

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

1. Širší územní vztahy, evropské souvislosti

- I. Úvod k tématu
- II. Sledované jevy ÚAP ČR
 - 1.1. FUAs a MEGAs
 - 1.2. Středoevropský kontext center osídlení
 - 1.3. Síť TEN-E
 - 1.4. Síť TEN-T
 - 1.5. Rozvojové oblasti a rozvojové osy sousedních států.
 - 1.6. Euroregiony
- III. Závěrečný souhrn
- IV. Právní rámec, zákony a vyhlášky
- V. Použité zdroje
- VI. Použité zkratky
- VII. Seznam grafických listů kapitoly 1
- VIII. Přílohy

1. Širší územní vztahy, evropské souvislosti

I. Úvod k tématu

FUAs a MEGAs

Typologie **FUA** a **MEGA** vychází z projektu ESPON 1.1.1 *Role, specifická funkce a potenciál městských oblastí jako uzlů polycentrického rozvoje (ESPON – project 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe. Final report – revised version, Nordregio, March 2005)*. Projekt řeší polycentrický rozvoj Evropy, vymezuje na jejím území širší územní útvary, tzv. funkční urbánní oblasti (FUAs – Functional Urban Areas). Podkladem pro určení územního rozsahu FUA byl pravidelný pohyb obyvatel za prací. Podle velikosti a významu se FUA dělí do tří kategorií a sice, metropolitní evropské růstové oblasti (Metropolitan European growth areas, MEGA), funkční městské oblasti s nadnárodním nebo národním významem (FUA I), funkční městské oblasti s regionálním a místním významem (FUA II). Nově je vymezení uvedeno v materiálu ESPON EGTC *Polycentrické územní struktury a územní spolupráce (Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation, ESPON EGTC, October 2016. ISBN: 978-2-919777-98-3)*.

Středoevropský kontext center osídlení

Rovněž v hlavním nosném podkladu pro řešení sídelní struktury v tématu T 03 Sídelní struktura v ÚAP ČR, kterým je SÍDELNÍ STRUKTURA ČESKÉ REPUBLIKY, Návrh kategorizace center osídlení ČR a vymezení hlavních vazeb center v celorepublikovém a středoevropském kontextu, zpracovaném AURS, spol. s r. o. a ÚRS PRAHA, a. s. v roce 2017 je řešen kontext center osídlení ve středoevropském prostoru.

Síť TEN-E

Na úrovni Evropské unie jsou vymezeny tzv. **Transevropské energetické sítě** (*Trans-European Networks – Energy*) **neboli zkráceně TEN-E**, které představují hlavní směry pro přepravu elektřiny a plynu. Cílem tohoto nástroje je nejen zabezpečit řádné fungování vnitřního trhu s energiemi, ale také propojit energetickou infrastrukturu členských zemí EU a v neposlední řadě zajistit bezpečné a diverzifikované dodávky elektrické energie a zemního plynu. TEN-E jsou legislativně ukotveny **Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 347/2013** ze dne 17. dubna 2013. Cílem nařízení je mimo jiné usnadnit a zrychlit implementaci strategicky důležitých projektů v oblasti energetiky.

Pro tyto účely byly v rámci Nařízení definovány **projekty společného zájmu** (PCI – *Projects of Common Interest*), což jsou strategické projekty, které byly vyhodnoceny jako nezbytné pro realizaci prioritních koridorů a oblastí energetické infrastruktury, popř. mají přispět k rozvoji sítí v jednotlivých koridorech. Přesný výčet je uveden na unijním seznamu projektů společného zájmu, který je aktualizován každé 2 roky. Pro zařazení do tohoto seznamu musely navržené projekty splnit řadu podmínek. Primárním předpokladem je přínos záměru pro vnitřní trh Unie. Status PCI projektu tak mohou získat záměry, které výrazně přispívají k dotvoření vnitřního trhu s energií, zajištění

bezpečnosti dodávek a zavádění strategických prioritních koridorů s přeshraničním dopadem (*zdroj údajů: Net4Gas: Projekty EU, Česko-polský propojovací plynovod [online], cit. 7. 6. 2021*).

EU přijala výše popsané nástroje s cílem urychlit realizaci těchto záměrů – také proto jsou projekty, kterým Evropská komise (EK) udělí status PCI, následně finančně podpořeny z unijních zdrojů. K tomuto účelu slouží konkrétně program Nástroj pro propojení Evropy (CEF – *Connecting Europe Facility*), který je řízen EK. Členské země mají rovněž za úkol, co nejvíce usnadnit a koordinovat proces udělování povolení těmto strategickým projektům na národní úrovni – s ohledem na povoloovací procedury se na PCI projekty vztahuje zvláštní režim. V případě České republiky je tímto úkolem pověřeno Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO), které u PCI projektů dohlíží na získání tzv. „komplexního rozhodnutí“, které sestává z více správních rozhodnutí (*zdroj údajů: MPO: Příručka postupů pro projekty společného zájmu, 2016 [online], cit. 8. 6. 2021*).

Síť TEN-T

Nadřazenou dopravní infrastrukturu určují nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a nařízení č. 1316/2013, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy (CEF). Obecným společným prvkem pro nadřazenou Evropskou dopravní síť je multimodalita. Cílem je dosáhnout výhodného vzájemného působení jednotlivých druhů dopravy vyjádřených v mapě pouze jedním koridorem, výjimečně dvěma, pro železnici a silnici. Širší vztahy v oblasti dopravy v dílčí části evropského prostoru koncepčně zpracovává např. *Společná strategie územního rozvoje států V4+2*. Širší vztahy dopravní infrastruktury ve vztahu k území ČR jsou dány výše zmíněnými vazbami dopravní infrastruktury v evropském prostoru, zejména s ohledem na sousední státy.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy sousedních států

V jednotlivých sousedních zemích je poněkud jiný metodický přístup vymezování rozvojových oblastí a rozvojových os a jiná je i jejich kategorizace.

Obecně lze rozvojové osy charakterizovat jako pásy území propojující rozvojové póly a disponující podobnými vlastnostmi jako rozvojové póly, avšak s nižší intenzitou zastoupení těchto vlastností.

V případě rozvojových os dochází v některých případech k nenávaznostem na hranicích sousedních států, což může v některých případech způsobovat jisté komplikace.

Euroregiony

Euroregiony jsou regionální formou spolupráce přes hranice evropských zemí. Euroregiony byly původně zřizovány zejména v oblasti hospodářské spolupráce, ale později v mnoha případech převážil cíl sbližovat země Evropy ve společenském a kulturním životě.

II. Sledované jevy ÚAP ČR

1.1. FUAs a MEGAs

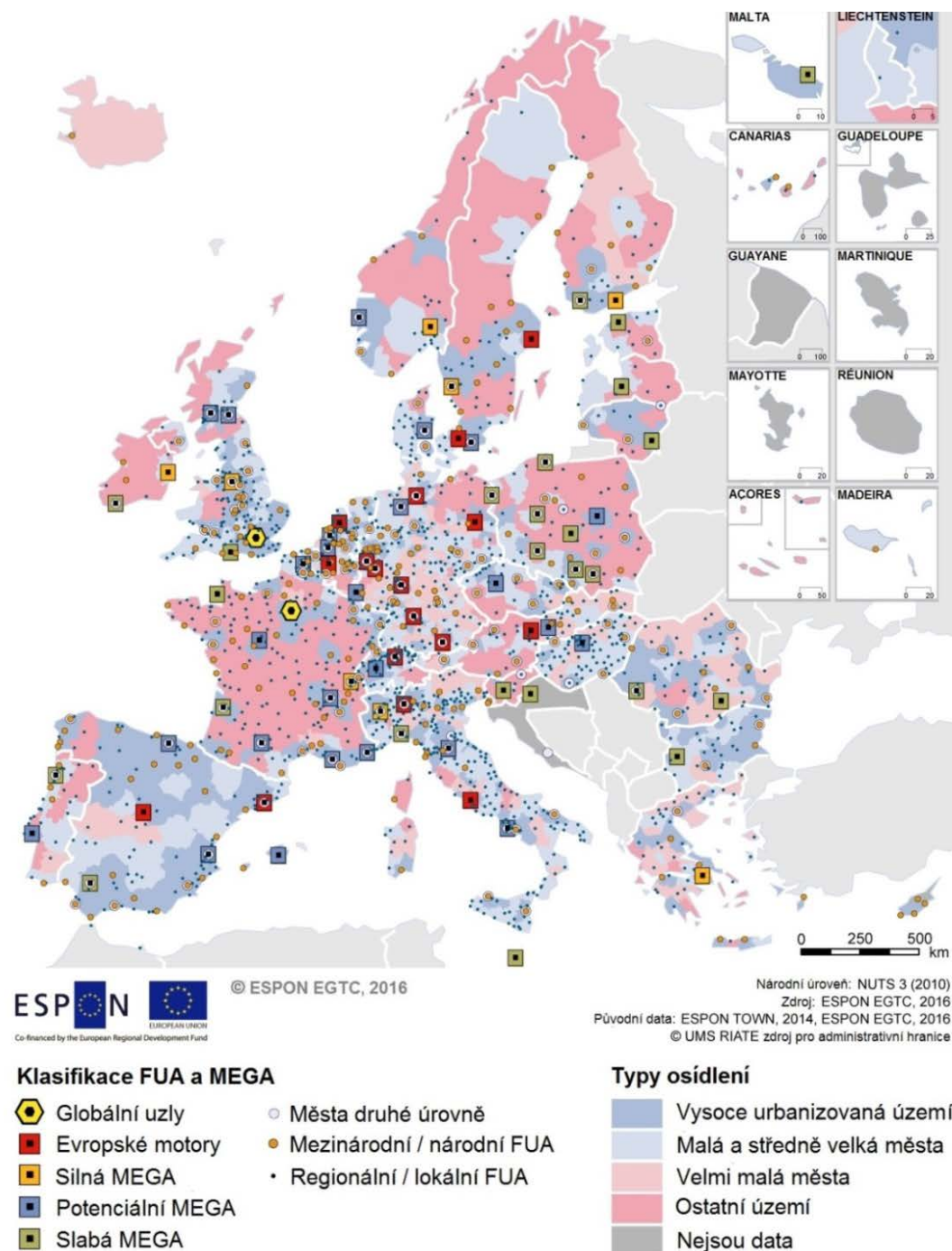
Na území Evropy jsou vymezeny tzv. **funkční urbánní** (městské) **oblasti (FUA, Functional Urban Areas)**, zahrnující významná evropská města a jejich spádové oblasti. V rámci FUA jsou vymezena dvě **globální města** (Londýn a Paříž) a 72 měst označených jako **evropské metropolitní oblasti růstu (MEGA, Metropolitan European Growth Areas)**, ty jsou členěny na tzv. Evropské motory, silná MEGA, slabá MEGA a potenciální MEGA.

Celkem bylo vymezeno 1595 FUA. Podle velikosti a významu se FUA dělí do tří kategorií:

- metropolitní evropské růstové oblasti (MEGA),
- funkční urbánní (městské) oblasti s nadnárodním nebo národním významem (FUA I),
- funkční urbánní (městské) oblasti s regionálním a místním významem (FUA II).

Blíže viz: *Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation, ESPON EGTC, October 2016. ISBN: 978-2-919777-98-3.2*

Obr. 1.1: Typologie FUA a MEGA a struktura osídlení v Evropě



Zdroj: *Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation*, ESPON EGTC, October 2016.
ISBN: 978-2-919777-98-3. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Z hlediska osídlení jsou z pohledu bezprostředních vazeb na ČR ve střední Evropě klíčové:

- v Německu berlínský metropolitní region (4 mil. obyv.), metropolitní region Saský trojúhelník – drážďanský region (1 mil. obyv.) + region Lipsko – Halle (1,4 mil. obyv.) + region Saské Kamenice (Chemnitz) (1 mil. obyv.), metropolitní region Norimberk (1 mil. obyv.) a mnichovský metropolitní region (2,3 mil.);
- v Rakousku aglomerace Lince (0,3 mil. obyv.) a metropolitní region Vídně (2 mil.);
- v Polsku metropolitní regiony Vratislavi (0,8 mil.), Katovic (2,6 mil.) a Krakova (0,8 mil.);
- na Slovensku jsou to metropolitní region Bratislavy (0,6 mil. obyv.) a aglomerace Žilina – Martin (0,2 mil. obyv.).

Zdroj: https://www.uur.cz/images/6-mezinarodni-spoluprace/ESPON/CR-v-programu-ESPON/02_polycentrismus.pdf.

