

# CESTY KRAJINOU NA PŘÍKLADU VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY JOURNEYS THROUGH THE LANDSCAPE USING THE EXAMPLE OF PUBLIC INFRASTRUCTURE

Kotrla Jakub

Ing. Jakub Kotrla  
kotrla@uur.cz  
jakub.kotrla@vut.cz

Institute for Spatial Development  
Jakubské náměstí 3, 602 00 Brno, Czech Republic

Institute of Architecture  
Faculty of Civil Engineering  
University of Technology in Brno  
Veveří 331/95, 602 00 Brno, Czech Republic

*The author graduated from the Faculty of Civil Engineering at the University of Technology in Brno, majoring in Municipal Engineering. As part of his doctoral studies, he continues at the Institute of Architecture with his dissertation Landscape in connection with green infrastructure. Professionally, he works at the Institute for Spatial Development in Brno, where he guarantees the documents Spatial Development Policy of the Czech Republic and Architecture and Building Culture Policy of the Czech Republic, and deals, among other things, with a high-quality built environment for everyone. Currently, the Institute for Spatial Development is led by director.*

Recenze | Review  
Ing. arch. Hana Šimková, Ph.D.  
Ing. arch. Adam Guzdek, Ph.D.

**Klíčová slova:** veřejná infrastruktura; dopravní infrastruktura; technická infrastruktura; zelená infrastruktura; cesty, krajina

**Abstrakt:** *Krajina je nedílnou součástí života obyvatelstva sloužící nejen jako území pro volnočasové aktivity, ale zejména pro obživu. V průběhu času však člověk krajinu přeměnil, rozčlenil a krajina se stala velice fragmentovanou. To bylo zpočátku způsobeno převážně „dopravní infrastrukturou“, tedy různými polními cestami, následně kamennými a dlážděnými chodníky, silnicemi a v současnosti jsou to i dálnice a železniční tratě. Významně se na vzhledu krajiny podepsala i infrastruktura technická, především energetika. Vedení vysokého napětí, budování stožárů, transformátorů a výměňkových stanic krajině postupně ubližovalo převážně na vzhledu, a kromě bariéry liniové šlo i o bariéru výškovou. I když je technická infrastruktura negativním jevem pro krajinu, je zatím životně důležitým prvkem pro život, a tak byla do krajiny zasazena a postupem času i přijímána. Stále by ale mělo být důsledně posuzováno, kde tato vedení jsou možná, a kde už je zásah do krajiny, krajinného rázu, případně panoramatu za hranou. Na druhé straně existuje také pozitivně vnímaná infrastruktura, a to infrastruktura zelená. V krajině je reprezentována převážně územním systémem ekologické stability, který tvoří základní síť propojující biocentra jednotlivými biokoridory. Tedy jsou to také migrační cesty pro zvířata, jejich útočiště, ale skýtají také různorodou škálu ekosystémových služeb, které se projevují v pozitivním smyslu i pro každého z nás.*

*Příspěvek představuje souhrn informací, ale také pozitiv a negativ, které veřejná infrastruktura v krajině obnáší.*

## Úvod do problematiky veřejné infrastruktury

Veřejná infrastruktura hraje klíčovou roli v utváření naší krajiny a kvality života obyvatel a celkově kvality vystavěného prostředí. Efektivní a udržitelné plánování cest, dopravních sítí a energetických zdrojů vyžaduje nejen technické a ekonomické uvažování a znalosti, ale také hluboké porozumění ekologickým, sociálním a estetickým aspektům. Tento příspěvek se zaměřuje na význam, negativní i pozitivní působení veřejné infrastruktury, ale také výzvy a příležitosti spojené s plánováním veřejné infrastruktury jako novodobé cesty, které i krajinu významně ovlivňují.

