ŘSD ČR ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-0070)														...význam zkratek			
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	1 078	423	108	117	134	1 543	93	0	1	3	3 500	9 704	78	13 282		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 314	516	136	143	169	1 950	109	0	1	4	4 342	10 080	69	14 491		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	487	191	37	53	46	525	53	0	0	1	1 393	8 764	100	10 257		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy												354	1 341				
Špičková hodinová intenzita dopravy												356	1 215				
Těžká nákladní vozidla - TNV												TNV					
Hodnota TNV												4 721					
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)												7 372	1 309	1 130	9 811		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)												1 594	180	286	2 060		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)												815	226	369	1 410		
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy												1 585	175	88	289	15	2 152
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy												1.44	1.22	1.19	68:32		
Intenzita cyklistické dopravy												C					
Cyklistická doprava												cykto/den	7				

**Obr. č. 3** Detailní zobrazení výsledků sčítání dopravy vybraného úseku I/33 v okolí k.ú. Světí. Zdroj: ŘSD ČR, celostátní sčítání dopravy 2010 [online].

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-0070)															... význam zkratk	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - všechny dny	voz/den	1 165	783	108	430	307	1 580	205	0	6	12	4 596	9 772	20	14 388	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 467	986	138	542	392	2 019	237	0	8	15	5 804	10 152	19	15 975	
RPDI - volné dny (mimo svátky)		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	412	277	33	152	94	486	124	0	2	4	1 584	8 824	23	10 431	
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV			
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h										464	1 453			
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h										357	1 309			
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV		voz/den													5 909	
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem	
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den										7 325	1 956	1 241	10 522	
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den										1 596	273	319	2 188	
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den										871	372	435	1 678	
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h								1 586	189	199	323	33	2 330	
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS	
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy		-										0.00	0.00	0.00	-	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava		cyklo/den													13	

**Obř. ř. 4** Detailní zobrazení výsledků sčítání dopravy vybraného úseku I/33 v okolí k.ú. Světí. Zdroj: ŘSD ČR, celostátní sčítání dopravy 2016 [online].

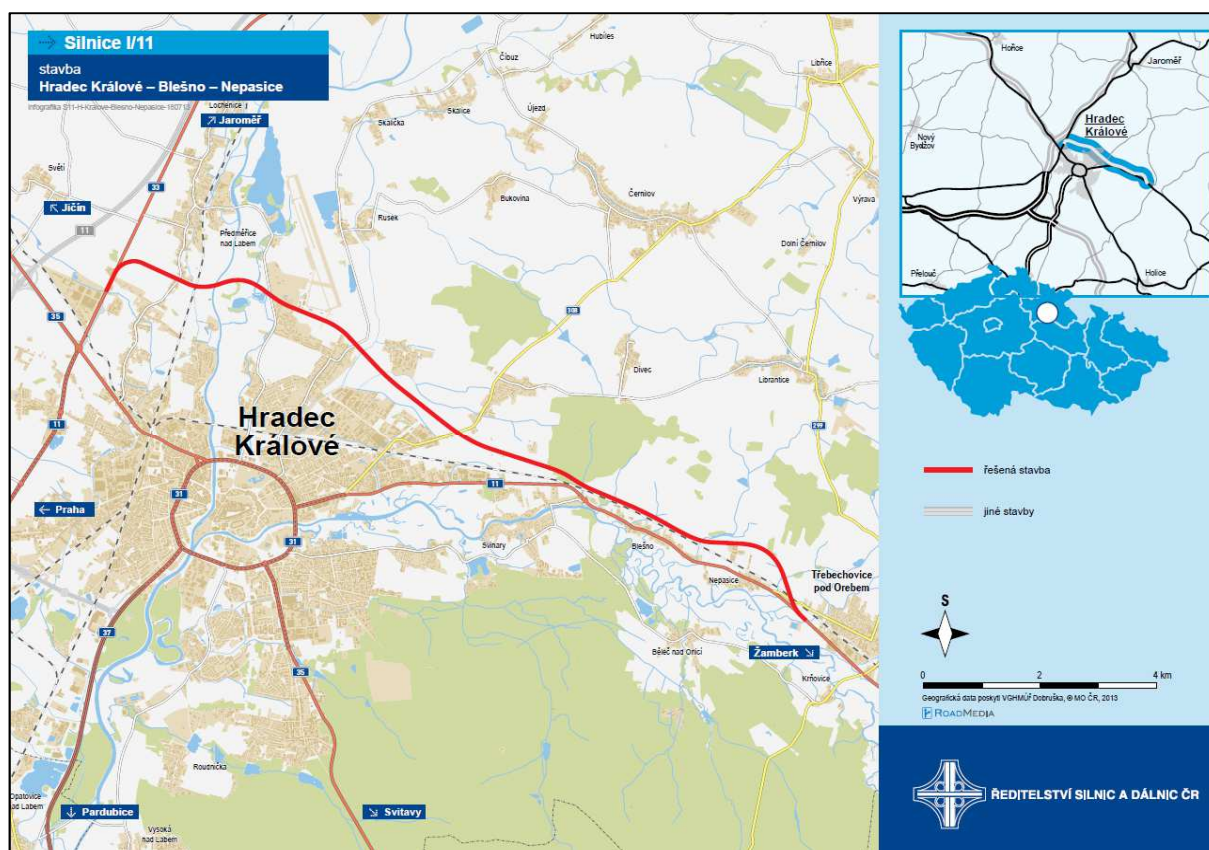
Uváděné hodnoty představují roční průměr denní intenzity dopravy za 24 hodin úseku silnice I. třídy ř. I/33 vedoucí z Hradce Králové směrem na Holohlavy a dále Jaroměř. Sčítání dopravy probíhá 1x za 5 let. Význam zkratk uvedených na obrázku je v samostatné příloze ř. 2.

### 3.3.1 Severní tangenta

Silnice ř. I/11 vedoucí od Středočeského kraje přes Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký až do Moravskoslezského kraje je velmi důležitým silničním tahem nadregionálního významu. Východním směrem od města Hradec Králové vede tato silnice přímo obytnou zástavbou obcí Blešno a Nepasice. Jelikož se jedná o obce ulicového typu (zástavba je umístěna podél této hlavní komunikace), navíc jejich průtahy měří celkem více než 3 km, jedná se o problémový úsek především pro obyvatele těchto obcí. Kamionová doprava zatěžuje životní prostředí, hluková zátěž je taktěž problémem. V neposlední řadě je třeba zmínit i bezpečnost pro obyvatele, přejít tuto komunikaci během dopravní špičky je velkým problémem (www.rsd.cz). Dalším pozitivem výstavby této novostavby bude napojení areálu letiště a skladištní oblasti, která se nachází v severní části města.

Trasa přeložky (www.rsd.cz), začíná na křižení silnic ř. I/11, ř. I/33 a ř. I/35 u Plotišť nad Labem a bude končit za obcí Nepasice. Stavba je ve fázi studie proveditelnosti, město Hradec Králové nesouhlasí s částí trasy, a proto je nutné nadále vyjednávat. Obrázek naznačuje vedení trasy přeložky silnice ř. I/11. Je důležité říct, že s přeložkou této silnice souvisí navazující stavba, a to obchvat silnice II/308 Hradec Králové – Slatina (severovýchodní výjezd z Hradce Králové).

Obrázek mapující trasu severní tangenty:



**Obr. č. 5** Mapa stavby přeložky silnice I/11 Hradec Králové – Blešno - Nepsice.  
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR [online].

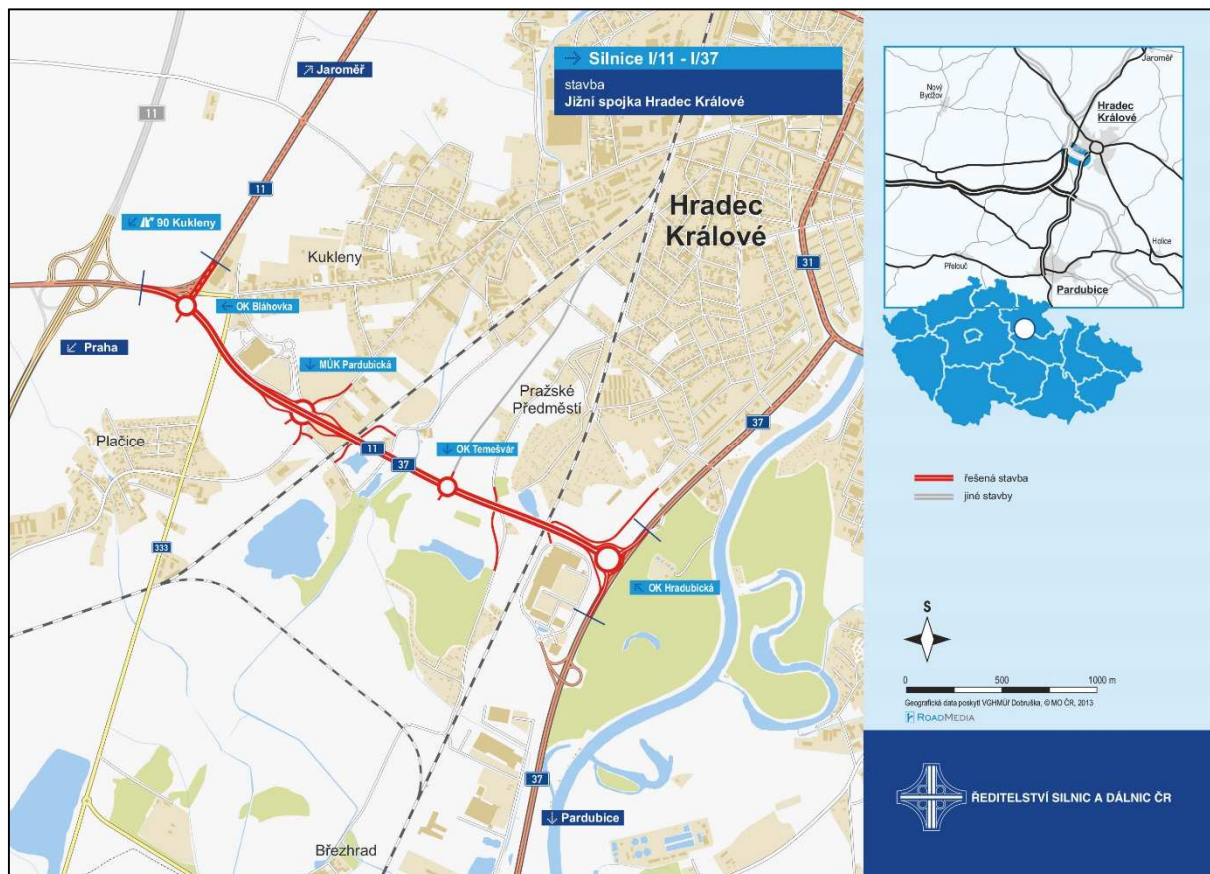
### 3.3.2 Jižní tangenta

Jižní obchvat města Hradce Králové uleví především části zvané Kukleny a povede tranzitní dopravu mimo Gočárovu třídu. V centru města ubude doprava a jihozápadní část města bude lépe napojena na dálnici D11. Celková délka trasy je téměř 3 km ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).

Trasa začíná na silnici I. třídy I/11 na meziúrovňovém křížení Kukleny z D11. V trase je plánována výstavba okružní křižovatky Bláhovka. Výhodou bude zklidnění dopravy, jelikož bude zaslepen nájezd na dálnici a stávající Pražská třída bude sloužit pouze pro napojení Hasičského záchranného sboru Královéhradeckého kraje na jižní spojku. Dále pokračuje trasování přes jižní okraj městské části Kukleny, silnice II/324 Kukleny – Plačice bude zaslepena a spojení mezi těmito částmi bude zajištěno stávající ulicí Pardubická a Vlčkovická, přičemž obě budou napojeny na nové mimoúrovňové křížení MÚK Pardubická. Tato křižovatka je zajímavá tím, že bude mít celkem 8 ramen o rozpětí 120 m, tvar prstencovitý. Dále bude trasa pokračovat přes železniční trať, navazovat bude turbo-okružní křižovatka Temešvár a poslední křižovatkou bude okružní křižovatka Hradubická, kde se trasa připojí ke stávající silnici I/37 spojující krajská města Hradec Králové a Pardubice ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).



V současné chvíli je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, byla podána žádost o posouzení vlivů na životní prostředí a v neposlední řadě je připraven projekt pro geotechnický průzkum. Stavba se dotkne čtyř katastrálních území – Kukleny, Plačice, Pražské Předměstí a Stěžery, přičemž plánovaná výstavba je na rok 2027 a dokončení pak roku 2029 (www.rsd.cz).



**Obr. č. 6** Mapa stavby Jižní spojky Hradce Králové.

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR [online].

### 3.4 Výstavba dálnice D11

Dálnice D11 je klíčovou dopravní tepnou, která spojuje v současné chvíli hlavní město Praha s krajským městem Hradec Králové. Do budoucna bude napojena až na státní hranice s Polskem, přičemž na straně našich sousedů bude samozřejmě pokračovat dále.

Rozvoj dálniční sítě má pozitivní dopad na rozvoj velkých měst, jak popisuje Maier (1997), především z toho důvodu, že dojde ke zlepšení dopravní dostupnosti. Tato problematika je úzce spjata s územním plánováním a vyššími cíly (regionálními i nadregionálními). Pozitiva, jaká výstavba přináší, jsou například spatřována v lepším napojení menších obcí na větší města, čímž dochází k zajištění lepší mobility pro obyvatelstvo. Pokud se dopravní infrastruktura nerozvíjí, je tlumen rozvojový potenciál lokality a dochází k ekonomickým ztrátám. Proto je dálnice vnímána jako rozvojový faktor pro dané území (Giuliano a Hanson, 2017).

Obrázek se základními údaji o D11:

Dálnice D11	
	
	
Základní údaje	
Provozovatel	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Začátek	Praha (50°5'58" s. š., 14°35'32" v. d.  )
Konec	Královec (50°41'18" s. š., 15°58'37" v. d.  )
Celková délka	154 km
 v provozu:	91 km
 ve výstavbě:	23 km
 v přípravě:	43 km
Stát	 Česko
Region	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hlavní město Praha</li><li>• Středočeský kraj</li><li>• Pardubický kraj</li><li>• Královéhradecký kraj</li></ul>

**Obr. č. 7** Základní údaje o dálnici D11.

Zdroj: Wikipedie [online].

Budování nové dálnice je dlouhodobý proces, a to již od fáze návrhu. Musí být jasně definován postup, který pomůže identifikovat, jaké je nejlepší řešení pro danou dálnici, zda se jedná o projekt, který je životaschopný. Posuzují se aspekty ekonomické, společenské a environmentální. Vliv na životní prostředí je přitom velmi důležitý. Při hodnocení se musí rozpoznat a identifikovat problémy, musí být i připraveny variantní návrhy, kdyby například umístění dálnice kolidovalo s lokalitou, která je evropsky významná, nebo pokud se od prvopočátku vyskytnou problémy s vlastnickými vztahy. Důležitým prvkem je vyhodnocování nasbíraných podkladů a rozhodnutí (Rogers a Bernard, 2016).

V minulosti byly silnice přetížené, rozpadaly se pod tíhou těžkých aut, za doby války například pod tíhou obrněných tanků. Bylo důležité dbát na techniku výstavby i používané materiály (Bennett, 2012).

Zelený a Peřina (2000) uvádějí, že příprava silnic a dálnic je v současné době bržděna vysokými nároky na ochranu životního prostředí a je proto důležité jasně stanovit vhodné trasování a dbát i na bezpečnost nové silnice/dálnice.

Jedním z dalších úskalí je financování výstavby dálnice. S problémy financování veřejné infrastruktury se potýkají i další země. Projekty na infrastrukturu mají velký vliv na udržitelnost

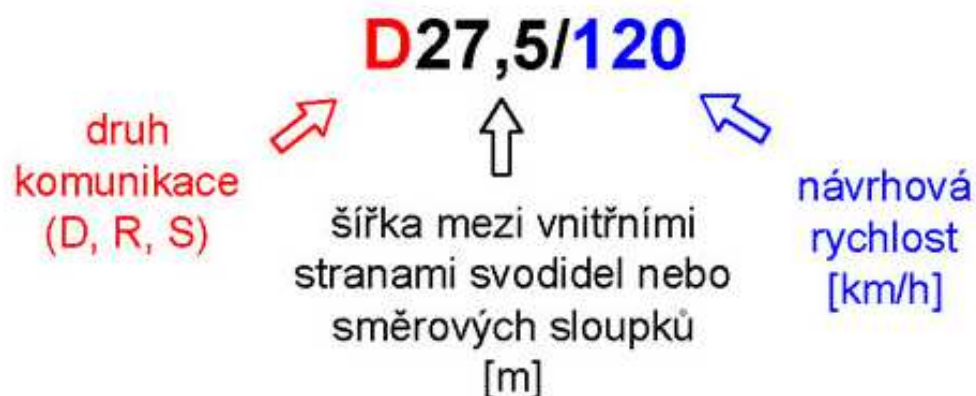
životního prostředí. Je snahou zajistit nižší emise a chránit klima. Většinou je infrastruktura (i dopravní) financována v rozvojových zemích z vnitrostátních rozpočtů, výjimečně se jedná i o finance ze soukromého sektoru. Je odhadováno, že náklady na infrastrukturu se budou navyšovat a je proto důležité si hlídat státní rozpočty, aby byla zadluženost na udržitelné úrovni (Bhattacharya, Romani a Stern, 2012).

Lowe a Moryadas (1975) popisují, že vzdálenost již v minulosti ztratila na svém významu a pro společnost je mnohem důležitější vnímání času, což hraje velkou roli při rozhodování lidí. Proto je dálnice vnímána z pohledu obyvatel pozitivně – ušetří čas a dojde tím k lepší dostupnosti a tím i ekonomickému a regionálnímu rozvoji.

Výstavba dálnice D11, s ohledem na délku (celkem z Prahy na státní hranice se jedná o 151,4 km), je rozdělena na několik dílčích staveb, které jsou v různé fázi přípravy.

Dálnice D11 má ale i mezinárodní význam, jelikož po dokončení všech úseků bude spojovat Paříž s Moskvou (přes Norimberk, Plzeň, Prahu, Hradec Králové, Wroclaw, Varšavu a Brest).

Parametry dálnice jsou demonstrovány níže uvedeným obrázkem, přičemž písmeno D značí typ komunikace (dálnice), černé číslo značí šířku dálnice měřenou mezi vnitřními svodidly nebo mezi směrovými sloupky a modré číslo je návrhová rychlost vyjádřena v kilometrech za hodinu. Tyto parametry jsou nejčastějšími parametry při budování dálnic v České republice ([www.ceskedalnice.cz](http://www.ceskedalnice.cz)).



**Obr. č. 8** Kategorijní znak dálnice.

Zdroj: [ceskedalnice.cz](http://ceskedalnice.cz) [online].

Historicky sahá rozvoj této klíčové tepny na území Královéhradeckého kraje do roku 1939, kdy měla být součástí dálnice vedoucí z Plzně do Hradce Králové, přičemž i v roce 1963 jsou zmínky o obnově plánů na výstavbu. K realizaci prvního úseku došlo až v roce 1978 a dokončen byl o šest let později. Jedná se o úsek Praha – Jirny dlouhý 8,3 km. V roce 1985 došlo k dostavbě úseku po Sadskou a dálnice měřila již skoro 27 km. V roce 1990 došlo k výstavbě důležitého mostu přes Labe, dokončení úseku do Poděbrad a protažení dálnice na 42 km. Po dlouhé roky to byl konec výstavby této dálnice, jelikož navazující části byly velmi komplikované, a to především díky problémům s pozemky. Úsek vedoucí z Dobšic do Chýště (jedná se v podstatě o obchvat města Chlumeck nad Cidlinou) byl zprovozněn v roce 2005, ale

nedošlo k dobré návaznosti na stávající silniční síť. Před Hradec Králové se dálnice dostala v roce 2006 a byla ukončena u obce Praskačka, ke zprovoznění části vedoucí do Kuklen (katastrální území spadající pod město Hradec Králové) došlo až v roce 2017 (www.wikipedia.org).

Obrázek níže uvedený mapuje přehled jednotlivých úseků D11 včetně důležitých dat o zahájení výstavby či zprovoznění úseků.

Číslo	Úsek	Délka	Kategorie	Zahájení výstavby	Uvedení do provozu	Křižovatky
1101	Praha – Jirny	8,32 km	D34/120	09/1978	12. 10. 1984	Jirny
1102/I	Jirny – Bříství	10,18 km	D26,5/120	03/1980	12. 10. 1984	Bříství
1102/II	Bříství – Třebestovice	8,2 km	D26,5/120	03/1980	19. 10. 1985	Sadská
1103	Třebestovice – Libice nad Cidlinou	15,3 km	D26,5/120	04/1985	02. 11. 1990	Poděbrady-západ Poděbrady-jih Poděbrady-východ
1104/I	Libice nad Cidlinou – Dobšice	11,538 km	D27,5/120	01/2004	20. 12. 2006	Žehuň
1104/II	Dobšice – Chýšť	15,975 km	D27,5/120	08/2004	20. 12. 2006	Chlumec nad Cidlinou-západ Chlumec nad Cidlinou-východ
1105/I	Chýšť – Osičky	10,9 km	D27,5/120	06/2004	20. 12. 2006	Dobřenice
1105/II	Osičky – Hradec Králové	11,8 km	D27,5/120	01/2005 (1. část) 07/2014 (2. část)	20. 12. 2006 (1. část) 21. 08. 2017 (2. část)	Sedlice Kukleny
1106	Hradec Králové – Smiřice	15,46 km	D27,5/120	2. 10. 2018 <sup>[1]</sup>	plánováno 05/2022	Plotiště nad Labem Smiřice
1107	Smiřice – Jaroměř	7,39 km	D27,5/120	15. 05. 2018	plánováno 12/2021	Jaroměř-jih Jaroměř-sever
1108	Jaroměř – Trutnov	19,63 km	R25,5/120	plánováno 2022	plánováno 2024	Choustníkovo Hradiště Kocbeře
1109	Trutnov – státní hranice ČR	21,28 km	R21,5/100	plánováno 2022	plánováno 2024	Sťítěž Poříčí Zlatá Olešnice Královec

**Obr. č. 9** Přehled úseků dálnice D11.

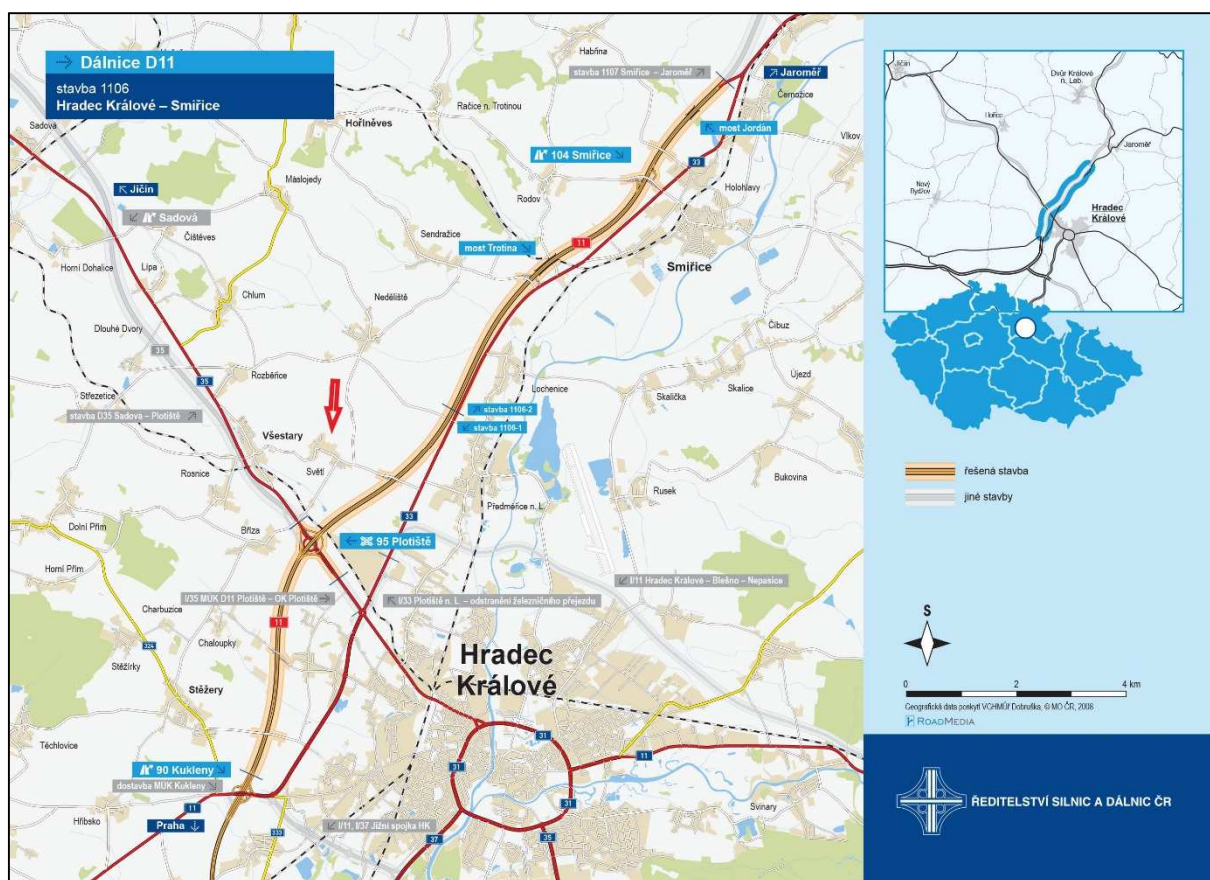
Zdroj: Wikipedie [online].

### 3.4.1 D11 na území Královéhradeckého kraje

Popis níže uvedených jednotlivých staveb dálnice D11 vychází z veřejných stránek Ředitelství silnic a dálnic ČR (www.rsd.cz).

Na území Královéhradeckého kraje došlo k dostavbě úseku Osičky – Hradec Králové (označovaného jako stavba D11 1105-2) a k jeho zprovoznění v roce 2017. Doprava byla z Prahy napojena až do krajského města. Slavnostního zprovoznění úseku se dne 21. srpna účastnil i ministr dopravy. Tato část byla problematická z hlediska výkupu pozemků pro stavbu.

### 3.4.2 Stavba 1106 Hradec Králové – Smiřice



**Obr. č. 10** Mapa stavby 1106 Hradec Králové – Smiřice.

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR [online].

