

# PODUNAJSKÝ PROSTOR, JEHO VYMEZOVÁNÍ A CHARAKTERISTIKY

Milan Körner

Článek navazuje na informaci *Podunajská strategie (U&ÚR 3/2011)*. Zabývá se historií tohoto území, strukturou osídlení, dopravními vazbami a zejména výrazně odlišnými ekonomicko-sociálními charakteristikami tohoto území.

Poukazuje na problematičnost rozvojových strategií pro toto velmi rozsáhlé a z řady hledisek velmi rozdílné území.

Dunaj je významnou evropskou řekou, v jejímž povodí leží řada zemí střední a jihovýchodní Evropy. Zejména ve středoevropské části jeho toku se rozvinulo významné osídlení.

Souvislost současných regionů je však na podstatné části rozsáhlého povodí Dunaje se samotnou řekou velice rozdílná.

Dunaj (Danubius, Donau, Dunav, Dunarea) pramení ve Schwarzwald (Donauesschingen, 677 m n. m.) v jihozápadním Německu a ústí do Černého moře na východě Rumunska, resp. u ukrajinského města Izmail. Na své cestě zeměmi střední a jihovýchodní Evropy je Dunaj často hraniční řekou. V době Římské říše z větší části tvořil její severní hranici. Na Dunaji byly tábory (castra) římských legií i některá hlavní města římských provincií. V řadě případů na těchto strategických místech později vznikla významná středověká města. Jsou to zejména: Regensburg (Castrum Regia), Passau (Castellum Bodurum), Linz

(Lantia), Wien (Vindobona), Győr (Arvabona), Budapest (Aquincum), Beograd (Sigidunum), Ruse (Sexaginta Prista) a Silistra (Durostorum).

Rozvoj středověkých měst doprovázelo (někdy i předcházelo) zakládání klášterů a biskupství.

Kláštery: Kremsmünster (777), Gotweig (1083), Melk (1089), Klosterneuburg (1114), Altenburg (1144).

Biskupství: Regensburg (739), Passau (740), Esztergom (1010), Győr (1099).

Nejvýznamnějším městem na Dunaji je nepochybně Vídeň, i když po r. 1950 byla populačně předstížena Budapešť.

V roce 1800 byla Vídeň výrazně největším středoevropským městem s 247 tis. obyv. (Berlín 172 tis., Warszawa 100 tis., Praha 75 tis., Wrocław 60 tis., Budapest 54 tis., Köln 50 tis.).

V tehdejší Evropě měly více obyvatel jen London (954 tis.), Istanbul (600 tis.), Paris (547 tis.), Napoli (350 tis.) a Moskva (250 tis.). Více než 200 tis. obyvatel měly dále jen St. Petersburg (230 tis.) a Amsterdam (201 tis.).

V roce 1850 bylo pořadí středoevropských měst následující: Wien (444 tis.), Berlin (419 tis.), Budapest (178 tis.), Warszawa (160 tis.), Praha (118 tis.) a Wrocław (114 tis.). Žádné další středoevropské město nemělo více než 100 tis. obyv.

V 19. století protékal Dunaj jen třemi říšemi: Německem, Rakousko-Uherskem a Tureckem.

Počátkem 20. stol. mělo Rakousko-Uhersko rozlohu 625,5 tis. km<sup>2</sup> a žilo v něm 45,4 mil. obyvatel. Dunaj protékal tímto územím od Pasova po Bělehrad.



„Danubius fluvius europae maximus, a fontibus et ostia“, vydal v Amsterdamu 1639–1644, Janssonius J.

Počet obyvatel (tis.) vybraných měst na počátku 20. stol.

Ulm	43
Ingolstadt	21
Regensburg	43
Passau	18
Linz	59
Krems	11
Wien	1 769
Bratislava	89
Győr	28
Komárno	20
Esztergom	18
Budapest	861
Beograd	59
Silistra	12
Braila	51
Constanta	10

Vývoj počtu obyvatel významných středoevropských měst v 1. pol. 20. stol.:

V roce 1910 měla Vídeň 2 084 tis., Bratislava 110 tis. a Budapešť 1 110 tis. obyvatel.

V roce 1930 měl Linec 109 tis., Vídeň 1 875 tis., Bratislava 170 tis., Győr 50 tis. a Budapešť 1 442 tis. obyv.

V roce 1955 měl Linec 185 tis., Vídeň 1 766 tis., Bratislava 252 tis., Győr 66 tis. a Budapešť 1 848 tis. obyv.