V České republice bylo určeno v rámci projektu z projektu ESPON 1.1.1 Role, specifická funkce a potenciál městských oblastí jako uzlů polycentrického rozvoje (ESPON – project 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe. Final report – revised version, Nordregio, March 2005) vymezeno celkem 25 FUA s následující významovou hierarchií:

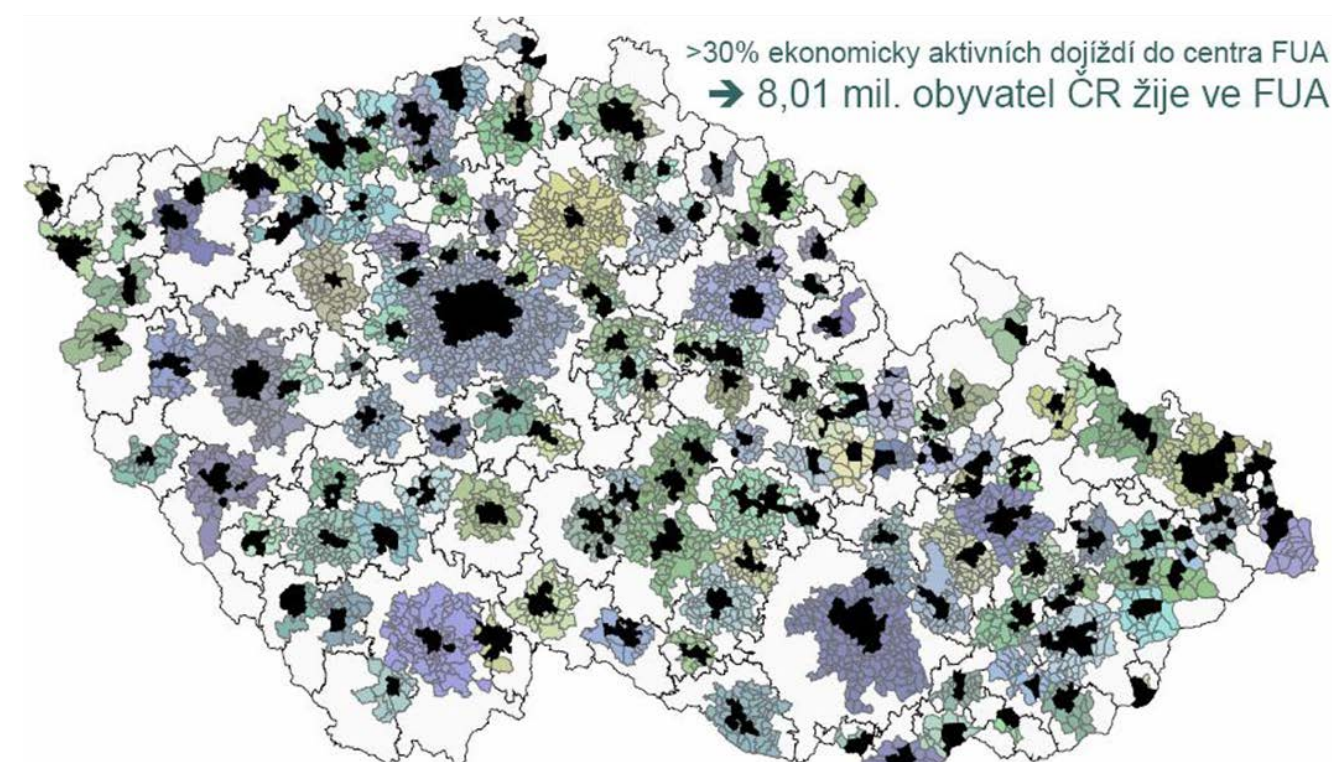
- MEGA: Praha;
- 4 FUA I: Plzeň, Hradec Králové, Brno, Ostrava;
- 20 FUA II: z Frýdek-Místek, Olomouc, Zlín, Opava, České Budějovice, Pardubice, Liberec, Přerov, Děčín, Teplice, Chomutov, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Most, Prostějov, Jihlava, Havířov, Kladno, Karviná, Mladá Boleslav.

Podkladem pro vymezení FUA je vymezení místních pracovištních systémů (Local Labour Systems, LLS). Místní pracovištní systémy byly vymezeny pro pracovištní centra s kapacitou alespoň 1000 evidovaných pracovních míst, přičemž v obvodu pracovištního systému by mělo být alespoň 15000 obyvatel. Takto bylo vymezeno v ČR 150 místních pracovištních systémů. Funkční urbanizovaná území jsou taková, kde alespoň 30 % ekonomicky aktivních obyvatel dojíždí za prací do centra.

V takto vymezených funkčních urbanizovaných územích žije v ČR 8,01 mil. obyvatel.

Zdroj: Projekt EU INTERREG IIIB – CADSES REPUS – česká část 2007, hlavní řešitel FA ČVUT.

Obr. 1.2: Funkční urbanizovaná území v ČR podle projektu EU INTERREG IIIB – CADSES REPUS (2007)

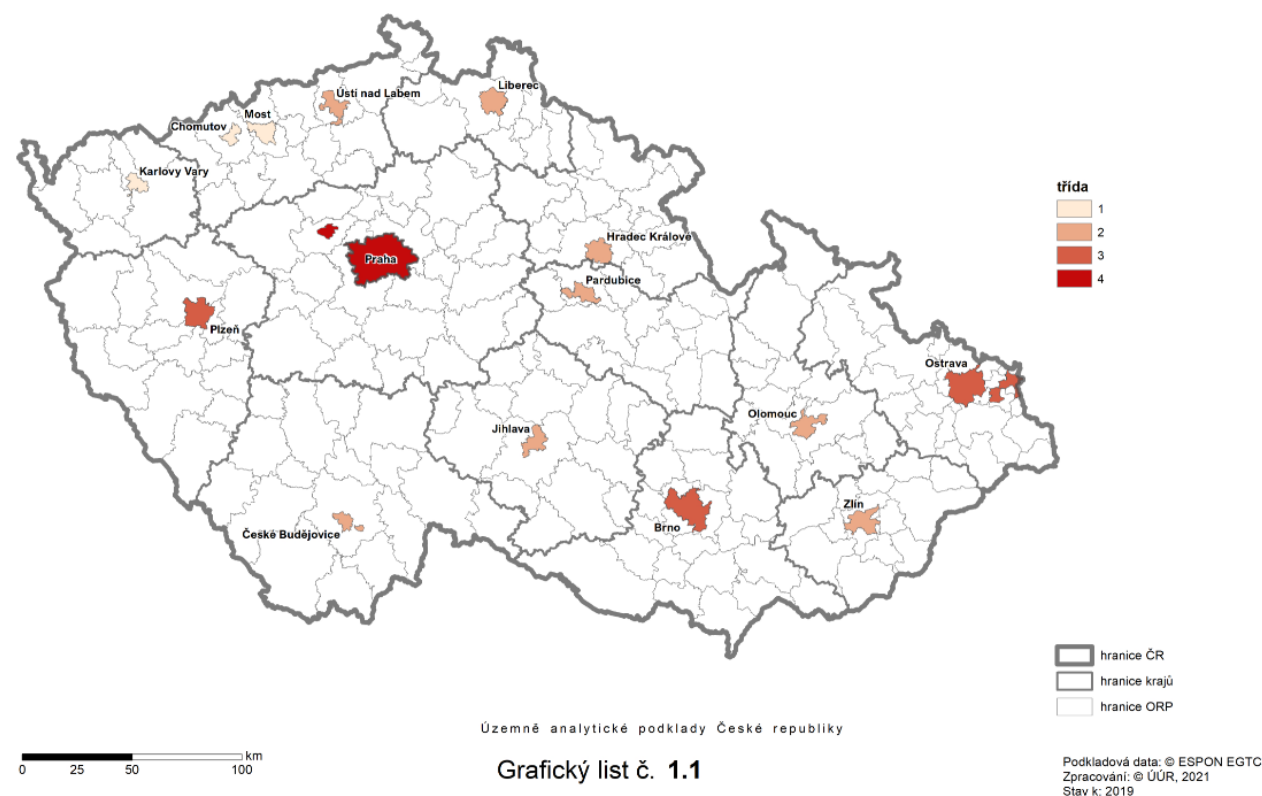


Zdroj: projekt EU INTERREG IIIB – CADSES REPUS – česká část 2007, hlavní řešitel FA ČVUT
Dostupné z URL: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2008/2008-05/mimoradna%20priloha_05_2008.pdf.

Poznámka: Barevně vymezená území jsou jednotlivá funkční urbanizovaná území FUA. Jejich pracovištní centra jsou vyznačena černou barvou.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Obr. 1.3: Aktuální vymezení FUA v ČR



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

1.2. Středoevropský kontext osídlení

Česká republika leží v polygonu středoevropských metropolitních regionů a významných aglomerací München – Nürnberg – Leipzig/Halle – Dresden – Wrocław – Katowice – Kraków – Budapest – Wien/Bratislava – Linz/Wels – Salzburg. Do sledovaného území širších vazeb nebyly zahrnuty regiony München a Nürnberg. Ve většině případů byly použity regiony NUTS 3, které velikostně i počtem obyvatel přibližně odpovídají českým a slovenským krajům.

Vymezení regionů je pro kategorizaci center vyšších a středních významným faktorem. Regiony jsou většinou vymezovány k významným centrům osídlení; v některých regionech dominuje jedno vyšší centrum, v jiných je těchto center více.

Vyšší centra ve středoevropském kontextu

Až na výjimky se jedná o významná historická města, která mají (nebo měla) dominantní roli v území, často korespondující s vyšší správní funkcí. V ČR jsou to statutární města, z nichž Praha je samostatným krajem, Brno je okresem, Ostrava a Plzeň tvoří většinu příslušných okresů.

V sousedních zemích mají tato města postavení okresu (Kreisfreie Städte, miasta na prawach powiatu). Wien je spolkovou zemí.

Ze sousedních zemí se jedná o tato města:

Východní Bavorsko

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Bayreuth	72,1	190
Hof	44,7	148
Amberg	41,9	143
Weiden i.d.Opf.	47,9	178
Regensburg	145,5	293
Straubing	46,8	175
Passau	50,6	237
Landshut	69,2	185
Rosenheim	61,9	152

Sasko

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Leipzig	560,5	108
Dresden	543,8	112
Chemnitz	248,6	109
do r. 2008 to byla též města		
Zwickau	91,1	141
Plauen	65,2	77*
Görlitz	55,3	85
Hoyerswerda	33,8	74*

Severovýchodní Rakousko

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Wien	1867,6	165
Sankt Pölten	54,2	133
Wiener Neustadt	44,5	92*
Linz	203,0	168*
Wels	60,7	168*

Severovýchodní Rakousko

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Wien	1867,6	165
Sankt Pölten	54,2	133
Wiener Neustadt	44,5	92*
Linz	203,0	168*
Wels	60,7	168*

Západní Slovensko

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Bratislava	425,9	184*
Trnava	65,5	84*
Trenčín	55,6	66*
Nitra	77,4	67*
Žilina	83,9	65*

Polsko

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Wrocław	637,8	95
Legnica	100,7	121*
Jelenia Góra	80,5	49*
Kraków	743,7	99
Katowice	298,1	92*
Częstochowa	226,2	54*
Sosnowiec	205,9	63*
Gliwice	182,2	71*
Zabrze	175,5	71*
Bielsko-Biala	172,0	64*
Bytom	169,6	50*
Rybnik	139,3	55*
Ruda Śląska	139,1	92*
Tychy	128,4	98*
Dąbrowa Górnicza	121,0	63*
Chorzów	109,4	92*
Jaworňo	92,5	63*
Jastrzębie-Zdrój	89,9	55*
Mysłowice	74,6	92*
Siemianowice Śląskie	67,9	92*
Żory	62,0	55*
Piekary Śląskie	56,0	56*
Świętochłowice	50,6	92*

Severozápadní Maďarsko

(zařazeno pro dokreslení souvislostí)

město	tis. obyv.	HDP/obyv.
Budapest	1759,4	148
Érd	64,8	
Győr	129,6	75*
Sopron	61,9	75*
Tatabánya	66,4	70*

Ve vojvodství Dolnoslezském jsou dalšími vyššími centry Wałbrzych, Głogów a Świdnica, v Opolském vojvodství Nysa a Kędzierzyn-Koźle. Ve Slezském vojvodství je 19 statutárních měst.

V katowické aglomeraci jsou hlavními centry města: Katowice, Gliwice, Sosnowiec a Tychy. Centry dalších regionů jsou města Częstochowa, Bialsko-Biala, Rybnik. Regiony Bialsko-Biala a Rybnik leží při hranici s územím ČR.

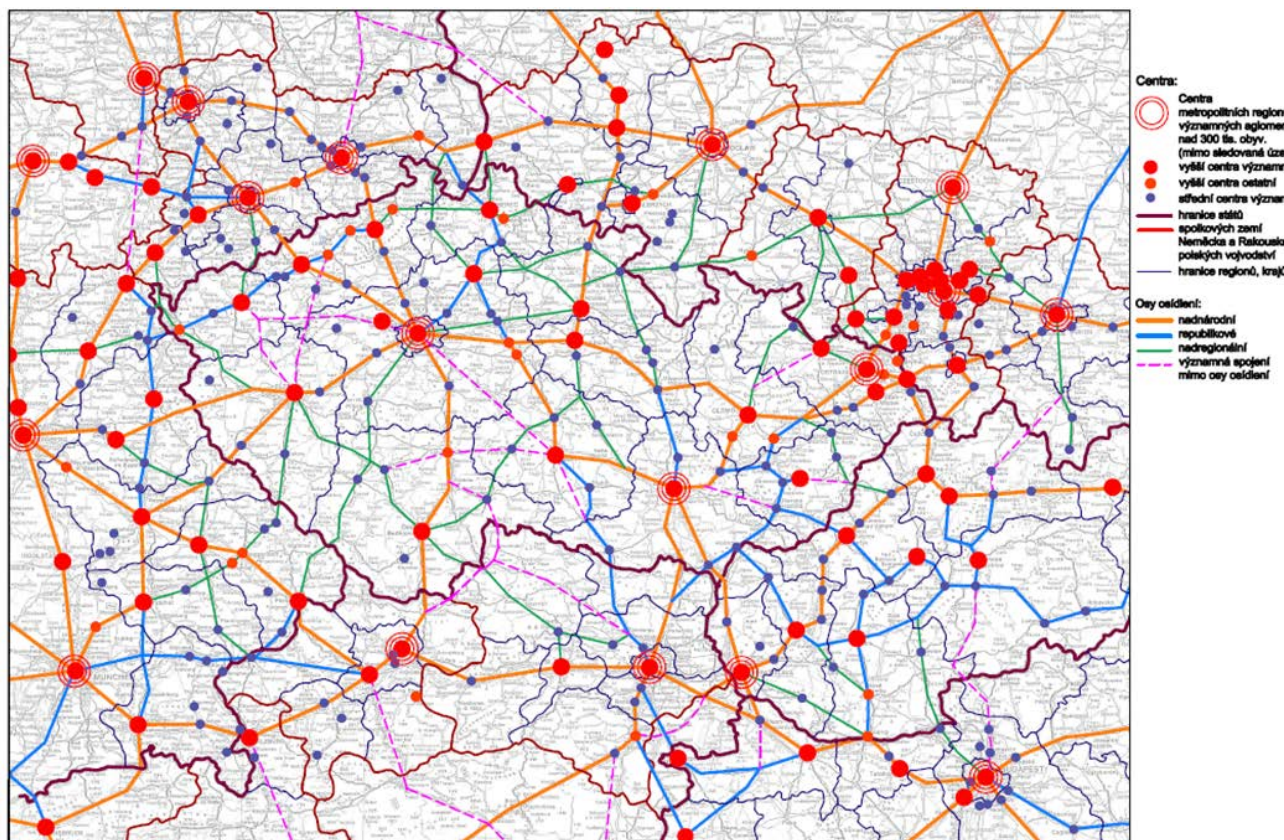
Česká republika

město	tis. obyv.	HDP/obyv.	
		město	kraj
Praha	1280,5	172	172
Brno	378,0	119	76
Ostrava	291,6	100	71
Plzeň	170,5	106	73
Liberec	103,9	78	63
Olomouc	100,4	84	65
Ústí nad Labem	96,3	79	65
České Budějovice	93,5	90	68
Hradec Králové	92,9	90	70
Pardubice	90,0	86	66
Zlín	75,1	91	69
Havířov	73,3	80	71
Kladno	68,7	66	73