Veřejná infrastruktura je definována zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon. Veřejnou infrastrukturou se v tomto zákoně rozumí pozemky, stavby a zařízení sloužící veřejné potřebě. Jedná se konkrétně o dopravní infrastrukturu, technickou infrastrukturu, zelenou infrastrukturu, občanské vybavení a veřejná prostranství. V tomto příspěvku si dále rozebereme pouze dopravní, technickou a zelenou infrastrukturu, která nám utváří cesty v krajině a pozitivně i negativně ovlivňuje kvalitu vystavěného prostředí. **[1]**

### Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura, kterou jsou zejména stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, leteckých staveb a s nimi související stavby a zařízení **[1, § 10]**. Tento typ infrastruktury zná každý a je asi nejstarším prvkem vůbec, který začal fragmentovat krajinu a postupně negativně působit na její hodnoty. První kupecké cesty byly z přírodních materiálů a dá se říci, že převažoval jejich pozitivní vliv, neboť propojovaly první osady, umožňovaly převoz materiálů a cestování. Vzhledem k tomu, že byly pouze částečně zpevněny např. kameny či štěrkem, nepůsobily v krajině velkou bariéru ani vizuálně nepůsobily negativně. Tak začaly vznikat první cesty krajinou, které s ní byly v souladu a v harmonii.

To se však velice rychle změnilo moderními přístupy a potřebami, kdy je dopravní infrastruktura velkou bariérou v území a působí negativní a někdy i významně negativní dopady na životní prostředí. Vysokorychlostní železnice i klasické železnice, dálnice a silnice I. třídy vytvářejí silnou fragmentaci krajiny a bariéru, která se těžko překonává nejenom pro živočichy ve volné přírodě, ale i pro člověka (zejména dalšími úpravami jako jsou protihlukové stěny, oplocení apod.). Zároveň však význam těchto staveb je tak velký, že i přes veškeré negativní dopady je jejich veřejný zájem v podobě využívání pro kvalitní život nadřazený environmentálním hodnotám. I když i takové, které jsou významnější v rámci veřejného zájmu, se najdou.

### Železnice

Železniční stavby jsou velkým zásahem do krajiny, především svou těžce proniknutelnou bariérou. V minulosti při nízkém využívání železnice se však i takové stavby dokázaly krajině velmi dobře přizpůsobovat a vytvářet malebné cesty krajinou, které měly své kouzlo. V moderním světě se však již jedná především o monumentální stavby, často oplocené, vzhledem k vytížení a typu. Vysokorychlostní železnice by v blízké budoucnosti (několika let) měli být součástí veřejné infrastruktury i v České republice. Kromě pozitiv jako je zkrácení cestovního času, přinesou právě i negativa související s přírodou a životním prostředím. To vše by ale mělo být dobře posouzeno a případně napraveno kompenzačními opatřeními, aby se negativní jevy co nejvíce utlumily. Železnice jsou tak již běžnou cestou, kterou v krajině nalézáme a která krajinu může významně ovlivňovat a proměňovat.

### Pozemní komunikace

Dálnice, silnice, kapacitní komunikace i další účelové komunikace. Tyto a další typy pozemních komunikací v současné krajině nalézáme běžně i vzhledem k hustotě silniční sítě, která je dána především roztržštěnou sídelní strukturou České republiky, která obsahuje především malé obce. Tyto komunikace opět vytvářejí

významné cesty krajinou a přispívají, mnohem více než železnice, k její fragmentaci a stále větší roztříštěnosti. Opět přináší člověku spoustu pozitiv, ale negativně ovlivňují přírodu i živočichy v ní žijící. Hustota silniční sítě je v České republice dána počtem obcí, a těžko by se snižovala na úkor dostupnosti. Negativní vliv na krajinu ale stoupá s významností takové pozemní komunikace, ale i územím, kterým prochází. Je tak nutné co nejlépe posuzovat konkrétní záměry s hodnotami v území, kterým prochází, aby se negativní zásahy do krajiny eliminovaly. [2]

## Ekodukty

Ekodukty (případně také „zelené mosty“ nebo ekokoridory), jsou speciální konstrukce navržené pro umožnění bezpečného přechodu divoké zvěře přes silnice, dálnice, železnice (obecně přes dopravní infrastrukturu). Hlavním cílem, a to proč je budujeme, je snížit fragmentaci krajiny, která může být způsobena těmito bariérami, a tím podpořit migraci zvířat a udržení genetické rozmanitosti. Jsou důležitým prvkem pro to, aby se dosáhlo udržitelného rozvoje a ochrany přírody, a tím bylo dosaženo omezení negativních vlivů člověka na životní prostředí.