Počátkem 21. stol. protéká Dunaj devíti zeměmi (SRN, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Srbsko, Chorvatsko, Rumunsko, Bulharsko a Ukrajina) a dotýká se Moldávie.

## Dunaj – řeka splavná i hraniční

Dunaj s délkou 2 857 km je po Volze nejdelší evropskou řekou, splavnou v délce 2 583 km od německého Ulmu ležícího na západní hranici Bavorska.

Pro námořní loď je splavný jen do Brailly. Dunaj má povodí 817 tis. km<sup>2</sup> a průměrný průtok (ústí do moře) 6 430 m<sup>3</sup>/sek.

Na území SRN je délka Dunaje 647 km, splavných je 386 km (od Ulmu), pro větší loď od Regensburgu, kde do Dunaje ústí řeka Altmühl splavněná v rámci kanálu Mohan – Dunaj (dokončen v r. 1992).

Dále protéká Rakouskem (350 km), Slovenskem (23 km), Maďarskem (417 km), Srbskem (519 km), Rumunskem (1 065 km).

Průplav Dunaj – Černé moře (od města Cernavoda do námořního přístavu Constanta) je dlouhý 64 km zkracuje však plavbu o 400 km (v provozu od r. 1984).

Pro zlepšení plavebních podmínek byly vybudovány významné stavby Železná vrata (1971) a Gabčíkovo (1992).

Slovenská část Dunaje včetně hraničních úseků s Rakouskem (8 km) a Maďarskem má 172 km.

Ve velkém rozsahu (cca 1 140 km) je Dunaj hraniční řekou Maďarsko + Slovensko (141 km), Srbsko + Chorvatsko (130 km), Srbsko + Rumunsko (229 km) a zejména Bulharsko + Rumunsko (450 km). Poslední úsek od Brailly po Černé moře vede v délce 180 km po hranicích Ukrajiny. Hraničními řekami jsou též Dráva a Sáva.

*Průtoky v jednotlivých profilech (m<sup>3</sup>/sek.):*

Ulm (+ Iller)	175
Regensburg	439
Passau (+ Inn)	1 471
Bratislava (+ Morava)	2 080
Budapest	2 340
Beograd (+ Sáva)	5 170
ústí do Černého moře	6 430

*Nejvýznamnější přítoky (délky toku v km, průtoky nad soutokem v m<sup>3</sup>/sek):*

	km	m <sup>3</sup> /sek
Inn	510	854
Dráva	749	670
Tisza	966	820
Sáva	940	1 520
Siret	726	300
Pрут	989	150

S výjimkou Tiszy, Siretu a Prutu je většina významných přítoků pravostanných, odvodňujících Alpy, levostanné přítoky odvodňují Karpaty.

V podstatě na celém úseku Dunaje až po soutok s Drávou nejsou přítoky splavné. Následně je to Tisza a Sáva, poté již opět není splavný žádný přítok. Splavné přítoky Dunaje jsou zejména na jeho středním toku:

Dráva v délce 150 km je využívána 20 km do Osijeku, dále nejsou větší města.

Tisza je splavná v délce 601 km do Dombrádu, využití velmi nízké, jediným větším městem je Szeged.

Sáva je splavná v délce 593 km do Sisaku, cca 75 km pod Zábřehem, na celém toku nejsou větší města.

Mimo tranzitních cest se dopravní význam „dunajského systému“ vzhledem k těmto splavným přítokům uplatňuje zejména v Srbsku (rozsah splavných úseků cca 2 000 km), částečně zasahuje do Maďarska a Chorvatska.

Nejvýznamnější navazující vodní cestou je kanál Mohan – Dunaj, který využívá upravené koryto řeky Altmühl, levostranný přítok Dunaje v prostoru Kelheimu (nad Regensburgem). Společně s Rýnem vytváří nejvýznamnější evropskou vodní cestu (R-M-D).

## Dopravní infrastruktura

Pro rozvoj území je mimo velké řeky umožňující vnitrozemskou vodní dopravu též významná existence železnic a hlavních silnic (dálnic). Trasy této infrastruktury jsou většinou vedeny v údolí řek, a to jak Dunaje, tak jeho přítoků. K výraznému rozvoji měst v širším koridoru Dunaje došlo v souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury a to zejména železničních tratí, které byly ve velkém rozsahu realizovány v 2. pol. 19. stol. Železniční doprava se stala výrazným generátorem rozvoje průmyslu, který vedl k vytváření sídelních aglomerací. Tento vývoj se výrazně uplatňoval do 1. světové války. V meziválečném období a po 2. světové válce se postupně zvyšoval význam silniční a následně dálniční sítě.