město	tis. obyv.	HDP/obyv.	
		město	kraj
Karviná	68,4	31	71
Most	66,8	73	65
Opava	57,4	74	71
Frydek-Místek	56,7	68	71
Jihlava	50,6	83	68
Teplice	49,7	61	65
Karlovy Vary	49,5	67	58
Děčín	49,5	67	65
Chomutov	48,7	59	65
Jablonec n. N.	45,7	61	67
Mladá Boleslav	44,1	115	73
Prostějov	44,0	53	63
Přerov	43,8	60	65

Zdroj: SÍDELNÍ STRUKTURA ČESKÉ REPUBLIKY, Návrh kategorizace center osídlení ČR a vymezení hlavních vazeb center v celorepublikovém a středoevropském kontextu. AURS, spol. s r. o. a ÚRS PRAHA, a. s. Ing. arch. Milan Körner, CSc., RNDr. Jan Müller, Ing. arch. Radana Feistnerová, Ing. arch. Blanka Almásyová. listopad 2017.

Obr. 1.4: Středoevropský kontext osídlení



Zdroj: SÍDELNÍ STRUKTURA ČESKÉ REPUBLIKY, Návrh kategorizace center osídlení ČR a vymezení hlavních vazeb center v celorepublikovém a středoevropském kontextu. AURS, spol. s r. o. a ÚRS PRAHA, a. s. Ing. arch. Milan Körner, CSc., RNDr. Jan Müller, Ing. arch. Radana Feistnerová, Ing. arch. Blanka Almásyová. listopad 2017.

1.3. Síť TEN-E

V souvislosti s přijetím **Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 347/2013**, kterým byly stanoveny hlavní směry pro transevropské energetické sítě („Nařízení TEN-E“), byly v České republice připraveny investiční akce, jež následně získaly status tzv. projektů společného zájmu (dále jen „PCI“). PCI projekty představují strategické unijní záměry, které jsou nejen národního, ale i celoevropského významu, a proto je jejich dokončení prioritní. V současné době jsou v České republice evidovány **čtyři PCI projekty v sektoru elektroenergetiky** (ve správě společnosti ČEPS) a **jeden PCI projekt v oblasti zásobování ropou** (pod záštitou společnosti MERO). Po poslední aktualizaci seznamu PCI projektů v roce 2020 byly vyřazeny do té doby evidované projekty plynárenské společnosti NET4GAS, a tudíž v tento okamžik **žádné projekty z oblasti plynárenství na seznamu PCI** nefigurují.

Na poli **elektroenergetiky** připravila akciová společnost ČEPS investiční akce, z nichž několik získalo status PCI, čímž byl potvrzen jejich celoevropský význam. Soupis projektů, které byly dle Nařízení Evropské komise č. 2018/540 uznány jako PCI projekty, nabízí přehled v následující tabulce.

Tab. 1.1: Seznam projektů společného zájmu (PCI) pro oblast elektroenergetiky

Přidělený kód	Předmět projektu	Předpokládaný termín realizace stavby
PCI 3.11.1	nové dvojité vedení 400 kV Verněřov – Vítkov	2023 až 2025
	nová rozvodna 420 kV Verněřov	dokončeno v roce 2017
	nová rozvodna 420 kV Vítkov	dokončeno v roce 2020
PCI 3.11.2	nové dvojité vedení 400 kV Vítkov – Přestice	dokončeno v roce 2020
PCI 3.11.3	posílení (zdvojení) vedení 400 kV Přestice – Kočín	2026 až 2028
	rekonstrukce a rozšíření rozvodny 420 kV Kočín	2017 až 2023
PCI 3.11.4	nové dvojité vedení 400 kV Kočín – Mírovka	2023 až 2027
	rozšíření rozvodny 420 kV Mírovka	do roku 2033

Zdroj: ČEPS: Projekty společného zájmu, 2021 [online], cit. 16. 2. 2021.

Následující tabulka shrnuje přehled PCI projektů ve vazbě na rozvojové záměry, tak jak jsou stanoveny na národní úrovni, a to vymezením v rámci Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR). Kromě koridorů vedení se v přehledu objevují také záměry spojené s elektrickými stanicemi, neboť v rámci elektroenergetiky jsou všechna tato zařízení vzájemně propojená a dohromady tvoří přenosovou soustavu.

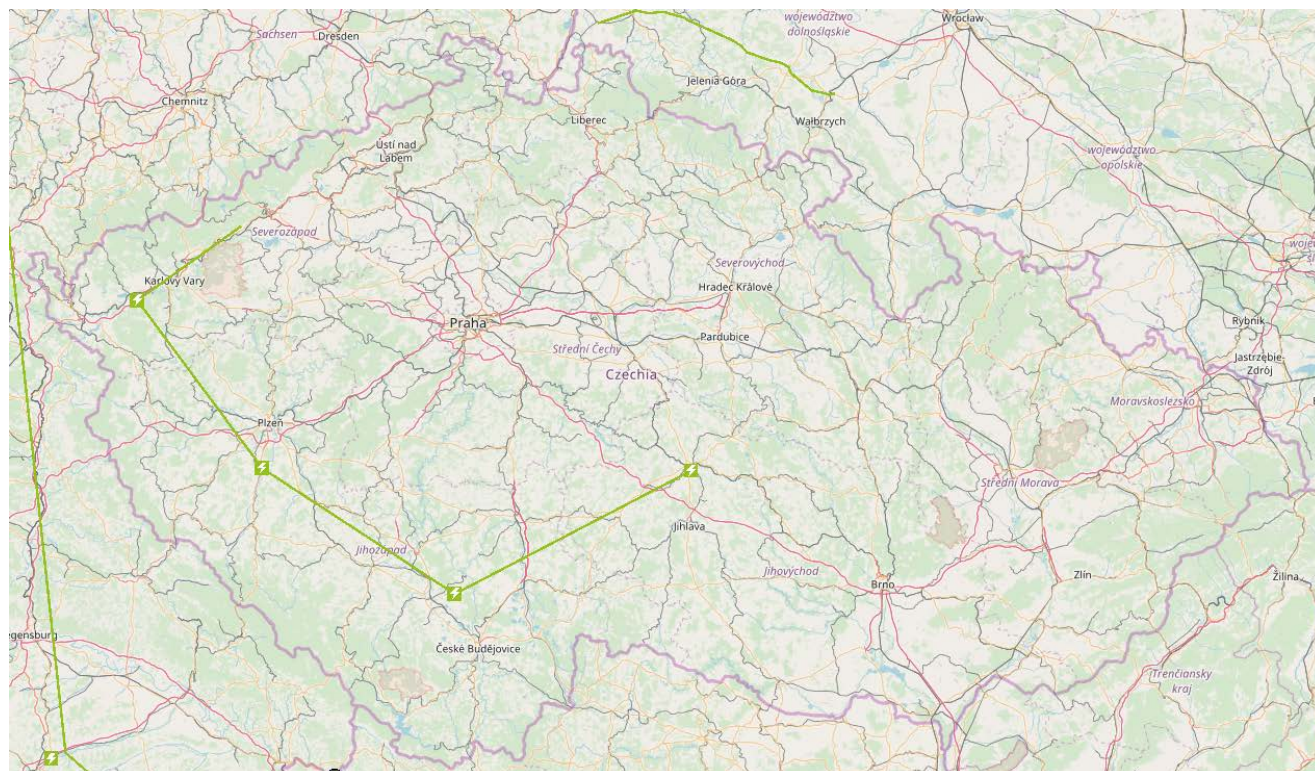
Tab. 1.2: Vybrané rozvojové záměry z oblasti elektroenergetiky vymezené v PÚR ČR ve vazbě na projekty PCI (TEN-E)

Označení záměru v PÚR ČR	Vymezení záměru	Přidělený kód PCI
E2	Plochy pro elektrické stanice 400/110 kV Vítkov a Verněřov a koridory pro dvojité vedení 400 kV Hradec–Verněřov, Verněřov–Vítkov, Vítkov–Přestice	PCI 3.11.1 a 3.11.2
E7	Koridor pro dvojité vedení 400 kV Kočín–Mírovka a zapojení vedení 400 kV Řeporyje–Prosenice do Mírovky, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic	PCI 3.11.4
E21	Koridory a plochy pro dvojité vedení 400 kV Mírovka–Čebín a Kočín–Přestice včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic Mírovka, Kočín, Čebín a Přestice	PCI 3.11.3

Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 11. 9. 2020); vlastní zpracování ÚÚR, 2021.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Obr. 1.5: Projekty společného zájmu pro oblast elektroenergetiky: PCI 3.11.1, 3.11.2, 3.11.3 a 3.11.4



Zdroj: European Commission: PCI – Interactive map [online], cit. 7. 6. 2021.

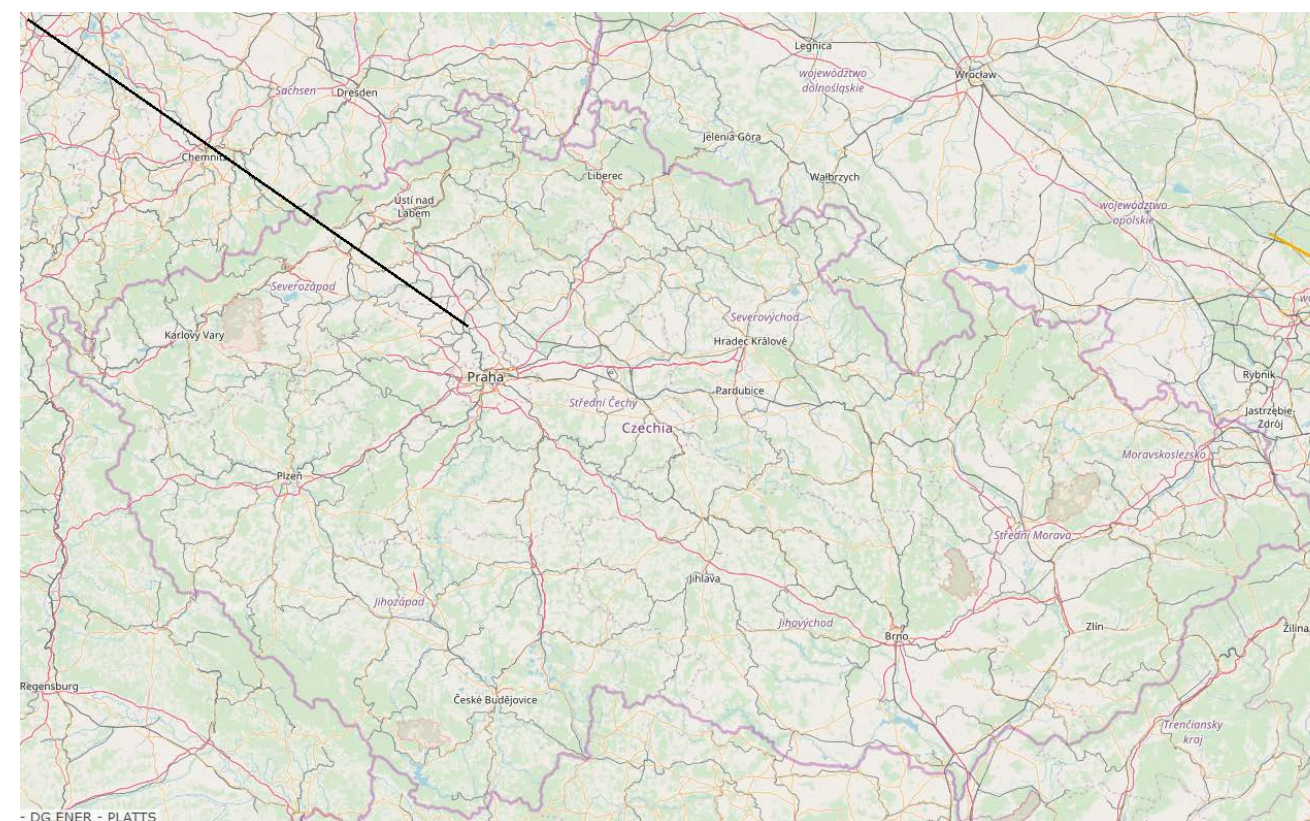
V rámci trasování **ropovodní sítě** přes území České republiky je aktuálně vymezen jeden projekt se statutem PCI, a to záměr spojený s vybudováním (prodloužením) ropovodu mezi Litvínovem a německým Spergau. Přeshraniční projekt, na unijním seznamu evidovaný jako PCI 9.4, spočívá v prodloužení stávajícího ropovodu Družba až do Spergau v sousedním Německu, díky čemuž dojde k propojení dodávek ropy ve střední a východní Evropě. Tento projekt je rovněž vymezen v Politice územního rozvoje ČR (označen jako DV5 – viz tab. 1.3). Vedení nového ropovodu na území ČR a Německa zachycuje mapa níže (obr. 1.6).