- červená šipka znázorňuje zkoumanou lokalitu – obec Světí
- dopravní význam pro připravovaný úsek – odvedení dopravy ze silnice I. třídy I/33 mezi Hradcem Králové a Jaroměř, příprava mimoúrovňového křížení s budoucí dálnicí D35 vedoucí ve směru na Jičín a se silnicí I/35, zkapacitnění silnice I/35 vedoucí do Hradce Králové na čtyři pruhy (na tuto stavbu navazuje mimoúrovňové křížení D11 Plotičtěstě – okružní křižovatka, tato stavba je ve fázi přípravy a bude navazovat na stavbu 1106)
- dotčená katastrální území – Plačice, Svobodné Dvory, Stěžery, Světí, Plotičtěstě, Bříza u Všestary, Předměřice nad Labem, Rodov, Lochenice, Holohlavy, Černožice nad Labem
- technické údaje ke stavbě – délka úseku je 15,460 km, kategorie D 27,5/120, prochází především rovinatým územím, podélný sklon je uveden max 1,90 %, dvoufázová realizace (1106-1 Hradec Králové – Předměřice nad Labem km 90,760 – 98,400, na tuto část je vydáno stavební povolení, 1106-2 Předměřice nad Labem – Smiřice km 98,400 – 106,220, na tuto část není pravomocné stavební povolení), počet mostních objektů na dálnici je 11, pod dálnicí 7, na větvi křižovatky 1
- přípravné kroky
  - EIA (studie, jejímž cílem je posouzení, jaký bude mít stavba dopad na životní prostředí, stanovení podmínek pro stavbu) – 10/1996

- záměr projektu – schválen 12/2015
  - územní rozhodnutí – vydáno 12/2014
  - stavební povolení – na část stavby 1106-1 vydáno 6/2017, 1106-2 9/2018
  - výběrové řízení na dodavatele – vyhlášeno 9/2016
  - zahájení stavby – rok 2018
  - uvedení do provozu – předpoklad 5/2022
- začátek trasy v km 90,760 je za mimoúrovňovým křížením Kukleny se silnicí I. třídy I/11, dalším významnými dopravními prvky v trase jsou připravovaná přeložka silnice III/32438 Kukleny – Stěžery, nadjezd místní komunikace (v majetku statutárního města Hradec Králové) Chaloupky – Svobodné Dvory, mimoúrovňové křížení se silnicí I/35 s připravovanou dálnicí D35 (MÚK Plotiště, křižovatka bude prstencovitá s přímými větvemi), přeložka silnice III/3253 Světí – Předměřice nad Labem, přeložka silnice III/3245 Nedělišťe – Předměřice nad Labem – podjezd pod dálnicí, přeložka silnice III/32531 Sendražice – Trotina, mimoúrovňové křížení Smiřice s vyvolanou přeložkou silnice III/3089 Holohlavy – Smiřice (navrhovaná křižovatka tvaru osmičkovitého, větve napojeny pomocí stykových křižovatek), přeložka silnice III/2857 Rožnov – Holohlavy, v koncovém úseku stavby 1106 (v km 105,969) nadjezd místní komunikace, konečné staničení stavby je v km 106,220, zde navazuje již stavba 1107 Smiřice - Jaroměř ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz))

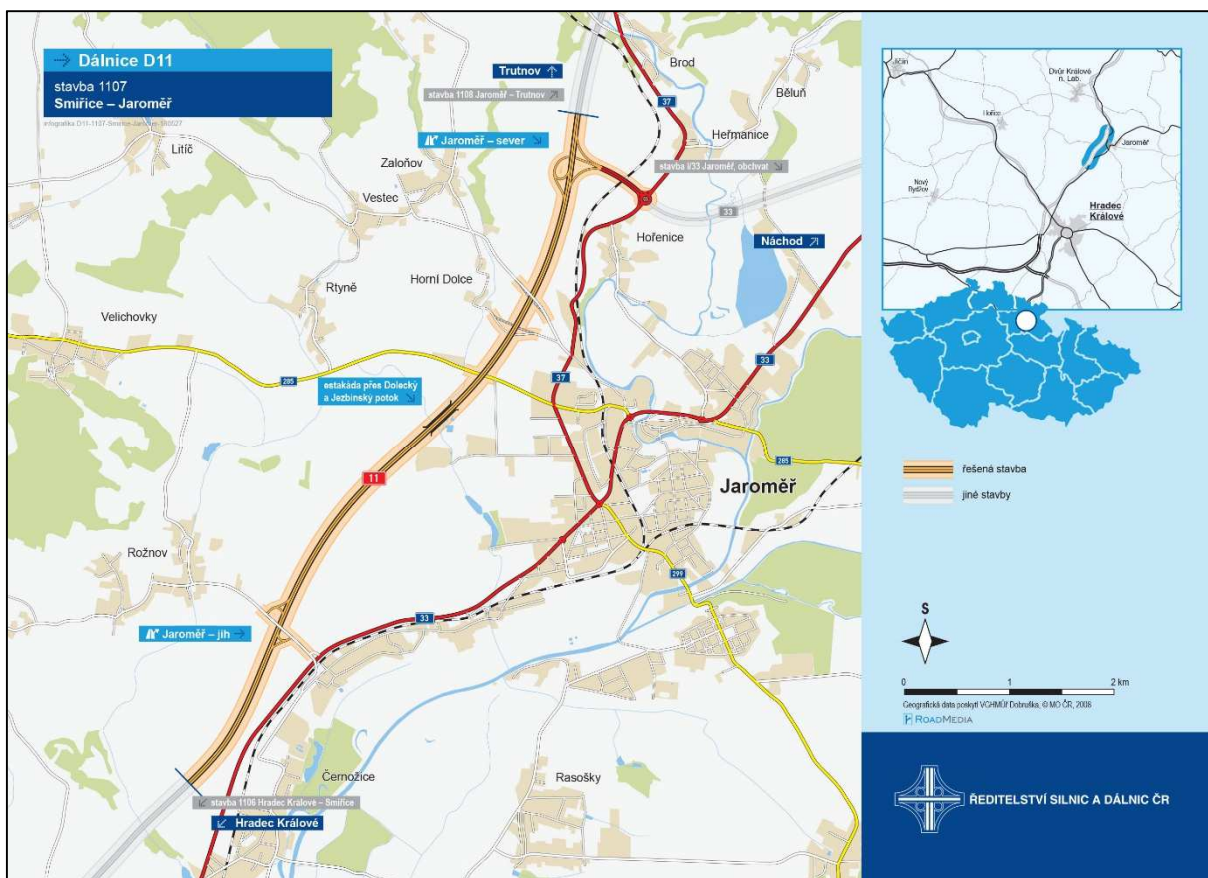
Spolek Děti Země – klub za udržitelnou dopravu významně zasáhl a zkomplikoval tento úsek stavby dálnice D11. Podal totiž rozklad, zpochybnil stavební povolení i řadu dalších souvisejících stanovisek. Oznámení o podání rozkladu bylo zveřejněno dne 25. července 2018 Ministerstvem dopravy (odbor infrastruktury a územního plánu) formou veřejné vyhlášky (Č.j.:265/2018-910-IPK/70).

Vysvětlení pojmu „rozklad“ – jedná se o opravný prostředek proti vydanému rozhodnutí například orgánu státní správy v prvním stupni. Výsledkem je (po předchozím projednání oprávněnosti) zrušení vydaného rozhodnutí, nebo zamítnutí rozkladu. Rozhoduje ministr, případně vedoucí jiného ústředního správního úřadu, předkládajícím článkem je rozkladová komise (§ 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád).

Ministerstvo dopravy, jako speciální stavební úřad podle § 15 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, dne 6. září 2018 formou veřejné vyhlášky vydal vyrozumění o zastavení řízení rozkladu (Č.j.:265/2018-910-IPK/85). Téhož dne totiž Děti Země podaly zpětvzetí rozkladu. Tento krok spolek učinil po vyjednávání s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.

Zelený a Peřina (2000) dodávají, že je třeba vždy vyhodnotit přínosy, jaké bude například nová dálnice mít. Pokud dojde ke snížení počtu dopravních nehod, snížení emisí a hluku v lokalitě trasy dálnice, nebo to bude mít i přínos ekonomický, jsou to převažující faktory a nemělo by ani ze stran různých spolků docházet k blokování výstavby. Někdy má ale názor obyvatel, jako hodnotící argument, větší váhu než názory odborníků, kteří hodnotí negativní dopady a provádí různé průzkumy.

### 3.4.3 Stavba 1107 Smiřice – Jaroměř



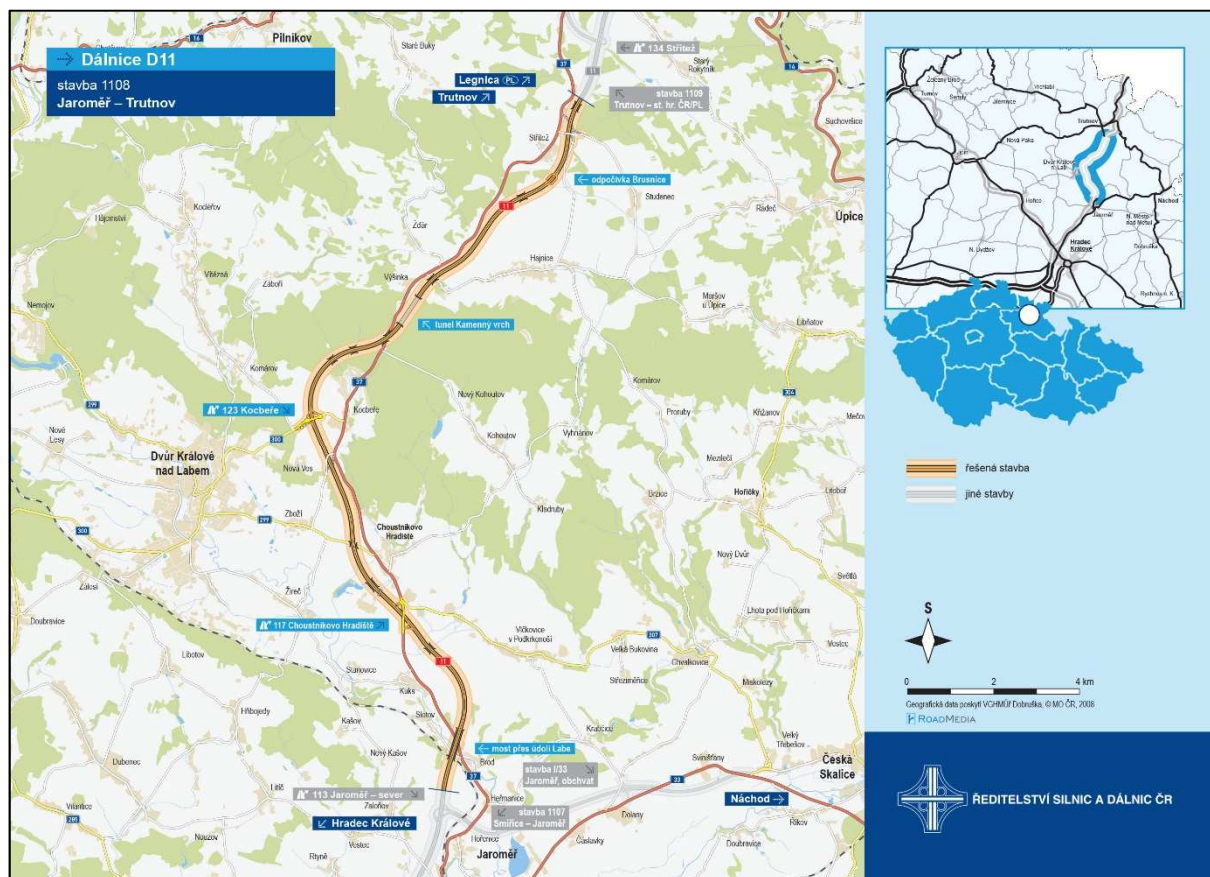
**Obr. č. 11** Mapa stavby 1107 Smiřice – Jaroměř.

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR [online].

- dopravní význam pro připravovaný úsek – odvedení dopravy ze silnice I. třídy I/33 mezi Hradcem Králové a Jaroměř, díky mimoúrovňovému křížení Jaroměř – jih se silnicí III/2858 bude napojeno město Jaroměř přímo na dálnici
- dotčená katastrální území – Semonice, Černožice nad Labem, Jaroměř, Hořenice, Holohlavy, Heřmanice, Zaloňov, Rožnov
- technické údaje ke stavbě – délka úseku je 7,150 km, kategorie D 27,5/120, prochází především rovinnatým územím, podélný sklon je uveden max 1,90 %, pravomocné stavební povolení vydáno v roce 2017, počet mostních objektů na dálnici je 5, pod dálnicí 3, železniční most 1
- přípravné kroky
  - EIA – 10/2003
  - záměr projektu – schválen 5/2015
  - územní rozhodnutí – vydáno 12/2005
  - stavební povolení – vydáno 12/2017
  - výběrové řízení na dodavatele – vyhlášeno 9/2016
  - zahájení stavby – 15. května 2017
  - uvedení do provozu – předpoklad 12/2021

- začátek trasy v km 106,220, následujícím stavebním objektem je mimoúrovňové křížení Jaroměř – jih se silnicí III/2858 (s tímto křížením je vyvolána úprava stávající silnice III/2858), navazujícími významnými dopravními prvky je nadjezd polní cesty, estakáda přes Jezbinský a Dolecký potok (296 metrů dlouhá, na mostě budou umístěny protihlukové stěny), most přes silnici III/285 vedoucí z Velichovek do Jaroměře, most přes místní komunikaci vedoucí z Horního Dolce do Jaroměře, přeložka silnice III/29915 Zaloňov – Jaroměř, mimoúrovňové křížení Jaroměř – sever se silnicí I/33 (navrhovaná křižovatka tvaru trubkovitého, ve směru na Hradec Králové a Náchod přímé větve, ve směru Trutnov a Náchod větev vratná), konečné staničení stavby je v km 113,370, zde bude navazovat stavba 1108 Jaroměř - Trutnov
- jelikož tato část stavby je již v realizační fázi, tak do zprovoznění stavby 1108 Jaroměř - Trutnov bude stavba 1107 napojena na stávající silniční síť mimoúrovňovým křížením Jaroměř – sever a přeložkou silnice I/33, díky které bude převedena na silnici I/37 ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz))

### 3.4.4 Stavba 1108 Jaroměř – Trutnov



**Obr. č. 12** Mapa stavby 1108 Jaroměř – Trutnov.

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR [online].

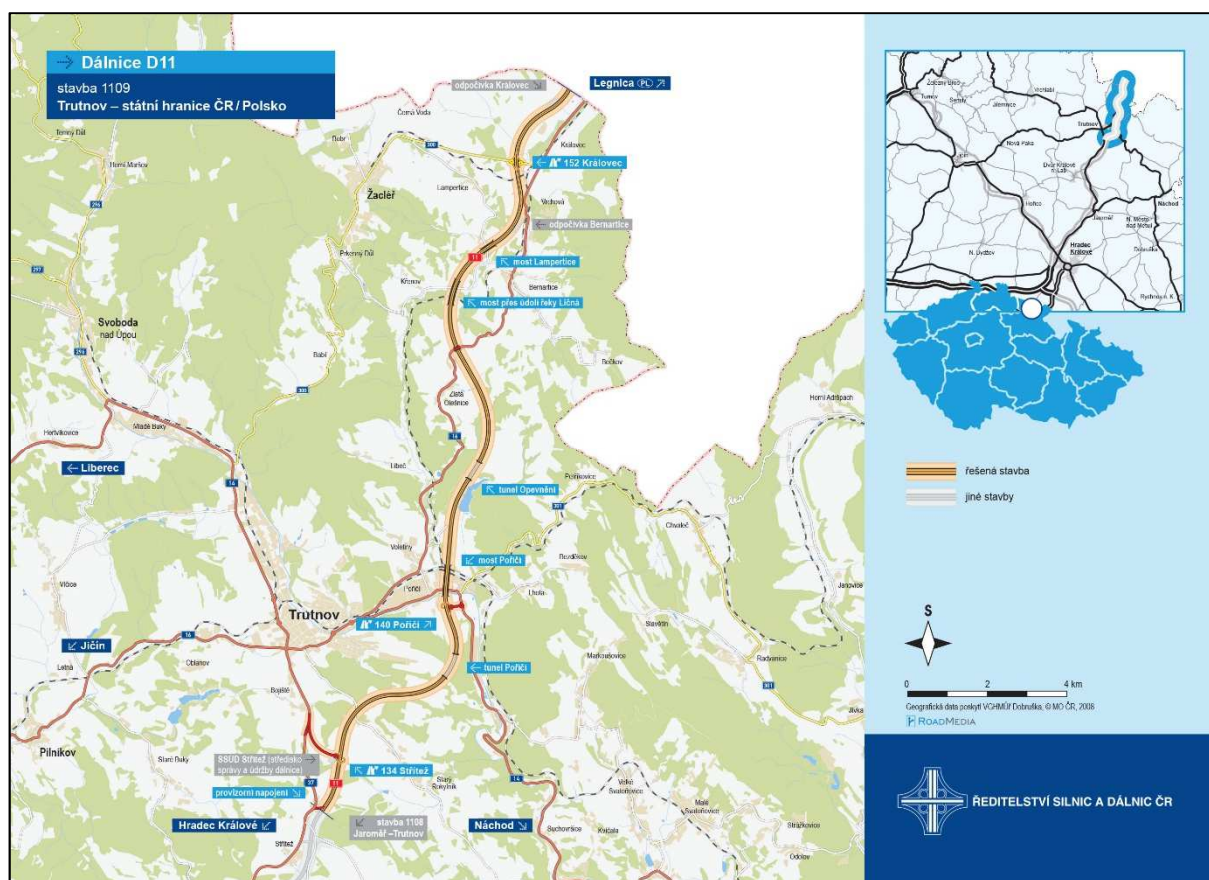
- dopravní význam pro připravovaný úsek – odvedení dopravy z přetížené silnice I. třídy I/37, která propojuje velká města Královéhradeckého kraje (Dvůr Králové nad Labem a Jaroměř)



- dotčená katastrální území – Hořenice, Brod nad Labem, Dolní Vlčkovice, Horní Vlčkovice, Zboží u Dvora Králové, Choustníkovo Hradiště, Kocbeře, Záboří u Dvora Králové, Brusnice, Kyje u Hajnice, Střítež u Trutnova, Studenec u Trutnova, Slotov
- technické údaje ke stavbě – délka úseku je 19,630 km, kategorie R 25,5/120, prochází hornatějším terénem, oproti předchozím rovinnatým etapám, počet mostních objektů na dálnici je 18, nad dálnicí 6, podchod 1
- přípravné kroky
  - EIA – 12/2017
  - záměr projektu – schválen 10/2014
  - územní rozhodnutí – dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí
  - stavební povolení – předpoklad rok 2022
  - výběrové řízení na dodavatele – předpoklad rok 2021
  - zahájení stavby – rok 2022
  - uvedení do provozu – předpoklad rok 2024
- začátek trasy v km 113,370, směrem na Trutnov vede údolím řeky Labe, přes kterou je navržen most o délce 670 m, dále je v trase navrženo mimoúrovňové křížení se silnicí I/37 (MÚK Choustníkovo Hradiště), most přes Kocbeřský potok, přeložka silnice II/300 Dvůr Králové nad Labem – Kocbeře (bude řešena mimoúrovňovou křižovatkou), křížení stávající silnice I/37 a navazuje tunel v délce 752 m (dálnice kříží nadregionální koridor „Les Království“ a terén nedovoluje jinou variantu), dále trasa již pokračuje souběžně se stávající silnicí I/37, konec stavby je v km 133,00
- s touto etapou stavby jsou spjaty navazující investice do silniční sítě, konkrétně se jedná o obchvat Jaroměře, obchvat Choustníkova Hradiště, či obchvat Zboží, přičemž tyto stavby bude financovat Královéhradecký kraj ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz))
- V této chvíli je připravena dokumentace pro územní rozhodnutí a byly zahájeny kroky, které povedou k získání územního rozhodnutí. Současně bylo potřeba prodloužit platnost stanoviska EIA, které je v tuto chvíli prodlouženo do roku 2022 ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).
- Jelikož bylo potřeba zpracovat expertízu tunelu s názvem Kamenný vrch, bylo součástí inženýrské činnosti i zpracování výsledků do dokumentace pro územní rozhodnutí ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)).

I na této etapě stavby dálnice D11 figuroval spolek Děti Země, který se odvolával na chráněné druhy, odvolání bylo ovšem v lednu letošního roku zamítnuto.

### 3.4.5 Stavba 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko



**Obr. č. 13** Mapa stavby 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko.

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. [cit. 25.1.2019].

- dopravní význam pro připravovaný úsek - odvedení dopravy z přetížených silnic I. třídy I/37, I/14 a I/16
- dotčená katastrální území – Bernartice, Křenov u Žaclěře, Lampertice, Královec, Bohuslavice nad Úpou, Debrné, Bojiště u Trutnova, Libeč, Poříčí u Trutnova, Starý Rokytník, Voletiny, Trutnov, Zlatá Olešnice
- technické údaje ke stavbě – délka úseku je 21,280 km, kategorie R 21,5/100 (rozhraní mezi kategorií R/25,5/100 a R 21,5/100 bude za mimoúrovňovou křižovatkou Střítež, horský terén, z větší části zalesněný, počet mostních objektů na dálnici je 24, nad dálnicí 6, tunel Poříčí a tunel Opevnění
- přípravné kroky
  - EIA – 4/201
  - záměr projektu – schválen 10/2014
  - územní rozhodnutí – dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí, příprava inženýrské činnosti, která souvisí s vydáním územního rozhodnutí
  - stavební povolení – předpoklad rok 2020
  - výběrové řízení na dodavatele – předpoklad rok 2021
  - zahájení stavby – rok 2022

- uvedení do provozu – předpoklad rok 2024
- začátek trasy je v km 133,000, z kraje trasy přichází mimoúrovňové křížení Střítež, dále navazují dopravní prvky: most mezi vrchy Houska a Hůrka, tunel Poříčí o délce 510 m, mimoúrovňové křížení Poříčí (křižovatka se silnicí I. třídy I/14), na toto křížení navazuje estakáda – most Poříčí o délce 715 m, tunel Opevnění o délce 430 m vedoucí pod svahem zalesněného hřbetu, mimoúrovňové křížení Zlatá Olešnice (křižovatka se silnicí I. třídy I/16), most přes údolí řeky Ličná, most přes údolí mezi Lamperticemi a Bernarticemi, mimoúrovňové křížení Královec (křižovatka se silnicí II. třídy II/300), konečné staničení stavby, jakožto i celého úseku D 11 na území České republiky, je v km 154,370
- tento úsek bude navazovat na trasu rychlostní silnice A3/S3 na straně Polska (Lubawka – Legnica – Štětín) a je tedy koordinován s našimi sousedy ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz))

### 3.4.6 Občanská sdružení a hnutí

Pojmy sdružení, hnutí, svaz, spolek či klub byly popsány v zákoně č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů (předpis je již zrušen). Tento zákon stanovil základní pravidla pro vznik těchto (obecně řečeno) sdružení, jak se mají registrovat a jak zanikají.

Současná legislativa, která vymezuje pojem sdružení, je zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Občanská hnutí jsou v dnešní době velkým strašákem pro stavebníky dálnic. Ovlivňují výstavbu ve všech fázích přípravy a snaží se zastavit budování, s ohledem na ochranu životního prostředí daných lokalit. I k dálnici D11 se váže problém se spolky, konkrétně se spolkem Děti Země.

#### 3.4.6.1 Spolek Děti Země

Vznik tohoto spolku, který je zaměřen primárně na ochranu životního prostředí, se datuje k podzimu 1989. K dnešnímu dni má spolek 12 poboček v 11 městech České republiky. Jeho činnost je veřejně známá, organizují projekty a kampaně, které se zaměřují například na ochranu životního prostředí a přírody obecně (ochrana Polabí, ochrana dravců a sov), ochrana ozónové vrstvy, zajímají se o znečišťování ovzduší, o podmínky chovu hospodářských zvířat ([www.detizeme.cz](http://www.detizeme.cz)).

Pobočky jsou zaměřeny různými směry, které lze shrnout obecně do tří programů – Věc veřejná (známé kampaně Ropák roku, Ochrana ovzduší, Zelená perla), Příroda (kampaně Akce Falco na ochranu hnízd vzácných dravců, Ochrana pískoven, či Pomoc přírodě) a Doprava (kampaně Den bez aut, Rychlostní silnice R35 či Tunel pro České středohoří – dálnice D8). Největším cílem jejich zájmu je ale problematika dopravy. Připomínají klíčové dokumenty související s výstavbami významných liniových staveb (dálnice, obchvaty, železnice) a v Královéhradeckém kraji zkomplikovali výstavbu dálnice D11. Aby rozšířili problematiku ochrany přírody a životního prostředí, věnují se i publikační činnosti - vydávání knih a brožur ([www.detizeme.cz](http://www.detizeme.cz)).

### 3.4.7 Vliv dálnice na stávající silniční síť Královéhradeckého kraje

Zelený (2004) ve své publikaci definuje silniční síť jako soustavu, která je navzájem propojena dopravními cestami a uzly. Můžeme ji dělit z různých hledisek:

- dle šíře záběru
  - o síť v užším významu (pravidelná doprava)
  - o síť v širším významu (regionální a státní, veškeré komunikace a uzly)
- dle druhu dopravy
  - o osobní
  - o nákladní
- obecné členění
  - o sítě, které se skládají z komunikací a uzlů téhož druhu (letecké, železniční či silniční)
  - o sítě, které se skládají z komunikací a uzlů rozdílného druhu

Zelený (2004) dále uvádí, že roste tlak na rozvoj silniční sítě, ale není tomu bohužel úměrný objem investic, který je potřebný pro růst. Náklady na projekty jsou vysoké a stát financuje většinou náklady sám. Jedná se o mnohamilionové rozpočty ročně, které je třeba vyšetřit z veřejných prostředků. Přitom důležitost těchto staveb je jednoznačná. Jedná se o evropský zájem, cílem je propojení evropských států silniční sítí. Již v 80. letech minulého století vznikla myšlenka takzvaných transevropských dopravních sítí (zkratka TEN-T – Trans European Networks), přičemž šlo o to, aby státy byly spojeny moderní dopravní infrastrukturou. Toto propojení má pozitivní dopad nejen na ekonomický růst, ale také na zaměstnanost, průmysl (dopravní systém), či hospodářské a sociální dopady.