Na území Německa vede významnější železniční trať od Ulmu do Ingolstadtu a Regensburgu. Hlavní trať je však vedena v koridoru Ulm – Augsburg – München – Linz. V úseku Regensburg – Passau – Linz – Wien – Bratislava – Budapest jsou na hlavní trati všechna velká města, i když trať je v některých úsecích vedena ve větší vzdálenosti od Dunaje z terénních důvodů. Trať Nürnberg – Linz – Wien je představována na vysokorychlostní parametry.

Tuto trať na německém úseku kopíruje dálnice A3 (E56). Na rakouském území navazují dálnice A8 a A25 a od Lince dálnice A1 (E60). Obdobná situace je v úseku Wien – Budapešť. Železniční trať z Bratislavy a Vídně do Budapešti jsou vedeny samostatnými koridory po obou stranách Dunaje. Bratislava je napojena na dálniční spojení Wien – Budapešť A4 a M1 (E60) dálnicemi A6 a D2.

Mezi Budapeští a Bělehradem je hlavní železniční i dálniční spojení M5 (E75) vedeno mimo dunajský koridor přes významná města Kecskemét a Szeged.

Po pravém břehu Dunaje vede dálnice M6 (E73) ve směru na Osijek s budoucím pokračováním na Sarajevo. Východně od Bělehradu v blízkosti Dunaje, který je hraniční řekou mezi Rumunskem a Bulharskem, významnější dopravní trasy nevedou. Hlavní koridor vede jižně přes Sofii na Istanbul.

*Výkony jednotlivých druhů dopravy (v mil. tkm) v r. 2008 [Eurostat]*  
Sledovány jsou země EU25, kde Dunaj je nejvýznamnější vodní cestou

	Rakousko	Slovensko	Maďarsko
vodní cesta	2 359	1 101	2 250
železnice	21 915	9 299	9 874
silnice	34 313	29 276	35 759
Σ	58 587	39 676	47 883
podíl vodní dopravy	4,0 %	2,8 %	4,7 %
počet obyv. (tis.)	8 315	5 397	10 056

Podíl dopravy je ve všech zemích nevýznamný (stagnuje, resp. klesá).

V Rakousku stoupá podíl železniční dopravy, na Slovensku a v Maďarsku podíl silniční dopravy. Na Slovensku vodní doprava obsluhuje jen velmi malou část území.

### Osídlení v dunajském prostoru

Na Dunaji leží několik hlavních měst středoevropských zemí – Wien (Rakousko), Bratislava (Slovensko) a Budapešť (Maďarsko) a dále Beograd (Srbsko).

Významná koncentrace měst na Dunaji je v úseku Linz – Budapešť na území dřívějšího Rakouska-Uherska. Mezi

Lincem a Vídní je několik menších měst, zejména nejstarší rakouské město Krems. Mezi Bratislavou a Budapeští leží významné město Győr a dvě slovensko-maďarská dvojměstí Komárno/Komárom a Štúrovo/Esztergom. Významné osídlení je pak až na dolním toku Dunaje (Galati, Braila) a na propojovacím kanálu nejvýznamnější rumunský přístav Constanta.

### Města na Dunaji a jejich ekonomická výkonnost

město	počet obyv. (tis.)	založení	region NUTS 3	HDP/obyv. PPS (2008)	blízká významná města	počet obyv. (tis.)	HDP/obyv. PPS (2008)	vzdálenost (km)
Donaueschingen	22	889	Schwarzwald-Baar Kreis	117	Villingen-Schweiningen	82	117	15
Tuttlingen	33	1377	Tuttlingen	135				
Ulm/Neu Ulm	121+48	1165	Ulm, Neu Ulm	219/118	Aalen	65	100	55
Donauwörth	18		Augsburg Landkreis	97	Augsburg	263	165	34
Ingolstadt	123	1250	Ingolstadt	230	München Nürnberg	1 312 503	213 178	75 92
Regensburg	133	1245	Regensburg	284	Landshut	63	180	65
Straubing	44	1218	Straubing	178	Landau a.d. I.		160	25
Deggendorf/ Plattling	31+13	-	Deggendorf	118				
Passau	51	1255	Passau	224				
Linz	189	1236	Linz-Wels	163	Wels	59	163	25
Krems	30	1130	Waldviertel	82	St. Pölten	52	121	32
Wien	1 678	1221	Wien	163				
Bratislava	439	1291	Bratisl. kraj	167	Trnava	70	83	45
Győr	129	1099	Győr-Moson-Sopron	73				
Komárno/ Komárom	38 20	1265	Nitranský kraj, Komárom-Esztergom	61 68	Nové Zámky Tatabánya	42 70	61 68	29 32
Esztergom/ Štúrovo	32+18	973	Nitranský kraj, Komárom-Esztergom	61 68	Levice Budapešť	37 1 148	61 143	32 45
Budapest	1 702	1148	Budapest	143				