Tab. 1.3: Vybrané rozvojové záměry v oblasti zásobování ropou vymezené v PÚR ČR ve vazbě na projekty PCI (TEN-E)

Označení záměru v PÚR ČR	Vymezení záměru	Přidělený kód PCI
DV5	Ropovod Litvínov – hranice ČR/SRN (–Spergau): projekt na prodloužení ropovodu Družba, přepravujícího surovou ropu ze systému Jižní větve od rafinerie Litvínov do rafinerie TRM Spergau, přes hranice ČR/SRN.	PCI 9.4

Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 11. 9. 2020); vlastní zpracování ÚÚR, 2021.

Obr. 1.6: Projekt společného zájmu pro oblast zásobování ropou: PCI 9.4 Ropovod Litvínov (ČR) – Spergau (Německo)



Zdroj: European Commission: PCI – Interactive map [online], cit. 7. 6. 2021.

1.4. TEN-T

Nadřazenou dopravní infrastrukturu určují nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a nařízení č. 1316/2013, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy (CEF).

V evropském prostoru má doprava s ohledem na výše zmíněné dokumenty zejména následující priority:

- 30 % nákladní silniční přepravy do vzdálenosti větší než 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na železniční či lodní dopravu, do roku 2050 pak celá polovina,
- většina přepravy cestujících na střední vzdálenost by měla do roku 2050 probíhat po železnici,
- evropskou vysokorychlostní železniční síť dokončit do roku 2050 (do roku 2030 ztrojnásobit délku stávajících vysokorychlostních tratí),
- multimodální hlavní síť TEN-T plně zprovoznit do roku 2030 (do roku 2050 by tato síť měla být kvalitní a vysoce kapacitní včetně souvisejících informačních služeb),
- všechna letiště hlavní sítě TEN-T napojit do roku 2050 na železniční síť (nejlépe vysokorychlostní) a zajistit napojení všech hlavních mořských přístavů na nákladní železniční dopravu, příp. vnitrozemské vodní cesty.

Širší vztahy dopravní infrastruktury evropského prostoru jsou následně zohledňovány územně plánovacími dokumenty jednotlivých států (např. *Koncepcia územného rozvoja Slovenska – KURS* na Slovensku nebo *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – KPZK 2030* v Polsku). V některých státech jako např. SRN a Rakousko jsou však podobné územně plánovací dokumenty zpracovávány pouze na úrovni jednotlivých zemí zemského zřízení (např. *Zemský rozvojový plán Saska*, *Zemský rozvojový plán Bavorska* nebo *Zemský rozvojový plán Dolního Rakouska*).

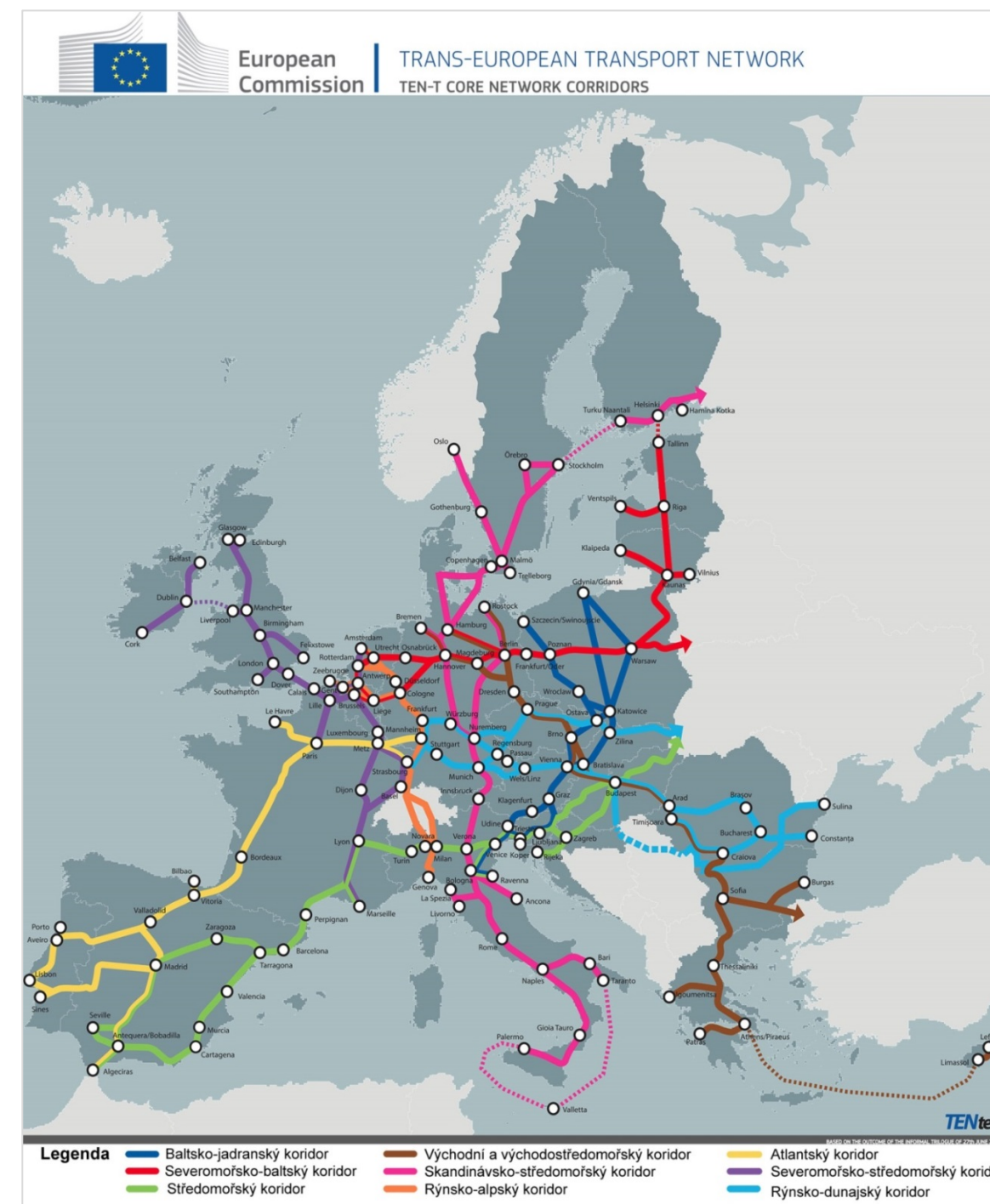
K módům dopravy (cyklistická), které nejsou součástí obou na počátku části zmiňovaných nařízení (EU), případně jsou součástí jiného nařízení (EU) č. 913 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, nebo ukazují pokrok a různost přístupů členských států EU a Evropy k vysokorychlostním železnicím budou doplněny širší vztahy k příslušné části textu.

Tab.1.4: Koridory hlavní sítě TEN-T procházející územím ČR [nařízení (EU) č. 1316/2013, příloha I]

Název koridoru	Popis koridoru (podle nařízení (EU) č. 1316/2013 příloha I)
Baltsko – jadranský	Gdynia – Gdaňsk – Katowice/Ślasków; Gdaňsk – Warszawa – Katowice; Katowice – Ostrava – Brno – Wien; (prochází územím ČR) Szczecin/Świnoujście – Poznaň – Wrocław – Ostrava; (prochází územím ČR) Katowice – Žilina – Bratislava – Wien; Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste; Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna; Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste;
Východní a východostředomořský	Hamburg – Berlin; Rostock – Berlin – Dresden; Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín; (prochází územím ČR) Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia; (prochází územím ČR) Sofia – Plovdiv – Burgas; Plovdiv – turecká hranice; Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia; Athína – Patras/Igoumenitsa;
Rýnsko – dunajský	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz; Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz; München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice; (prochází územím ČR) Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar; Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Brașov/Craiova – București – Constanța – Sulina;

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1316/2013, stav k 11. 12. 2013, [online]. Příloha I, Brusel: [cit. 16. 1. 2014].
Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>>.
Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Obr. 7. Schéma rozdělení Hlavní sítě podle koridorů uvedených v příloze I nařízení (EU) č. 1316/2013



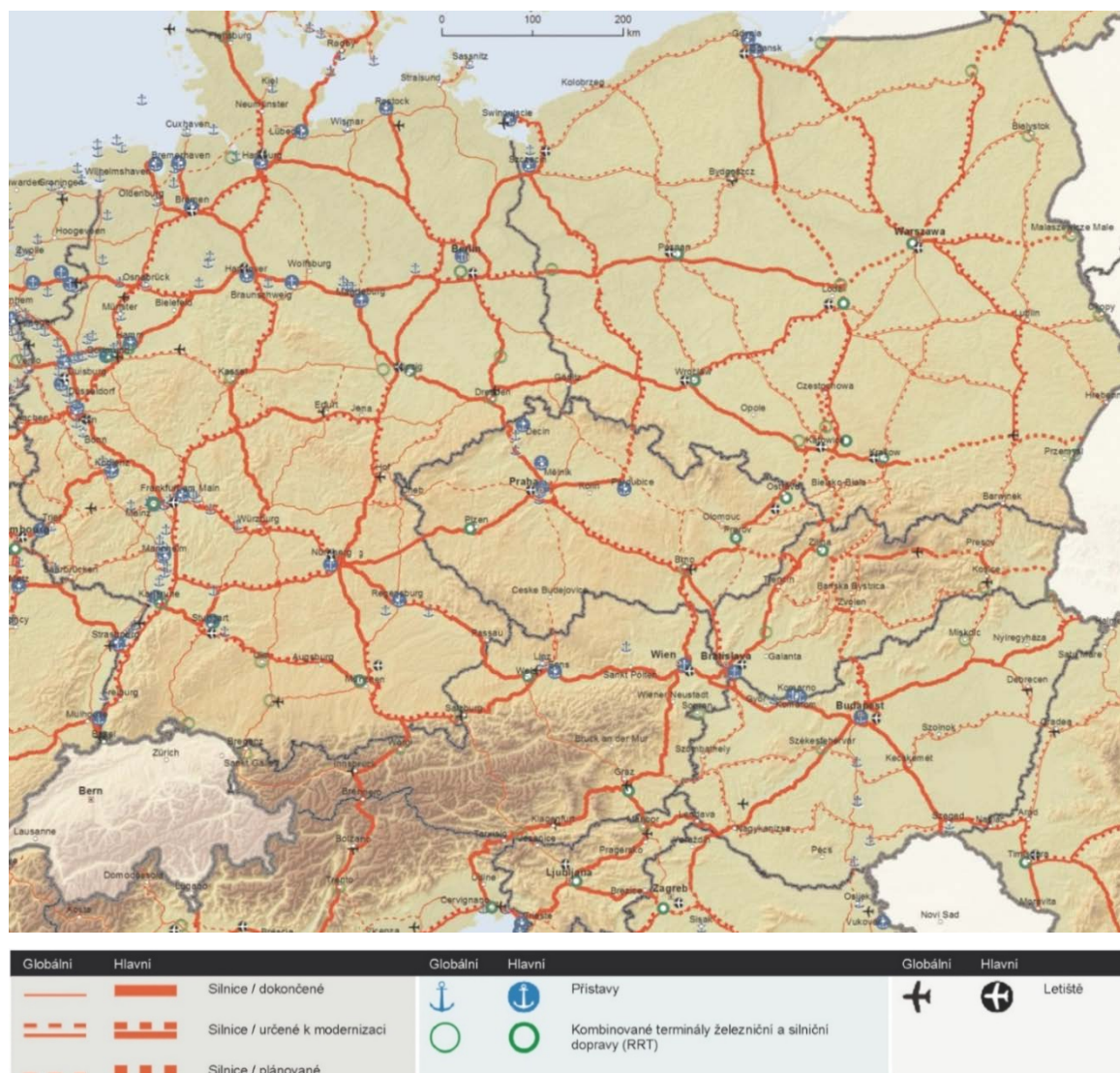
Zdroj: European Commission, Mobility and transport, Trans-european transport network, stav k 11. 12. 2013, [online]. TENtec, organizace zajišťující mapové podklady pro transevropskou dopravní síť TEN-T. Brusel: [cit. 8. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/innovation.html>>.
Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Silniční doprava

Páteří sítě evropských dálnic a vybraných silnic I. třídy stanovuje nařízení (EU) č. 1315/2013 o rozvoji sítě TEN-T. Zahnuje silniční a dálniční síť států EU a se sousedními státy koordinuje pouze příhraniční oblasti. EU na výstavbu nebo modernizaci sítě TEN-T přispívá členským státům finančními příspěvky. Silniční síť TEN-T Evropy má vazby na letiště, bimodální terminály (železnice – silnice) a trimodální terminály (železnice – silnice – přístavy). V tabulce 1.5 jsou úseky multimodálních koridorů, které podpořila EU nařízením (EU) č. 1316/2013.