Calderón & Servén (2004) ve svých výzkumech poukazují na fakt, že rozvoj infrastruktury vede k nižší chudobě a má pozitivní vliv i na ekonomiku státu.

Často zmiňovaná je i hustota silniční sítě. Zelený (2004) udává, že záleží na ekonomickém rozvoji oblasti, na její struktuře, hustotě osídlení, a dalších historických a ekonomických faktorech. Nejčastěji je definována vůči území a vůči obyvatelstvu v kilometrech (buď tedy na 100 km<sup>2</sup> rozlohy, nebo v kilometrech na 10 tisíc obyvatel).

Královéhradecký kraj, jak již bylo řečeno, má velmi hustou silniční síť silnic II. a III. třídy. Celkem jeho správce, Správa silnic Královéhradeckého kraje, dohlíží na přibližně 3 296 tisíc kilometrů silnic, což prokazuje níže uvedený obrázek ([www.kr-kralovehradecky.cz](http://www.kr-kralovehradecky.cz)).

O silnice I. třídy se stará jiný majetkový správce, jak již bylo uvedeno, a to Ředitelství silnic a dálnic ČR. V Královéhradeckém kraji je to konkrétně ŘSD ČR – Správa Hradec Králové se sídlem v Hradci Králové – Pouchov.

Silniční síť v Královéhradeckém kraji:

<b>Přehled o počtu kilometrů silnic Královéhradeckého kraje</b>				
				
<b>Se stavem k 01. 01. 2018</b> podle poslední aktualizace ŘSD ČR/SDB Ostrava				
<b>Třída silnice / okres</b>	<b>I.</b>	<b>II.</b>	<b>III.</b>	<b>Celkem (km)</b>
Hradec Králové	97,631	154,467	538,965	791,063
Jičín	91,388	152,421	639,190	882,999
Náchod	59,959	153,090	418,569	631,618
Rychnov nad Kněžnou	76,100	254,134	450,242	780,476
Trutnov	113,964	180,285	355,263	649,512
<b>Celkem</b>	<b>439,042</b>	<b>894,397</b>	<b>2402,229</b>	<b>3735,668</b>
<b>Celkem II. + III.</b>		<b>894,397</b>	<b>2402,229</b>	<b>3296,626</b>

**Obr. č. 14** Silniční síť Královéhradeckého kraje.

Zdroj: Královéhradecký kraj [online]. [cit. 20.1.2019].

V souvislosti s budováním významných liniových staveb bude docházet k tomu, že některé silnice I. třídy v majetku státu budou ztrácet dopravní význam. Tento fakt znamená, že to bude generovat pro Královéhradecký kraj převzetí části silniční sítě státu do svého majetku. Jelikož se tyto převody primárně řídí zákonem o pozemních komunikacích (§ 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích), je právě ztráta dopravního významu důležitým faktorem pro rozhodnutí silničního správního úřadu, aby vydal rozhodnutí o změně kategorie dané silnice. Podmínkou, jak udává zákon, je vznik smlouvy o smlouvě budoucí na převod vlastnického práva k dané komunikaci. Tato smlouva musí být uzavřena mezi vlastníkem stávajícím (stát – Ředitelství silnic a dálnic ČR) a budoucím (nabyvatelem bude Královéhradecký kraj).

Dle zákona o č. 129/2000 Sb., o krajích, je důležitým krokem schválení záměru převzetí silnic I. třídy zastupitelstvem Královéhradeckého kraje.

Rada Královéhradeckého kraje upřesnila Směrnici č. 5 Rady Královéhradeckého kraje, stanovující postup při změnách vlastnických vztahů pod komunikacemi, podmínky, za kterých může být silnice převedena do majetku kraje. Tato směrnice je platná od 1. června 2018. Podmínky při převzetí, které jsou upraveny a detailně specifikovány směrnici:

- převod musí být v souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury na území kraje
- stávající vlastník komunikace bude i vlastníkem všech pozemků, na kterých se stavba komunikace (včetně součástí a příslušenství) nachází
- stavebně-technický stav komunikace – před samotným předáním musí být stav komunikace takový, aby odpovídal technickým normám dle TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek (tento katalog byl schválen Ministerstvem dopravy pod číslem

jednacím 164/10-910-IPK) a dle TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek (schváleno opět Ministerstvem dopravy pod číslem jednacím 165/10-910-IPK/1), přičemž stav povrchu komunikace musí být minimálně „dobrý“ (dle Normy ČSN 73 6101).

- stavebně-technický stav převáděných mostních objektů – hodnotí se nosná konstrukce, i spodní stavba. V obou případech nesmí být horší než stavební stupeň III.
- k převodu jsou vyžadovány i následující dokumenty – pasport komunikace, dopravního značení, silničních propustků, ostatních součástí a příslušenství, mostní listy včetně dokumentací o hlavních a běžných mostních prohlídkách, údaje o odvodnění komunikace, výjimky související s protihlukovým opatřením, případně právní tituly k právům třetích osob (věcná břemena, která s převodem přejdou na nového vlastníka)

Jelikož kraj v souvislosti s dostavbou jednotlivých úseků dálnice D11 převezme od státu přibližně 95 kilometrů silnic I. třídy, je snahou vyjednávat i vyřazování silnic II. a III. třídy ze silniční sítě a předávat je obcím/městům, které si je následně zařadí jako místní komunikace.

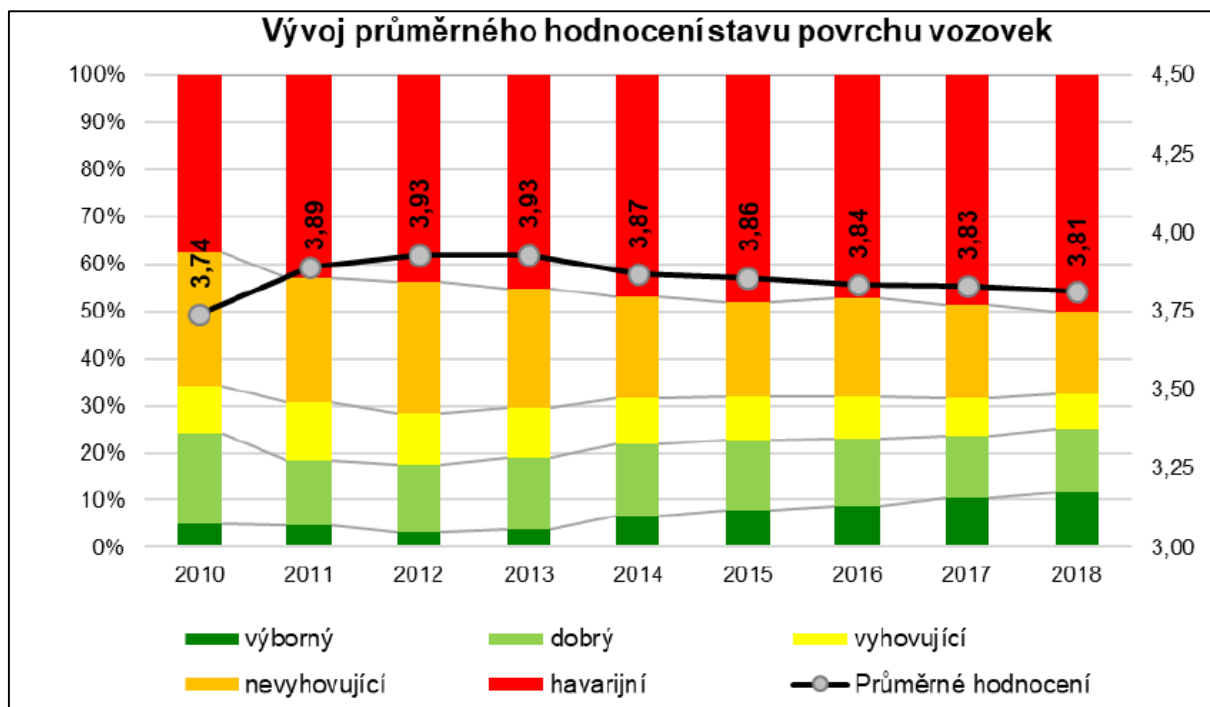
**Tab. č. 1** Přehled úseků silnic I. třídy, které budou předmětem převodu.

č.	Číslo silnice	Místopis	Délka úseku v m	Počet mostních objektů
1	I/11	Lovčice - HK, napojení na D11 Bláhovka	30 172	9
2	I/36	Nové Město n C.- napojení na D11	2 486	0
4	I/11	HK, napojení na D11 Bláhovka - HK Plotiště	3 900	1
5	I/33	HK Plotiště - Jaroměř	16 200	8
6	I/37	Jaroměř - Trutnov	24 200	5
7	I/16	Trutnov - Královec (hranice PL)	18 100	10
<b>Celkem</b>			<b>95 058</b>	

Zdroj: Mapy.cz, vlastní zpracování dat.

### 3.5 Financování silničních staveb v Královéhradeckém kraji

Rozvoj dopravní infrastruktury je v gesci radního pro dopravu a silniční hospodářství Královéhradeckého kraje. Každý rok je problém najít finanční prostředky, které jsou nutné pro výstavbu či rekonstrukce silnic na Královéhradecku. Na silnicích má kraj mnohamiliardový dluh, havarijní stav vykazuje téměř 50 % všech silnic II. a III. třídy.



Obr. č. 15 Stav vozovek v Královéhradeckém kraji.

Zdroj: Správa silnic Královéhradeckého kraje.

Finanční prostředky na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy jsou zajišťovány primárně z těchto zdrojů:

#### IROP (integrováný regionální operační program)

- dotace z prostředků Evropské unie, program navazuje na programy z předchozího programovacího období 2007-2013
- celkem bylo směřováno do České republiky 5,4 miliardy eur, peníze se dělily mezi jednotlivé kraje, vyjma hlavního města Prahy
- zajišťuje financování v mnoha odvětvích, z nichž mezi hlavní patří dopravní obslužnost, rekonstrukce a výstavby silnic II. a III. třídy, zdravotnická zařízení, integrovaný záchranný systém, vzdělávání, či investice do kulturních památek a muzeí. Obecně lze tento program rozdělit do pěti hlavních os ([www.irop.mmr.cz](http://www.irop.mmr.cz))
  - o konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony
  - o zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů
  - o dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí
  - o komunitně vedený místní rozvoj
  - o technická pomoc

- výzva č. 70 – vybrané úseky silnic II. a III. třídy – tato výzva byla ukončena a Královéhradecký kraj podal v této výzvě několik projektů, mezi které můžeme zařadit například
  - o II/298 Ledce – Opočno, 2. etapa (příspěvek z EU cca 77 mil. Kč)
  - o III/28520 Vrchoviny – Krčín (příspěvek z EU cca 35 mil. Kč)
  - o II/298 hranice PA kraje – křižovatka s I/11, 1. etapa (příspěvek z EU cca 77 mil. Kč)
  - o II/303 Police nad Metují – Pěkov (příspěvek z EU cca 43 mil. Kč)
  - o II/303 Přeložka Běloves – Velké Poříčí (příspěvek z EU cca 370 mil. Kč – stav projektu nyní v hodnocení)
- obecně lze shrnout, že IROP přináší Královéhradeckému kraji nemalé finanční prostředky na rekonstrukce a výstavby silnic, přeložek, či obchvatů, v roce 2017 se jednalo o 380 mil. Kč
- realizované stavby z IROP ([www.uskhk.eu](http://www.uskhk.eu)):
  - o II/324 Dolní Přím – Stěžery
  - o II/303 Pěkov průtah
  - o II/320 Voděradý – Lično

#### **FRR** (Fond rozvoje a reprodukce) – [www.kr-kralovehradecky.cz](http://www.kr-kralovehradecky.cz)

- zřizovatelem fondu je Zastupitelstvo Královéhradeckého kraje, odbor ekonomický je pověřen jeho správou, jedná se tedy o finanční prostředky Královéhradeckého kraje
- hlavní stavba, která je financována z tohoto fondu, je most Svinary (za cca 78 mil. Kč)
- další stavby realizované z tohoto fondu:
  - o III/30110 Teplice nad Metují – Adršpach
  - o III/30421 Velká Jesenice – Říkov

#### **SFDI** (Státní fond dopravní infrastruktury) – [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)

- zřízen v roce 2000, jsou jím financovány projekty jako výstavby a rekonstrukce silnic, dálnic, chodníků, cyklostezek, či železnice
- stavby realizované z tohoto fondu:
  - o III/30014 Kohoutov – Kladruby
  - o III/28526 Borová – Česká Čermná
  - o III/3045 Hoříčky – Chvalkovice
  - o III/3086 Černilov – Újezd
- v roce 2017 byl příspěvek pro Královéhradecký kraj ve výši 254 mil. Kč

#### **Interreg Česko-Polsko** – [www.kr-kralovehradecky.cz](http://www.kr-kralovehradecky.cz)

- jedná se o program Česko-polské spolupráce, cílem je bližší spolupráce sousedních regionů
- územní vymezení za Českou republiku:
  - o Královéhradecký kraj
  - o Liberecký kraj
  - o Pardubický kraj



- Olomoucký kraj
- Moravskoslezský kraj
- územní vymezení za Polskou republiku:
  - Dolnoslezské vojvodství
  - Opolské vojvodství
  - Slezské vojvodství
- stavby realizované z tohoto programu na území Královéhradeckého kraje:
  - II/302 Starostín – Broumov
  - III/3109 a III/31010 Říčky v Orlických horách, 1. etapa
  - III/3025 Broumov – Božanov

Financování z rozpočtu společnosti **ÚDRŽBA SILNIC Královéhradeckého kraje, a.s.**  
(www.uskhk.eu)

- společnost, která zajišťuje pro Královéhradecký kraj opravu silnic a jejich údržbu, provádí každoročně celoplošné výspravy a obnovy živičného krytu
- jedná se o opravy, které nevyžadují stavební povolení, provádějí se pouze na ohlášení a jsou financovány z rozpočtu společnosti
  - Červený Kostelec – náměstí
  - Hajnice – Radeč
  - Š. Mlýn – stabilizace skalních svahů
- tato společnost je zároveň společností, která pro Královéhradecký kraj zajišťuje kompletní inženýrskou činnost (zajištění oprav a rekonstrukcí silnic II. a III. třídy v majetku Královéhradeckého kraje)
  - zajištění zadávacího řízení
  - příprava stavby (projektová dokumentace, územní rozhodnutí, stavební povolení, majetkoprávní příprava, kolaudační rozhodnutí/souhlas
  - technický dozor při realizaci staveb
  - zajištění bezpečnosti práce na pracovišti dle platné legislativy

Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je součástí silnice i most. Mostních objektů na silnicích II. a III. třídy má Královéhradecký kraj 872 (k 31.12.2018), zdroj [www.kr-kralovehradecky.cz](http://www.kr-kralovehradecky.cz).

Na silnicích II. třídy se jedná o 304 mostních objektů, na silnicích III. třídy pak o 568 mostních objektů. Součástí rekonstrukcí silnic jsou i rekonstrukce mostů.

Mezi hlavní investicí Královéhradeckého kraje byla investice do mostu ve Svinarech (okres Hradec Králové), který musel být kvůli svému havarijnímu stavu zavřen. Jeho zprovoznění je plánováno na letošní rok (tedy 2019). Co se týče stavebního stavu mostů, tak má kraj dále 3 v havarijním stavu (most v Krňovicích, most ve Velké Úpě a most v Deštném v Orlických horách). Dalších 30 mostních objektů je evidováno ve velmi špatném stavu.

V dnešní době je velmi důležité dbát na bezpečnost silničního provozu, a tak investice do mostních objektů nesmí zůstat v pozadí.

### 3.6 Vlastnické vztahy pod komunikacemi

Vlastnictví pozemků pod komunikacemi je z velké části problém, díky kterému jsou brzděny rekonstrukce těchto komunikací (případně výstavby nových komunikací – přeložek, obchvatů atp.). Pozemkové parcely jsou ve vlastnictví fyzických osob, právnických osob, obcí, státních podniků či organizací (Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Státní pozemkový úřad atp.). Vypořádání pozemků probíhá několika způsoby.

V první řadě je třeba zmínit, že Královéhradecký kraj má správce pro své komunikace (komunikace II. a III. třídy), včetně veškerého příslušenství (tedy i pozemků). Tímto správcem je Správa silnic Královéhradeckého kraje, příspěvková organizace, jejímž zřizovatelem je právě Královéhradecký kraj. Jedná se o nástupnickou organizaci bývalých státních organizací (Správy a údržby silnic Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov), které nejdříve přešly ve Správu a údržbu silnic Královéhradeckého kraje (již krajská organizace, zapsaná do obchodního rejstříku 21. února 2002) a poté se z této společnosti odštěpil tzv. majetkový správce, kterým je právě Správa silnic Královéhradeckého kraje, příspěvková organizace. Organizace byla zřízena na základě usnesení Zastupitelstva Královéhradeckého kraje č. ZK/8/434/2009 ze dne 10. 9. 2009 ([www.sskhk.cz](http://www.sskhk.cz)) a vykonává činnosti, které jí ukládá zřizovací listina. Správcem komunikací I. třídy a dálnic je Ředitelství silnic a dálnic České republiky.

#### 3.6.1 Způsoby majetkového vypořádání

Z pozice krajské silniční sítě, a tedy výkupů pozemků pro rekonstrukce stávající silniční sítě či výstavbu nových komunikací, platí pro Správu silnic Královéhradeckého kraje závazná pravidla, která jsou stanovena Směrnicí Rady Královéhradeckého kraje č. 6 stanovující postup majetkoprávního vypořádání pozemků pod silnicemi II. a III. třídy. Tato směrnice zná dva pojmy pozemků, a to tzv. „staré zátěže“ a „nové zátěže“ (směrnice č. 6 Rady Královéhradeckého kraje).

Dle této směrnice jsou staré zátěže takové pozemky, které se nachází v současné chvíli pod stávající komunikací a patří někomu jinému než Královéhradeckému kraji. V těchto případech postupuje Správa silnic Královéhradeckého kraje tak, že systémově oslovuje vlastníky a navrhuje provést majetkové vypořádání současného stavu tak, aby bylo docíleno stavu, že všechny silniční pozemky (tedy i příkopy), budou ve vlastnictví vlastníka komunikace.

Kupní cena je v těchto případech stanovena aktuálním Cenovým věstníkem Ministerstva financí dle Výměru Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. Pro silnice II. a III. třídy platí stejná cena za výkup, a to 50,- Kč/m<sup>2</sup>. Tato plošně stanovená kupní cena vytváří z velké části cenovou mapu, jelikož výkupů silničních pozemků je realizováno větší množství. V případech, kdy vlastník nesouhlasí s touto cenou, může dojít k výkupu za cenu stanovenou znaleckým posudkem, přičemž tento postup schválilo Zastupitelstvo Královéhradeckého kraje svým usnesením č. ZK/5/280/2017. Jedná se o výkup pozemku za cenu v místě a čase obvyklou. Jelikož se i přesto najdou jedinci, například spekulanti, kteří nesouhlasí ani s tímto postupem při stanovení kupní ceny, může dojít ve výjimečných případech, pokud kraj projeví opravdu zájem o daný pozemek, ke svolání jednání

za účasti radního pro majetek a investice a probíhá s vlastníkem licitace o kupní ceně. Následně je stanoven a Radou Královéhradeckého kraje schválen postup.

Nové zátěže, opět vycházíme ze Směrnice č. 6 Rady Královéhradeckého kraje, jsou takové pozemky, které budou nově zasaženy stavbou. Primárně se jedná o pozemky pod novostavbami (přeložky, obchvaty), ale může se jednat například i o pozemky pod příkopy, propustky, či pozemky vzniklé z důvodu rozšíření stávající komunikace. V těchto případech je Směrnicí č. 6 Rady Královéhradeckého kraje stanoven postup takový, že se s vlastníkem jedná o ceně rovnou stanovené aktuálním znaleckým posudkem (cena v místě a čase obvyklá).

Z pozice státní silniční sítě se výkupy pozemků řídí zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, kde je cena pozemků stanovena znaleckým posudkem a násobena koeficientem 8 pokud se jedná o pozemek jiný než stavební (dáno využitím pozemku dle katastru nemovitostí), v případě stavebního pozemku se stanovuje koeficient 1,15. Důležitým parametrem a podmínkou je fakt, že se oceňuje pozemek v takovém stavu, v jakém se nachází v době ocenění, nikoliv jak bude využit a tedy zhodnocen, případně znehodnocen po uskutečnění stavby (zákon č. 416/2009 Sb.).

Výše zmíněný zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury umožňuje připravovat, umisťovat a povolovat mimo jiné dopravní stavby, získávat práva k pozemkům dotčeným stavbou a tím urychlit veškeré kroky vedoucí k získání stavebního povolení a kroky vedoucí k samotné realizaci. Zákon je v souladu se společenskými zájmy evropského charakteru a je kompatibilní s Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 347/2013, který stanovuje směry pro transevropské energetické sítě. Zákon ve své příloze vymezuje dopravní stavby (dálnice a silnice), kterých se přímo dotýká – Pražský okruh, D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10, D11, D35, D43, D48, D49, D52, D55, silnice I. třídy č. I/12, I/33, I/42 a I/49, ale v § 2 tohoto zákona je taktéž uvedeno, že dopravní infrastrukturou pro účely zákona se rozumí i dopravní stavba, která je umisťována v koridoru nebo ploše vymezené v platné politice územního rozvoje, nebo je v územně plánovací dokumentaci vymezena jako veřejně prospěšná stavba. Ovšem při prostudování zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, konkrétně § 17, zjistíme, že „veřejně prospěšné stavby“ jsou všechny dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy. V podstatě lze tedy konstatovat, že zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, je platný pro všechny tyto komunikace. Problémem je, že dosud nevyšla žádná judikatura. I to je důvod, proč se Královéhradecký kraj neřídí zatím při rekonstrukcích a výstavbách nových komunikací tímto zákonem.

Vlastnictví půdy je velmi citlivé téma, které se při výstavbě významné dopravní stavby dotýká velkého množství vlastníků. Je třeba si uvědomit, že taková stavba bude mít celonárodní přínos, uleví přetěžovaným silnicím, obce nebudou zatíženy emisemi. Proto je třeba přistupovat k těmto stavbám s nadhledem. Stát nabízí poměrně férové ceny za výkupy pozemků, hradí případně náklady spojené s újmou a stěhováním. Vždy je třeba vědět, že při trasování takto významné stavby se provádí studie proveditelnosti a je snaha, aby trasa co nejméně ovlivnila život obyvatel dotčených stavbou. Ne vždy ale dojde k dohodě, a proto má stát nástroj, jak docílit, aby veřejně prospěšná stavba mohla být realizována. Tímto nástrojem je zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě. V zákonech jsou stanoveny přesné podmínky, které je třeba splnit, aby mohlo k vyvlastnění dojít. Jedná se o následující:

- splnění přípustnosti - kvalifikovaný návrh – doručení návrhu smlouvy k získání potřebných práv, přičemž lhůta k uzavření smlouvy je stanovena na 90 dní dle § 5 a začíná běžet dnem doručení návrhu (v případě fyzické osoby se zašle na adresu, kterou vlastník uvedl, případně na adresu trvalého bydliště, případně na adresu uvedenou v katastru nemovitostí, pokud jde o právnickou osobu, tak na adresu evidovanou v katastru nemovitostí)
- vyvlastnění musí být jen v takovém rozsahu, aby byl dosažen účel vyvlastnění, veřejný zájem se musí prokázat při vyvlastňovacím řízení
- pokud se bude vyvlastňovat jen část pozemku, je třeba k návrhu smlouvy připojit již oddělovací geometrický plán, který vymezení přesně vyvlastňovanou část

V neposlední řadě je třeba zmínit, že pokud se uplatní institut vyvlastnění a dojde tedy k vyvlastnění pozemků (dáno právní mocí rozhodnutí) pro uskutečnění záměru výstavby dopravní stavby, je zákonem stanovena lhůta, do které musí být zahájen uskutečňovací účel vyvlastnění, a to 4 roky. Důležitým prvkem zákona č. 416/2009 Sb. je i fakt, jak zákon upravuje nájemní a pachtovní smlouvy uživatelů půdy. Nové stavby jsou umisťovány převážně na zemědělské půdě, která je obdělávaná a nájemní, případně pachtovní smlouvy, jsou často problémem, především s ohledem na výpovědní lhůty. Není výjimkou, že výpovědní lhůty bývají i 5 let. Což s ohledem na výstavbu není přípustná doba. § 5 zákona č. 416/2009 Sb. stanovuje, že stavebník stavby připravované dle tohoto zákona může vypovědět pacht/nájem bez ohledu na ujednanou dobu, přičemž výpovědní lhůta je stanovena na 3 měsíce, a to i bez ohledu na konec roku pachtovního. Je samozřejmostí, že pachtýř, případně nájemce, má nárok na náhradu škod jemu vzniklých v souvislosti s předčasně ukončeným smluvním vztahem.

### 3.7 Pozemkové úpravy

Pozemkové úpravy se z velké části dotýkají půdního fondu, ale mají přínos i pro průmysl, dopravu, či lesní hospodářství. Je nutné je chápat jako komplexní projekt. Rybářsky a kol. (1991) také popisují rozdělení pozemkových úprav na jednoduché a komplexní.

- jednoduché pozemkové úpravy – řeší rychlé scelování pozemků z hospodářských potřeb, protierozní a protipovodňová opatření, vlastnické vztahy ve vymezené části katastrálního území, či upřesňují přiděly půdy  
Dudová (2007) k jednoduchým pozemkovým úpravám dodává, že mohou být zaměřeny na soukromě hospodařící vlastníky a jejich požadavky a potřeby.
- komplexní pozemkové úpravy – častější forma, řeší ucelenější území (stanovený obvod pozemkové úpravy většinou koresponduje s celým katastrálním územím – někdy zahrnuje i pozemky v navazujících katastrálních územích, jestliže to bude mít za následek lepší dosažení stanovených cílů)

V zemích, kde jsou prováděny, jsou vnímány jako důležitý nástroj zemědělské politiky. Mají dopady na ekonomické, hospodářské, politické i právní poměry (Vráblíková a kol., 2011).

Velmi významné jsou v zemích jako je Německo, Belgie, Francie, Švédsko, Finsko či Rakousko. V některých zemích, např. v Belgii, Dánsku, Německu či Francii, jdou navíc cestou řešení širších zájmů ve vztahu k veřejnému zájmu (Thomas, 2007).