Dunaujvaros	62	-	Fejér	60	Szekesfehérvár	102	60	55
Baja	40		Bécs-Kiskun	40				
Novi Sad	234	1690						
Bělehrad	1 281	1456						
Drobeta-Turnu Severin	100		Mekedinti	31				
Vidin/Calafat	65 18		Vidin Dolj	24 37	Craiova	300	50	85
Ruse/Giurgiu	159 68	1388	Ruse Giurgiu	35 25	Bucuresti	1 932	118	81
Silistra	57	1186	Silistra	24				
Braila	215		Braila	37				
Galati	294		Galati	35				
Constanta	304		Constanta	56				

## Osídlení na přítocích Dunaje v zemích střední Evropy

Mimo počtu obyvatel je uvedena též vzdálenost od Dunaje (komunikace v údolí řek).

### Lech

Augsburg (263 tis. obyv., 34 km)

### Isar

Landshut (63 tis. obyv., 74 km), Freising (36 tis. obyv., 127 km), München (1 312 tis. obyv., 160 km)

### Inn

Rosenheim (57 tis. obyv., 162 km), Innsbruck (118 tis. obyv., 265 km)  
*Salzach* (přítok Innu nad Braunau)  
Salzburg (149 tis. obyv., 114 km)

### Traun

Wels (59 tis. obyv., 25 km)

### Morava

Hodonín (32 tis. obyv., 90 km), Otrokovice-Zlín (19+76 tis. obyv., 160 km), Olomouc (103 tis. obyv., 224 km)  
*Dyje, Svatka*

Brno (372 tis. obyv., 130 km)

### Váh

Piešťany (31 tis. obyv., 123 km), Trenčín (57 tis. obyv., 164 km), Považská Bystrica (43 tis. obyv., 207 km), Žilina (85 tis. obyv., 238 km)

### Nitra

Nové Zámky (42 tis. obyv., 31 km), Nitra (84 tis. obyv., 64 km)

### Hron

Zvolen (44 tis. obyv., 156 km), Banská Bystrica (80 tis. obyv., 177 km)

### Dráva, Mur

Osijek (120 tis. obyv., 32 km), Graz (261 tis. obyv., 190 km)

### Tisza, Torysa

Szeged (167 tis. obyv., 120 km), Szolnok (81 tis. obyv., 70 km), Košice (234 tis. obyv., 190 km)

*Pozn.: v případě měst Graz, Szeged, Szolnok a Košice je vzdálenost sledována po silnici.*

Velká města jsou na přítocích Dunaje velmi často na jejich středním a horním toku.

Regionální vazby s údolím Dunaje jsou spíše výjimkou a mají nízkou intenzitu.

## Vymezování podunajského prostoru

U Podunajské strategie je uváděn Dunaj jako významný transportní koridor. Územní vymezení však této skutečnosti neodpovídá, neboť zahrnuje země, kde možnost využití vnitrozemské vodní cesty (po Dunaji a jeho přítocích) neexistuje, resp. parametry vodní cesty a potřeba využití jsou velmi nízké. V zemích, kterými Dunaj protéká, má vodní doprava význam jen pro relativně malou část území.

Pro řadu regionů a velkých měst nemá Dunaj významnější územní souvislost. Značná část regionů zahrnutých do Strategie má charakter horských oblastí (Alpy, Karpaty, Stara Planina, Dinara, Rodopi). Nížinné oblasti jsou zejména v Maďarsku (s přesahem na Slovensko a do Srbska a Chorvatska) a na dolním toku Dunaje a Prutu. Značně problematické je zařazení zemí ležících na horních tocích (Duna-

je a jeho přítoků) – Slovinsko, Černá Hora, podstatné části Chorvatska a Bosny a Hercegoviny.