Obr. 1.8: Síť TEN-T: silnice, přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT) a letiště



Zdroj: Nařízení (EU) č. 1315/2013, příloha I, stav k 11. 12. 2013 [online]. Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Tab. 1.5: Multimodální koridory TEN-T v silniční dopravě procházející územím ČR které podpořila EU

P. č.	Koridor	Propojení	Charakter úseku
1	Rýnsko-dunajský	Zlín – Žilina (Hulín – Púchov)	přeshraniční
2		Nowa Sól – Hradec Králové	přeshraniční
3	Baltsko-jadranský	Brno – rakouská hranice	přeshraniční

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1316/2013, příl. I, část I, tab. 2) a 3), stav k 11. 12. 2013 [online]. Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Poznámka: Do roku 2021 se zatím daří postupovat při realizaci záměru z tabulky p. č. 2, zbývající záměry se dosud v České republice nedaří posunout do realizační fáze, termín 31. 12. 2030 ohrožen.

Terminály a logistická centra

Priority rozvoje nákladní dopravy jsou pro státy EU v nařízení (EU) č. 1315/2013, příloha II, a to zvláště pro segment nákladní dopravy vč. bimodálních (železnice / silnice) a trimodálních (železnice / silnice / voda) terminálů nákladní dopravy. Množství a jejich skladbu určuje následující tabulka, která vychází ze zmíněné přílohy nařízení.

Tab. 1.6: Množství kombinovaných terminálů RRT, přístavů a jejich kombinací ve střední Evropě

Stát	Terminál železnice-silnice*	Vnitrozemský přístav*	Kombinace terminál železnice-silnice a vnitrozemský přístav	Námořní přístav*
Česká republika	10 = 7 + 3	9 = 4 + 5	5 = 3 + 2	0
Německo	40 = 20 + 20	89 = 21 + 68	26 = 15 + 11	21 = 6 + 15
Maďarsko	5 = 1 + 4	8 = 2 + 6	0	0
Polsko	18 = 9 + 9	3 = 2 + 1	2 = 2 + 0	5 = 4 + 1
Rakousko	7 = 3 + 4	4 = 2 + 2	1 = 1 + 0	0
Slovensko	4 = 2 + 2	2 = 2 + 0	1 = 1 + 0	0

* Údaj – Celkem v TEN-T = hlavní síť TEN-T + globální síť TEN-T

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1315/2013, příloha II, 2. stav k 11. 12. 2013 [online]. Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2021.

V nařízení (EU) č. 1316/2013, která se váže především k železnici, byly definovány požadavky na kombinovanou dopravu, logistické platformy a terminály kombinované dopravy.

Poznámka: Větší konkurenceschopnosti nákladní dopravy brání nedostatečná síť terminálů (překladišť) a logistických center a často jejich nedostatečné využívání, též u přístavů na vnitrozemských vodních cestách.

Tab. 1.7: Koridory hlavní sítě TEN-T procházející územím ČR (vybrané akce)

Název koridoru	Popis koridoru / charakter propojení	Stav příprav / charakter úseku koridoru
Baltsko-jadranský	ČR–Polsko / přeshraniční	probíhají práce / multimodální platformy, připojení na letiště
Baltsko-jadranský	ČR–Rakousko / přeshraniční	probíhají práce / multimodální platformy, připojení na letiště
Baltsko-jadranský	Brno–Přerov	trať / multimodální platformy, připojení letiště
Východní a východostředomořský	Praha–Brno–Břeclav	modernizace / včetně železničního uzlu Brno, multimodální platformy
Rýnsko-dunajský	Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–hranice s Ukrajinou / přeshraniční	přístavy, multimodální platformy

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1316/2013, příloha I, stav k 11. 12. 2013, [online]. Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2021.

Železniční doprava

Evropa se snaží v rámci snížení závislosti na uhlíkových palivech a snížení emisí skleníkových plynů a CO_x vhodnými investicemi přispět ke snížení nebezpečí globálního oteplování. V rámci tohoto konceptu je železnice páteří složkou dopravních systémů, jež by se měla postupně stát významnějším dopravním módem v rámci EU. Železniční dopravní síť EU je rozdělena na část pro osobní dopravu a na část pro nákladní dopravu (viz obrázky 1.8 a 1.9). Osobní železniční doprava je propojena s letišti, zatímco nákladní železniční doprava s tzv. multimodálními terminály (napojení nákladních železnic na ostatní dopravu je řešeno jako jednak v přístavech propojením železniční, vodní a silniční dopravy, tj. jako trimodální, jednak kombinovanými terminály železniční a silniční dopravy, tj. jako bimodální).

Součástí sítě TEN-T pro osobní železniční dopravu je konvenční a vysokorychlostní železnice. Německo, Francie, Itálie i Rakousko má již část vysokorychlostních tratí v provozu, případně se připravují s výhledem do roku 2030. Státy, které přistoupily k EU v roce 2004, mají tyto koncepce v přípravě (do roku 2030 ČR a Polsko, později další státy). Hlavní požadavky na parametry TEN-T jsou uvedeny v nařízení EU č. 1315/2013 (čl. 11 – vysokorychlostní železniční doprava v obou sítích a čl. 39 – nákladní doprava v hlavní síti).

Poznámka: Provozní délka tratí ve státech střední Evropy v současnosti pozvolna klesá. Důraz je však třeba klást především na kvalitu a vzájemnou přeshraniční kompatibilitu (tzv. interoperabilitu) železniční sítě v rámci EU a celé Evropy. Hustota železniční sítě některých států střední Evropy je ovlivněna nepříznivě reliéfem území (Alpy, Karpaty) a příznivě vyšší hustotou osídlení.

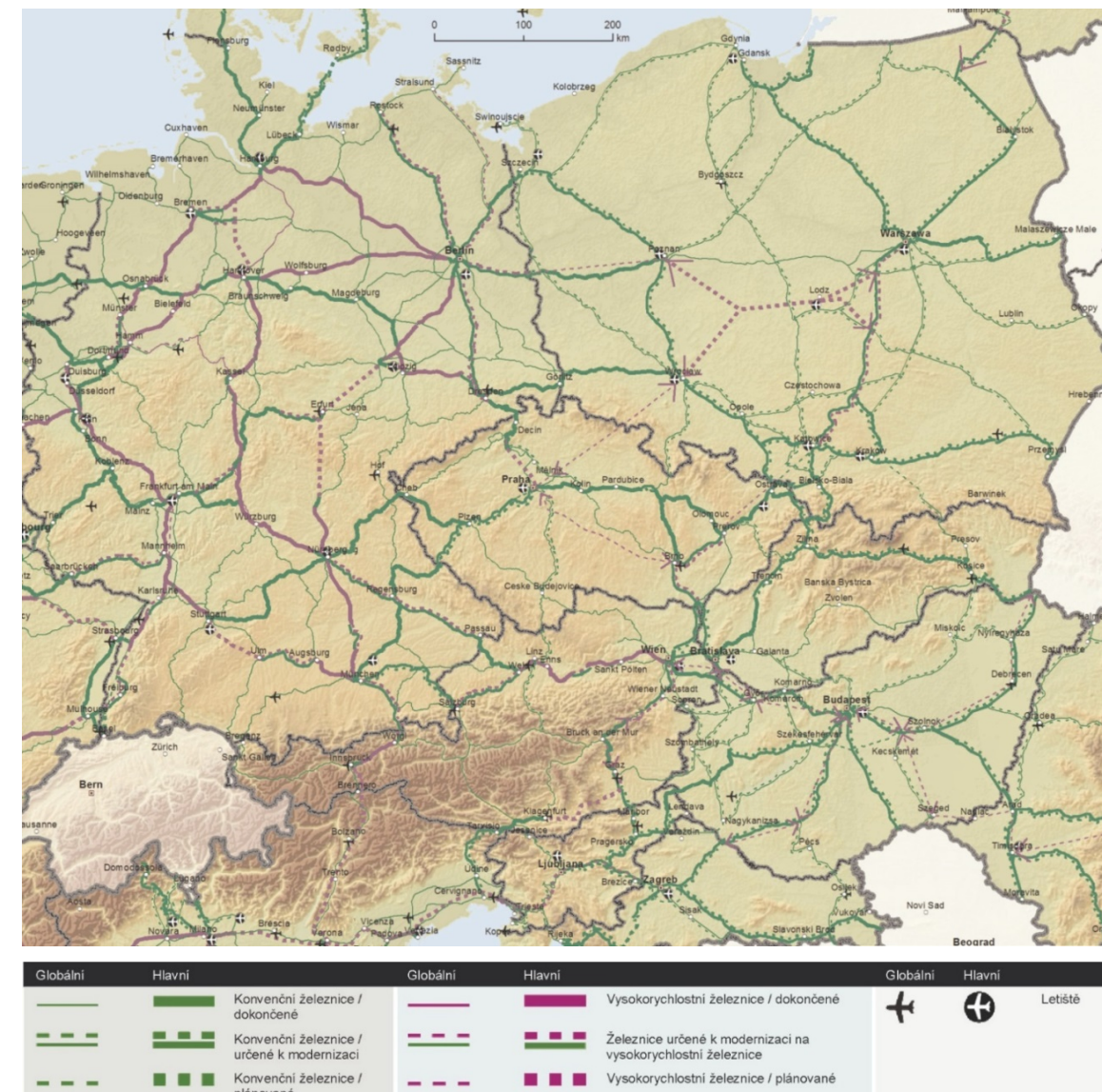
V železniční dopravě se díky interoperabilitě, odstraňování administrativních bariér a zvýšení rychlosti očekává postupný růst atraktivity železnic oproti dopravě kamionové, který by měl způsobit přirozený přechod od dopravy kamionové k dopravě železniční od středních vzdáleností (nad 300 km) až po vzdálenosti dlouhé (železniční doprava do námořních přístavů se již využívá a je třeba zajistit její využití mezi uzly). Železniční vysokorychlostní doprava má na krátké a střední vzdálenosti nahradit leteckou dopravu. V tabulce 7.9 jsou uvedeny úseky, které podpořila EU v nařízení (EU) č. 1316/2013.

Tab. 1.8: Koridory hlavní sítě TEN-T procházející územím ČR (vybrané akce)

Název koridoru	Popis koridoru / charakter propojení	Stav příprav / charakter úseku koridoru
Baltsko-jadranský	ČR–Polsko / přeshraniční	probíhají práce / multimodální platformy, připojení na letiště
Baltsko-jadranský	ČR–Rakousko / přeshraniční	probíhají práce / multimodální platformy, připojení na letiště
Baltsko-jadranský	Brno–Přerov	trať / multimodální platformy, připojení letiště
Východní a východostředomořský	Dresden–Praha / přeshraniční	studie pro vysokorychlostní železnici
Východní a východostředomořský	Praha	modernizace / obchvat pro nákladní dopravu, železniční spojení na letiště
Východní a východostředomořský	Praha–Brno–Břeclav	modernizace / včetně železničního uzlu Brno, multimodální platformy
Východní a východostředomořský	Břeclav–Bratislava / přeshraniční	Modernizace
Rýnsko-dunajský	München–Praha / přeshraniční	studie, probíhají práce
Rýnsko-dunajský	Nürnberg–Praha / přeshraniční	studie, práce
	Wrocław–Praha / přeshraniční	Studie
	Praha–Linz / přeshraniční	studie vysokokapacitní trati (převod z rozhodnutí č. 661/2010/EU)

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1316/2013, příloha I, stav k 11. 12. 2013, [online]. Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Obr. 1.9: Globální síť TEN-T: železnice a letiště; hlavní síť: železnice (osobní přeprava) a letiště



Zdroj: Nařízení (EU) č. 1315/2013, stav k 11. 12. 2013, [online]. Příloha I mapy globální a hlavní sítě, Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Obr. 1.10: Globální síť TEN-T – železnice, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)