Obrázek 1 – Příklad ekoduktu, který plní svou funkci (zdroj: archiv autora)

Ekodukty jsou často osázeny vegetací, převážně pro to, aby bylo co nejvíce napodobeno okolní prostředí pro klidný a bezpečný přechod zvířat. Kromě mostů se může jednat také o tunely, které se liší podle potřeb a přechodu konkrétních zvířat (např. obojživelníky). Často je tak návrh uzpůsoben migračním trasám, které by měly navazovat na tyto ekodukty, ale měly by být také navrhovány v dostatečné šířce, aby zde zvířata měla pocit bezpečí pro klidný přechod.



Obrázek 2 – Příklad ekoduktu, který nemá dostatečnou šířku a nevytváří vhodné bezpečné prostředí pro živočichy (zdroj: archiv autora)

Tyto stavby hrají klíčovou roli při ochraně ohrožených druhů a přispívají k udržení biodiverzity. Pomáhají zvířatům v jejich přirozené migraci za potravou, pářením nebo sezónními změnami prostředí. Ne všechny jsou ale navrženy správně a nemusejí tak zvířatům umožňovat dostatečné propojení s přírodou na druhé straně. Je nutné tedy dostatečně vyhodnocovat vhodná kritéria, aby stavba i po výstavbě sloužila svému účelu. Ekodukty se tak snaží vytvářet cestu v krajině, která je bezpečným přechodem často pro ohrožené druhy živočichů. Jsou navrhovány zejména při migračních trasách, ale také v místech s vysokou nehodovostí se zvířaty.

## Technická infrastruktura

Technická infrastruktura, kterou jsou zejména systémy a sítě technické infrastruktury a s nimi související stavby a zařízení pro zásobování vodou, odvádění a čištění odpadních vod, energetiku, včetně výroby a zdrojů energie, zařízení pro akumulaci energie, dobíjecích stanic a zásobníků plynu, produktovody a elektronické komunikace, a dále stavby a zařízení ke snižování nebezpečí v území a pro zlepšování stavu povrchových a podzemních vod nebo k nakládání s odpady. **[1, § 10]** Tento typ infrastruktury je nedílnou součástí současného vystavěného prostředí a těžko si lze bez ní představit život. Život v České republice je na technické infrastrukturu závislý. Od tekoucího kohoutku s vodou kdykoliv je třeba až po zapnutí vypínače a spuštění světla. Technická infrastruktura si našla významné místo v životě každého z nás. Není to však tak dávno v minulosti, kdy to samozřejmě nebylo a v mnohých částech světa stále není. Technická infrastruktura nám přináší řadu pozitivních aspektů a z kvalitňuje nám život. Má však, stejně jako dopravní infrastruktura, mnoho negativních vlivů především na přírodu a krajinu. Až na výjimky se však nachází převážně v podzemí, z tohoto vizuálního pohledu je tedy nenápadná ale velmi potřebná. Její absenci si pak zvláště uvědomíme až když ji nemáme (např. prasklé vodovodní potrubí). Dále v příspěvku se však zaměříme na technickou infrastrukturu, která skrytá ve většině není a vidíme ji všude okolo nás.

### Elektroenergetika

Novodobé cesty krajinou, které jsou viditelné kdekoli. Řeč je o energetických sítích. Ať už se jedná o zdroje energie, tedy elektrárny, tak o přenosovou soustavu, působí na krajinu negativními vlivy a často se zde argumentuje veřejným zájmem. Oproti dopravní infrastrukturu nevytváří tak velkou a nepřekonatelnou bariéru, ale z psychologického hlediska není nic příjemného takové stavby podcházet. Negativní vliv lze pak spatřit v koridorech, které je nutné udržovat. Také mnohem více působí sítě elektrického vedení jako vizuálně rušivé prvky v krajině

a panoramatech nejen měst, ale i památek. Lidstvo si však i na tento typ infrastruktury brzy zvyklo. Vytváří zmeť cest, které přenášejí „život“. Opět záleží na důležitosti takové sítě, kdy lokální elektrické sloupce v krajině se svou výškou a frekvencí zapadají a krajině se dokáží přizpůsobit, až po vysoké stožáry velmi vysokého napětí, které tvoří kostru tohoto systému.