Problematické je též zařazení Bádenska-Württemberska (podstatná část je v povodí Rýna), Čech (podstatná část území leží v povodí Labe) a dvou ukrajinských regionů.

Vymezování území ve vazbě na významné vodní toky je možné několika způsoby. Nejjednodušší je dle povodí. To lze považovat za významné zejména z vodohospodářských hledisek, případně z hledisek znečištění toků. Vymezujeme-li území z hledisek sociálně-ekonomických, jsou významná zcela jiná kritéria, kterými jsou zejména rozložení osídlení a dopravní vazby. Význam velké řeky se uplatňuje možností jejího využívání pro vnitrozemskou lodní přepravu. V konkurenci se systémy železniční a silniční dopravy v řadě případů ztrácí vodní doprava svůj dřívější význam v přepravě nákladů. Nespornou výhodou je schopnost přepravy velkých objemů. Značným problémem je nekonkurenční rychlost dodávky.

Nepochybnou roli má vodní doprava na řekách a kanálech s vysokou koncentrací obyvatel a ekonomických aktivit, kde téměř umožňuje přímou „obsahu“. To je např. Rýn, kde již na jeho dolním toku je intenzivní osídlení (významná jsou též velká města na jeho středním toku) a celý koridor vykazuje vysokou ekonomickou úroveň.

V případě Dunaje je situace zásadně odlišná. Na dolním toku, kde většinou tvoří hranici mezi Bulharskem a Rumunskem, významnější města (aglomerace)

neexistují a tyto země včetně jejich území přilehlého k Dunaji patří k ekonomicky nejslabším regionům Evropy.

Na Dunaji je nejvýznamnější osídlení v úseku od Lince po Bělehrad, tedy v území, které bylo součástí Rakousko-uherské monarchie. Jsou zde hlavní města čtyř zemí (Vídeň, Bratislava, Budapešť, Bělehrad).

Z hlediska ekonomické výkonnosti však jednoznačně dominují města v Bavorsku včetně Ulmu, který leží na hranici. Města Ulm, Ingolstadt, Regensburg a Passau překračují více než dvojnásobně průměrnou úroveň HDP na obyv. v EU. Vodní doprava se však na této výkonnosti výrazněji nepodílí.

Ve vztahu k území ČR je údolí Dunaje výrazně vymezeno pohraničními pohořími (Šumava a Novohradské hory) a navazujícím územím Weinsberger Wald, které odděluje povodí řeky Thaya/Dyje a Kamp (přítok pod městem Krems). Propojení je zejména údolím řeky Moravy.

Vzdálenost Českých Budějovic od Lince je více než 100 km, vzdálenost Brna od Vídně je cca 130 km a od Bratislavy cca 150 km.

Za „součást“ dunajského koridoru lze považovat města ležící při česko-rakouské hranici (Znojmo a Břeclav), pro které je výrazně silnější aglomerace Vídně srovnatelně dostupná (o cca 20 km více) jako aglomerace Brna.

Znojmo – Vídeň	90 km
Znojmo – Brno	66 km
Břeclav – Vídeň	70 km
Břeclav – Brno	50 km

Na jihozápadním Slovensku lze do dunajského prostoru zahrnout krajská města Trnava (vzdálenost od Bratisla-

vy 45 km) a Nitra (vzdálenost od Komárna 70 km).

Za dobrou časovou dostupnost lze považovat 1 hod., tzn. vzdálenost cca 100 km v případě, že existuje spojení dálnicí či rychlostní silnicí.

V případě silnic I. tř. (pokud odpovídají evropským standardům hlavních silnic, tj. extravilánové vedení a téměř úplné vyloučení úrovnových křižovatek) se tato vzdálenost zkracuje na cca 80 km. Vzdálenost nelze počítat od nejbližšího místa řeky (Dunaje), ale od na řece