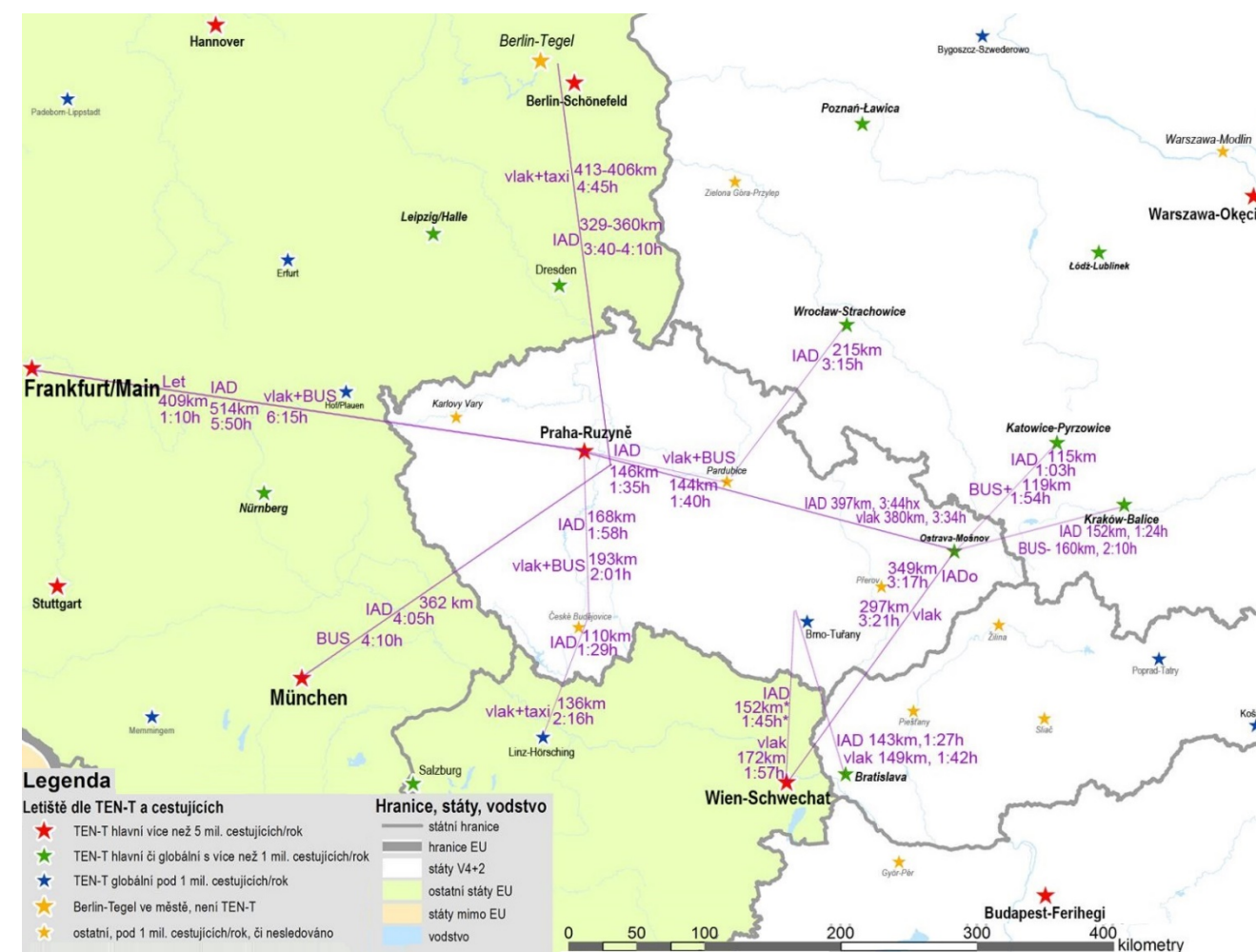
Zdroj: Nařízení (EU) č. 1315/2013, příloha I, stav k 11. 12. 2013, [online]. Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Rozsah budoucí sítě vysokorychlostní železniční dopravy definuje nařízení (EU) č. 1315/2013, které tuto síť člení na síť hlavní, která má být dokončena do 31. 12. 2030 a síť globální s dokončením do 31. 12. 2050. Současně stanovuje, že nové vysokorychlostní tratě (VRT) mají být budovány pro rychlost 250 km/h nebo vyšší (odd. 1, čl. 11, bod 2). V budoucnu se očekává ztrojnásobení délky VRT v Evropě. Do roku 2050 s ohledem na potenciální poptávku po dopravě, pokud možno integrují na VRT všechna významná letiště v EU (s ohledem na danou polohu vůči koridorům VRT se tato podmínka netýká letiště Praha-Ruzyně viz též nařízení (EU) č. 1316/2013, příloha I).

Letecká doprava

Pro obchodní leteckou dopravu je typická vysoká závislost na celosvětové ekonomice a jednotlivých hospodářských ukazatelích příslušných států a regionů a nově na pandemii. Lze zde pozorovat pravidelnou cyklicitu s periodami nárůstu a poklesu výkonů. Vzhledem ke geografické poloze ČR, je obchodní letecká doprava primárně zaměřena na zajišťování mezinárodních destinací. Letecké dopravní spojení hraje zásadní roli v řadě hospodářských odvětví ČR, podporuje pohyb kapitálu, investic a pracovních příležitostí. Řada, pro ČR konkurenčních letišť ve středoevropském prostoru má v porovnání s letištěm Praha/Ruzyně lepší dopravní napojení na ostatní druhy dopravy, zejména pak na železnici. To mj. zvýhodňuje konkurenční zahraniční letiště v rychlejším růstu obrátu cestujících a v komfortu dostupnosti letiště pro cestující. Rozložení vybraných letišť ve středoevropském prostoru, jejich vzdálenosti a časová dosažitelnost z ČR je znázorňuje obrázek 1.11.

Obr. 1.11: Rozložení letišť ve středoevropském prostoru (se zohledněním nařízení (EU) č. 1315/2013 o síti TEN-T a významnějších ostatních letišť)



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2017. Podklad: Společná strategie územního rozvoje států V4+2. Nařízení (EU) č. 1315/2013. Eurostat. Doplněno o letiště SRN, Rakousko a časoprostorovou dosažitelnost vybraných letišť.

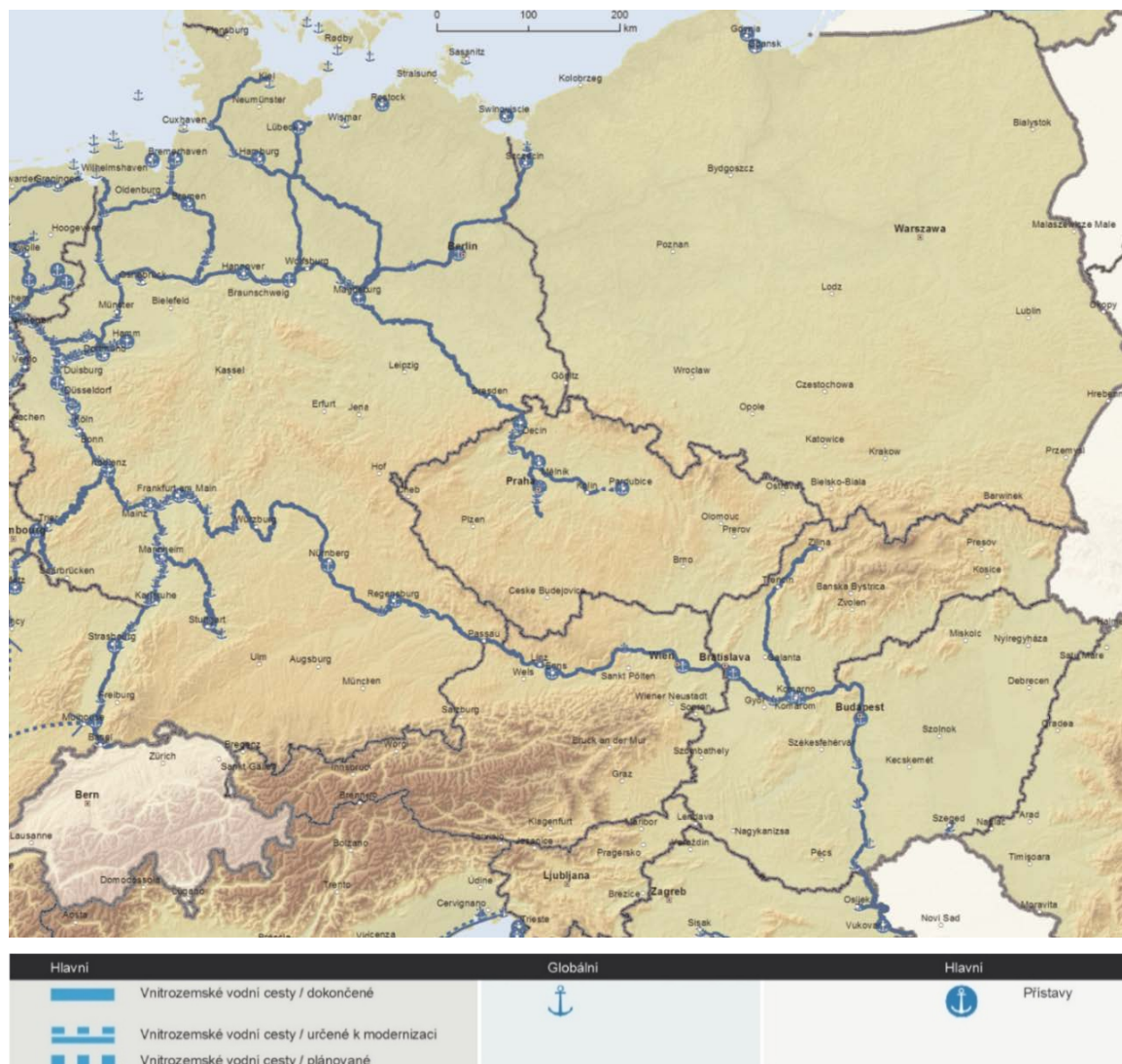
Pro území Čech jsou významná především letiště München a Frankfurt a. M., dále bližší menší letiště Nürnberg a Dresden, případně Leipzig a potenciálně po zprovoznění i letiště Berlin-Brandenburg. Pro jižní Čechy je potenciálně významné letiště Linz. Pro jižní Moravu je významné letiště Wien-Schwechat (spáduje k němu i Bratislava). Pro území severní Moravy a Slezsko jsou významná letiště Kraków, Katowice a části východních Čech je potenciálně významné letiště Wrocław. Vzdálenější letiště se pro ČR mohou stát významnějšími až s rozvojem vysokorychlostní železniční dopravy. Obraty cestujících na významných a blízkých středoevropských letištích ukazuje tabulka 7.16. Z tabulky je zřejmé, že velká německá letiště jsou či budou významnější (Berlín, Mnichov, Frankfurt

nad Mohanem) než dominantní letiště v ČR, letiště Praha-Ruzyně, podobně jako letiště Wien-Schwechat. Naopak letiště v Polsku a v Bratislavě jsou dominantní pro regionální letiště v Brně a Ostravě a méně významné spolu s dalšími letišti v dalších státech uvedených v tabulce nebo na mapce (vyjma letiště ve Stuttgartu – srovnatelné s Prahou).

Vodní doprava

Středoevropský prostor je z hlediska vnitrozemské vodní plavby orientován především na Dunaj, který je spojen s Rýnem průplavem Rýn–Mohan–Dunaj. Tak je přes vnitrozemí Evropy propojeno Severní moře a Černé moře, což je nejdůležitější vodní cesta v Evropě, zahrnující třetinu států EU (Belgie, Nizozemí, Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Rumunsko a Bulharsko) a Srbsko. Dopravně významné vodní cesty na tocích jsou v nařízení č. 1315/2013 vedeny v pouze hlavní síti TEN-T. Jen u přístavů se rozlišuje, zda přísluší do hlavní nebo globální sítě TEN-T. Z hlediska vodních cest je na Labské vodní cestě sledováno prodloužení vodní cesty na Labi z Chvaletic do Pardubic. V Polsku je Odra vnímána jako splavná pouze na krátkém úseku Odry na hranicích s Německem.

Obr. 1.12: Globální a hlavní síť TEN-T: vnitrozemské vodní cesty a přístavy



Zdroj: Nařízení (EU) č. 1315/2013, stav k 11. 12. 2013, [online]. Příloha I mapy globální a hlavní sítě, Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

Tab. 1.9: Multimodální koridory TEN-T procházející územím ČR (vybrané akce)

Název koridoru	Popis koridoru / charakter propojení	Stav příprav / probíhající práce
Východní a východostředomořský	Hamburg–Dresden–Praha–Pardubice / přeshraniční	studie Labe a Vltavy / úpravy pro lepší splavnost a modernizace
Východní a východostředomořský	zdyadla v Děčíně	studie
Rýnsko-dunajský	Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–hranice s Ukrajinou / přeshraniční	přístavy, multimodální platformy

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1316/2013, stav k 11. 12. 2013, [online]. Příloha I, Brusel: [cit. 16. 1. 2014]. Dostupné z URL: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2016.

1.5. Rozvojové oblasti a rozvojové osy sousedních států

Politika územního rozvoje ČR vymezuje tzv. rozvojové oblasti a rozvojové osy, což jsou oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu a těch, které svým významem přesahují území jednoho kraje.

Obdobně jsou rozvojové oblasti a rozvojové osy vymezeny i v sousedních státech, kde jsou vymezeny oblasti a osy s vysokým počtem a hustotou obyvatel, silnou ekonomikou a zvýšenou mírou či tendencí rozvoje. Jsou však vymezeny různým způsobem (na základě různých kritérií a metod) a také jejich pojmenování je různé. Některé státy definují jedinou úroveň rozvojových oblastí a os, některé je mají hierarchicky členěny (evropská, celostátní, nadregionální, regionální úroveň).

Jistým způsobem sjednocení vymezení „rozvojových oblastí“ ve středoevropském prostoru jsou výstupy projektu programu Evropské ESPON, který se zabýval „hierarchizací sídel“ na úrovni Evropy (viz výše).

Rozvojové osy lze obecně charakterizovat jako pásy území propojující rozvojové oblasti a disponující podobnými vlastnostmi jako tyto oblasti s nižší intenzitou zastoupení těchto vlastností. Charakteristickým znakem rozvojových os je vysoká kvalitní a kapacitní (dopravní a technické) infrastruktury vyššího řádu, která ovlivňuje intenzitu vazeb mezi rozvojovými póly.

Kritéria a metodiky vymezení rozvojových os jsou v jednotlivých sousedních státech různé. V případech některých států je vymezena jedna kategorie os, jiné mají hierarchizaci rozvojových os, avšak ani v případě vymezení více kategorií rozvojových os podle významu není metodika a jejich vymezení v jednotlivých státech a v případě Německa a Rakouska ani v jednotlivých zemích jednotná a v mnohých případech ani srovnatelná. Stejná kategorie v jednom státě nemusí odpovídat téže kategorii ve státě jiném.