Jako takové jsou legislativně upraveny zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a prováděcí vyhláškou č. 13/2014 Sb., o postupu při provádění pozemkových úprav a náležitostech pozemkových úprav (Rybářsky a kol., 1991).

Důležitým legislativním prvkem je ale také zákon č. 229/1991 Sb., o úpravě vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů, který taktéž definuje pojem pozemkové úpravy (zákon přímo říká, že „*pozemkové úpravy jsou změny v uspořádání pozemků v určitém území provedené za účelem vytvoření půdně ucelených hospodářských jednotek podle potřeb jednotlivých vlastníků půdy a s jejich souhlasem a podle celospolečenských požadavků na tvorbu krajiny, životního prostředí a na investiční výstavbu – § 19*). Předmětem tohoto zákona je stanovení práv a povinností vlastníků či nájemců půdy, ale také role státu při úpravě užívacích a vlastnických práv k pozemkům (zákon č. 229/1991 Sb.).

Dle zákona o pozemkových úpravách se jedná o uspořádání pozemků (prostorové a funkční), které je prováděno ve veřejném zájmu. Pozemky se dělí nebo slučují, díky čemuž se zabezpečí jejich přístupnost a využití tak, aby vlastníci půdy mohli racionálně hospodařit. Současně se vyrovnávají jejich hranice. Smyslem pozemkových úprav je zlepšit kvalitu života v oblasti, kde probíhají, a to i v tom smyslu, že se chrání půdní fond, řeší se jimi odtokové poměry v krajině a celkově se zvyšuje ekologická stabilita krajiny. Dále se jimi řeší taktéž majetkovprávní vztahy ve veřejném zájmu. Výsledkem pozemkových úprav je obnova katastrálního operátu, tzn. nové a smysluplné uspořádání pozemků (některé pozemky zanikají, jiné vznikají) a ten slouží jako podklad pro územní plánování (zákon č. 139/2002 Sb.).

Přerozdělování pozemků při provádění pozemkových úprav je ovšem nejdůležitějším a nejhlavnějším smyslem (Cay & kol., 2010). Pašakarnis & Maleine (2010) uvádí, že v posledních letech došlo na našem území k ekologickému a sociálnímu úpadku, a to z důvodu zavedení jiné politiky týkající se vlastnictví půdy. Pozemkové úpravy mohou pomoci řešit problémy ve venkovských oblastech, a to především tím, želepší infrastrukturu (sítě polních cest, zpřístupnění pozemků) a také služby. Tím se stanou venkovské oblasti více životaschopné.

### **3.7.1 Historie pozemkových úprav**

Historie pozemkových úprav sahá až do doby císaře Říše římské - Augusta Gaia Octaviana (63 před naším letopočtem – 14 let našeho letopočtu), který zavedl zeměměřiče do státní správy. Říkalo se jim agrimensores a měli na starost měření zemědělských pozemků, sídel, cest, vytyčovali hranice. V této době již byla pořizována dokumentace z vytyčování hranic, která se archivovala v archivu v Římě (Burian a kol., 2011).

Naše území bylo dále ovlivněno vnitřní kolonizací ve 12. století, došlo k růstu populace a více se zakládaly vesnice. Ve 14. století měřičské práce rozvrhoval tzv. lokátor. Tehdejší tvar pozemků býval často protáhlý, a to z důvodu modernější orby. Základní jednotkou pro měření plochy byly lány a dělily se dle vlastníků a krajů (selské, panské, kněžské, královské). Podle lánů se vybíraly daně, ovšem tyto výměry byly nepřesné a obyvatelé se často bouřili (Burian a kol., 2011). Po třicetileté válce (17. století) byla zavedena daň – tzv. berně z půdy, která se vybírala z poddanské půdy (rustikál) a na základě toho vznikl rustikální katastr (berní rula). Nutnost vést přesnější evidenci pozemků i podle úrodnosti půdy vyřešil císař Josef II., jenž získal zkušenosti při tvorbě milánského katastru (mapy v měřítku 1 : 3 000) a vydal patent o založení josefinského katastru - rok 1785 (Burian a kol., 2011). Jelikož josefinský katastr řešil

i pozemky panské (dominikál), byly zjištěny značné rozdíly ve vyměření pozemků ve prospěch těch panských, což vedlo opět k neshodám mezi poddanými a šlechtou. Odpor šlechty vedl k tomu, že si vymohla znovuzavedení katastru tereziánského. Tento krok ale vedl ke zhoršení výběru daní, proto roku 1792 vznikl kompromis – katastr tereziánsko-josefský, který platil až do roku 1860 (Burian a kol., 2011).

Od roku 1860 evidujeme pojem stabilní katastr, který byl založen na větší přesnosti, a především vědeckých podkladech – indikační skici a kolorované císařské otisky. Základy stabilního katastru byly dány patentem Františka I. z roku 1811. Tento katastr se skládal z písemného a měřičkého operátu. I tento pozemkový katastr měl nedostatky, které byly řešeny zákonem z roku 1869, o úpravě pozemkové daně (zákon definoval 9 kultur pozemků, které podléhaly dani a 6 kultur, které dani nepodléhaly) a zákonem z roku 1871 o založení pozemkové knihy, do které byly přepsány veškeré údaje z pozemkového archu (součást pozemkového katastru). Díky tomuto zákonu byl zajištěn soulad mezi pozemkovou knihou a pozemkovým katastrem. Výhodou pozemkové knihy byl fakt, že nemovitost mohla být zapsána pouze v jedné veřejné knize. Evidovala se veškerá práva a povinnosti vztahující se na příslušný nemovitý majetek, včetně map (Burian a kol., 2011). Zápisy do pozemkových knih byly zrušeny roku 1951, někde se vedly ještě do roku 1964 a následně se z nich staly archiválie. Dalším důležitým pojmem je pozemkový katastr, který vznikl na podkladu stabilního katastru roku 1927, a to zákonem č. 177/1927 Sb., o pozemkovém katastru. Původně byl v sáhovém měřítku (1 : 2 880), to bylo nahrazeno dekadickým (1 : 1 000). Tento pozemkový katastr obsahoval popis a soupis všech pozemků na území Československé republiky, včetně jejich geometrického zobrazení. Tento katastr přestal být přesným z důvodu konfiskací, neudržel se a byl v roce 1971 zrušen ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)). Jak uvádí Bumba (2007), bylo důležitější znát toho, kdo na pozemku hospodaří než jeho vlastníka. Proto byla zavedena jednotná evidence půdy (JEP), kde byly vedeny pouze užívací vztahy. Průlomem pro vlastnictví a jeho převod se stala evidence nemovitostí, kdy pro převod vlastnictví smlouvou bylo nutno pozemek nejprve zaregistrovat státním notářstvím a až poté byl převod vlastnického práva do pozemkové knihy proveden (Pekárek a Průchová, 2003). Bumba (2007) dále dodává, že tato problematika byla ukotvena v zákoně č. 22/1964 Sb., o evidenci nemovitostí. Při evidenci půdy se vycházelo z jednotné evidence půd, přičemž doplňkovými podklady byla pozemková kniha a šetření vlastníků daných nemovitostí. Evidence byla vedena pomocí listů vlastnictví (dále též LV).

Pojem „katastr nemovitostí“ je znám od roku 1993, kdy byla přijata nová právní úprava, neúplná evidence byla nahrazena novým systémem a plnila jak funkci pozemkové knihy, tak i pozemkového katastru (Kliment, 2007). Tyto změny sebou přinesly řadu problému (nepřesností), se kterými se potýkáme ještě dodnes. Častými problémy je duplicitní vlastnictví, sporné vlastnictví, či scelování pozemků různých vlastníků, které probíhalo v minulosti a nyní nelze určit přesné hranice původních pozemků (Kliment, 2007).

### 3.7.1.1 Zjednodušená evidence pozemků

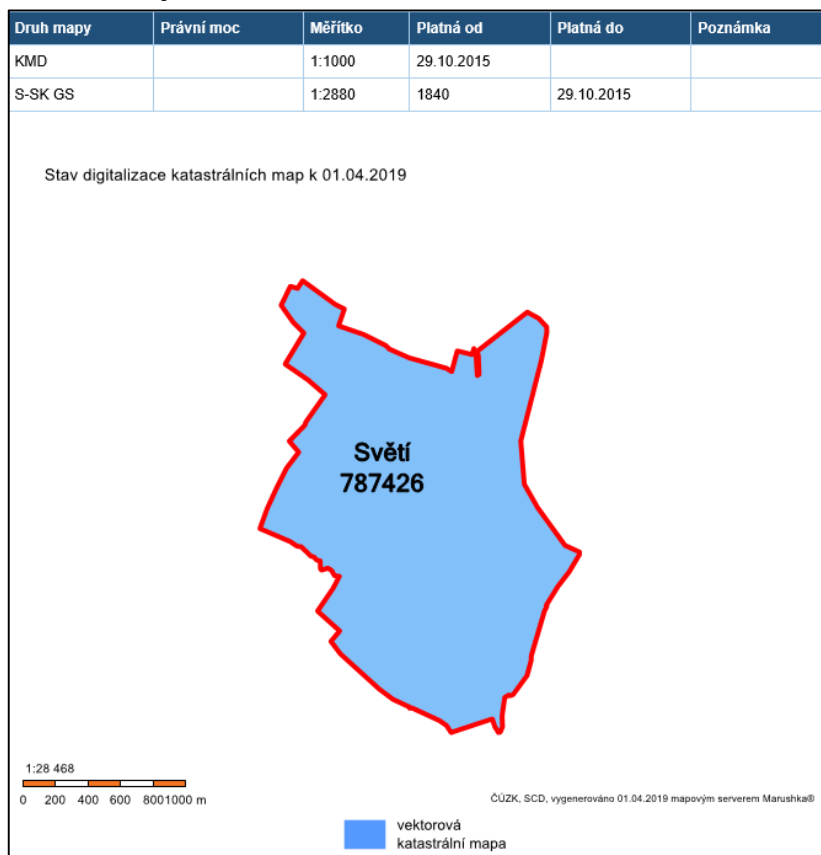
Tento pojem je znám v souvislosti s lesními či zemědělskými pozemky, jejichž hranice v terénu dnes neexistuje, jelikož v minulosti byly pozemky sloučeny do větších celků. Aby bylo možno pozemky identifikovat, je nutné uvést při převodu vlastnictví informaci, že se jedná o pozemek ve zjednodušené evidenci a taktéž, ze které pozemkové evidence je použito parcelní

číslo. Pokud se tyto údaje neuvedou, může dojít záměně pozemků, protože by měly pozemky shodné parcelní číslo. Při novém mapování (obnově katastrálního operátu či pozemkových úpravách) tato zjednodušená evidence zaniká (Trajer, 2006).

### 3.7.1.2 Digitalizace map

V minulých letech probíhalo převádění původních analogových map do digitální podoby, přičemž označení map vychází z toho, jaké podklady byly použity:

- KM-D (digitalizovaná katastrální mapa)
  - o vychází se z analogových map katastru nemovitostí a zjednodušené evidence v sáhovém měřítku 1:2880 stabilního katastru
  - o mapa není součástí informačního systému katastru nemovitostí – ISKN (při novém mapování dochází ke vzniku mapy DKM, pokud nedošlo k mapování, je mapa převedena na mapu KMD, která je již v ISKN)
- KMD (digitalizovaná katastrální mapa)
  - o nižší přesnost než mapa DKM
  - o vzniká převodem analogové katastrální mapy do číselné podoby
- DKM (digitální katastrální mapa)
  - o vzniká obnovou katastrálního operátu, či přepracováním (digitalizací) map katastru nemovitostí v souřadnicovém systému S-JTSK v měřítku 1:1000 a 1:2000, je součástí ISKN



**Obr. č. 16** Stav digitalizace katastrálních map – k.ú. Světí, současná forma, vývoj a dokončení digitalizace.

Zdroj: ČÚZK: Státní správa zeměměřičtví a katastru [online].

Převod map byl dokončen k 31.12.2017, k tomuto datu bylo převedeno do digitální podoby celkem 99 % katastrálních území (12 954 z celkového počtu 13 084). Ve zbylých k.ú. probíhají buď pozemkové úpravy, nebo v nich bude provedena digitalizace pomocí obnovy katastrálního operátu.

### **3.7.2 Pozemkové úpravy vyvolané stavební činností**

Mezi lety 2002 – 2007 byly ve velké míře prováděny pozemkové úpravy, které byly vyvolány investorem liniových staveb dálnic a silnic I. třídy. Tímto investorem je stát, který je zastoupen Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky (dále jen ŘSD). Tyto pozemkové úpravy jsou prováděny v menší míře dodnes. Mezi pozemkovým úřadem a ŘSD je stanoven postup, který určuje, v jaké míře financuje stát pozemkové úpravy a jakým dílem se podílí právě pozemkový úřad (Kyselka a kol., 2010).

Smylem a cílem této spolupráce je snížení procenta rozestavěných částí dálnic a silnic I. třídy a efektivnější využití státních prostředků na financování jak pozemkových úprav, tak výstavby liniové stavby. Současně s liniovou stavbou je plánováno efektivní budování polních cest, vodotečí či systému ekologické stability daného území (Burian a kol., 2011).

Koukalová (2011) dále uvádí, že na nákladech souvisejících s pozemkovými úpravami, se mohou podílet i ostatní účastníci, případně i právnické a fyzické osoby, které mají zájem na pozemkových úpravách.

### **3.7.3 Postup při pozemkových úpravách**

Pozemkové úpravy jsou uceleným a dlouhotrvajícím procesem, který trvá v řádu několika let. Do tohoto procesu jsou zapojeni jako přímí účastníci vlastníci pozemků, obce a stavebník. S vlastníky pozemků, jichž se pozemkové úpravy dotknou (jsou v jejich obvodu), je od počátku vedeno jednání. Ze začátku se jedná o úvodní jednání, poté je ale ke všem již přístupováno individuálně. Na úvodním jednání je rovněž zvolen sbor zástupců, který řeší s projektantem a pozemkovým úřadem veškeré připomínky jak k návrhu pozemkových úprav, tak k plánu společných zařízení a v neposlední řadě se podílí na samotné realizační fázi. Obec velmi často figuruje jako ten subjekt, který pozemkové úpravy vyvolá. Po realizaci přejdou společná zařízení do majetku obce. Posledním přímým účastníkem je stavebník, pokud jsou pozemkové úpravy vyvolány z důvodu stavební činnosti (v případě výstavby dálnice se jedná o Ředitelství silnic a dálnic ČR, v případě stavby železnice o Správu železniční a dopravní cesty). Důležité je říct, že stavebník se finančně podílí na nákladech, které jsou spjaté s pozemkovou úpravou (ÚÚR, 2010).

Dalšími důležitými účastníky (partnery) jsou pořizovatelé územního plánu, pozemkový úřad, projektant územního plánu a projektant pozemkových úprav, stavební úřad, katastrální úřad a veřejnost (ÚÚR, 2010).

Obecně lze rozčlenit pozemkovou úpravu na fázi přípravnou, projekční a realizační, přičemž každá z těchto fází se liší dobou trvání a rozsahem prací (Vitikainen, 2004).



a. Příprava

Prvním krokem je výběr katastrálního území. Zahájení řízení probíhá v souladu se zákonem 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. Dalším krokem je stanovení předběžného obvodu pozemkových úprav, příprava geodetických a majetkoprávních vztahů a svolání úvodního jednání. Dále probíhá průzkum území a analýza současného stavu, vše v souladu s vyhláškou č. 13/2014 Sb., o postupu při provádění pozemkových úprav a náležitostech návrhu pozemkových úprav. Mezi poslední kroky přípravné fáze patří konečné stanovení obvodu pozemkových úprav a stanovení vstupních nároků (Vráblíková a kol., 2011).

b. Projekce

Projekční fáze patří mezi tu fázi, která je časově nejnáročnější. Je zpracováván plán společných zařízení, který řeší dopodrobna i změny druhu pozemků v případě potřeb, obsahuje výměry půdy, kterou je potřeba vyčlenit pro realizaci společných zařízení. V případě, že není dostatek státní půdy, snižují se úměrně nároky vlastníků. Výsledkem je síť polních cest, ekologické stability, převod půdy do lesnického fondu či trvalého travního porostu a smysluplné uspořádání nových pozemků. Také se provádí bilance (soupis nároků, soupis nových pozemků, bilance pro plán společných zařízení či bilance pro pozemky zatížené věcnými břemeny). V závěru projekční fáze je vyhotovena pozemková a grafická dokumentace (digitální katastrální mapa) a je svoláno závěrečné jednání. Po tomto jednání následuje vydání I. rozhodnutí Státním pozemkovým úřadem, které je v souladu se zákonem č. 503/2012 Sb., o Státním pozemkovém úřadu, zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech, zákonem č. 229/1991 Sb., o půdě a jiném zemědělském majetku a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, jehož předmětem je schválení návrhu pozemkových úprav v daném katastrálním území. Návrh je vždy přílohou příslušného rozhodnutí. Proti tomuto rozhodnutí se lze ve stanovené lhůtě odvolat. Posledním krokem je vydání II. rozhodnutí, opět v souladu s výše uvedenými zákony a tímto rozhodnutím dochází k výměně nebo přechodu vlastnických práv. Proti tomuto rozhodnutí se již nelze odvolat a je platné po nabytí právní moci (Kaulich, 2012).

c. Realizace

Nejprve je stanoven postup, jak budou realizována veškerá opatření, včetně společných zařízení, vyplývající ze schváleného návrhu pozemkových úprav. Tento postup je stanoven pozemkovým úřadem (Pekárek a kol., 2010). Po schválení návrhu a přechodu vlastnických práv dochází k aplikaci plánu společných zařízení, v terénu probíhají vytyčovací práce (vytyčení nově navržených pozemků a seznámení vlastníků s hranicemi je podle Buriana (2011) podstatnou věcí), je zpracována digitální katastrální mapa a dochází k zápisu práv do veřejného rejstříku - katastru nemovitostí. Všem dotčeným vlastníkům je při zápisu upraven jejich list vlastnictví dle navržených změn. Nejprve je stanoven postup, jak budou realizována veškerá opatření, včetně společných zařízení, vyplývající ze schváleného návrhu pozemkových úprav.

### 3.7.4 Financování pozemkových úpravy

Koukalová (2011) uvádí, že finanční prostředky jsou poskytovány primárně státem, ale pokud se jedná o pozemkové úpravy vyvolané v důsledku stavební činnosti, jsou náklady financovány samotným stavebníkem. Zákon č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách, toto taktéž potvrzuje a dále uvádí, že mohou být spolufinancovány z fondů Evropské unie.

Fondy Evropské unie financují například plány společných zařízení. Mezi tyto fondy patří operační program Zemědělství či Program rozvoje venkova (Rybářsky, Švehla, Geisse, 1991).

Vlasák a Bartošková (2007) zmiňují i programy jiných ministerstev, která se podílí na finanční spoluúčasti – například hradí náklady spojené s revitalizací, tvorbou nových biokoridorů a biocenter.

Kaulich (2012) uvádí, že stát hradí především pořízení návrhu pozemkové úpravy, Evropské finance jsou alokovány na realizaci společných zařízení, kterými jsou například polní cesty, protierozní a protipovodňová opatření či výsadba zeleně.

## 3.8 Územní plánování

Historie územního plánování sahá do dob neolitu, v této době se již člověk zaobíral problematikou chovu hospodářských zvířat, a především obděláváním půdy. Lze tedy říct, že již v této historické době plánoval rozložení území, které obýval. V pozdějších dobách stojí za zmínku období starověku, ve kterém vznikaly propracované systémy zavlažování a byly stavěny pyramidy. Závlahy v místech, které sloužily pro obživu (pole) byly propracovaným prvkem, ovšem nesly i svá negativa – dlouhodobým odpařováním vody ze zavlažovaných ploch byly v půdě přítomny minerální soli, což mělo za následek stále se snižující úrodnost. Pyramidy jsou dalším důkazem historické zmínky o územním plánování. Tyto dokonale propracované stavby byly stavěny velkým množstvím lidí, pro které vzniklo v blízkosti pyramidy městečko jako ubytovací prostor. V podstatě to lze přirovnat k továrnímu sídlišti v době industrializace (Maier, 2000).

V současné době je územní plánování vnímáno především jako systematická a komplexní činnost, která je zajištěna stavebními úřady a orgány územního plánování. Na problematiku se musí pohlížet z vrchu, území se řeší jako jeden funkční celek. Cílem je tedy rozvíjet území vyváženě a s ohledem na potřeby životního prostředí, ale také na potřeby současné a budoucí generace. Stavby a jejich umístování musí mít svou koncepci, musí se stanovit podmínky, a především se má postupovat hospodárně ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)). Jak uvádí Holden a Liversedge (2014), je třeba chránit všechny složky životního prostředí, a to půdu, vodu i ovzduší, čehož správným územním plánováním docílíme.

Problémem, na který je třeba v této souvislosti upozornit, je developerská činnost společností, které překupují pozemky, vystaví na nich domy/byty a tím přetváří krajinu. S ohledem na jejich zisky jsou velmi zhuštny a kazí ráz krajiny. Tento přístup, jak uvádí Graham (2000), je založen na zisku, a nikoliv na veřejném účelu a rozvoji území s ohledem na krajinný ráz. Roy a Ong (2011) dále uvádějí, že takto vznikající města (u nás používáme výraz satelitní) mají veřejnou infrastrukturu na vysoké úrovni, poskytují estetické a bezpečné prostředí, ale nachází se za hranicemi městského života.

Důležité je vnímat územní plánování i na evropské úrovni. V roce 2002 vznikl program s názvem ESPON, který působí v mnoha zemích Evropské unie a zabývá se územními vědami. Cílem je spolupráce evropských států v oblastech jako je geografie, regionální rozvoj či územní plánování (Waterhout, 2008).

### 3.8.1 Legislativa územního plánování

Územní plánování je primárně zakotveno v zákoně 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. K jeho novele došlo naposledy k 1. 9. 2018. Tento zákon nám detailně popisuje, co je předmětem úpravy, vymezuje základní pojmy a popisuje jednotlivé postupy při výkonu veřejné správy. Dále se v něm dozvíme cíle a úkoly územního plánování, postupy při územním plánování, jaké jsou jeho nástroje. V části týkající se stavebního řádu detailně popisuje stavby včetně jejich odstraňování, terénní úpravy, proces stavebního řízení, problematiku stavebního dozoru, či ochranu veřejných zájmů a přestupky související s nedodržením tohoto zákona (zákon č. 183/2006 Sb.).

Jedním z nejdůležitějších legislativních prvků je také prováděcí vyhláška k zákonu, konkrétně se jedná o vyhlášku č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, která je novelizována vyhláškou č. 13/2018 Sb., ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb.

Plánování je důležitým termínem, zákony a další právní předpisy v dané zemi jej vnímají jako národní problematiku, je třeba mít ale i nadnárodní souvislosti a zabývat se plánováním na vyšších úrovních. Každá země s vyspělou ekonomikou má vyvinutý systém územního plánování a je třeba mít toto zakotveno i v evropských předpisech (Alterman, 2001).

### 3.8.2 Nástroje územního plánování

Na problematiku územního plánování, jakožto vztahu mezi přírodou a člověkem, je třeba nahlížet velmi důsledně, aby nedocházelo k degradaci krajiny (Haaren, 2002). Jak k tomuto dodává Hawkins a Selman (2002), nesmí docházet k tomu, že územním plánováním je řešeno pouze zastavěné a zastavitelné území, ale i krajina mimo, aby byly posíleny krajinné prvky, které podporují biologickou rozmanitost přírody.

Územní plánování je řešeno na úrovni místní, regionální, ale i na úrovni národní. Aby bylo možné prosadit cíle a úkoly územního plánování, potřebujeme k tomu nástroje územního plánování - územně plánovací podklady, politiku územního rozvoje, územně plánovací dokumentaci, územní řízení a opatření (Doležal a kol., 1998).

- a. Územně plánovací podklady – nejsou právně závazné, jelikož nejsou schvalovány. V některých případech ale slouží jako podklad pro územní rozhodnutí, a to pokud v daném území není schválena územně plánovací dokumentace (Čablová a kol., 2002).
  - územně analytické podklady – obsah je stanoven prováděcím předpisem, vyhodnocují vývoj a stav území, pokud z právních předpisů plynou důvody pro ochranu životního prostředí, omezují změny v tomto území a určují problémy, které jsou dále řešeny v územně plánovací dokumentaci. Musí být vždy aktuální a jsou pořizovány povinně, pro celé území České republiky (Hurníková a kol., 2010).

Územně analytické podklady obsahují i grafickou část, ve které jsou výkresy hodnot území, výkresy limitů využití území, tzv. problémový výkres, který obsahuje problémy k řešení a výkresy záměrů k provedení změn (ÚÚR, 2017).

- územní studie – územní studie je pořizována úřadem územního plánování (na žádost místně příslušné obce nebo z vlastního podnětu), obecním úřadem (musí splnit kvalifikační předpoklady pro výkon této činnosti), krajským úřadem, či újezdním úřadem pro území vojenského újezdu (Lešková, Chroboczková, 2017).

Obecně lze říct, že územní studie řeší problémy v území, navrhuje a prověřuje návrhy úprav a rozvoj v území, se zaměřením na veřejnou infrastrukturu a územní systém ekologické stability (Fialová, 2016).

- b. Politika územního rozvoje – je schvalována vládou České republiky, přičemž předmětem je koordinace dlouhodobého rozvoje území Českého státu s ohledem na zajištění udržitelného rozvoje území. Jedná se o závazný dokument, podle kterého se řídí například zásady územního rozvoje, územní a regulační plány, či rozhodování v území. Dle zákona je povinno Ministerstvo pro místní rozvoj připravit a zpracovat návrh, který následně předkládá vládě ke schválení. Dále je Ministerstvo pro místní rozvoj povinno každé 4 roky vypracovat zprávu, která obsahuje uplatnění politiky územního rozvoje. Toto je podklad pro vládu České republiky, na základě kterého se rozhoduje o případné potřebě aktualizace nebo zpracování nového návrhu politiky územního rozvoje (Halasová, Šilarová, 2007).

#### c. Územně plánovací dokumentace

Zpracování této dokumentace náleží pouze těm osobám, které získaly oprávnění pro výkon této činnosti dle zvláštního předpisu v České komoře architektů (Tatíček, 1999).