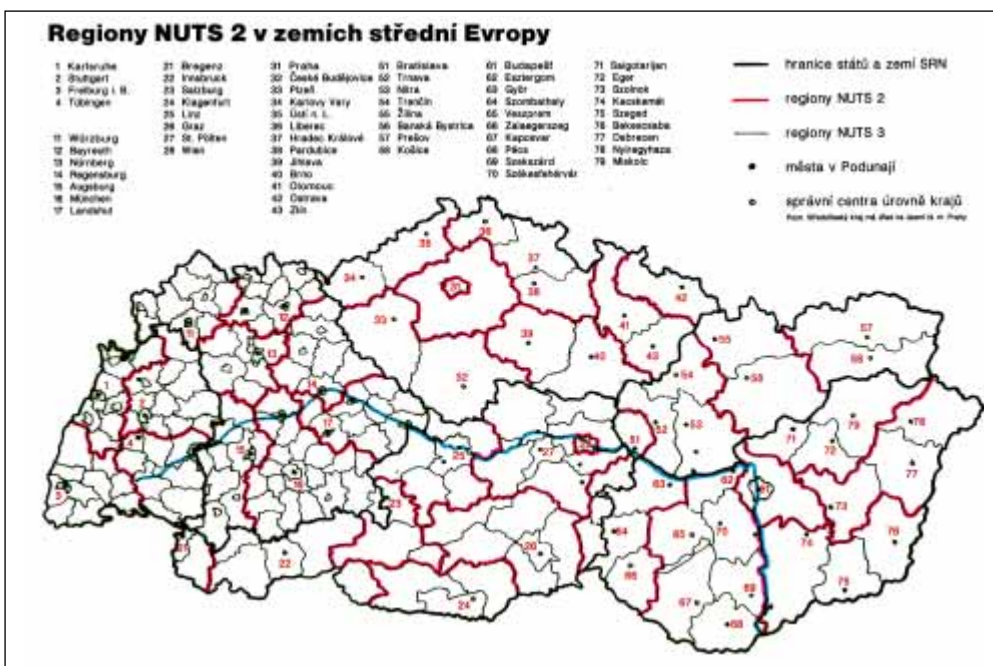
ležícího regionálního (vyššího) centra, za které lze považovat města, příp. aglomerace s více než 50 tis. obyv.

Pro vymezování lze využít regiony NUTS 3, i když je zde značný rozdíl na území SRN, Česka a Slovenska.

Do Podunají by rozhodně neměly být zahrnuty horské regiony, ve střední Evropě zejména Alpy, ani „spádové“ území makroregionálních center (Nürnberg, Brno).



Vymezení Podunají v zemích střední Evropy



Regiony NUTS 2 v zemích střední Evropy

*Za Podunají lze považovat ve střední Evropě regiony:*

Schwaben (vč. Ulmu, mimo Allgäu)	s centry Ulm/Neu Ulm, Augsburg
Oberbayern (mimo Alp)	München, Ingolstadt
Oberpfalz (jižní část)	Regensburg
Niederbayern	Landshut, Straubing, Passau
Oberösterreich (mimo Traunviertel)	Linz
Wien – Niederösterreich – Burgenland (mimo jižní části)	Wien, St. Pölten
Győr-Moson-Sopron	Győr, Sopron
Komárom-Estergon	Estergon, Tatabánya
Budapešť-Pest	Budapešť
Bratislava – Trnavský kraj	Bratislava, Trnava
Nitranský kraj (zejména jižní část)	Nitra, Nové Zámky
Bács-Kiskun	Kalocsa, Baja
Fejér	Dunaujvaros
Tolna	Szekszárd
Baranya	Pécs

## Shrnutí

Z hlediska vymezení lze preferovat užší pojetí před pojetím širším, které zahrnuje území (někdy i celých zemí) jejichž vývoj je ovlivňován zcela jinými faktory než existencí vzdálené řeky. Podstatné pro vazby území je existence silných obslužných a ekonomických center a jejich dostupnost.

Využívání vodní cesty je podmíněno její splavností a je zajímavé jen pro nákladní přepravu, zejména komodit s nízkou přidanou hodnotou a velkým objemem (suroviny), kde rychlost dodávky není hlavním kritériem.

Pro osobní dopravu je i splavná vodní cesta málo atraktivní. Většinou se jedná o turistiku, převážně v atraktivních partiích řek a v okolí velkých měst.

Významným problémem Podunají jsou velké rozdíly ve výkonech ekonomiky (měřeno HDP) mezi jednotlivými regiony.

Vysokou výkonnost vykazují regiony Bavorska a Rakouska, ke kterým lze přiřadit Bratislavský kraj. V podstatě se jedná o regiony na „horním“ toku.

Na středním toku leží regiony Maďarska (vč. navazujícího jižního Slovenska) a Srbska (s navazujícím východním Chorvatskem). Zde dominují velká hlavní města Budapest a Beograd (Srbsko a Chorvatsko nejsou součástí EU).