V případě rozvojových os dochází k několika nenávaznostem na hranicích s jednotlivými sousedními státy, která je dána absencí rozvojové osy na jedné straně státní hranice, případně střetáváním různých kategorií os na státních hranicích. Z porovnání příslušných dokumentů sousedních států a ČR bylo zjištěno následující:

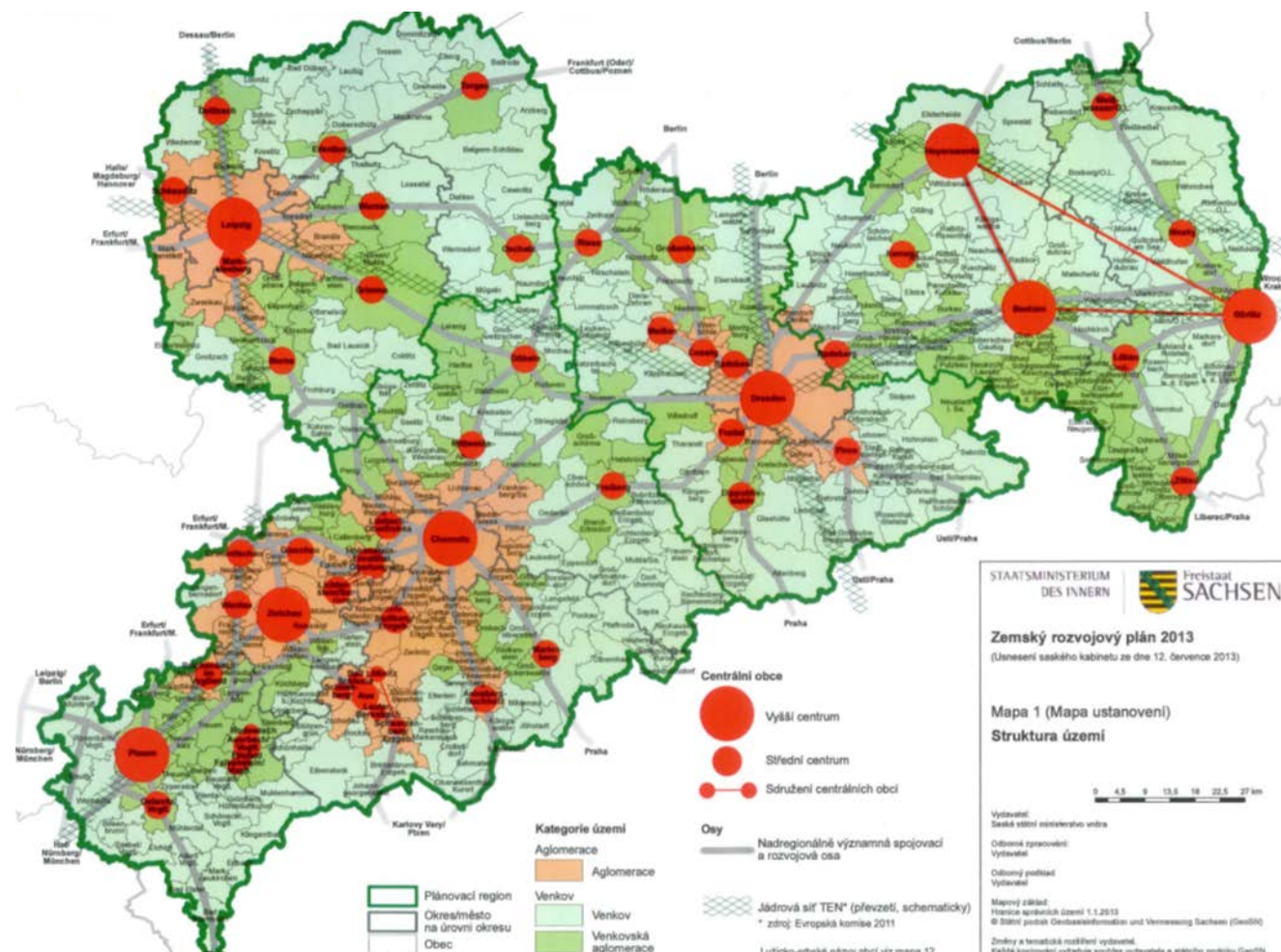
1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Sasko

V souladu s § 8 odst. 5 Zákona o územním plánování v Sasku (ROG) jsou zde osy chápány jako koncepční nástroje, vyznačující se koncentrací dopravních a obslužných linií, případně pásmové infrastruktury a různou hustotou koncentrací osídlení.

Zemský rozvojový plán Saská rozlišuje dvě úrovně spojovacích a rozvojových os. Nadregionálně významné spojovací a rozvojové osy jsou zemsky významné osy, které odrážejí územní vazby saských aglomerací a vyšších center s vyššími centry a aglomeracemi sousedních zemí a států a zapojení do evropských sítí.

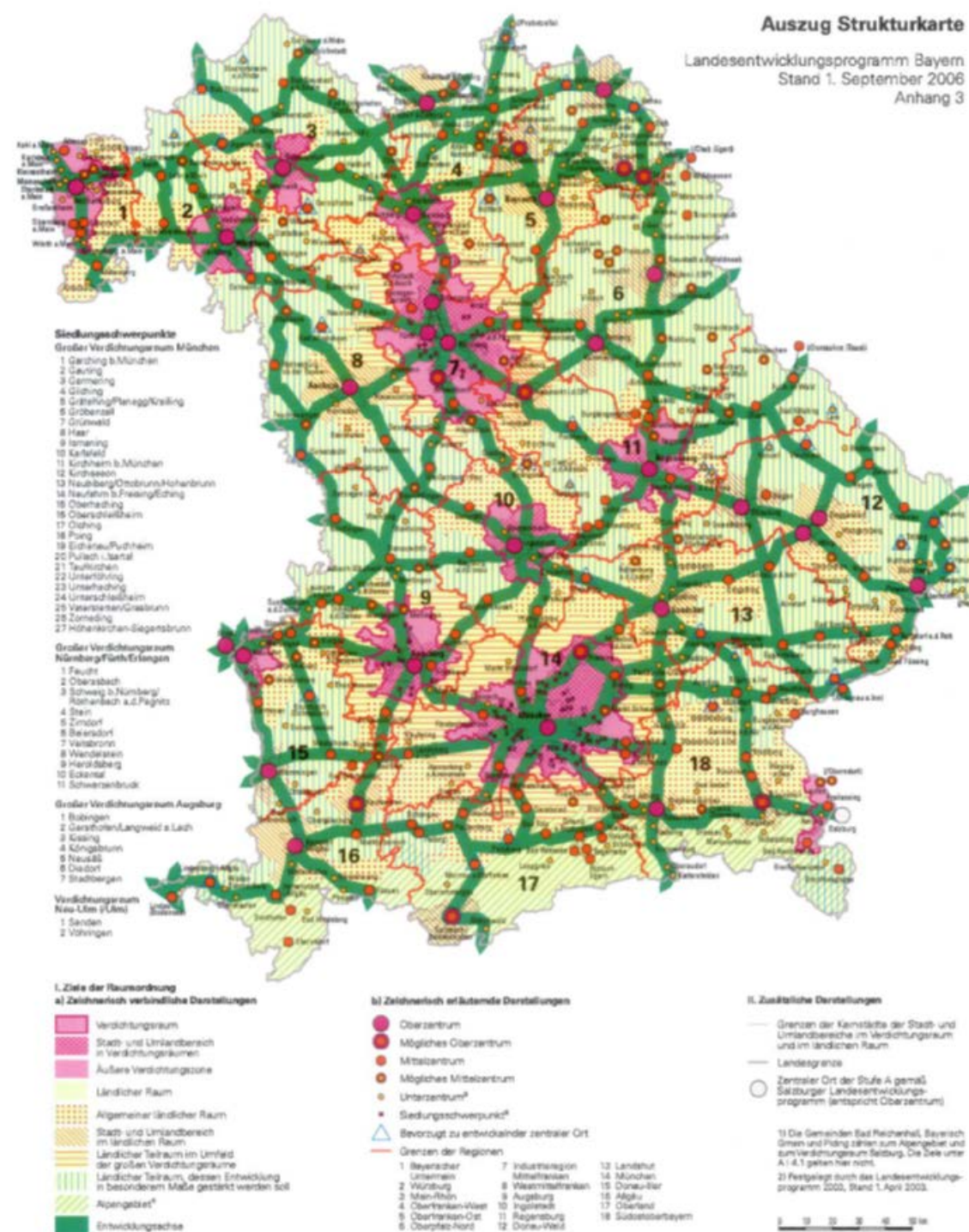
Obr. 1.13: Rozvojové osy a oblasti – Sasko



Bavorsko

Zemský rozvojový plán Bavorska rozlišuje pouze jednu úroveň rozvojových os. V současné době nejsou žádné nenávaznosti. Návaznost rozvojových os vymezených v PUR, směřujících do Bavorska je zde zajištěna navazujícími osami na straně Bavorska. Jedná se o OS 1 Praha – Plzeň – hranice ČR-Německo (– Nürnberg) a OS 7 Ústí na Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR Německo – Bayreuth.

Obr. 1.14: Rozvojové osy a oblasti – Bavorsko



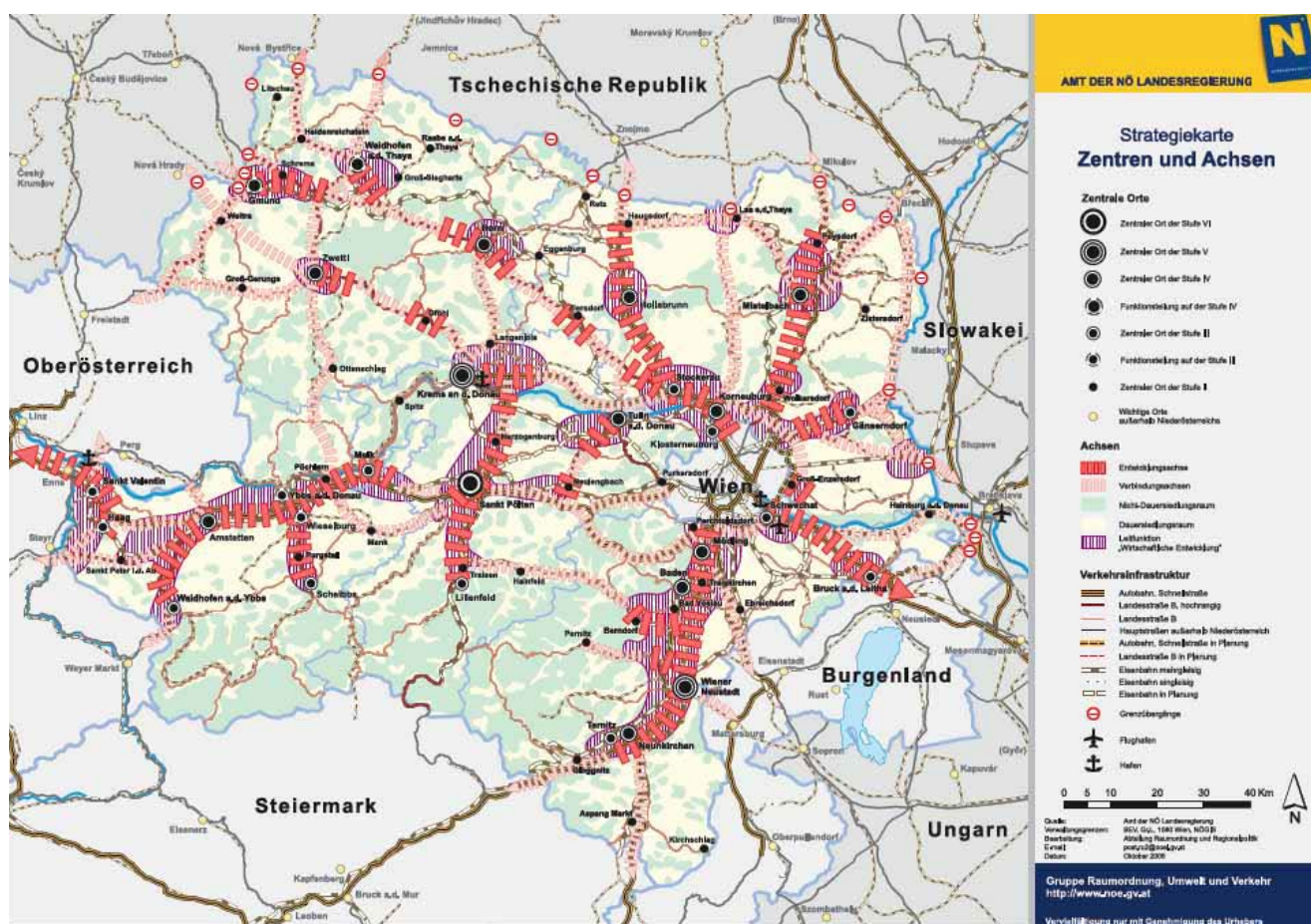
Z ČR vedou do Rakouska 2 rozvojové osy republikového významu, a sice z kraje Jihočeského do Horního Rakouska a z kraje Jihomoravského do Dolního Rakouska.

V rozvojovém plánu Dolního Rakouska je vymezeno celkem 7 rozvojových os, směřujících přes hranice do ČR. Všechny rozvojové osy vedoucí z Dolního Rakouska na hranice ČR jsou vymezeny v rozvojovém plánu Dolního Rakouska jako osy druhé kategorie.

Rozvojová osa republikového významu, vymezená v PÚR, směřující z ČR do Dolního Rakouska má v Dolním Rakousku návaznost, opačně to neplatí, v Rakousku se však nejedná ani v jednom případě o osy první kategorie.