Obrázek 3 – Energetická infrastruktura v krajině (zdroj: archiv autora)

Pátevní elektroenergetická soustava vede velmi vysoké napětí 220 kV a zvláště vysoké napětí 400 kV. To znamená, že se v celostátní elektrizační soustavě odlišuje parametry svých stožárů, které jsou vyšší a mohutnější. Výběr určitého typu stožáru je převážně ovlivňován požadavky na pevnost a životnost, trasou vedení, klimatickými a povětrnostními podmínkami a zvolenou napěťovou hladinou. Stožáry jsou konstruovány tak, aby odolaly extrémním povětrnostním vlivům. Nadzemní část základu stožáru tvoří zpravidla čtyři betonové válce o průměru zhruba 90 cm a výšce minimálně 40 cm nad terémem. Do každého z válců je ukotven jeden rohový úhelník tvořící nosnou část stožárové konstrukce. **[3]**

Důležité jsou také ochranná pásma, která se u tohoto typu technické infrastruktury stanovují dle energetického zákona.

Ochranným pásmem zařízení elektrizační soustavy je prostor v bezprostřední blízkosti tohoto zařízení určený k zajištění jeho spolehlivého provozu a k ochraně života, zdraví a majetku osob. Ochranné pásmo vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí o povolení záměru podle stavebního zákona, a pokud není takové povolení vyžadováno, potom dnem uvedení zařízení elektrizační soustavy do provozu [4, § 46]. Ochranná pásma tak musí respektovat každý, kdo chce v procesu stavebního řízení v blízkosti energetických staveb něco nového budovat. Ochrannými pásmy se tak koridory technické infrastruktury, zejména v lesích, významně vizuálně rozšiřují. Cesta v krajině tak může mít i tuto podobu.



Obrázek 4 – Energetická infrastruktura vyšší kategorie v krajině v kombinaci s větrnými elektrárnami (zdroj: archiv autora)

## Obnovitelné zdroje energie

V současné době je téma obnovitelných zdrojů energie velmi významným a aktuálním. Vzhledem k tomu, že obnovitelných zdrojů energie je celá řada, bude se dále pro účely příspěvku jednat pouze o fotovoltaickou a větrnou energii. I tyto zdroje zásadně mění vzhled stávající krajiny a pohledu na ni a je důležité vždy posoudit nežádoucí vlivy, které v případě vymezování takových záměrů mohou vznikat.

Výroba z obnovitelných zdrojů energie (dále také OZE) je v České republice přibližně na 18 % podílu z celkové výroby energie, kdy společný cíl Evropské unie je stanoven pro rok 2030 na 42,5 %. Česká republika se zavázala zvýšit tento podíl až na 30 %. Aby bylo možné tohoto dosáhnout, bylo z úrovně EU stanoveny, aby členské státy vymezily tzv. oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030, ve kterých bude zjednodušeno povolování záměrů OZE. [5, 6]

Na úrovni státu může být však náročné tento požadavek naplnit, neboť jej budou aplikovat především krajské a obecní samosprávy. Může se tak stát, že na území některého z krajů nebude podpora pro výstavbu obnovitelných zdrojů, a tedy zvýšení tohoto podílu z celkové výroby energie bude muset být pokryto jinde. Těžko v současné době říci, zda bude výstavba obnovitelných zdrojů koordinovaná a rovnoměrně rozptýlena na celém území, nebo bude soustředěna na specifická místa.



Obrázek 5 – Větrné elektrárny v Rakousku v blízkosti dálnice (zdroj: archiv autora)

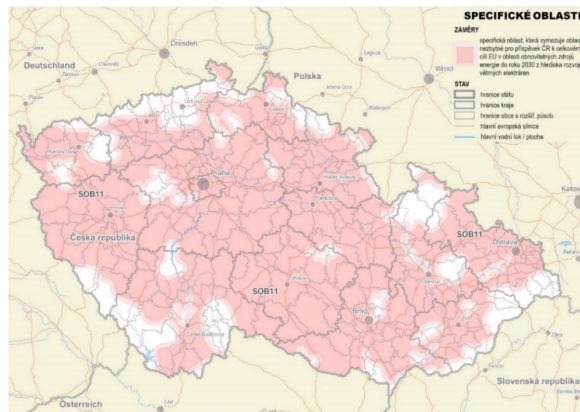
Stát tedy nemá nástroje, jak kohokoliv donutit tuto výstavbu pro zajištění dodávek obnovitelné energie realizovat. V Německu však zavedli povinnost, která je dána plošně, pro vymezení 2 % území,

kde musí být tyto obnovitelné zdroje vystavěny. Tak je zajištěna povinnost přiblížit se zvýšení podílu výroby obnovitelné energie na doporučenou úroveň danou EU.