Ekonomická úroveň Bratislavy a Budapešti se výrazně odlišuje od ostatních regionů těchto zemí. Obdobné bude zřejmě postavení Bělehradu v rámci Srbska.

Na dolním toku leží regiony Rumunska a Bulharska, které patří k nejslabším v rámci EU.

Hlavní města těchto balkánských zemí (Bucuresti a Sofia) neleží při Dunaji. Bukurešť je od Dunaje vzdálená cca 80 km, hlavní vazby (stávající dálnicí) však má ke 226 km vzdálenému největšímu přístavu Constanta na Černém moři. Rovněž vazby Sofie nesměřují k Dunaji, ale přes Plovdiv, St. Zagoru a Sliven k přístavu Burgas. Dálnice v délce přes 400 km by měla být dokončena v roce 2012 (zatím v provozu jen 240 km).

Výkonnost hlavních měst Bucuresti a Sofie je však nad průměrem EU. Výjimečnost je obdobná jako u Prahy, Bratislavy, Budapešti a Varšavy.

V souvislosti se zlepšováním silniční a železniční infrastruktury v balkánských zemích lze předpokládat další pokles podílu vodní dopravy na celkových výkonech.

Nejvýznamnějším nadnárodním prostorem v Podunají je nepochybně metropolitní region Vídeň/Bratislava, který vykazuje mimořádnou ekonomickou výkonnost, soustřeďuje významný rozsah vyšších obslužných funkcí a téměř ve všech směrech má dobrou dopravní infrastrukturu. Na makroregionální úrovni zasahuje jižní Moravu, jihozápadní Slovensko a severozápadní Maďarsko.

V západní části „Podunají“ dominuje aglomerace hl. města Bavorska Mnichova, vzdálená od Dunaje 75 km, která je nejvýznamnějším metropolitním regionem severně od Alp.

Makroregionální význam Mnichova zahrnuje i alpské regiony západního Rakouska s centry Salzburg a Innsbruck.

Budapešť má v makroregionální úrovni velmi rozsáhlé spádové území přesahující i do jižního Slovenska. Relativně autonomní jsou velká města na východě (Miskolc a Debrecen).

Atraktivitu a výkonnost (populačně blízkých) metropolitních regionů názorně ilustruje výkon jejich letišť. (mil. cest./rok 2010) – Mnichova (34,7), Vídně (19,7), Budapešti (8,2) a Bělehradu (2,7) Pro srovnání Praha (11,6).

„Podunají“ se výrazně odlišuje od „údolí“ jiných evropských řek, zejména Poryní a Pádské nížiny (Padánie). Na těchto tocích je podstatně vyšší koncentrace obyvatel a ekonomických aktivit. Tato území jsou historicky, kulturně i ekonomicky výrazně „kompaktnější“. V těchto územích též existuje řada velkých měst s významným historickým a „obslužným“ potenciálem. Jednotlivé regiony na Rýnu či Pádu nevykazují výrazně odlišné charakteristiky.

Obdobná situace je v Podunají jen na „horním“ toku Dunaje, osídlení a ekonomická výkonnost balkánských zemí má zcela odlišné charakteristiky. Prostorovou souvislost těchto území s významnou evropskou řekou nelze považovat za mimořádný potenciál.

Snižování regionálních disparit regionů na Dunaji bude dlouhodobým procesem. Ekonomická úroveň jednotlivých zemí (měřeno HDP na obyv. v přepočtu kupní síly) je velice rozdílná. Velmi rozdílná je též hustota zalidnění jednotlivých zemí, která výrazně ovlivňuje efektivitu infrastruktury. Pro SRN jsou sledovány jen „podunajské“ spolkové země (ty jsou počtem obyvatel i rozlohou srovnatelné s ostatními zeměmi).

Chorvatsko a Srbsko nejsou členy EU. Výkonnost Srbska (HDP na obyv.) je (dle Světové banky) nižší než Bulharska, lze ji odhadovat na cca 40 % průměru EU 27. Rozdíly ve výkonnosti regionů jsou podstatně vyšší než jednotlivých zemí. Některá německá města dosahují téměř trojnásobku průměru EU, naopak některé balkánské regiony se pohybují na 25 % průměru EU. Jedná se tedy o řádový rozdíl.

Rozpad Jugoslávie se výrazně projevil na poklesu významu i ekonomické výkonnosti Srbska. Války a migrace se

promítly do řady měst a regionů. Město Vukovar na chorvatském břehu Dunaje mělo cca 85 tis. obyv., po válce jen 10 % a nyní asi polovinu.