- zásady územního rozvoje (ÚÚR, 2010) – stanovují pro území kraje požadavky na hospodárné, a především účelné využití a vymezení ploch a koridorů, například pro územní rezervy. Zásady územního rozvoje jsou navrhovány, schvalovány a vydávány krajským úřadem (schvalovacím článkem je zastupitelstvo kraje) a dle správního řádu jsou vydány formou opatření obecné povahy. Jsou závazné pro tvorbu a pořízení regulačního a územního plánu a pro rozhodování v území. V případě, že jsou v dané lokalitě zahájeny pozemkové úpravy, musí být zásady územního rozvoje vždy respektovány.
- územní plán (Kubíček, 1983) – tento plán je připravován pro celé území obce, v případě statutárních měst pro jednotlivé jejich části. Řeší koncepční uspořádání a využití území, navrhuje nové organizační členění, včetně územního systému ekologické stability. Pokud obec čerpá veřejné prostředky, aby provedla změny v území, tyto nesmí být nikdy v rozporu s platným územním plánem. Obsahem územního plánu obcí jsou tyto součásti – širší vztahy, urbanistická koncepce, funkční využití, limity využití území, vymezení současně zastavěného území a hranice zastavitelného území, dopravní koncepce, řešení technické infrastruktury, veřejně prospěšné stavby, zákony, ÚSES, či návrh lhůt aktualizace územního plánu. Když obec plánuje změnu územního plánu, důležitou roli v tomto plánování hraje program rozvoje územního obvodu. Tento program je schvalován zastupitelstvem města/obce a obsahuje cíle rozvoje, včetně stanovení silných a slabých stránek. Program je také

důležitý tím, že je v něm nastíněno, kam bude směřován finanční kapitál daného města/obce. Většinou je tento program plánován ve střednědobém výhledu (koresponduje s volebním obdobím), ale nejsou ojedinělé i programy rozvoje, které jsou plánovány na desítky let.

- zastavěné území je definováno zákonem o územním plánování a stavebním řádu jako území, které je vymezeno územním plánem, nemá-li obec vymezeno toto území, pak je zastavěným územím zastavěná část obce vymezená k 1. září 1996 a vyznačená v mapách evidence nemovitostí (intravilán). Kyseka a kol. (2010) dále uvádějí, že právě zastavěné území a jeho hranice jsou stěžejním podkladem pro pozemkové úpravy. Mackovič (2012) dále uvádí, že rozšiřování zastavěného území probíhá právě při územním plánování a rozšiřují se plochy intravilánu.
- veřejně prospěšné stavby a opatření – jsou taktéž definovány zákonem o územním plánování a stavebním řádu, přičemž veřejně prospěšnou stavbou se rozumí stavba veřejné infrastruktury, která je určena k ochraně či rozvoji území obce, kraje, či státu a je vymezena územně plánovací dokumentací. Veřejně prospěšné opatření je nestavební povahy a slouží ke snížení ohrožení území a k ochraně kulturních, přírodních a archeologických památek, je opět vymezeno v územně plánovací dokumentaci (Maier, 2000).

- regulační plán – stanovuje podmínky pro využití pozemků, umístění a uspořádání stavby, vymezuje veřejně prospěšné stavby a vytváří podmínky pro životní prostředí. Je pořizován pro zastavitelné území, pro přestavbu v současně zastavěném území a pro regulaci mimo zastavěné a zastavitelné území (Maier, 2000).

Regulační plán, jak uvádí Kyselka a kol. (2010), oproti územnímu plánu, je zpracováván pro část obce a je velmi podrobný. Jeho základní jednotkou je pozemek. Vždy musí být v souladu se zásadami územního rozvoje a s územním plánem. Jeho pořízení může být buď na žádost (žádost se podává u pořizovatele, obsahuje stanoviska k posouzení vlivu na životní prostředí či ptačí oblasti, návrh regulačního plánu, nároky na dopravní a technickou infrastrukturu včetně vyjádření vlastníků této veřejné infrastruktury), nebo z podnětu (rozhodnutí o pořízení vydává zastupitelstvo kraje, obce či Ministerstvo obrany, podnět obsahuje návrh zadání a po schválení zadání pořizovatel zpracuje návrh plánu, dokumentaci k posouzení vlivu na životní prostředí a ptačí oblasti, případně jiné evropsky významné lokality).

Regulační plán je vydáván formou opatření obecné povahy (Raban, 2001), přičemž vydání předchází projednání s dotčenými orgány za účasti veřejnosti, návrh je vystaven před schválením k veřejnému nahlédnutí u pořizovatele a na obci (Kyselka a kol., 2010).

- d. Územní řízení (Maier, 2000) – výsledkem každého územního řízení je územní rozhodnutí. Pouze na základě územního rozhodnutí lze měnit využití daného území, či umísťovat stavby. Jedná se tedy i o rozšiřování stávajících komunikací. V případě, že je připravována rekonstrukce, která vyžaduje změnu šířkových poměrů, předchází vždy stavebnímu řízení územní řízení, aby se rozšířená stavba dostala do územního plánu. Územní rozhodnutí můžeme rozdělit na následující typy rozhodnutí:

- o umístění stavby – stanovení podmínek umístění například komunikace, mostu či domu, včetně určení stavebního pozemku. V případě, že se jedná o jednoduchou stavbu, může být sloučeno územní řízení se stavebním.
- o změně využití území
- o změně vlivu užívání stavby na území
- o dělení nebo scelování pozemků
- o ochranném pásmu

e. Územní opatření (Maier, 2000) – upravuje poměry v území, časově omezená platnost

- o stavební uzávěře
  - o v nezbytně nutném rozsahu omezuje či přímo zakazuje stavební činnosti ve vymezeném území, a to z důvodu možného ztížení nebo znemožnění budoucího využití daného území dle připravované územně plánovací dokumentace
- o asanaci území
  - o vydává se tam, kde je území zasaženo živelnou katastrofou a je v tomto území nezbytně nutné stanovit podmínky, aby byly odstraněny dopady na životní prostředí

Toto územní opatření vydává rada obce (v přenesené působnosti), případně rada kraje, podle správního řádu jako opatření obecné povahy (Halasová, Šilarová, 2007).

f. Úprava vztahů v území (Maier, 2000)

- předkupní právo
- kompenzační opatření

### 3.9 Legislativní postup při tvorbě územního plánu

Postup stanovuje zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Lze jej shrnout do následujících kroků, dle jednotlivých paragrafů dle zákona:

1. Pořízení územního plánu – tato prvotní fáze je řešena na úrovni zastupitelstva dané obce, pro niž má být územní plán pořízen. Zákon přímo definuje, že o pořízení rozhoduje zastupitelstvo obce, a to z podnětu vlastního, orgánu veřejné správy, či občana. Náklady na pořízení územního plánu mohou být hrazeny obcí či krajem.
2. Návrh na pořízení územního plánu – je podáván u obce, pro jejíž území je pořizován a musí obsahovat dané náležitosti (identifikace navrhovatele, údaje o navrhované změně využití ploch v daném území, současné využití ploch, uvedení důvodu pro pořízení nového, nebo aktualizaci stávajícího územního plánu, návrh úhrady nákladů).
3. Zadání územního plánu – po rozhodnutí zastupitelstva příslušné obce je zpracován pořizovatelem návrh zadání. Za obec je pověřen zastupitel (tvz. určený zastupitel) a koordinuje návrh, ve kterém musí být jasně definovány požadavky a cíle. Po zpracování je návrh zadání zaslán dotčeným orgánům, krajskému úřadu a také sousedním obcím, všichni mohou vznést připomínky ve stanovené lhůtě. Pokud

nejsou vzneseny připomínky, je zadání územního plánu schváleno zastupitelstvem obce.

4. Návrh územního plánu – obec nechá zpracovat návrh územního plánu pořizovatelem, pokud je třeba, vyhodnocují se i vlivy na udržitelný rozvoj území. Poté je svoláno společné jednání a dotčené orgány jsou vyzvány, aby uplatnily svá stanoviska.
5. Posouzení návrhu územního plánu krajským úřadem - krajský úřad může zaslat stanovisko, aby byla zajištěna koordinace využití území s ohledem na širší vztahy a platnou politiku územního rozvoje. Pokud toto stanovisko není zasláno, lze územní plán vydat bez něj. V případě, že krajský úřad upozorní na nedostatky v návrhu územního plánu, je pořizovatel povinen tyto nedostatky odstranit a až poté lze zahájit řízení.
6. Řízení o územním plánu – veřejnou vyhláškou je doručen posouzený návrh, vyhodnocení vlivů na rozvoj území a datum veřejného projednání. Na toto projednání pořizovatel pozve obec, pro kterou se územní plán pořizuje, dále pak krajský úřad, dotčené orgány a sousední obce. Poté jsou vyhodnoceny výsledky projednání, projednány připomínky a námitky. Pokud by došlo při řízení k rozporu návrhu územního plánu se zákonem, předložený návrh se zamítne.
7. Vydání územního plánu – územní plán vydá zastupitelstvo obce poté, co přezkoumá, zda není v rozporu se zákonem, s platnou politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací, či zda není v rozporu s vydanými stanovisky orgánů dotčených a stanoviskem krajského úřadu. Může se stát, že zastupitelstvo nesouhlasí s návrhem a vrátí jej pořizovateli s připomínkami k dopracování, případně jej může úplně zamítnout.
8. Vyhodnocování územního plánu a jeho změny – do 4 let od vydání územního plánu je pořizovatel povinen předložit zprávu, ve které jsou informace o tom, jak byl územní plán uplatňován. Tato zpráva musí být poté podávána nejméně jednou za 4 roky. V případě změn vyhotoví pořizovatel územní plán, který zahrnuje tyto změny a opatří je záznamem o účinnosti.
9. Koncept územního plánu – dříve, ještě před novelou stavebního zákona č. 350/2012 Sb., existoval takzvaný koncept územního plánu. Byl zhotovován pouze pokud to bylo zadáno v zadání územního plánu. Zajišťoval ho taktéž pořizovatel, součástí bylo i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento koncept byl zrušen k 1. 1. 2013, stavební zákon jej již neznal ve svém znění.

O pořízení územního plánu Světí dle platné legislativy, zákona o územním plánování a stavebním řádu, rozhodlo zastupitelstvo obce Světí na svém zasedání dne 19. 10. 2015. Obec s rozšířenou působností, která vykonává působnost ve věcech územního plánování, je Magistrát města Hradec Králové a tento také vydá, po projednání návrhu a jeho schválení, územní plán Světí.

Územní plán by měl řešit současný stav rozvoje a zároveň by měl reagovat na problémy, jejichž řešení v něm bude popsáno a nastíněno. Zároveň je třeba, aby byl zaměřen na problematiku životního prostředí, které je třeba chránit (Levy, 2009).

V současné době je Magistrátu města Hradec Králové, odboru hlavního architekta, předložen návrh územního plánu Světí (dostupné z <https://docplayer.cz/25112728-Zadani-uzemniho-planu-sveti-navrh-k-u-sveti.html>). Tento návrh je zpracován v souladu se záměry, které vyplývají ze strategických dokumentů obce, s obecnými zájmy obce a zohledňuje též výstavbu dálnice D11, probíhající komplexní pozemkové úpravy a v neposlední řadě i záměry, které plynou ze zájmů Mikroregionu obcí památkové zóny 1866. Zároveň navrhovaný územní plán respektuje zásady vyplývající ze zásad Politiky územního rozvoje České republiky, která byla schválena vládou České republiky v roce 2009 (aktualizace v roce 2015), Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, či Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Hradec Králové.

V požadavcích na územní plán je mimo jiné i vymezení ploch (i v grafickém zpracování):

- plochy určené k bydlení zohledňující zvyšování počtu obyvatel v obci
- vymezení ploch pro nová veřejná prostranství a zakreslení ploch stávajících
- občanská vybavenost – prověření stávající, navržení nové (zahrnuty sportovní aktivity, komerční využití, infrastruktura)
- plochy pro zemědělskou výrobu
- dopravní a technická infrastruktura (včetně umístění koridoru pro dálnici D11 a související stavby pro dálnici D35)
- navržení koncepce nezastavěných ploch
- vodní plochy
- návrh ochrany přírody – umístění prvků zeleně

Součástí grafického zpracování, dle dostupných podkladů (<https://docplayer.cz/25112728-Zadani-uzemniho-planu-sveti-navrh-k-u-sveti.html>), budou výkresy základního členění, dále hlavní výkres stanovující urbanistickou koncepci, výkres s veřejně prospěšnými stavbami, opatřeními a asanací a výkres určující pořadí změn v území.

Obec Světí nemá územní plán, který by byl vhodným nástrojem územního plánování (při jednání s voleným zastupitelem obce bylo sděleno, že stávající územní plán ani nelze nazývat územním plánem, je k dispozici pouze v papírové podobě a není tedy veřejně dostupným dokumentem pro širší veřejnost). Nutnost pořízení územního plánu vychází z republikových priorit. Obec má vymezeno zastavěné území dle zákona o územním plánování a stavebním řádu tak, že jsou v něm zahrnuty všechny pozemky intravilánu (hranice sídel z roku 1966) a pozemky dle katastru nemovitostí označené jako zastavěné stavební pozemky.

Níže uvedené podkapitoly vychází ze Zadání územního plánu a Rozvojového plánu obce Světí.

### **3.9.1 Zastavitelné plochy, plochy pro přestavbu, systém sídelní zeleně**

Územní plán vymezí zastavitelné plochy a stanoví pro ně případně podmínky pro rozhodování. Jedná se především o tyto typy ploch s rozdílným způsobem využití:

- bydlení
- veřejná infrastruktura



- tělovýchovná a sportovní zařízení
- hřbitov
- dopravní infrastruktura
- veřejná prostranství
- zeleň
- vodní plochy
- zemědělské plochy

Cílem je ochrana přírody a krajinných hodnot, zachování zemědělského rázu krajiny, revitalizace vodního toku, proto i stanovení podmínek musí odpovídat těmto požadavkům.

Jelikož je území již převážně využito, jediné rezervy pro zastavění poskytují soukromé zahrady o větších výměrách. Při zpracování návrhu vyplynulo, že se na území obce nachází plocha pro výstavbu cca 15 rodinných domů. Požadavkem je vyznačení bodů pro napojení dopravní a technické infrastruktury k nové zástavbě.

V oblasti zeleně je třeba vymezit plochy pro ozelenění v území dálnice D11. Stávající plochy zeleně nesmí být redukovány a musí být využívány maximálně pro umístění technické infrastruktury.

### **3.9.2 Koridory**

Obecně lze ke koridorům říct, že je důležité při jejich umístování dbát na prostupnost krajiny, nevystavovat zastavěné území zbytečně negativním vlivům, které plynou z dopravy (umístovat koridory v dostatečné vzdálenosti od zástavby) a nedopustit degradaci krajiny – zabezpečit jiné plochy, které budou využity pro ozelenění jihovýchodní části, která bude zasažena koridorem dálnice.

#### **3.9.2.1 Koridory dopravní infrastruktury**

Územní plán bude vymezovat plochy pro dopravní infrastrukturu, zejména tedy koridor dálnice D11 a také částečně koridor pro dálnici D35, jelikož katastrální území jihozápadně sousedí s touto plánovanou dálniční tepnou. Důvodem, proč se koridory vymezují, je dopravní spojení s Rakouskem, zkvalitnění silnice E59 vedoucí na Vídeň a napojení vnitrostátní dopravy (Kutná Hora, Čáslav, Kolín, Nymburk). Z pohledu koridoru pro úsek D35 se jedná o zkvalitnění dopravy směrem k Libereckému kraji. Toto vymezení koridorů je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky.

#### **3.9.2.2 Koridory technické infrastruktury**

Důležitou částí je protipovodňová ochrana. Nadmístní význam má území Světská svodnice (vodní tok), přičemž v územním plánu bude navržen suchý poldr, čímž se vytvoří předpoklady pro realizaci protipovodňového opatření.

### **3.9.3 Protipovodňová ochrana území**

Vzhledem k okolnosti, že Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí, stanovil v katastrálním území Světí záplavovou oblast Q<sub>100</sub>, a to k 1. 8. 2011

(dokument 11305/ZP/2011), konkrétně v zóně vodního toku Melounka, je nutností územního plánu přijmout opatření a protipovodňovou ochranu. Je třeba zvýšit retenční schopnost krajiny a umožnit realizaci dílčích opatření přírodního charakteru. Navíc podle vodního zákona podléhají veškeré veřejné stavby a činnosti v záplavové oblasti souhlasu vodoprávního úřadu.

Obecně lze protipovodňovou ochranu území charakterizovat jako vytváření protipovodňových opatření. Jedná se zejména o vytváření suchých poldrů, rybníků, vodních nádrží, revitalizace toků, vznik tůní, zatravnění a zalesnění břehů, tvorba protierozních mezí, s cílem záchyty vody a zpomalení jejího odtoku.

V územním plánu se vytvoří podmínky pro realizaci těchto protipovodňových opatření a je třeba zohlednit i krajský protipovodňový plán či studii odtokových poměrů.

Jak již bylo zmíněno, hlavním cílem je vytvoření suché retenční nádrže Hradec Králové – Světí.

### **3.9.4 Technická infrastruktura**

Územní plán by měl vymezovat plochy pro technickou infrastrukturu. Konkrétně tedy vymezení stávajících inženýrských sítí, zásobování obce vodou, teplem, plynem, vymezení plochy pro kanalizaci a odstraňování odpadních plováků, či zásobování elektrickou energií. Územní plán mimo jiné bude i obsahovat požadavky na tuto technickou infrastrukturu (v případě stávajících sítí zachování stávající koncepce, v případě budování nové infrastruktury pak bližší řešení a popis dočasného stavu (jak bude infrastruktura řešena po dobu výstavby).

### **3.9.5 Územní systém ekologické stability**

Důvody vymezení systému ekologické stability jsou popsány v zákoně o ochraně životního prostředí, obecně lze napsat, že je třeba chránit přírodní bohatství a vytvořit základy pro mnohostranné využívání krajiny. Chránit územní systém ekologické stability je povinností všech majitelů a uživatelů půdy, jedná se tedy o veřejný zájem a je třeba, aby se na tomto veřejném zájmu podíleli nejen samotní vlastníci, ale také obec, kraj i stát.

Územní plán obce Světí by měl reagovat na významnou liniovou stavbu (dálnice D11) a obec by měla dbát na výsadbu jiné zeleně, která bude zrušena díky této stavbě. Územní plán by měl vymezit plochy náhradní výsadby (podél místních komunikací, v okolí dálnice, případně v okolí vodotečí).

Územní plán obce bude vymezovat tyto prvky územního systému ekologické stability, pro které platí, že je u nich třeba upřednostňovat přirozenou obnovu porostů, případně při březích vysazovat výsadbu, neumisťovat v jejich okolí stavby a neredukovat trvalé travní porosty v okolí:

1. Biocentrum U Mlýnku (jedná se o rybník, na jehož břehu se vyskytuje vrba, jasan, bez, v okolí je smrkový porost, je třeba vymezit hranici a případně obnovit porosty v okolí)
2. Biokoridor Melounka (potok, v jehož okolí se nachází orná půda, podél břehů se nachází vrby, v některých místech i ovocné stromy, je třeba ale doplnit výsadbu)
3. Biokoridor Světská svodnice (jedná se o vodoteč, v jejíž okolí je orná půda, ale tato plocha je nefunkčním biokoridorem a je třeba zajistit funkčnost)

Návrh územního plánu byl koordinován s probíhajícími komplexními pozemkovými úpravami, a to i při terénních pracích. V tomto území tedy dochází k situaci, že je zároveň pořizován územní plán a současně probíhají pozemkové úpravy. V tomto je tedy třeba maximální součinnosti Státního pozemkového úřadu, pobočka Hradec Králové s úřadem územního plánování (Magistrát města Htarec Králové).

Jelikož jsou pozemkové úpravy časově náročnější než územní plán, neměl by být územní plán vydán do doby, než je u pozemkových úprav schválen plán společných zařízení.

### **3.10 Součinnost probíhajících pozemkových úprav s územním plánem**

Kyselka a kol. (2010) poukazují na fakt, že jak územní plán, tak pozemkové úpravy, mají za cíl efektivně chránit a tvořit danou krajinu. Územní plán je přitom dokument, který stanovuje koncepci rozvoje, naopak pozemkové úpravy zároveň navrhují a realizují opatření daná návrhem pozemkových úprav. Z tohoto plyne, že územní plán není dokumentem realizačním.

Doležal a kol. (2010) praví, že cíle obou těchto nástrojů veřejné správy by měly být v souladu. Jedná se o cíle, jak zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, udržet efektivní hospodaření v krajině, zajistit prostupnost, chránit krajinu před vodní a větrnou erozí, ale také zvýšit estetiku, rekreační a krajinný ráz krajiny. I přes důležitost obou nástrojů narážíme na legislativní překážky, jak uvádí Podhrázská, Tichá a Gremlová (2009). Jedná se primárně o problém, kdy zákon o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech (č. 139/2002 Sb.) a zákon o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku (č. 229/1991 Sb.) nejsou kompatibilní se zákonem o územním plánování (č. 183/2006 Sb. - stavební zákon). Plyne to i z § 2 zákona o pozemkových úpravách, který svým vývojem ztrácí na závažnosti. V roce 2006 byl výsledek pozemkových úprav „závazným podkladem“ pro územní plánování, v roce 2012 „neopomenutelným podkladem“ a v současné platné legislativě se hovoří jen o „neopomenutelném podkladu“. Kyselka a kol. (2010) se svou příručkou, která slouží jako koordinační materiál, snaží uvést možnosti, jak nastavit spolupráci mezi plánováním územního plánu a pozemkových úprav. Tato příručka vyšla ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje a Výzkumným ústavem meliorací a ochrany půdy v Brně.

### **3.11 EIA**

Proces vyhodnocování vlivů na životní prostředí, z anglického názvu Environmental Impact Assessment (odtud zkratka EIA), je studie, jejímž výsledkem je vyhodnocení dopadu velkých staveb na životní prostředí. Jelikož se jedná o proces, který nepodléhá správnímu řízení, není možno se proti němu odvolat a má charakter doporučující. Tato studie musí být ovšem přikládána k žádostem o povolení a realizaci velkých staveb, které mohou mít dopady na životní prostředí. Legislativně je upravena zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž EIA má i mezinárodní význam, legislativně ji upravují všechny země Evropské unie a taktéž Spojené státy americké ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

Řízení procesu je zajímavé tím, že připomínky či námitky k dané stavbě může podat kdokoliv z široké veřejnosti, tím dojde k objektivnímu posuzování možných dopadů a doporučení, jak jim předejít ([www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

## 4 Metodika

### 4.1 Výběr a popis lokality

Při výběru vhodné lokality bylo kritériem nejprve zasažení katastrálního území výstavbou dálnice D11, dále předpoklad existence územního plánu a v neposlední řadě probíhající pozemkové úpravy, které mají vliv na změnu v území. Dále byla jedním z kritérií dosažitelnost, a to z důvodu provádění místních šetření. Tyto parametry výběru splňovala obec Světí. Navíc bude tato obec zasažena i výstavbou dálnice D35 a z hlediska zkoumání vlivu na život obyvatel a na životní prostředí se jeví jako optimální.



Obr. č. 17 Znak obce Světí.


Zdroj: Wikipedie [online].

Tab. č. 2 Popis lokality dle základních údajů.

Status	Obec
LAU (obec)	CZ0521 548154
Kraj (NUTS 3)	Královéhradecký (CZ0521)
Okres (LAU 1)	Hradec Králové
Obec s rozšířenou působností	Hradec Králové
Pověřená obec	Hradec Králové
Katastrální území	Světí
Základní sídelní jednotky	1
Počet obyvatel	323
Nadmořská výška	259 m n. m.
Zeměpisné souřadnice	50°15'27' severní šířky 15°46'32' východní délky
PSČ	503 12

Zdroj: Wikipedie, zpracování vlastní.

Historie obce sahá do mladší doby bronzové, jak lze usuzovat z nalezených vykopávek. První písemná zmínka o obci je ale z roku 1365. Dříve byla obec nazývána Světy, Světín či Svěci, název Světí je používán od roku 1436. Historickou dominantou je kostel svatého Ondřeje, který je rovněž zapsán na seznamu kulturních nemovitých památek (dostupné z <https://www.sveti.cz/>)

1. Obec Všestary os. Světí	2. Okres Hradec Králové	Hodnota III.	Zachování	Využití
<b>EVIDENČNÍ LIST NEMOVITÉ KULTURNÍ PAMÁTKY</b>		3. Kraj Východočeský	4. Poř. číslo 724	
		5. Název (označení) památky: Kostel sv. Ondřeje	7. Ochranné pásmo:	
6. Blíže označení umístění památky: osada (čtvrť) os. Světí ulice (náměstí), popř. místní traf. č. parcely aj.		8. Vlastník (správce, trvalý uživatel) církev římskokat.		
9. Popis památky (včetně sochařské, malířské, popř. i jiné výzdoby) Kostel sv. Ondřeje, filiální, jednolodní, z lomového kamene, omítnutý. K obdélné lodi přiléhá kněžiště uzavřené trojboce, k němuž přiléhá jednopatrová široká věž s malým šnekem. Kněžiště podpírá pět gotických opěráků, z nichž jeden zachován i v kvádřovém trnoži s výškovým s odstupcem v polovině výšky, s okapem. Loď plochostropá, presbytář valená klenba s lunetami, v závěru koncha.				
10. Časové, slohové a autorské určení Původně gotická stavba ze 14. století se zachov. dispozicí a obvodovým zdivem. Koncem 17. století barok. /klenby, věž/.		11. Památkové movité zařízení Zvony z r. 1539 a z r. 1553 Šest náhrobníků z 16. století.		

**Obr. č. 18** Evidenční list nemovité kulturní památky – kostel sv. Ondřeje v obci Světí.

Zdroj: Národní památkový ústav [online].

Díky geografické poloze (nachází se v blízkosti krajského města) má obrovský rozvojový potenciál, i když je díky své minimální občanské vybavenosti plně závislá na jiných obcích - na obci Neděliště, která se nachází severním směrem, na obci Všestary, která se nachází jihozápadně od Světí a v neposlední řadě na městě Hradec Králové. Vzhledem k budující se dálnici D11 bude obec napojena na trasu směr Praha, druhý směr je na Jaroměř, Trutnov a Polsko (D35). Pro dojíždění za prací tedy opět velké pozitivum. V blízkosti sousední obce Všestary je plánována i mimoúrovňová křivovátka dálnic D11 a D35, obec Světí tedy bude v blízkosti dálnice D35 ve směru na Jičín až do Libereckého kraje severozápadním směrem, jihovýchodně bude trasa D35 vedena na Moravu směr Olomouc.