Na podporu přechodu na obnovitelné zdroje energie a zrychlení povolovacího řízení byl dokončen odborný podklad Ministerstva průmyslu a obchodu ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem pro místní rozvoj. Tento podklad definuje možnosti umísťování těchto zdrojů v území v rámci vymezení oblastí nezbytných pro příspěvek České republiky k celkovému cíli Evropské unie v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 (tzv. nezbytné oblasti). Pomocí daných kritérií byl mapován potenciál území, ve kterém lze umísťovat záměry obnovitelných zdrojů energie. [6]

Tyto nezbytné oblasti schválila vláda České republiky vymezením jako specifické oblasti v Politice územního rozvoje České republiky. Jedná se tedy o oblasti, kde je potenciál pro umísťování záměrů obnovitelných zdrojů. Zároveň by v těchto oblastech měl být zjednodušen povolovací proces, protože by nemuselo probíhat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (SEA). Územně plánovací dokumentace (územní rozvojový plán, zásady územního rozvoje a územní plány) mohou dále v těchto nezbytných oblastech vymezovat a případně zpřesňovat oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie (tzv. akcelerační zóny). [5][6][7]

Následně byl odborný podklad pro vymezení nezbytných oblastí Ústavem územního rozvoje upraven tak, aby vyhovoval účelu a podrobnosti Politice územního rozvoje České republiky (viz obr. 2 a obr. 3). Politika územního rozvoje České republiky neumísťuje záměry do území a není již závazná pro rozhodování v území. Schémata nezbytných oblastí jsou součástí zpracovávané změny č. 9 Politice územního rozvoje České republiky, která má být dokončena a předložena vládě do 31. 12. 2024. [6][7]



Obrázek 6 – Schéma nezbytných oblastí z hlediska rozvoje větrných elektráren (zdroj: návrh změny č. 9 PÚR ČR [7])

Fotovoltaická i větrná energie se tak již v současnosti stává významným aspektem výroby energie a prvkem viditelným v krajině. Lze očekávat, že četnost větrných elektráren bude vyšší a stejně tak jako v Německu nebo Rakousku, budou viditelné z velkého území a mohou narušovat panorama i obraz krajiny. Stejně tak jako fotovoltaické elektrárny, které mohou vyvolávat negativní optický efekt při větším umísťování jednotlivých prvků. Fotovoltaická elektrárna má navíc i negativní vlivy v podobě zaboru půdy, který způsobuje. I díky tomuto se zákony přizpůsobují novému trendu, kterým je agrovoltaika, tedy spolupůsobení výroby energie z fotovoltaických elektráren a zemědělskému využívání půdy. V procesu připomínkování je v polovině roku 2024 také nový zákon o obnovitelných zdrojích energie<sup>1</sup>, který by měl vstoupit v platnost a účinnost již v roce 2025. Lze tak předpokládat, že i obnovitelné zdroje energie budou vytvářet v krajině nové prvky, novou cestu krajinou, na kterou si člověk v průběhu let navykne.

## Zelená infrastruktura

Zelená infrastruktura je plánovaný, převážně spojitý systém ploch a jiných prvků vegetačních, vodních a pro hospodaření s vodou,

přírodního a polopřírodního charakteru, které svým cílovým stavem umožňují nebo významně podporují plnění široké škály ekosystémových služeb a funkcí; součástí zelené infrastruktury je také územní systém ekologické stability krajiny [1, § 10]. Jedná se o typ infrastruktury, který je již od nepaměti spojen s vývojem společnosti, ale až zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon je legislativně ukotven.

O zelené infrastrukturu se mluví v souvislosti s klimatickou změnou již více než 15 let, i když není název v odborných kruzích vždy stejný. I přes to, že je tento pojem v zákoně, se stále setkáváme s pojmy zelenomodrá či modrozelená infrastruktura. Tyto pojmy se používají především v rámci vodohospodářských termínů. Mluvíme však stále o tom stejném. Zelená infrastruktura se vyskytuje jak ve městech, tak v krajině, a v každém prostředí plní velmi důležité funkce. Jedná se o typ infrastruktury, který má pozitivní vliv na své okolí a zároveň plní řadu ekosystémových funkcí. Ve městech je to především funkce snižování teploty, zadržování vody, lapání prachových částí, ale také poskytování stínu či potravin. V krajině se jedná zejména o krajinnotvorné prvky, soustavu propojující různé ekosystémy i migrační trasy pro různé živočichy [8][9].

## Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je koncepce používaná v České republice a dalších zemích střední Evropy pro plánování a správu krajiny s cílem zajištění dlouhodobé ekologické stability území. ÚSES je tvořen sítí ekologicky významných prvků v krajině, které jsou propojené tak, aby podporovaly biodiverzitu, ekologické procesy a odolnost ekosystémů vůči negativním vlivům, jako je urbanizace, zemědělská činnost nebo klimatické změny. ÚSES tak tvoří základní kostru zelené infrastruktury v krajině [10][11].

V procesu územního plánování je ÚSES začleněn na různých úrovních (místní, regionální, celostátní). Objevuje se tak v územních plánech, zásadách územního rozvoje a nově je také vymezován v územním rozvojovém plánu. Při jeho tvorbě se zohledňují různé

ekologické, geografické a socio-ekonomické faktory. Důležitým aspektem je také spolupráce s vlastníky pozemků a veřejností, aby byla zajištěna efektivní realizace těchto opatření. To by kromě plánování ÚSES v procesu územního plánování mělo probíhat současně při komplexních pozemkových úpravách, aby navržená řešení mohla být dostatečně implementována do území a plnila předem dané předpoklady [10][11].

ÚSES je tvořen několika prvky. Jedná se především o biocentra a biokoridory, které jsou dále doplňovány interakčními prvky v krajině. Biocentra jsou ekologicky cenné oblasti, které poskytují vhodné podmínky pro existenci a reprodukci organismů. Může jít o lesy, mokřady, louky nebo jiné přírodní ekosystémy, které jsou klíčové pro udržení biodiverzity. V rámci územního plánování se jedná o významné plošné prvky, které by měly poskytovat dostatečný prostor a bezpečí pro živočichy. Biokoridory jsou propojením mezi jednotlivými biocentry, které umožňují pohyb organismů a genetickou výměnu mezi populacemi. Biokoridory mohou zahrnovat například řeky, lesní pásy, meze nebo stromořadí. Biokoridory jsou tedy plošné oblasti, které musejí mít dostatečnou šířku pro to, aby plnili pro živočichy svou hlavní funkci, a to je propojení a možnost jejich pohybu. Interakční prvky jsou pak menší prvky (např. remízky, solitérní stromy, tůně), které pomáhají zlepšovat celkovou ekologickou stabilitu a zvyšují propojenost biocenter a biokoridorů. Mají klíčovou roli zejména v intenzivně využívané krajině [10].

Funkci biokoridoru plní například na jižní Moravě i větrolamy, kterých již nezbyvá mnoho. V intenzivně využívané krajině je tento prvek důležitý nejen jako cesta v krajině pro migraci živočichů, ale i pro snižování větrné eroze, k zasakování vody a zvyšování biodiverzity. Jedná se o důležitý prvek, který také zvyšuje odolnost krajiny.



Obrázek 7 a 8 – Obnovený větrolam u Čejkovic (zdroj: archiv autora)

Výsadba takového větrolamu probíhá ve sponu 1×1,6 m, kdy by celková šířka měla být alespoň 15 m a výška alespoň 10 m. Teprve takový prvek se dá nazývat větrolamem a dokáže pozitivně působit a přinášet výhody svému okolí. Funkční větrolamy, a především obnovené větrolamy se nacházejí u Čejkovic, kdy jsou postupně do krajiny vhodně doplňovány. V okolní zemědělské krajině tak vytvářejí důležité propojení jako biokoridor. Lze tak říci, že ÚSES přináší jako zelená infrastruktura významná pozitiva nejen pro krajinu a živočichy v ní žijící, ale také pro člověka a jeho vystavěné prostředí a v návaznosti na to i na kvalitu života.