Pochopitelně poklesl význam „regionální“ vodní dopravy jak na Dunaji, tak na jeho přítocích.

Vzhledem k tomu, že rozpadem dřívější Jugoslávské federace Srbsko ztratilo přístup k Jadranu, bude zřejmě více využívat dunajské vodní cesty k Černému moři.

Jednotlivé země široce pojímaného Podunají zřejmě budou sledovat vlastní a reálnější cestu své orientace.

Slovensko a Maďarsko (zejména západní regiony těchto zemí) budou prohlubovat svou středoevropskou sounáležitost. Chorvatsko je téměř výhradně orientováno k Jadranu a rovněž se snaží posilovat vazby na střední Evropu.

Rumunsko a Bulharsko jsou převážně orientovány k Černému moři, kde svou rozvojovou strategii „hledají“ velké země tohoto regionu Ukrajina a Turecko. Západní část Bulharska včetně hl. m. Sofie má vazby přes Řecko (Soluň) k Egejskému moři.

Situace Srbska bude zřejmě dlouhodobě problematická. Mimo dosud nepřekonaných důsledků rozpadu bývalé Jugoslávie (dnes 7 států a nelze vyloučit další rozdělení) je nejbližší budoucnost Srbska a jeho sousedů výrazně determinována nízkou výkonností národních ekonomik.

Srbsko je významnou tranzitní zemí. Ve směru západ – východ je to trasa E70 Terst – Zagreb – Beograd a E80 Niš –

Při průměru EU (27 zemí) = 100 jsou sledované hodnoty následující:

	HDP	mil. obyv.	rozloha tis. km <sup>2</sup>	zaldnění obyv./km <sup>2</sup>
Bádensko-Württembersko	129	10,8	35,8	301,7
Bavorsko	135	12,5	70,5	177,3
Rakousko	125	8,4	83,9	100,1
Česká republika	80	10,5	78,9	133,1
Slovensko	74	5,4	49,0	110,2
Maďarsko	64	10,0	93,0	107,5
Srbsko	-	7,4	77,5	95,5
Chorvatsko	61	4,4	56,5	77,9
Rumunsko	45	21,5	238,4	90,2
Bulharsko	43	7,4	110,9	66,7

Zdroj: Eurostat; stav 2010 (neobsahuje údaje o Srbsku)

Sofia – Plovdiv – Istanbul. V severojižním směru je to trasa E75 Budapest – Novi Sad – Beograd – Niš – Skopje – Thessaloniki. Na trase E80 chybí v dálničních parametrech úsek Niš – Sofia (150 km) a cca 60 km v prostoru Dimitrogradu.

Úsek Beograd – Niš je společný pro západovýchodní i severojižní trasy.

Dálnice Sofia – Plovdiv – Dimitrograd – (Edirne – Istanbul) je součástí hlavní rozvojové osy Bulharska.

Pro Rumunsko je hlavní rozvojová osa vedena v trase E60 Oradea (205 tis. obyv.) – Cluj-Napoca (310 tis. obyv.) – Brasov (278 tis. obyv.) – Ploiesti (230 tis. obyv.) – Bucuresti. Na západě navazuje na existující maďarskou dálnici Budapest – Debrecen, na východě na dokon-

čovanou dálnici Bucuresti – Constanta. V úseku Debrecen – Ploiesti není dálnice (v délce cca 500 km).

Výše uvedené rozvojové osy vedou mimo dunajský prostor.

Rozsáhlé investice (z prostředků EU) do (zejména dopravní) infrastruktury „nových“ (jižních) členů Společenství nepřinesly v některých případech očekávané efekty, zejména rozvoj a stabilitu ekonomiky.

Balkánské země svou rozvojovou strategii rozhodně nemohou odvíjet od skutečnosti, že leží v povodí Dunaje, ani od polohy na tranzitních komunikacích. Rozvojové programy pro jednotlivé regiony, včetně přeshraničních, by měly vycházet z jejich rozdílných potenciálů.

Ing. arch. Milan Körner, CSc.  
AURS, s. r. o.

## ENGLISH ABSTRACT

### The Danube Area, its Delimitation and Characteristics, by Milan Körner

This article addresses information about EU strategy for the Danube Area as a region for the 21st century. It studies the history of this territory, its population structure, transportation links and, in particular, its differing economic and social characteristics, discussing the difficult application of general development strategies for such a large territory, which shows great variation in a lot of aspects.