Obec se stala členem svazku obcí „Mikroregion obcí památkové zóny 1866“, který vznikl v roce 2001 za účelem sjednocení obcí zasažených bitvou v roce 1866 (dostupné z <http://www.opz1866.cz/>). Prioritou tohoto svazku bylo a je nastavení spolupráce při územním plánování, rozvoji venkovského prostoru, rozvoj dopravní infrastruktury, udržování významných památek a získávání financí pro veřejně prospěšné účely (investice do veřejného

osvětlení, veřejné zeleně, rozvoj cestovního ruchu a podobně). Hlavním dokumentem, který vznikl, byl Strategický plán rozvoje Mikroregionu. Jeho aktualizace byla v roce 2015. Do tohoto svazku obcí patří kromě obce Světí ještě obce Vrchovnice, Hoříněves, Benátky, Čistěves, Neděliště, Máslojedy, Sendražice, Střezetice a Všestary.

Celková plocha území je přibližně 5 357 ha a celé toto území leží v památkové zóně bojiště.



**Obr. č. 19** Mapa Mikroregionu obcí Památkové zóny 1866.

Zdroj: Mikroregion obcí Památkové zóny obcí 1866 [online].

## 4.2 Základní charakteristika vybrané lokality

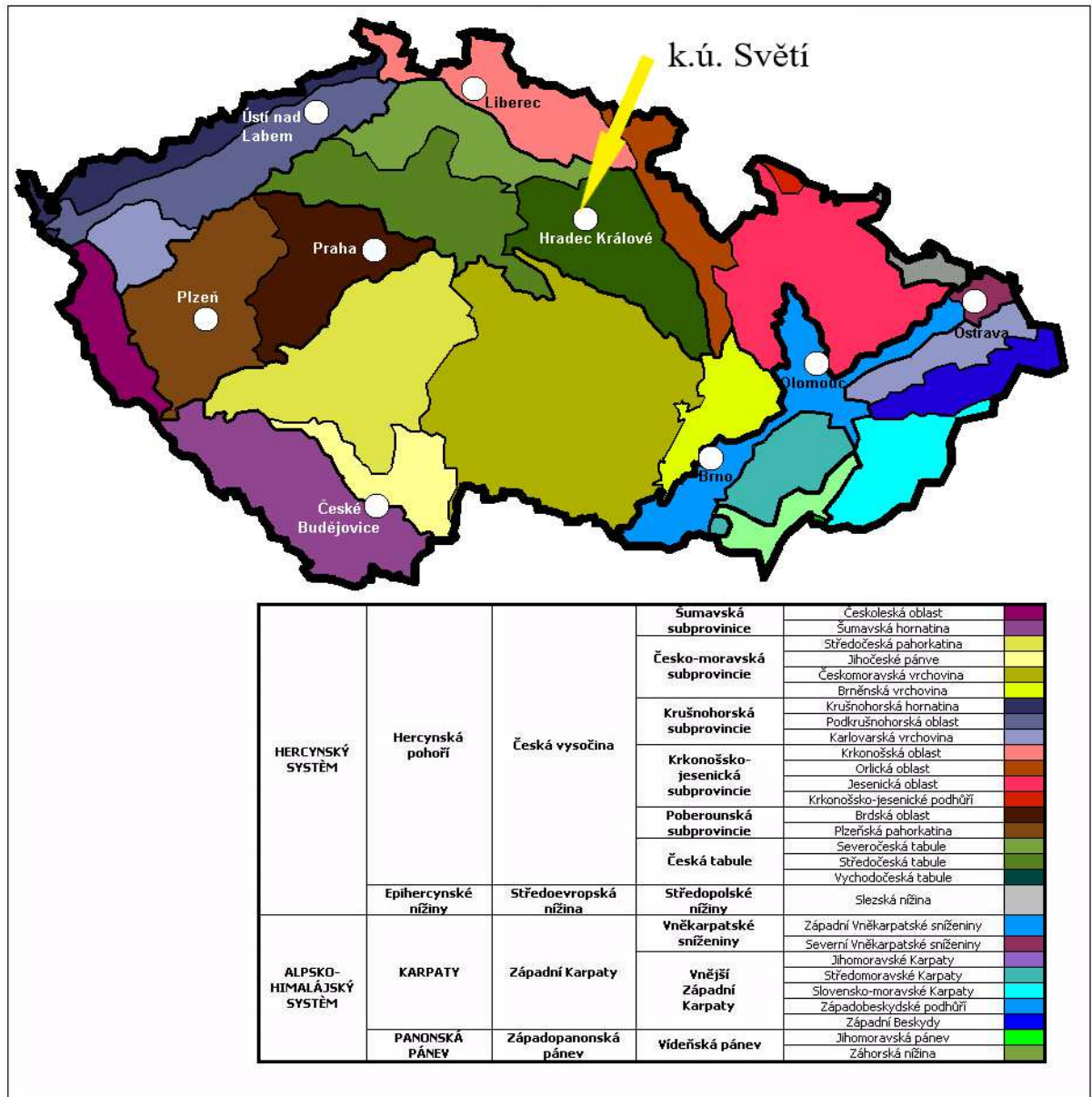
Tato charakteristika je členěna na dvě části – první část popisuje krajinu z pohledu fyzicko – geografického umístění obce, druhá část se zabývá socioekonomickými aspekty.

### 4.2.1 Fyzicko – geografická charakteristika

#### Geomorfologické poměry a reliéf

- katastrální území se nachází v Hercynském systému, provincie Česká Vysočina, subprovincie Česká tabule, oblast Východočeská tabule, nižším geomorfologickým podcelkem je Chlumecká tabule, jejímž podcelkem, přesněji řečeno okrskem, je Libčanská plošina (severní část Chlumecké tabule) (Demek a Mackovčín, 2006)
- území lze začlenit mezi obce Benátky (severní okraj), Holohlavy (severovýchodní okraj), Stěžery (jihovýchodní okraj), Urbanice (jižní okraj), Roudnice (jihozápadní okraj) a Střezetice a Nechanice na okraji západním (obec Světí se nachází uprostřed tohoto území)

- na níže uvedeném obrázku znázorňuje žlutá šipka přibližnou polohu zkoumané lokality (k.ú. Světí)



**Obr. č. 20** Základní geomorfologické členění České republiky.

Zdroj: Wikipedie [online].

- území je členité, s pahorkatinným reliéfem, nadmořská výška v rozmezí od 280 do 390 metrů nad mořem, výšková členitost dosahuje 110 m, terén je jen mírně zvlněný
- nejvyššími vrcholy Libčanské plošiny jsou Chlum (337 m n. m.), následuje Svíb (331 m n. m.), Hořiněveské lípy (320 m n. m.) a Jehlický vrch (302 m n. m.) (dostupné z [https://cs.wikipedia.org/wiki/Lib% C4% 8Dansk% C3% A1\\_plo% C5% A1ina](https://cs.wikipedia.org/wiki/Lib%C4%8Dansk%C3%A1_plo%C5%A1ina))

## Geografická poloha

- informace dostupné z <https://www.sveti.cz/>
- obec Světí leží v Královéhradeckém kraji přibližně 7,5 kilometrů vzdálena od Hradce Králové, krajského města, a to severozápadním směrem
- její poloha je 50°25'27" severní zeměpisné šířky, 15°46'32" východní délky
- správní členění – obec je zařazena do obcí I. typu, přičemž správní území obce s rozšířenou působností (ORP) je Hradec Králové, město Hradec Králové vykonává pro obec Světí agendu v přenesené působnosti a je pro obec příslušnou obcí s pověřeným obecním úřadem
  - o NUTS II – Severovýchod
  - o NUTS III – Královéhradecký kraj
  - o NUTS IV – okres Hradec Králové
- nadmořská výška činí 259 metrů nad mořem, rozkládá se na jednom katastrálním území o rozloze 320 ha



**Obr. č. 21** Katastrální území Světí.

Zdroj: Mapy.cz [online].

## Geologické poměry

- plochým územím prochází povodí Labe, Loučné a Cidliny
- horninové podloží je tvořeno slínovci, jílovcem, spongility (jeden z druhů opuky) a pískovci svrchní křídy, obsahující říční a větrné sedimenty (pleistocenní a eolické), dále vátými písky a sprašem
- informace dostupné z <https://www.sveti.cz/> - elektronická kronika



## Pedologické poměry

- informace čerpány z [www.eagri.cz](http://www.eagri.cz)
- v okolí obce se nachází půda, která je charakteristická kódem bonitované půdně ekologické jednotky 3.09.00, což znamená, že se jedná o šedozem a slabě oglejené formy na spraších, hluboké, středně těžké, výskyt skeletu je minimální
- v jihovýchodní části katastrálního území se nachází v menší míře i antropozem (skupina antroposoly)
- vláhové poměry jsou v optimálním poměru
- zkratka BPEJ (bonitovaná půdně ekologická jednotka) je výrazem pro ochranu půdního fondu při územně plánovací činnosti, přičemž kód vyjadřuje klimatické číslo regionu, které je v rozmezí od 0-9 (první číslice), kód hlavní půdní jednotky, který je v rozmezí 01-78 (druhá a třetí číslice) a vedlejší půdní jednotky (poslední dvě číslice), přičemž čtvrtá číslice vyjadřuje sdružený kód expozice a sklonitosti v rozmezí 0-9 a pátá číslice vyjadřuje sdružený kód hloubky půdy a skeletovitosti v rozmezí 0-9
- zastoupení v k.ú. Světí (vychází se z eKatalogu BPEJ, dostupný na [www.bpej.vumop.cz](http://www.bpej.vumop.cz)):
  - o 3.09.00 – nejčastěji
    - klimatický region teplý, mírně vlhký (T3)
    - hlavní půdní jednotka – šedozem modální, slabě oglejená, šedozem luvická, půdotvorný substrát – spraše
    - sklonitost a expozice – 0, jedná se o úplnou rovinu, případně rovinu
    - skeletovitost a hloubka půdy – 0, půda je bezskeletovitá, s příměsí (obsah skeletu je do 10 %), půda hluboká od 60 cm
    - dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany spadá tato BPEJ do I. třídy ochrany ZPF (nejcennější půdy, vynětí ze zemědělského půdního fondu pouze ve výjimečných případech)
  - o 3.09.10
    - klimatický region teplý, mírně vlhký (T3)
    - hlavní půdní jednotka – šedozem modální, slabě oglejená, šedozem luvická, půdotvorný substrát – spraše
    - sklonitost a expozice – 1, jedná se o mírný sklon
    - skeletovitost a hloubka půdy – 0, půda je bezskeletovitá, s příměsí (obsah skeletu je do 10 %), půda hluboká od 60 cm
    - dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany spadá tato BPEJ do I. třídy ochrany ZPF
  - o 3.10.00
    - klimatický region teplý, mírně vlhký (T3)
    - hlavní půdní jednotka – hnědozem modální, slabě oglejená, půdotvorný substrát – sprašové hlíny, spraše
    - sklonitost a expozice – 0, jedná se o úplnou rovinu, případně rovinu
    - skeletovitost a hloubka půdy – 0, půda je bezskeletovitá, s příměsí (obsah skeletu je do 10 %), půda hluboká od 60 cm

- dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany spadá tato BPEJ do I. třídy ochrany ZPF, navíc jedná se vysoce produkční půdy s bodovou výnosností 93 (z celkové hodnoty 100)
- 3.10.10
  - klimatický region teplý, mírně vlhký (T3)
  - hlavní půdní jednotka – hnědozem modální, slabě oglejená, půdotvorný substrát – sprašové hlíny, spraše
  - sklonitost a expozice – 1, jedná se o mírný sklon do 7°
  - skeletovitost a hloubka půdy – 0, půda je bezskeletovitá, s příměsí (obsah skeletu je do 10 %), půda hluboká od 60 cm
  - dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany spadá tato BPEJ do I. třídy ochrany ZPF
- 3.58.00
  - klimatický region teplý, mírně vlhký (T3)
  - hlavní půdní jednotka – fluvizem glejová, fluvizem oglejená, půdotvorný substrát – nivní a koluviální sedimenty
  - sklonitost a expozice – 0, jedná se o úplnou rovinu, případně rovinu
  - skeletovitost a hloubka půdy – 0, půda je bezskeletovitá, s příměsí (obsah skeletu je do 10 %), půda hluboká od 60 cm
  - dle vyhlášky č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany spadá tato BPEJ do II. třídy ochrany ZPF, vysoce chráněné půdy s nadprůměrnou produkční schopností (tato má bodovou výnosnost 72)
- dle uvedených kódů BPEJ je zřejmé, že se v dané lokalitě vyskytují půdní fondy nejvyšší kvality (první tři uvedené)

### Hydrologické poměry

- informace dostupné z <https://www.sveti.cz/>
- v katastrálním území Světí se nachází pouze jeden vodní tok, a to potok Melounka, který pramení v Rozběřicích a jeho délka je 6,4 km
- meliorační kanál, který vede z obce Bříza do Plotišť nad Labem
- v jižní části katastrálního území je vodní plocha (rybník) Mlýnek, jehož rozměr je přibližně 150 x 60 m
- hydrologicky náleží území do hlavního povodí Labe a do úmoří Severního moře

### Klimatické podmínky

- obec spadá do klimatické oblasti, která se vyznačuje mírně suchým podnebím, dle Quitta (1971) se jedná o označení T2 (teplou oblast)
- pro tuto oblast jsou charakteristické následující údaje:
  - počet letních dnů je 50 až 60
  - počet dnů s teplotou větší než 10 °C je 160 až 170
  - počet mrazových dnů je 100 až 110
  - průměrná teplota v lednu je -2 až -3, v říjnu 7 až 9
  - počet dnů se srážkami vyššími než 1 mm je 90 až 100
  - úhrn srážek ve vegetačním období činí 350 až 400

- počet dnů se sněhovou pokrývkou je 40 až 50
- počet jasných dnů je 40 až 50
- nejbližší meteostanicí, která je od obce vzdálena 3 kilometry, je meteostanice Hradec Králové – Plotičtět nad Labem a nachází se 243 metrů nad mořem
- níže uvedená data pochází ze Solární a ozonové observatoře Hradec Králové (278 m n. m.)

**Tab. č. 3** Dlouhodobé průměrné teploty 1961 – 1990 (průměr denních maxim a minim teploty vzduchu)

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
max (°C)	0,5	3,1	7,9	13,8	19,1	22,3	23,8	23,6	19,5	13,9	6,4	2,1
min (°C)	-4,9	-3,3	-0,5	3,3	7,8	11,0	12,3	12,1	9,1	5,1	1,0	-2,7

Zdroj: Solární a ozonová observatoř Hradec Králové.

### Land use

Land use, česky využití půdy, je v obci Světí znázorněno pomocí níže uvedené tabulky. Jak již bylo zmíněno, celková rozloha území je 320 ha (dle Českého statistického úřadu přesně 320,05 ha, data platná k 31.12.2017).

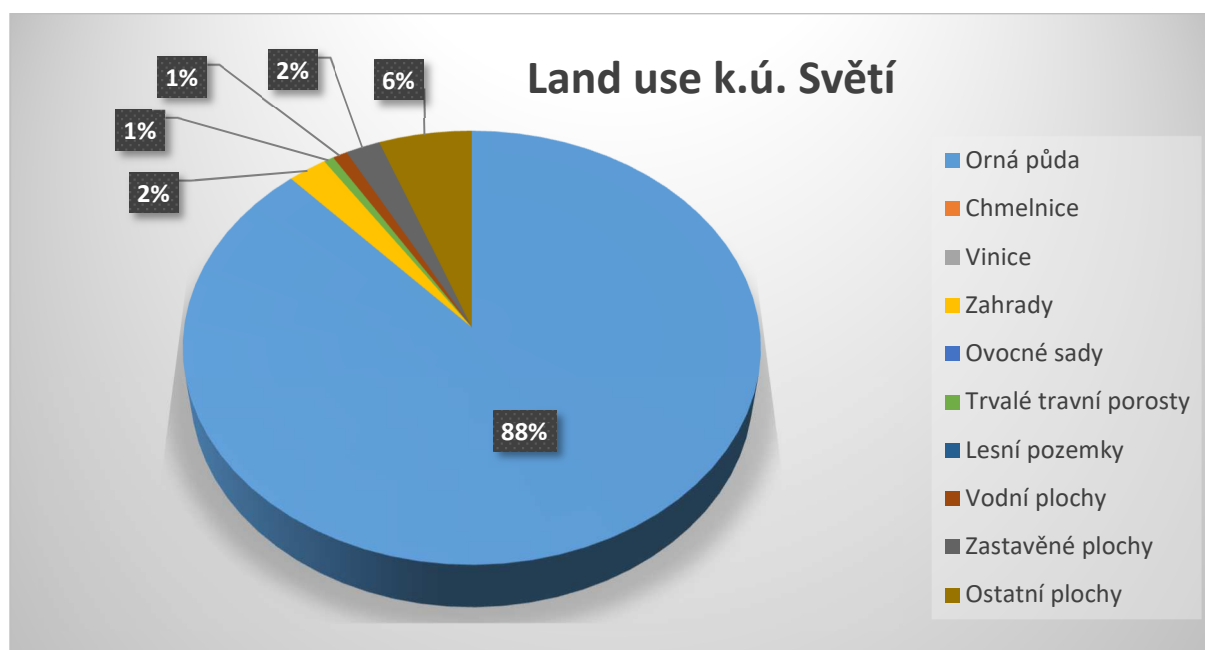
V katastrálním území převládá orná půda, která zaujímá více než  $\frac{3}{4}$  území. Další významnější plochou je ostatní plocha, kam lze zahrnout i silniční síť. Zahrady zaujímají více než 7 hektarů ploch, vodní plochy pak necelé 3 hektary. Trvalý travní porost se rozprostírá na ploše téměř 2 hektarů a zastavěná plocha zaujímá necelých 7 hektarů. Chmelnice, vinice, ovocné sady a lesní pozemky se v tomto katastrálním území vůbec nenachází (<https://www.czso.cz/>).

**Tab. č. 4** Využití území v katastrálním území Světí.

PLOCHA	ROZLOHA (ha)	PODÍL Z CELKU
<b>Zemědělská půda</b>	<b>292,10</b>	<b>91,27 %</b>
Orná půda	282,42	88,24 %
Chmelnice	-	
Vinice	-	
Zahrada	7,71	2,42 %
Ovocný sad	-	
Trvalý travní porost	1,98	0,61 %
<b>Nezemědělská půda</b>	<b>27,95</b>	<b>8,73 %</b>
Lesní pozemek	-	
Vodní plocha	2,88	0,90 %
Zastavěná plocha a nádvoří	6,82	2,13 %
Ostatní plocha	18,25	5,70 %

Zdroj: Český statistický úřad, zpracování vlastní.

Graf Land use k.ú. Světí znázorňuje rozložení využití území. Z grafu je patrné, v jaké dominantní pozici je využití plochy jako orná půda. Naopak zde je také patrné, že se v tomto území nevyskytují lesy. Proto se umístění dálnice do tohoto území jeví jako optimální.



**Graf č. 1** Rozložení využití území v katastrálním území Světí.

Zdroj: Český statistický úřad, zpracování vlastní

### Ochrana krajiny a přírodní hodnoty

- z východní části katastrálního území zasahuje naleziště nerostných surovin, které je třeba chránit z pohledu limitů využití území, tato lokalita by měla být zohledněna v územním plánu
- památková zóna Území bojiště u Hradec Králové 1866
- kostel sv. Ondřeje (kulturní památka)
- válečné hroby (www.vets.cz – spolek pro vojenská pietní místa)
  - o pomník obětem 1. světové války
  - o pomník obětem 2. světové války
  - o pískovcová pyramida věnována všeobecně všem vojákům padlým v obvodu obce, byla zřízena Komitétem
  - o litinový kříž na pískovcovém podstavci rakouského podporučíka Victora, rytíře von Guttenberga, od 42. pěšího pluku
  - o kříž typu č. 12 pruského vojína Grundela (z hornoslezského pluku pěšího pluku) a jednoho neznámého pruského vojína
- území je bohaté na archeologické nálezy, které musí být chráněny územním plánem a plochy musí být přímo zakresleny v grafické části

## 4.2.2 Socioekonomická charakteristika

### Demografie

- data byla čerpána z Českého statistického úřadu, aktuální data k 31.12.2017 (<https://www.czso.cz/>)
- celkový počet obyvatel v obci je 323, přičemž převládají muži – 172 nad ženami – 151 (historický vývoj počtu obyvatel je zajímavý, v padesátých letech měla obec 411 trvale žijících obyvatel, tento stav ovšem rapidně klesal a v roce 2001 měla obec jen 251 obyvatel, v tomto roce se opět počet začal zvyšovat až na nynějších 323), průměrný věk je 40,4 let

<b>Stav obyvatel k 31.12.</b>		<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Počet obyvatel celkem		310	322	324	321	323
v tom podle pohlaví	muži	165	168	171	170	172
	ženy	145	154	153	151	151
v tom ve věku (let)	0-14	50	57	59	56	58
	15-64	207	211	209	208	206
	65 a více	53	54	56	57	59
Průměrný věk		40,6	39,8	39,8	40,6	40,4

**Obr. č. 22** Vývoj počtu obyvatel v obci Světí.

Zdroj: Český statistický úřad [online].

- hustota zalidnění – v obci Světí dosahuje hustota zalidnění při rozloze 320 ha 100,93 obyvatel na km<sup>2</sup>, přičemž hustota zalidnění v Královéhradeckém kraji je přibližně 116 obyvatel na km<sup>2</sup>, ve srovnání s republikovým průměrem (134 obyvatel na km<sup>2</sup>) se tedy jedná o nízkou hodnotu hustoty zalidnění

### Hospodářské poměry

- data byla čerpána z Českého statistického úřadu, aktuální data k 31.12.2017 (<https://www.czso.cz/>)
- i přes dominantní plochu orné půdy na území (88 %) v této lokalitě převládají ekonomické subjekty zaměřené na průmysl (výroba kovových konstrukcí a výrobků), stavebnictví (specializované stavební činnosti, výstavba budov), velkoobchod a maloobchod. Zemědělství není tak dominantní v počtu subjektů a zahrnujeme do něj i rostlinnou a živočišnou výrobu, myslivost, lesnictví a rybářství.
- orná půda je využívána převážně k rostlinné výrobě, na pozemcích hospodaří ([www.lpis.cz](http://www.lpis.cz)):
  - o Zemědělské družstvo Všešary
  - o Statek Kydlinov
  - o František Kejklíček, který má v nedalekých Plotištích nad Labem statek s chovem hospodářských zvířat

## Hospodářská činnost v k.ú. Světí:



**Graf č. 2** Podnikatelské subjekty podle převažující činnosti – dle aktivní činnosti.

Zdroj: Český statistický úřad, zpracování vlastní

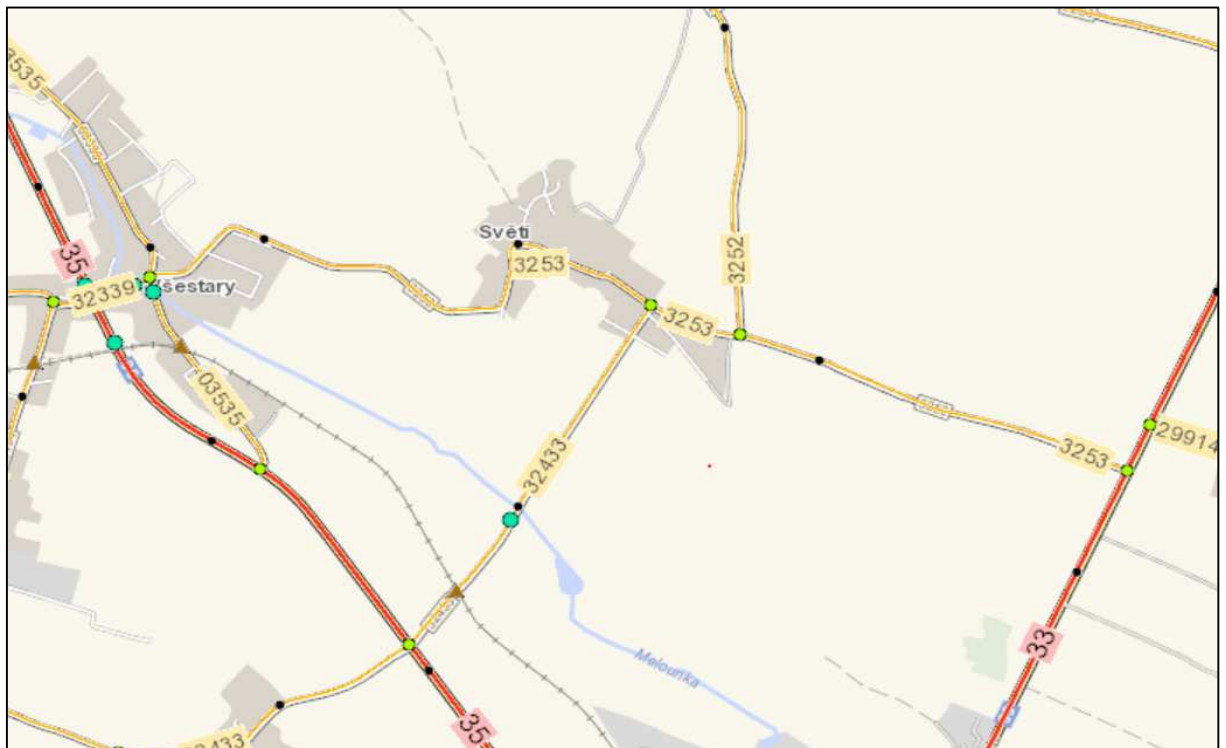
### Technická infrastruktura

- informace dostupné z <https://www.sveti.cz/> - rozvojový plán obce
- obec je napájena elektrickou energií díky trafostanici, napájecím uzlem je transformovna Všestary
- plynofikace obce začala již v roce 2002, většina obytných domů využívá k vytápění ústřední topení, plynovod je veden do obce ze severní části území, regulační stanice se nachází v Předměřicích nad Labem
- zásobování vodou má na starost vodárenská soustava Východní Čechy, provozovatelem je společnost VAK a.s. Hradec Králové
- kanalizace v obci není vybudována (domy mají žumpy, domovní čističky, případně jímky), v obci je k dispozici pouze povrchová kanalizace, do budoucna je ale cílem vybudování kanalizace a její napojení na kanalizační systém krajského města Hradec Králové

### Dopravní infrastruktura

- informace dostupné z <https://www.sveti.cz/> - rozvojový plán obce
- veřejná hromadná doprava – obec využívá systém integrované dopravy IREDO, do kterého je zahrnuta. Jedná se o autobusovou dopravu, v obci se nachází dvě zastávky (Světí obec a Světé odbočka). Královéhradecký kraj provozuje přes obec jak přímé, tak přestupové spoje do Hradce Králové, které jsou využívány pracujícími, kteří dojíždí za prací, případně školáky.
- vlakové spojení – není k dispozici

- silniční síť – nedaleko obce Světí se nachází východním směrem silnice I. třídy č. I/33 vedoucí z Hradce Králové směrem přes Jaroměř, Náchod až do Polska, přičemž výstavba dálnice D11 v podstatě kopíruje tuto silnici. Obec Světí se na tuto hlavní tepnu v Královéhradeckém kraji vedoucí do Polska napojuje přes silnici III. třídy č. III/3253. Jihozápadně od obce Světí se nachází silnice I. třídy č. I/35 vedoucí na Jičín a spojující Královéhradecký kraj s krajem Libereckým, podél této silnice povede nově dálnice D 35, k této silnici je obec Světí připojena silnicemi III. třídy č. III/32433 a č. III/3253. Na východním konci obce navazuje silnice III. třídy, která vede severně do obce Neděliště.