## Závěr

Veřejná infrastruktura zanechala a zanechává v krajině mnoho cest a jako mnoho cest i působí. Od drobných cestiček pro člověka, až po mohutné koridory technické infrastruktury v podobě stožárů vysokého napětí nebo dopravní infrastruktury v podobě dálnic a železnic. Kromě této „šedé“ infrastruktury s mnoha negativními vlivy, které na krajinu působí, však nalézáme v krajině i prvky zelené





Obrázek 9 – Obnovený větrolam u Čejkovic uvnitř (zdroj: archiv autora)

infrastruktury a její koridory, kterými propojuje život v přírodě a zabezpečuje biodiverzitu. Veřejná infrastruktura a její cesty krajinou jsou tedy různé. Každá z typů infrastruktury má svoji nezastupitelnou roli. Vazbu mezi veřejnou infrastrukturou a krajinou je nutné posuzovat i vzájemně a najít takové možnosti pro jejich využití, aby vytvářely co nejméně negativních vlivů. Tak jako jsme si postupem času zvykli na větší dopravní spojení v krajině, jak jsme si zvykli na nové prvky energetických sítí a elektráren, tak si dozajista zvykne i na trend výstavby obnovitelných zdrojů energie, převážně tedy větrné elektrárny

v krajině, které mohou být i významným kolosem. Česká krajina se opět změní a výhledy mohou být těmito novými prvky významně ovlivňovány. Abychom vyrovnali negativní vlivy, které tímto mohou působit, bude nutné se více zaměřit i na samotnou krajinu a vytvářet nové prvky zelené infrastruktury, případně je doplňovat do uceleného, a hlavně funkčního systému. A jaké další cesty v krajině vzniknou v blízké budoucnosti, to bude záležet i na technologickém pokroku. Je tedy na člověku, jak bude jeho vystavěné prostředí za pár let vypadat.

## Použité zdroje:

- [1] Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon. Praha, 2021.
- [2] Zákon č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích. Praha, 1997.
- [3] Přenosová soustava – vedení [online]. [cit. 2024-08-10]. Dostupné z: <https://www.ceps.cz/cs/vedeni-ps>
- [4] Zákon č. 458/2000 Sb., Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). Praha, 2000.
- [5] Evropská komise. Evropská zelená dohoda [online]. [cit. 2024-08-10]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs)
- [6] EUR-Lex. 2023. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2413 ze dne 18. října 2023, kterou se mění směrnice (EU) 2018/2001 a nařízení (EU) 2018/1999, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů [online]. Brusel, 2022. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32022R0869&qid=1718973680961>
- [7] Návrh aktualizace číslo 9 Politiky územního rozvoje České republiky.
- [8] SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ  
Zelená infrastruktura – zlepšování přírodního kapitálu Evropy. Brusel, 2013, COM/2013/0249. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A52013DC0249>
- [9] Definice zelené infrastruktury a analýza jejího obsahu ve vazbě na poskytování ekosystémových funkcí a služeb [online]. Brno, 2021. [cit. 2024-08-10]. Dostupné z: <https://drive.google.com/file/d/1L9Gi0yvtMcZNtlvADnPsyh36genRm4mr/view>
- [10] Územní systém ekologické stability. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/cz/uzemni\\_system\\_ekologicke\\_stability](https://www.mzp.cz/cz/uzemni_system_ekologicke_stability)
- [11] Zákon č. 114/1992 Sb., Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny. Praha, 1992.

## Poznámky:

<sup>1</sup> Ve spolupráci Ministerstva životního prostředí, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj je připravován Zákon o urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie a o změně souvisejících zákonů, který aplikuje do českého právního prostředí tzv. směrnici RED III. Ta předpokládá postup ve 3 krocích: koordinované mapování nezbytných oblastí, dále vymezení oblastí pro urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie a posléze povolování projektů v těchto oblastech. Nezbytné oblasti jsou nadřazenou množinou, v jejichž rámci mají být vymežovány oblasti pro urychlení využívání OZE. Vedle kritérií podle směrnice RED III

jsou z nezbytných oblastí vyloučeny také lokality soustavy Natura 2000, národní parky a I. a II. zóny CHKO. Česká republika má do 21. 2. 2026 vymežit takové množství oblastí pro urychlení využívání OZE, aby jejich celková rozloha byla významná a aby přispívaly k plnění cílů stanovených ve směrnici RED III. Další oblasti mohou být vymežovány i po 21. 2. 2026. Za předpokladu splnění podmínek podle směrnice RED III nebude nutné provést EIA.