**Obr. č. 23** Silniční síť na území obce Světí.

Zdroj: Geoportál ŘSD [online].

### **Občanská vybavenost včetně kulturních hodnot**

- informace dostupné z <https://www.sveti.cz/> - rozvojový plán obce
- obec Světí patří mezi obce v Královéhradeckém kraji, které mají (i díky své rozloze a počtu trvale žijících obyvatel), minimální občanskou vybavenost
- obecní úřad – neuvolněná starostka pro výkon své funkce, zastupitelstvo v počtu sedmi členů, dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, bylo zvoleno 6 výborů jako kontrolní orgány (konkrétně se jedná o výbor kontrolní, finanční, sociální, stavební, kulturní a pořádkový), obecní úřad dále pro své občany poskytuje i služby (veřejný internet, upomínkové předměty k prodeji), veřejná jednání zastupitelstva obce se konají v místní restauraci (Hostinec Zavadilka)
- hasičská zbrojnice – obec má Sbor dobrovolných hasičů, tento spolek je vybaven i zásahovou jednotkou

- školská zařízení – obec nedisponuje předškolním vzdělávacím zařízením, ani školním vzdělávacím zařízením, přičemž nejbližší předškolní zařízení je v obcích Všešary a Chlum, škola se nachází v obci Všešary (všechna tato zařízení poskytuje a je tedy jejím zřizovatelem právě obec Všešary), dále je využíváno předškolní vzdělávací zařízení v obci Neděliště
- společenské a kulturní zařízení Hostinec Zavadilka – tato restaurace je provozována soukromým subjektem, kapacita je přibližně 35 míst a restaurace disponuje i velkým sálem s kapacitou 100 míst, sklepní prostory byly renovovány a v současné době se dají také využívat
- sportovní zařízení – občané obce mohou pro své volnočasové aktivity využívat sportovní areál, součástí tohoto areálu je i dětské hřiště, dále fotbalové hřiště se zázemím, přičemž v tomto areálu obec pořádá větší společenské akce (svatováclavské posvícení, dětské dny, pálení čarodějnic atp.)
- Kostel sv. Ondřeje – jak již bylo zmíněno, jedná se o nemovitou kulturní památku, kostel dříve patřil německým rytířům v Hradci Králové, stejně jako celá obec a dvůr. V 16. století byl majetkem rodu Hamzů ze Zábědovic (ti jsou dokonce v kostele pochováni), ale během třicetileté války přešel do majetku rodu Valdštejnů. Poté měnil poměrně často své majitele, a nakonec byl prodán císařskému fondu. Kostel byl vystavěn v gotickém stylu, později byla snaha jej upravit ve stylu renesančním a barokním. Pro obec Světí je významným rokem rok 1866, kdy byla obec postižena prusko-rakouskou válkou. Kostel se v této době stal lazaretem pro pruské vojáky.
- maloobchodní zařízení – v obci se nachází maloobchodní prodejna sítě Hruška, nabízí smíšené zboží a je hojně navštěvována i občany okolních obcí, především proto, že její otvírací doba je i o víkendu
- zdravotnictví – není v obci poskytováno

### 4.3 Vyhodnocení vlivů dálnice (úsek 1106) na životní prostředí

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 7. 12. 2016 Souhlasné závazné stanovisko, a to dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, přičemž v tomto stanovisku jsou zároveň stanovena opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí. Níže popsaná opatření vychází z tohoto stanoviska, které je dostupné v informačním systému EIA, kde figuruje v prioritních záměrech ([www.portal.cenia.cz](http://www.portal.cenia.cz)). K tomuto je třeba říct, že stanovisko EIA bylo vydáno již v roce 1996, ale díky dohodě s Evropskou komisí (a platností zákona o posuzování vlivů na životní prostředí) bylo nutno stanovisko aktualizovat. Díky tomu, že se úsek dálnice D11, stavba 1106 z Hradce Králové do Smiřic, dostal na seznam prioritních staveb, postupuje Ministerstvo životního prostředí ve zrychleném režimu při vydávání těchto stanovisek. Podmínkou, aby bylo aktualizované stanovisko vydáno, je řádné zhodnocení vlivů na životní prostředí, hluk, imise či vliv na podzemní a povrchové vody ([www.moravskehospodarstvi.cz](http://www.moravskehospodarstvi.cz)).

#### 4.3.1 Fáze přípravy

- umístění dočasných bariér pro zamezení vstupu živočichů na staveniště



- zpracování seznamu zvláště chráněných druhů živočichů
- podrobné řešení ochrany fauny a flóry v prováděcí dokumentaci

#### **4.3.2 Opatření pro fázi výstavby**

- měření stavu podzemních a povrchových vod na vybraných místech (jasně specifikovaných stanoviskem)
- migrace živočichů – realizace všech objektů dle projektové dokumentace, které umožňují migraci
- oplocení skupin porostů před realizací stavby, obednění dřevin (týká se porostů a dřevin, které mají být zachovány), výsadba nových dřevin dle schválení orgánu ochrany přírody a krajiny
- zákaz skladování stavebních materiálů v blízkosti vodotečí, volba vnější barevnosti technických prvků v souvislosti s doprovodnou zelení

#### **4.3.3 Opatření pro fázi provozu**

- měření hluku v průběhu předčasného užívání stavby 1106-1 a 1106-2 lokality specifikovány ve stanovisku, a to v denní i noční době
- před vydáním závazného stanoviska k trvalému užívání stavby (1106-1 i 1106-2) doložit protokol, který prokazuje nepřekročení hlukových limitů
- údržba a úpravy kompenzačních opatření pro ochranu živočichů po uvedení stavby do provozu, péče o dřeviny

### **4.4 Pozemky dotčené stavbou 1106**

Stavba dálnice D11, úsek 1106 Hradec Králové – Smiřice, je členěn do dvou dílčích staveb, a to 1106-1 z Hradce Králové do Předměřic a 1106-2 z Předměřic do Smiřic. Vybraná lokalita, zkoumaná v této diplomové práci (obec Světí), je zasažena stavbou 1106-1.

#### **4.4.1 1106-1 Hradec Králové – Předměřice nad Labem**

Záborovým elaborátem budou dotčena následující katastrální území:

- Stěžery
- Plačice
- Kukleny
- Svobodné Dvory
- Bříza u Všestar
- Světí
- Všestary
- Plotiště nad Labem
- Předměřice nad Labem
- Lochenice

Při zpracování záborového elaborátu (březen 2013) se vycházelo z digitální mapy katastru nemovitostí (DKM), přičemž v k.ú. Stěžery, k.ú. Plačice, k.ú. Kukleny, k.ú. Svobodné

Dvory, k.ú. Plotiště nad Labem, k.ú. Předměřice nad Labem a k.ú. Lochenice byly již digitální katastrální mapy, v k.ú. Bříza u Všestar, k.ú. Všestary a k.ú. Světí byly mapy původního sáhového měřítko v poměru 1:2880 a jako podklad pro digitální mapu byly použity geometrické plány vypracované pro trvalé zábory dotčené stavbou 1106-1. Tam, kde nebyly parcely zapsány na listu vlastnictví, byl identifikován stav parcel ve zjednodušené evidenci Pozemkového katastru. Výměry potřebné pro trvalé zábory, dočasné zábory a budoucí věcná břemena byly určeny přesným měřením v prostředí počítače (technická zpráva stavby 1106-1).

#### **4.4.2 1106-2 Předměřice - Smiřice**

Záborovým elaborátem budou dotčena následující katastrální území:

- Předměřice nad Labem
- Lochenice
- Rodov
- Holohlavy
- Černožice nad Labem

Při zpracování záborového elaborátu (duben 2013) se vycházelo z digitální mapy katastru nemovitostí (DKM), přičemž ve všech katastrálních územích byly již digitální katastrální mapy. Výměry potřebné pro trvalé zábory, dočasné zábory a budoucí věcná břemena byly určeny přesným měřením v prostředí počítače (technická zpráva stavby 1106-2).

#### **4.5 Pozemkové úpravy v k.ú. Světí**

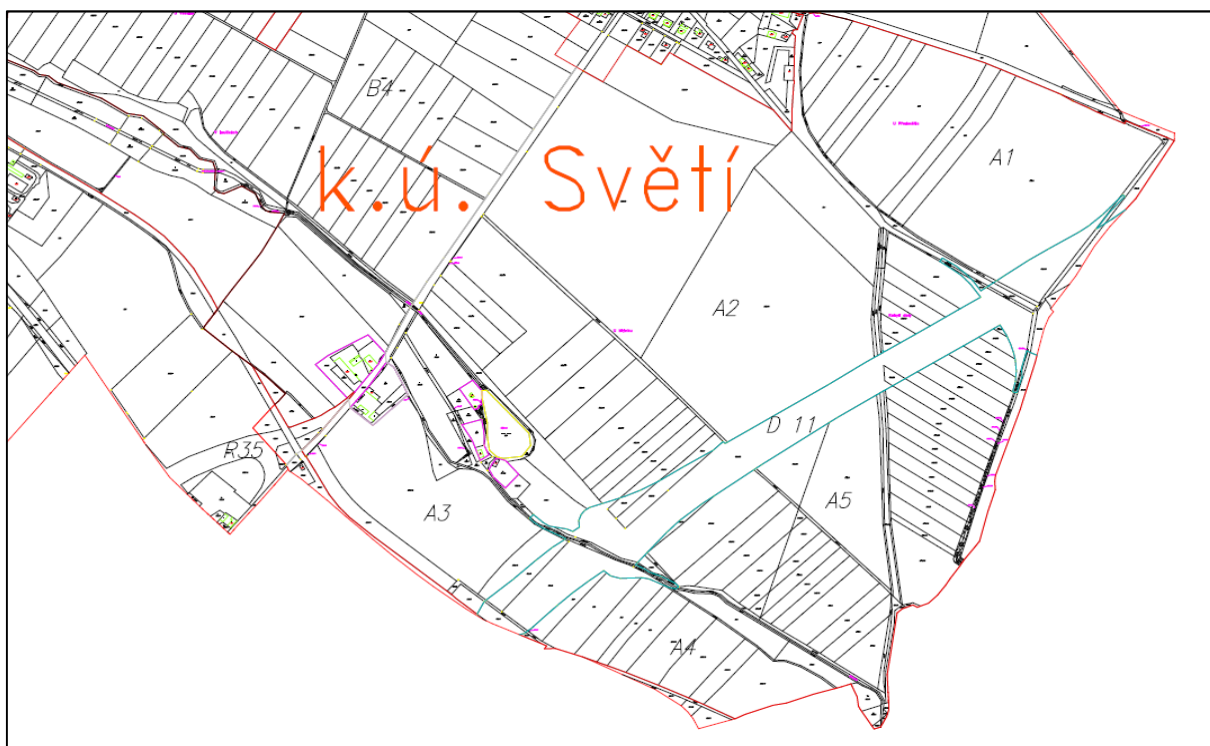
Dne 30. 11. 2017 zahájil Státní pozemkový úřad – Krajský pozemkový úřad pro Královéhradecký kraj, pobočka Hradec Králové, komplexní pozemkové úpravy v katastrálním území Světí, včetně ucelené části katastrálního území Všestary. Tyto úpravy byly zahájeny na žádost ŘSD Praha, jakožto stavebníka dálnice D11 a obce Světí, která se přidala a do obvodu pozemkových úprav tedy bylo zahrnuto celé katastrální území Světí, včetně ucelené části katastrálního území Všestary. Pozemkové úpravy nebudou řešit zastavěné ani zastavitelné území obce ([www.eagri.cz](http://www.eagri.cz)).

Pozemkové úpravy budou řešit území dvoufázově, a to z důvodu, že byly vyvolané primárně stavebníkem dálnice (jedna fáze se bude týkat jen dálnice a náklady budou hrazeny stavebníkem).

Při zahájení komplexních pozemkových úprav byly obeslány příslušné úřady s žádostí o vyjádření a stanovení podmínek. Jednalo se konkrétně o vyjádření Krajského úřadu – odborů životního prostředí a zemědělství, územního plánování a stavebního řádu a památkové péče, dále vyjádření Magistrátu města Hradec Králové – odbory hlavního architekta, životního prostředí a památkové péče. Zároveň byly obeslány s žádostí o vyjádření se a seznámení se s obvodem úprav všichni správci sítí, jejichž práva mohou být dotčena úpravami.

Při zpracování pozemkových úprav v tomto katastrálním území půjde o to, aby byly zpřístupněny pozemky, které budou zasaženy stavbou. Tímto krokem dojde k efektivnímu

a smysluplnému uspořádání pozemků, přičemž se bude řešit i přeložka silnice III. třídy č. III/3253 a zpřístupnění pozemků, které budou taktéž dotčeny touto vyvolanou stavbou.



**Obr. č. 24** Výřez obvodu pozemkových úprav zaměřený na dálnici D11.

Zdroj: Státní pozemkový úřad, pobočka Hradec Králové.

Vznikající územní plán (respektive návrh územního plánu, který je nyní schvalován), je koordinován s probíhajícími komplexními pozemkovými úpravami. Pro širší území je nyní zpracována Studie pozemkových úprav, která souvisí s realizací dálnice D11.

V katastrálním území Světí proběhly i jednoduché pozemkové úpravy s výměrou vlastnických práv, tyto úpravy částečně upravily i katastrální hranici. Zahájeny byly v roce 1997 a ukončeny byly v roce 2017.

#### **4.6 SWOT analýza**

Vyhodnocení silných a slabých stránek a stanovení příležitostí a hrozeb vybraného projektu (např. tedy stavby) je souhrně nazýváno SWOT analýza (Horáková, 1992).

S = strengths – silná stránka

W = weaknesses – slabá stránka

O = opportunities – příležitost

T = threats – hrozba

Vyhodnocení rozvoje dálniční sítě bylo provedeno v podstatě pomocí této analýzy, jelikož v práci jsou popsány jak silné a slabé stránky, tak i hrozby a příležitosti. Závěry jsou popsány v diskuzi a závěru práce.

## 5 Výsledky

Tato část práce je věnována záborům pozemků dotčených stavbou. Přehledy záborů pozemků vychází ze záborového elaborátu tvořeného v roce 2013 pro etapu 1106-1. Již v této době ale mělo ŘSD ČR ve svém vlastnictví v katastrálním území Světí více jak 97 000 m<sup>2</sup> ploch potřebných pro stavbu. Tyto pozemky byly vykoupeny od soukromých vlastníků před rokem 2013 na základě geometrických plánů a vydaného územního rozhodnutí z roku 2002 (ÚR č. 3503 ze dne 27.9.2002 č.j. 47871/02/HA/BI, nabytí právní moci ze dne 12.11.2002). Z pohledu vyvlastnění pozemků bylo vedeno řízení s několika účastníky na trase z Hradce Králové do Smiřic, přičemž ve většině případů došlo k dohodě, vyvlastnění se ale dotklo jednoho pozemku (informace poskytnuté Správou silnic Královéhradeckého kraje).

### 5.1 Zábory pozemků dotčených stavbou D11, úsek 1106-1, k.ú. Světí

Stavba dálnice D11, úsek 1106-1, je od loňského roku (od 2. 10. 2018) zahájena. Předpokládaný termín dokončení stavby (vč. úseku 1106-2) je v roce 2022.

Pro níže uvedený průzkum byly poskytnuty podklady Správou silnic Královéhradeckého kraje (vycházelo se z projektu stavby - záborového elaborátu, situačních nákrešů, technických zpráv a seznamů stavebních objektů, **vše k datu pořízení této dokumentace – rok 2013**). Z toho plyne fakt, že k roku 2019 mohou být již majetkoprávní vztahy k pozemkům jiné, než v době tvorby projektové dokumentace a záborových elaborátů. Dále byly materiály čerpány z veřejného nahlížení do katastru nemovitostí ([www.nahlizenidokn.cuzk.cz](http://www.nahlizenidokn.cuzk.cz)). Výsledky se týkají katastrálního území Světí.

#### 5.1.1 Přehled záborů - celkový, včetně záborů ZPF

Celková plocha trvalého záboru pro stavbu 1106-1 činí 806 536 m<sup>2</sup>. V k.ú. Světí je zasaženo stavbou 102 005 m<sup>2</sup> a jedná se tedy o 12,65 % z celkové stavby – tabulka č. 5.

**Tab. č. 5** Záborový elaborát stavby 1106-1.

katastrální území	trvalý	dočasný nad 1 rok	dočasný do 1 roku	věcné břemeno
Stěžery	66 401	2 509	634	1 458
Plačice	26 211		95	465
Kukleny	3 043	2 308	41	101
Svobodné Dvory	145 025	9 329	205	16 699
Bříza u Všestar	271 179	17 184	1 102	3 584
Světí	102 005	2 261	1 303	7 463
Všestary			92	7
Plotiště nad Labem	39 471	11 359	251	1 638
Předměřice nad Labem	153 201	11 776	3 530	3 120
Lochenice		4 436		
<b>Celkem</b>	<b>806 536 m<sup>2</sup></b>	<b>61 162 m<sup>2</sup></b>	<b>7 253 m<sup>2</sup></b>	<b>34 535 m<sup>2</sup></b>

Zdroj: Technická zpráva – záborový elaborát, zpracování vlastní.

Zemědělské pozemky (z celkové plochy záborů pro stavbu - 806 536 m<sup>2</sup>) jsou trvale zasaženy plochou 770 937 m<sup>2</sup>, jedná se tedy o 95,59 %. V k.ú. Světí se jedná o plochu 92 639 m<sup>2</sup>, což představuje celkem 11,48 % z celkového zastoupení. V k.ú. Světí je stavbou trvale zasaženo 102 005 m<sup>2</sup> a zemědělské pozemky z toho představují celkem 90,82 % - tabulka č. 6.

**Tab. č. 6** Zábory zemědělského půdního fondu stavby 1106-1.

katastrální území	trvalý	dočasný nad 1 rok	dočasný do 1 roku
Stěžery	64 617	2 092	
Plačice	24 347	560	
Kukleny	3 043	17	
Svobodné Dvory	129 730	16 232	1 576
Bříza u Všestar	269 614	3 057	
Světí	92 639	6 953	145
Všestary		12	
Plotiště nad Labem	37 436	1 617	
Předměřice nad Labem	149 511	5 327	4 698
Lochenice			
<b>Celkem</b>	<b>770 937 m<sup>2</sup></b>	<b>35 867 m<sup>2</sup></b>	<b>6 419 m<sup>2</sup></b>

Zdroj: Technická zpráva – záborový elaborát, zpracování vlastní.

### 5.1.2 Seznam stavbou dotčených LV

Z trvalých záborů pro stavbu 1106-1 v k.ú. Světí bude dotčeno soukromé vlastnictví o ploše 1 000 m<sup>2</sup>, což představuje necelé jedno procento z celkových trvalých záborů. Do soukromého vlastnictví, jak prokazuje tabulka č. 7, nejvíce zasáhne zřízení věcného břemene, a to ve prospěch Ředitelství silnic a dálnic ČR, Povodí Labe, s.p., Východočeskou plynárenskou či VaK Hradec Králové a.s.

Stavba se významně dotkne zemědělské půdy, navíc se jedná o kvalitní půdy I. a II. stupně ochrany. Souhlas s odnětím půd ze zemědělského půdního fondu byl udělen Ministerstvem životního prostředí (č.j. OEK/1764/02 z roku 2002). Rozptylová studie prokázala, že nedojde k postižení půd širšího území například kontaminací imisí z dopravy. Pouze vrchní část horninového prostředí bude ovlivněna, a to z důvodu budování zářezů a násypů.

Nejvýznamnější stavební objekty, které se dotknou věcným břemenem soukromých vlastníků:

- SO 342 – retenční nádrž (VB ve prospěch ŘSD ČR) – LV 50
- SO 321 – přeložka vodoteče (VB ve prospěch Povodí Labe s.p.) – LV 50
- SO 513 – přeložka vysokotlaké přípojky DN 500 (VB ve prospěch VČP NET s.r.o.) – LV 76, LV 79, LV 235, LV 444, LV 446, LV 455
- SO 514 – přeložka vysokotlaké přípojky DN 300 (VB ve prospěch VČP NET s.r.o.) – LV 478, LV 652

**Tab. č. 7** Rozdělení záborů stavby 1106-1 v k.ú. Světí dle LV a typu vlastnictví.

LV	vlastnictví	trvalý	dočasný nad 1 rok	dočasný do 1 roku	VB
50	Soukromé			525	2 864
76	Soukromé				186
79	Soukromé				38
230	Soukromé	29			
235	Soukromé				405
246	ČR – SŽDC			386	
444	Soukromé				37
446	Soukromé				186
455	Soukromé				183
465	Soukromé	672			
477	Soukromé		179		
478	Soukromé		310		3 223
652	Soukromé		291		192
765	ČR – MNV	67			
819	ČR – ŘSD	97 003			
820	ČR – ŘSD + soukromé (1/12)	3589			
847	ČR – MZe			31	
850	ČR – Povodí Labe	559	83		
10001	Obec Světí		1 398	44	85
60000	ČR - ÚZSVM	86		317	64
<b>Celkem</b>		<b>102 005 m<sup>2</sup></b>	<b>2 261 m<sup>2</sup></b>	<b>1 303 m<sup>2</sup></b>	<b>7 463 m<sup>2</sup></b>

Zdroj: Technická zpráva – záborový elaborát, zpracování vlastní.

## 6 Diskuze

Plánovaná výstavba dálnice D11 ztraktivní okolí, především s ohledem na dopravní propojení s ostatními významnými městy České republiky, ale i městy zahraničními.

V diplomové práci jsem se zaměřil na lokalitu, ve které dochází k propojení několika zajímavých věcí, a to že v ní dochází k výstavbě významné liniové stavby dálnice D11, probíhají zde komplexní pozemkové úpravy, a navíc se zde tvoří územní plán. Tento poslední fakt jsem před započítím psaní diplomové práce nevěděl, počítal jsem s faktem, že obec Světí má platný územní plán.

To, že na sebe bude územní plán a komplexní pozemkové úpravy navazovat (respektive budou tyto dokumenty v souladu), by měl prokázat plán společných zařízení, výkres veřejně prospěšných staveb a výkres veřejně prospěšných opatření. V současné době ale zatím tyto podklady nejsou k dispozici.

Územní plán bude vymezovat plochy dopravní infrastruktury z pohledu nového vymezení koridoru pro D11 a pro související stavby s D35. Pozemkové úpravy budou ve svém návrhu řešit napojení polních cest a zpřístupnění pozemků.

Základním problémem při tvorbě těchto důležitých dokumentů je chybějící metodika, která by popisovala součinnost zpracovatele územního plánu a zpracovatele komplexní pozemkové úpravy. Navíc oba tyto nástroje sice řeší v podstatě stejné území, ale rozdílnými očima. Územní plán řeší zastavěnou a zastavitelnou část území, rozvoj a urbanismus, přičemž komplexní pozemkové úpravy řeší v podstatě extravilán, zpřístupnění pozemků, síť polních cest a zabývají se územním systémem ekologické stability.

Výstavba dálnice přinese pozitiva zejména díky zklidnění dopravy v této obci, přičemž dojde i k lepšímu napojení s ostatními kraji (i s ohledem na výstavbu D35, která taktéž ovlivní katastrální území obce). Z hodnocení vlivů na životní prostředí je důležitým faktem výstavba protihlukových stěn, díky kterým dojde ke snížení hluku v dotčených lokalitách, po zdravotní stránce nebudou obyvatelé ovlivněni. Rozptylová studie prokazuje, že nedojde ke kontaminaci půd z dopravy, v oblasti vod nedojde k významnějšímu zásahu do odvodnění a výstavba sebou nepřinese zásah do množství podzemních vod. Jelikož v rámci výstavby dojde k likvidaci fauny, budou díky komplexním pozemkovým úpravám navrženy náhradní plochy pro výsadbu a dojde i k lepšímu zpřístupnění pozemků. V území výsadby se nenachází lokalita zařazená do ptačích oblastí či jiných významných oblastí (Natura 2000). Z těchto závěrů plyne, že stavba dálnice nepřináší žádné významné negativní vlivy na danou lokalitu.

V diplomové práci byl i nastíněn postup majetkoprávního vypořádání pozemků pro výstavbu a rekonstrukce komunikací. Je patrné, že stát a Královéhradecký kraj v tomto nemají stejnou metodiku. Zatímco stát se primárně řídí zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a taktéž využívá možností zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, Královéhradecký kraj je v tomto velmi opatrný a postupuje při výkuech nejprve dle platné směrnice Rady Královéhradeckého kraje a poté se snaží o ceně a obecně o podmínkách licitovat. Vyvlastnění pozemků je samozřejmě především politickým rozhodnutím, ani já nejsem jeho příznivcem, ale pokud se jedná o tak důležité stavby, měl by i kraj postupovat razantněji.

Probíhající pozemkové úpravy v k.ú. Světí (zahájeny na žádost stavebníka – ŘSD ČR) řeší komplexně celé k.ú. Světí, pokud se zaměříme pouze na část vyvolanou stavební činností,

budou mít přínos takový, že zpřístupní pozemky, které budou odděleny stavbou dálnice či se dotknou vyvolanou přeložkou silnice III/3253, přičemž jako doprovodný prvek, zohledňující životní prostředí, budou navrženy plochy zeleně. Přeložka silnice III/3253, včetně mostu, bude převedena do majetku Královéhradeckého kraje, včetně souvisejících pozemků. Kraj má právo vykonávat stavební dozor při realizaci těchto staveb a taktéž se zúčastňovat zkoušek a revizí, což mu plyne mj i ze smlouvy, kterou z důvodu realizace přeložek uzavřel s ŘSD ČR.

Stavbou bude trvale dotčeno v k.ú. Světí území o rozloze 102 005 m<sup>2</sup>, což jsou z celkové rozlohy (320 ha) přibližně 3,2 %. Valná většina pozemků trvale dotčených stavbou jsou pozemky zemědělské (zemědělský půdní fond) – jedná se o rozlohu 92 639 m<sup>2</sup>, což představuje z celkové plochy trvalého záboru v k.ú. Světí téměř 91 %. V době tvorby záborového elaborátu byly téměř všechny pozemky trvale dotčené stavbou v majetku státu (ŘSD ČR, Povodí Labe s.p. či ÚZSVM), přičemž v soukromém vlastnictví se nacházelo přibližně 1 000 m<sup>2</sup> z celkového počtu trvalých záborů 102 005 m<sup>2</sup> (přibližně 1 %). Záborový elaborát vznikl na podkladu digitální mapy katastru nemovitostí, přičemž v katastrálních územích Stěžery, Plačice, Kukleny, Svobodné Dvory, Plotiště nad Labem, Předměřice nad Labem a Lochenice byla mapa DKM (digitální katastrální mapa) a majetkoprávní vztahy byly již vyřešeny, v katastrálních územích Bříza u Všestary, Všestary a Světí byly mapy v původním sáhovém měřítku a jako podklad pro digitální mapu byly použity geometrické plány, které byly vypracovány pro trvalé záborové stavby. Důvod, proč nebylo více pozemků v soukromém vlastnictví byl ten, že výkupy pozemků byly zajištěny již v roce 2011 (dle náhledu do katastru nemovitostí většina pozemků přešla do majetku státu – ŘSD ČR do správy – v roce 2011 kupními smlouvami).

Při průzkumu současné katastrální mapy v porovnání se záborovým elaborátem stavby z roku 2013 jsem dospěl k závěru, že trvalé záborové zabírající pozemky soukromých vlastníků v k.ú. Světí byly majetkoprávně vypořádány (v katastru nemovitostí nyní figuruje jako jediný vlastník, respektive správce, ŘSD ČR). Dominantní výměru v záborovém elaborátu představoval především pozemek původně na LV 820, kde soukromý vlastník měl podíl 1/12 (jednalo se o pozemkovou parcelu č. 459/20), nyní tento figuruje již na LV 819 (ČR – ŘSD ČR).

Stavba je nyní ve fázi realizace, proto nelze vyhodnotit, jaký dopad bude mít na katastrální území a obec Světí, například z časového hlediska, jak si obyvatelé zkrátí trasy. Toto vyhodnocení bude možné až po dostavbě. Stejně tak i sčítání dopravy přinese další výsledky, zda se okolním silnicím I. třídy uleví.



## 7 Závěr

Obec Světí se v současné době řadí mezi obce, které se populačně i ekonomicky rozvíjejí. Tento poznatek vychází i z rostoucího počtu trvale žijících obyvatel. Díky rozvoji dopravní infrastruktury (v blízkosti bude dálnice D11 a D35), se obyvatelé dostanou do dalších velkých měst v České republice či zahraničí podstatně rychleji. Tato lokalita je proto vnímána jako lokalita vhodná pro bydlení, na území se nachází i nevyužité plochy vhodné pro budování nové zástavby. Rezervy jsou především v plochách velkých zahrad, přičemž je třeba zvážit současné vlastnické vztahy. Jejich vyřešení je nezbytným předpokladem pro vybudování nové zástavby. Obec se chce v blízké budoucnosti napojit na kanalizační síť a tímto krokem dojde opět ke zkvalitnění života v obci. Taktéž je třeba zmínit, že i připravovaný severní obchvat města Hradce Králové pomůže (severní tangenta) obyvatelům obce Světí, a to s ohledem na rychlejší napojení na východní stranu od města směrem Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí a Vamberk. Díky probíhajícím pozemkovým úpravám dojde i ke zpřístupnění ploch, které budou dotčeny dopravním koridorem, pozitivním přínosem je, že tato část komplexních pozemkových úprav je hrazena nikoliv obcí, ale stavebníkem. Obecně lze říct, že převažují pozitiva z vybudování dálnice nad negativy.

Území obce je charakteristické svou historickou zástavbou a plochami, na kterých převažuje zemědělská činnost. V souvislosti s koridory pro dopravní infrastrukturu je počítáno s novými plochami pro ozelenění, aby byl udržen trend obce, která preferuje stabilizaci stávající sídelní struktury, zvyšování kvality bydlení a snaží se obyvatelům nabídnout kvalitní životní prostředí. Díky územnímu plánu, který by měl být v roce 2019 schválen a vydán, dojde k dosažení udržitelného rozvoje území, vytvoří se podmínky pro hospodaření a obecně pro zlepšování života. Jelikož se obec Světí nachází v blízkosti spádových center, je důležité dbát na její rozvoj ve všech směrech, například je třeba se zaměřit na rozvoj občanské vybavenosti, technické infrastruktury či zajistit dopravní obslužnost. Pokud se toto obci bude nadále dařit, stane se ještě více vyhledávanou obcí pro bydlení a bude se dále rozvíjet. Obec by ale neměla ztrácet charakter venkovského sídla.

Tato práce měla za cíl zhodnotit rozvoj dopravní infrastruktury a nastínit limity v oblasti územního plánování. Jelikož nebyl k dispozici platný územní plán vybrané obce a v katastrálním území jsou komplexní pozemkové úpravy v počáteční fázi, došlo především k popisu dané problematiky a zaměření se na to, jak bude územní plán vypadat, přičemž se vycházelo z veřejně přístupného zadání územního plánu (návrhu). Dále byla důkladně prozkoumána projektová dokumentace stavby D11 úseku 1106-1 a byly nastíněny dopady na katastrální území co se ploch záborů pro stavbu týče. Negativním vlivem byl rozhodně zábor zemědělské půdy, ale stavba se dotkne tohoto k.ú. pouhými 3 %, proto zábory nebudou mít výrazný vliv a dopad na zemědělský půdní fond. Navíc pokud bude dodrženo stanovisko EIA, nedojde k degradaci životního prostředí. Během výstavby dojde k větší hlučnosti a prašnosti, jedná se o dočasný negativní vliv, který pomine dokončením stavby a po zprovoznění úseku se naopak doprava odkloní z menších obcí a dojde k úbytku emisí. Zhodnocení výhod pro obec a její obyvatele:

- napojení obce na D11, rychlejší doprava do velkých měst za prací, službami (školy, školky, zdravotnictví)
- rozvoj bytové zástavby, lukrativní lokalita s možností dalšího rozvoje

## 8 Literatura

1. Alcock E. S, et al. 2012. John Wiley & Sons, Incorporated, Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=821901>.
2. Alterman R. 2001. National-Level Spatial Planning in Democratic Countries: An International Comparison of City and Regional Policy-Making, Liverpool University Press. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=380613>.
3. Arvis J, et al. 2011. Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century, World Bank Publications. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=681192>.
4. Bennett, G. H. 2012. The Nazi, the Painter and the Forgotten Story of the SS Road, Reaktion Books, Limited. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=1127649>.
5. Bhattacharya A, Romani M, Stern N, 2012. Infrastructure for development: meeting the challenge. In Centre for Climate Change Economics and Policy, Londres. [www.ccecep.ac.uk/Publications/Policy/docs/PP-infrastructure-for-development-meeting-the-challenge.pdf](http://www.ccecep.ac.uk/Publications/Policy/docs/PP-infrastructure-for-development-meeting-the-challenge.pdf). Consultado el (Vol. 15).
6. Bumba J. 2007. České katastry od 11. do 21. století. Grada Publishing, a.s., Praha. ISBN 978-80-247-2318-1.
7. Burian Z, Váchal J, Němec J, Hladík J. 2011. Pozemkové úpravy. Consult, Praha. ISBN 978-80-903482-8-8.
8. Calderón C., Servén L. 2004. The effects of infrastructure development on growth and income distribution. The World Bank.
9. Cay T, Ayten T, Iscan F. 2010. Effects of different land reallocation models on the success of land consolidation projects: Social and economic approaches. Land Use Policy.
10. Čablová M, Koutný J, Šilhánková V. 2002. Urbanismus a územní plánování. Univerzita Pardubice, Pardubice.
11. ČSN 73 6101 (736101). 2018. Projektování silnic a dálnic. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Praha.
12. Demek J, Mackovčín P. 2006. Hory a nížiny: Zeměpisný lexikon ČR. AOPK ČR, Brno. ISBN 80-86064-99-9.
13. Doležal J, Mareček J, Vobořil O. 1996. Stavební zákon v teorii a praxi. Linde Praha, a.s., Praha. ISBN 80-7201-014-X.
14. Doležal, P. a kol. 2010. Metodický návod k provádění pozemkových úprav (aktualizovaná verze k 1. 5. 2012). Praha, Ministerstvo zemědělství – Ústřední pozemkový úřad, 125 s.
15. Dudová J. 2007. Pozemkové právo. KEY Publishing, Ostrava. ISBN 978-80-87071-26-7.
16. Fialová E. 2016. Územní plánování: od územně plánovacích podkladů po územní rozhodování. Informační centrum ČKAIT, Praha. ISBN 978-80-87438-83-1.
17. Giuliano G, Hanson S. 2017. The geography of urban transportation. Guilford Press, London. ISBN: 978-1462529650.

18. Graham S. 2000. Constructing premium network spaces: reflections on infrastructure networks and contemporary urban development. *International journal of urban and regional research*, 24(1). Pages 183-200.
19. Haaren Ch. 2002. Landscape planning facing the challenge of the development of cultural landscapes. *Landscape and urban Planning*, 60, s. 73–80.
20. Hawkins V, Selman P. 2002. Landscape scale planning: exploring alternative land use scenarios. *Landscape and Urban Planning*, 60, s. 211–224.
21. Holden R, Liversedge J. 2014. *Landscape architecture: an introduction*. London, Laurence King Publishing. ISBN: 978-78067-419-3.
22. Horáková I. 1992. *Marketing v současné a světové praxi*. Grada. Praha. ISBN: 80-85424-83-5.
23. Kaulich K. 2012. Komplexní pozemkové úpravy jako nástroj k vytvoření ÚSES. *Ochrana přírody, zvláštní číslo, s. 28–30.* [20. 1. 2019] <http://www.casopis.ochranaprirody.cz/res/data/032/004005.pdf?seek=>
24. Kleprlík J. 2011. *Silniční doprava*. Univerzita Pardubice, Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2.
25. Kliment V. 2007. Katastr nemovitostí pro každého: od pozemkové knihy a obecného zákoníku občanského ke katastru nemovitostí a aktuální úpravě právních vztahů k nemovitostem v českém právu. *Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, Zdiaby*. ISBN 978-80-85881-27-1.
26. Kubíček Z. 1983. *Územní plánování*. SNTL Nakladatelství technické literatury, Praha.
27. Kyselka I, Hurníková J, Rozmanová N, Stejskalová D, Podhrázská J. 2010. *Koordinace územních plánů a pozemkových úprav. Ústav územního rozvoje Brno*, Brno.
28. Levy J M. 2009. *Contemporary urban planning*. Pearson Education, Upper Saddle River, New Jersey.
29. Lowe J C, Moryadas S. 1975. *The geography of Movement*. Houghton Mifflin Company.
30. Mackovič V. 2012. Vazby územního plánu na řešení složek krajiny. *Urbanismus a územní rozvoj, ročník XV., č. 5. Ústav územního rozvoje, Brno*. S. 68-73.
31. Maier K. 1997. *Územní plánování. České vysoké učení technické, Praha*. ISBN 80-01-02240-4.
32. Maier K. 2000. *Územní plánování. České vysoké učení technické, Praha*. ISBN 80-01-01012-0.
33. Mees P. 2010. *Transport Suburbia*, London Earthscan. ISBN 978-1-84407-740-3.
34. Pašakarnis G, Morley D, Maliene V. 2012. Rural development and challenges establishing sustainable land use in Eastern European countries. *Land Use Policy*. Pages 703-705.
35. Pekárek M, Průchová I. 2003. *Pozemkové právo*. Masarykova univerzita Brno, Brno. ISBN 80-210-3238-3.
36. Pekárek M, Bláhová I, Průchová I. 2010. *Pozemkové právo*. Masarykova univerzita Brno, Brno. ISBN 978-80-7380-253-0.
37. Podhrázská J, Tichá A, Gremlová R. 2009. *Řízení a dokumentace pozemkových úprav ve vztahu k územnímu plánování. Days od Law: the Conference Proceedings, 1. edition, Masarykova Univerzita, Brno*.
38. Quitt E. 1971. *Klimatické oblasti Československa*. Brno. Geografický ústav ČSAV, *Studia Geographica*. 73 s.

39. Raban P. 2001. Stavební zákon s prováděcími a souvisejícími předpisy. EUROUNION, s.r.o., Praha. ISBN 80-7317-001-9.
40. Rogers M, Bernard E. 2016. Highway Engineering, John Wiley & Sons, Incorporated. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=4519157>.
41. Roy A, Ong A. 2011. Worlding Cities: Asian Experiments and the Art of Being Global. Oxford: Wiley Blackwell.
42. Rybářský I, Švehla F, Geissé E. 1991. Pozemkové úpravy. Alfa Bratislava, Bratislava. ISBN80-05-00873-2.
43. Tatíček M. 1999. Technika územního plánování. Proces pořizování územně plánovací dokumentace v závislosti na novele zákona číslo 50/1976 Sb. (Stavebního zákona) zákonem číslo 83/1998 Sb. Metodický návod. ČVUT, Praha. ISBN 80-01-01991-8.
44. Thomas J. 2007. What's on Regarding Land Consolidation in Europe. FIG congress, Munich/Germany.
45. Trajer V. 2006. Katastr nemovitostí. ASPI, a.s., Praha. ISBN 80-7357-190-0.
46. Vistnes I, Nellemann C, Jordhoy P, Strand O. 2001. Wild reindeer: impacts of progressive infrastructure development on distribution and range use. Polar biology, 24(7), 531-537.
47. Vitikainen A. 2004. An Overview of Land Consolidation in Europe.
48. Vlasák J, Bartošková K. 2007. Pozemkové úpravy. Nakladatelství ČVUT, Praha. ISBN 978-80-01-03609-9.
49. Vráblíková J, Němec J, Pražáková L. 2011. Pozemkové úpravy. Univerzita J.E. Purkyně, Ústí nad Labem. ISBN 978-80-7414-373-1.
50. Waterhout B. 2008. Institutionalisation of European Spatial Planning, IOS Press. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.infozdroje.czu.cz/lib/czup/detail.action?docID=448791>.
51. Zelený L. 2004. Rozvoj dopravy ve světě. Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha. ISBN 80-245-0671.
52. Zelený L, Peřina L. 2000. Doprava (Dopravní infrastruktura). Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha. ISBN 80-245-0110-4.

#### Internetové zdroje:

1. Autorský kolektiv Ústavu územního rozvoje a odboru územního plánování MMR. 2008. Obec a územní plánování - Postavení a činnosti obcí v územním plánování. Metodická příručka, Ústav územního rozvoje, Brno. [5. 2. 2019] <http://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/plnezneni/letak-obec-a-UP-2008/letak-obec-a-UP-2008.pdf>
2. Autorský kolektiv Ústavu územního rozvoje a odboru územního plánování MMR. 2009. Občan a územní plánování – Práva a povinnosti občanů v oblasti územního plánování. Metodická příručka, Ústav územního rozvoje, Brno. [4. 2. 2019] [http://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/plnezneni/Obcan\\_a\\_UP\\_2009/obcan\\_a\\_UP\\_20090226.pdf](http://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/plnezneni/Obcan_a_UP_2009/obcan_a_UP_20090226.pdf).
3. Děti Země [online], [cit. 23. 2. 2019]. O Dětech Země. Dostupné z WWW: <http://detizeme.cz/organizace.shtml>.

4. Halasová H, Šilarová V. 2007. Územní plánování v České republice. Metodická příručka, Ústav územního rozvoje, Brno. [18. 2. 2019] <http://www.uur.cz/images/publikace/metodickeprirucky/plnezneni/uzemni-planovani-v-cr-2007-cz-an/uzemni-planovani-cr-08-2007-cz.pdf>
5. Wikipedie [online], [cit. 21. 1. 2019]. Pozemková úprava. Dostupné z WWW: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemkov%C3%A1\\_%C3%BAprava](https://cs.wikipedia.org/wiki/Pozemkov%C3%A1_%C3%BAprava)
6. ÚDRŽBA SILNIC Královéhradeckého kraje [online], [cit. 21. 2. 2019]. Stavby 2019. Dostupné z WWW: <https://uskhk.eu/stavby/>.
7. Správa silnic Královéhradeckého kraje [online], [cit. 23. 1. 2019]. O nás. Dostupné z WWW: <https://www.sskhk.cz/>.
8. Královéhradecký kraj [online], [cit. 23. 2. 2019]. Rozvoj kraje a dotace. Dostupné z WWW: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/>.
9. Informační systém EIA [online], [cit. 22. 3. 2019]. Prioritní dopravní záměry dle §23a. Dostupné z WWW: [https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100\\_pdz](https://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_pdz).
10. IROP integrovaný regionální operační program [online], [cit. 12. 2. 2019]. Silnice. Dostupné z WWW: <http://irop.mmr.cz/cs/www.sfdi.cz>.
11. Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, v.v.i. [online], [cit. 12. 3. 2019]. eKatalog BPEJ. Dostupné z WWW: <https://bpej.vumop.cz/>.
12. Mikroregion obcí Památkové zóny 1866 [online], [cit. 14. 2. 2019]. O mikroregionu. Dostupné z WWW: <http://www.opz1866.cz/>.
13. Moravské hospodářství [online], [cit. 21. 3. 2019]. Nový úsek D11 získal závazné stanovisko EIA. Dostupné z WWW: <http://moravskehospodarstvi.cz/article/deni-v-regionech/novy-usek-d11-muze-ziskani-stavebniho-povoleni/>.
14. Obec Světí [online], [cit. 14. 1. 2019]. Obec. Dostupné z WWW: <https://www.sveti.cz/>.
15. Spolek pro vojenská pietní místa [online], [cit. 14. 3. 2019]. Jména pomínek. Dostupné z WWW: <https://www.vets.cz/>.
16. Cestování iDNES.cz [online], [cit. 15. 3. 2019]. Historie výstavby dálnice. Dostupné z WWW: <https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku>.
17. Český statistický úřad, Veřejná databáze [online], [cit. 3. 2. 2019]. Dostupné z WWW: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>.
18. Český úřad zeměměřický a katastrální [online], [cit. 1. 2. 2019]. Dostupné z WWW: <http://www.cuzk.cz/>.

#### Legislativní dokumenty:

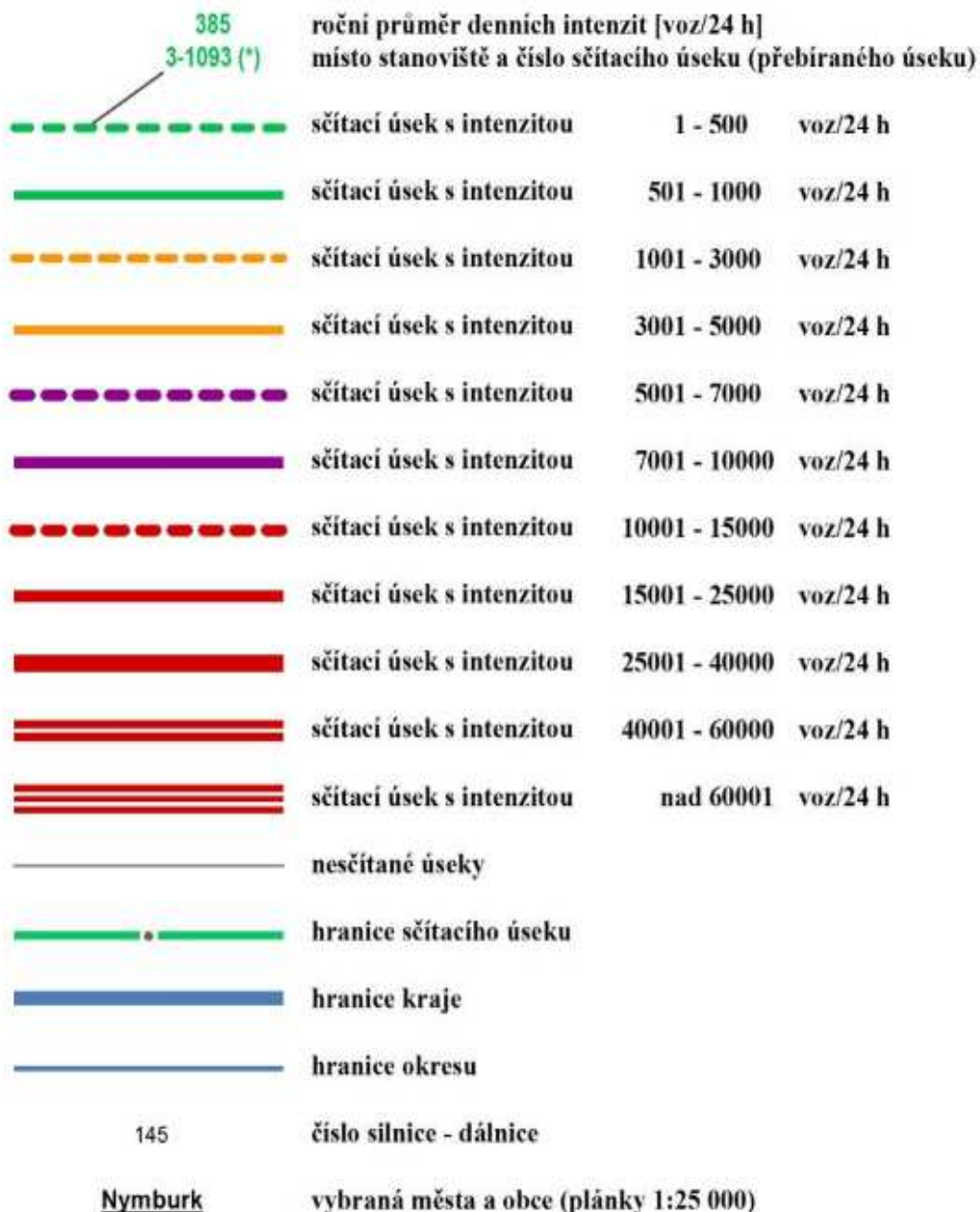
1. Česko. 1990. Zákon č. 83/1990 Sb. o sdružování občanů ze dne 27. března 1990. In Sběrka zákonů České republiky, 1990, částka 19. Česká republika.
2. Česko. 1991. Zákon č. 229/1991 Sb. o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku ze dne 21. května 1991. In Sběrka zákonů České republiky, 1991, částka 45. Česká republika.
3. Česko. 1997. Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ze dne 23. ledna 1997. In Sběrka zákonů České republiky, 1997, částka 3. Česká republika.
4. Česko. 2000. Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích ze dne 12. dubna 2000. In Sběrka zákonů České republiky, 2000, částka 38. Česká republika.

5. Česko. 2000. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ze dne 14. září 2000. In Sbírka zákonů České republiky, 2000, částka 98. Česká republika.
6. Česko. 2000. Zákon č. 157/2000 Sb. o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů ze dne 18. května 2000. In Sbírka zákonů České republiky, 2000, částka 49. Česká republika.
7. Česko. 2002. Zákon č. 139/2002 Sb. o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech ze dne 21. března 2002. In Sbírka zákonů České republiky, 2002, částka 57. Česká republika.
8. Česko. 2006. Zákon č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě ze dne 14. března 2006. In Sbírka zákonů České republiky, 2006, částka 63. Česká republika.
9. Česko. 2006. Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ze dne 14. března 2006. In Sbírka zákonů České republiky, 2006, částka 63. Česká republika.
10. Česko. 2009. Zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury ze dne 4. listopadu 2009. In Sbírka zákonů České republiky, 2009, částka 135. Česká republika.
11. Česko. 2012. Zákon č. 89/2012 Sb. občanský zákoník ze dne 3. února 2012. In Sbírka zákonů České republiky, 2012, částka 33. Česká republika.
12. Česko. 2011. Vyhláška č. 48/2011 Sb. o stanovení tříd ochrany ze dne 22. února 2011. In Sbírka zákonů České republiky, 2011, částka 17. Česká republika.
13. Královéhradecký kraj. 2018. Směrnice č. 5 Rady Královéhradeckého kraje, stanovující postup při změnách vlastnických vztahů k pozemním komunikacím na území Královéhradeckého kraje.
14. Královéhradecký kraj. 2018. Směrnice č. 6 Rady Královéhradeckého kraje, stanovující postup majetkoprávního vypořádání pozemků pod silnicemi II. a III. třídy.

## 9 Samostatné přílohy

### 9.1 Příloha č. 1 legenda k výsledkům sčítání dopravy

#### Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2016



Dostupné z [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

## 9.2 Příloha č. 2 význam zkratk používaných při sčítání dopravy

### Význam použitých zkratk:

LN	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
SNP	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
TN	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
TNP	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy
AK	Autobusy kloubové
TR	Traktory bez přívěsů
TRP	Traktory s přívěsy
TV	Těžká motorová vozidla celkem
O	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
TNV	Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK)
PS	Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní (odpolední) návratové špičce
ALFA, BETA	Ukazatele variací silniční dopravy ALFA – poměr intenzity v letní neděli k celoročnímu průměru [-] BETA – poměr intenzity v letním pracovním dnu k celoročnímu průměru [-]
GAMA	ALFA/BETA [-]
C	Cyklisté [cyklo/den]

### Výpočty podle metodiky CSD 2016 (nákladní souprava je za jedno vozidlo)

#### Hluk:

OA	O+M
NA	LN+SN+TN+A+AK+TR+TRP
NS	SNP+TNP+NSN

#### Emise:

OA	O+M
LNA	LN
TNA	SN+TN+TR+TRP
NS	SNP+TNP+NSN
BUS	A+AK

Dostupné z [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)