Z kraje Jihomoravského do Dolního Rakouska směřuje: Rozvojová osa OS11 – Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav–hranice ČR/Rakousko(–Vídeň)

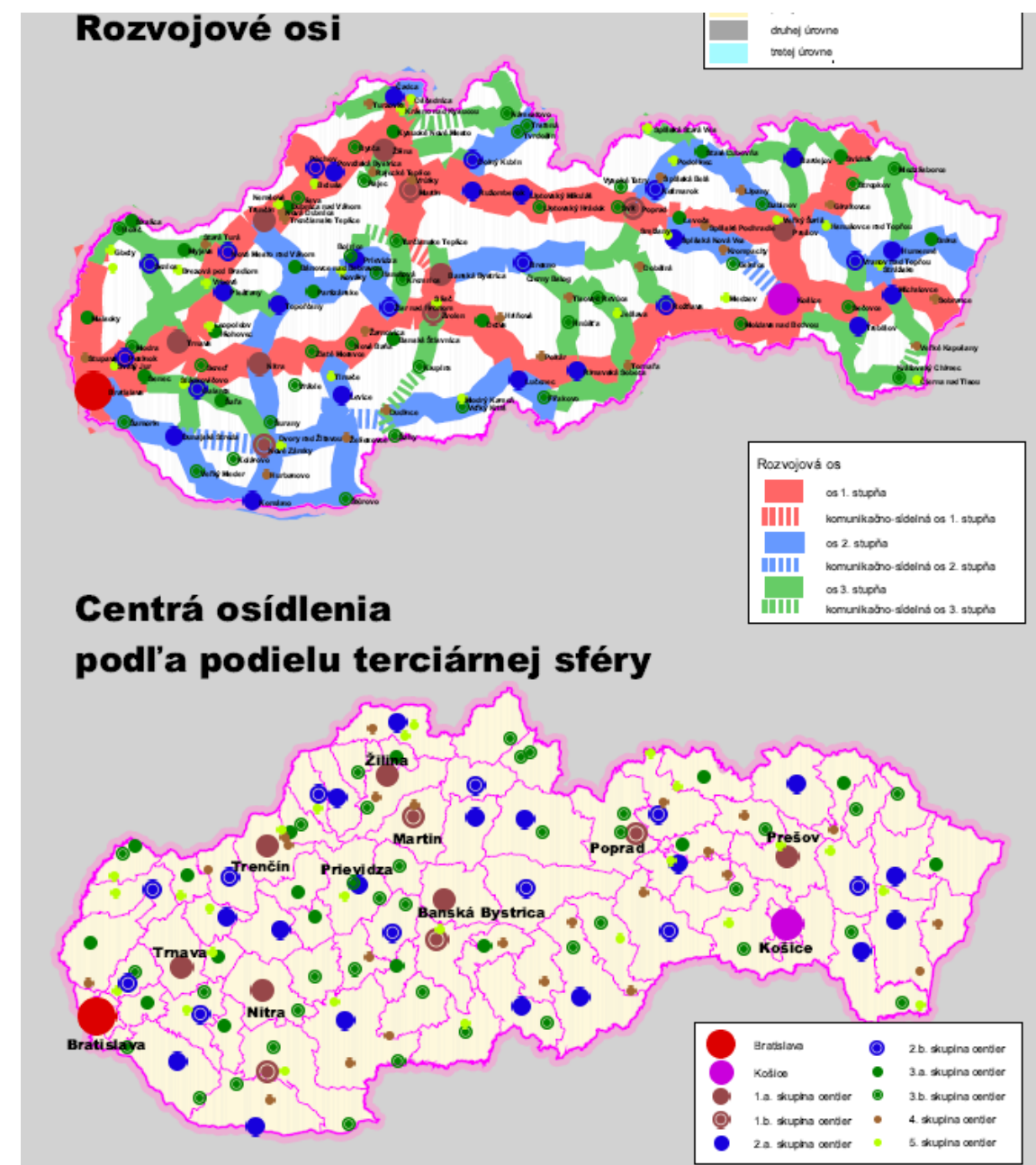
Obr. 1.15: Rozvojové osy – Dolní Rakousko



K tomuto nebyly k dispozici potřebné podklady z rakouské strany. Vzhledem k tomu, že z území ČR směřuje do Horního Rakouska jediná rozvojová osa OS6 Rozvojová osa Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (–Linz), vymezená jako osa celostátního významu v PÚR, dá se předpokládat její návaznost v Horním Rakousku. O dalších rozvojových osách, směřujících z Horního Rakouska do ČR nemáme k dispozici žádné informace.

Mezi Českou republikou a Slovenskem v současné době nejsou žádné nenávaznosti rozvojových os republikového významu (os 1. kategorie).

Obr. 1.16: Rozvojové osy a centra osídlení – Slovensko



Osy vedoucí na hranice s pokračováním v ČR:

- Žilinsko-kysucká rozvojová osa: Žilina – Čadca – hranice s Českou republikou,
- Záhorská rozvojová osa: Bratislava – Malacky – Kúty – hranice s Českou republikou,
- Lyská rozvojová osa: Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – hranice s Českou republikou.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY, EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Další rozvojové osy prvního stupně:

- Považská rozvojová osa: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina,
- Žilinsko-podtatranská rozvojová osa: Žilina – Martin – Poprad – Prešov,
- Košicko-prešovská rozvojová osa: hranice s Polskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaňa – hranice s Maďarskou republikou,
- Nitransko-pohronská rozvojová osa: Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen,
- Zvolensko-turčianská rozvojová osa: Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin (v úseku Banská Bystrica – Turčianske Teplice (komunikačně-sídelní osa),
- Zvolensko-jihoslovenská rozvojová osa: Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice,
- Východoslovenská rozvojová osa: Košice – Sečovce – Michalovce – Sobrance – hranice s Ukrajinou.

Rozvojové osy druhého stupně

Je vymezeno celkem 29 rozvojových os druhého stupně.

Polsko

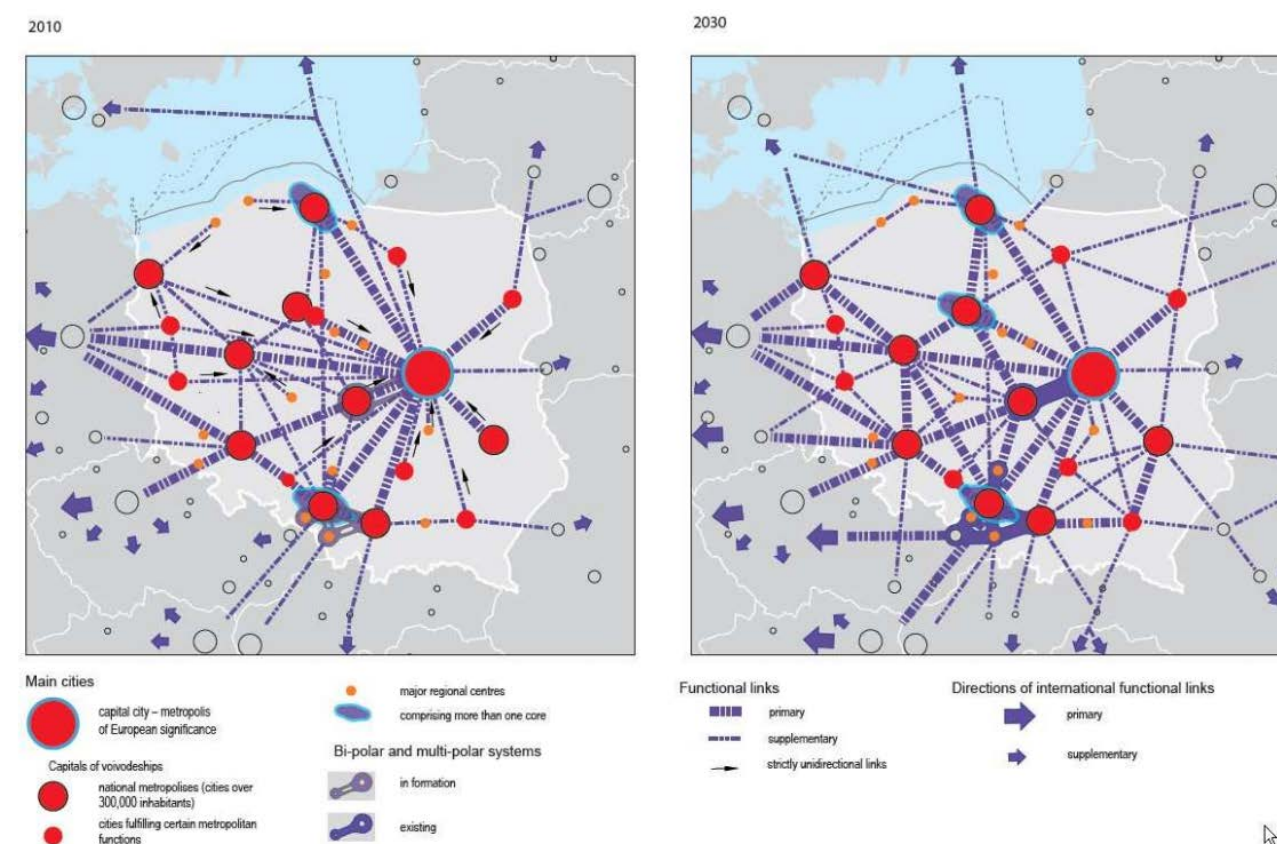
Rozvojová osa OS10 vymezená v PÚR (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) je na hranicích s Polskem směřována na Katowice, nikoliv na Kraków.

Nenávaznost rozvojových OS mezi Polskem a Českou republikou nastala ve směru Kraków – Praha, kde v KPZK 2030 je zapracována sekundární osa z důvodu předpokládaného východo-západního propojení Kraków – Praha. V rámci aktualizace PÚR ČR není tato osa zařazena. OS10 vymezená v PÚR jako Rozvojová osa (Katowice–) hranice Polsko/ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc–Brno–Břeclav–hranice ČR/Slovensko (–Bratislava) je na hranicích s Polskem vedena na Katowice, nikoliv na Kraków.

Mezi Českou republikou a Polskem ve směru Wrocław – Brno je v KPZK 2030 zapracována na polské straně sekundární osa z důvodu předpokládaného severojižního propojení Poznaň – Vídeň. Na české straně se předpokládá pouze železniční propojení a železnice nemá rozvojový účinek takového významu, aby zde mohla být navržena rozvojová osa. Propojení silnicí není možné z důvodu ochrany přírody a krajiny z tohoto důvodu nebyla tato osa po prověření zařazena ani v aktualizaci PÚR ČR.

Další nenávaznosti rozvojových os mezi Polskem a ČR nebyly zjištěny.

Obr. 1.17: Rozvojové osy a centra osídlení – Polsko



Výsledky porovnání návaznosti rozvojových os mezi ČR a sousedními zeměmi Celkově se dá konstatovat, že návaznost rozvojových os i propojenost sítě rozvojových os je dobrá. Z pohledu České republiky je možno v řešeném území definovat jeden případ špatné návaznosti os (osy směřující k sobě, ale míjející se) a několik případů, kde propojení os chybí (případ os nemajících na druhé straně žádné pokračování, nebo os, na které navazují osy nižší hierarchické úrovně, které však nejsou součástí vymezení ROS).

Případ špatné návaznosti os – OS 5 (hranice Rakousko/ČR – Břeclav – Ostrava – hranice ČR/Polsko) směřující z Ostravy do Polska (směrem na Rybník a dále na Katowice) a polské osy směřující z Bielsko-Bialé do ROB Ostrava.

Případy chybějícího propojení rozvojových os – 1. česká rozvojová osa OS7 (Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/SRN) končící v Libereckém kraji na hranici se Saskem (navazuje na ni osa nižší úrovně: hranice ČR/SRN – Žitava – Budyšin/Zhořelec).

1.6. Euroregiony

Pojem euroregion, evropský region, (v jiných jazycích nazývaný též Euregio, EuRegion nebo Eurorregión apod.), označuje regionální formy spolupráce, zpravidla přes hranice evropských zemí. Euroregiony začaly fungovat původně zejména v oblasti hospodářské spolupráce, dnes ale mají za cíl často sbližovat země Evropy ve společenském a kulturním životě.

V roce 1981 byla přijata Charta příhraničních a hranice přesahujících regionů v Evropě, která zdůrazňovala nutnost spolupráce se zeměmi střední a východní Evropy. V roce 1991 vydala Komise EUDokument Evropa 2000, který klade velký důraz na realizaci hesla „Evroparegionů“.

Euroregiony nemají jednotnou definici, toto označení je používáno v nejrůznějších formách:

- veřejněprávní (státy, země, okresy, okrsky, obce),
- soukromé, občanskoprávní,
- smíšené právní formy veřejných a soukromých organizací, *public-private partenship (PPP)*,
- bez právně formální formy.

Rada Evropy upravuje pojem Euroregionu v tzv. Madridské dohodě z roku 1980, rámcové dohodě o spolupráci regionů Evropy přes hranice jednotlivých zemí Tato dohoda však není právně závazná,

Euroregiony jsou územní jednotky, které sdružují příhraniční oblasti různých států Evropy. Pracují na principu dobrovolnosti. Jejich výhodou je, že města a obce na obou stranách hranice mohou své problémy řešit společně. Spolupráce přesahující hranice pomáhá překonávat nevýhody okrajových poloh pohraničních oblastí, jejím cílem v oblastech kulturních, sociálních, hospodářských a infrastruktury je zlepšování životních podmínek místního obyvatelstva.

Hlavním motivem vzniklých sdružení byla tedy snaha o odstraňování nerovností mezi pohraničními regiony a postupné vyrovnávání ekonomického i sociálního rozvoje.

Na území České republiky začaly vznikat první projekty příhraniční spolupráce, jako euroregiony, počátkem 90 let. Tato sdružení se zformovala v některých případech rovněž jako jiné neformální spojení iniciativ přeshraniční spolupráce. Euroregiony vznikají na územích, která vykazují určitou kulturní, hospodářskou a mnohdy také historickou spojitost překračující státní hranice. Sousedící regiony různých států mají často obdobné zájmy a problémy Prostřednictvím přeshraničních projektů dochází zejména k překonávání nevýhody periferní polohy území. Vede také k udržování dobrých sousedských vztahů a ke vzájemnému poznávání.

Hlavními cíli vytváření euroregionů je zejména :

- Spolupráce v otázkách územního plánování a uspořádání
- Zachování a zlepšování životního prostředí
- Zvyšování životní úrovně obyvatel
- Rozvoj a zlepšení infrastruktury přesahující hranice
- Rozvoj spolupráce při likvidaci požárů a přírodních katastrof
- Rozvoj turistiky a kultury
- Zlepšování mezilidských vztahů

Zdroj: <http://eunie.euweb.cz/euroregiony.htm>

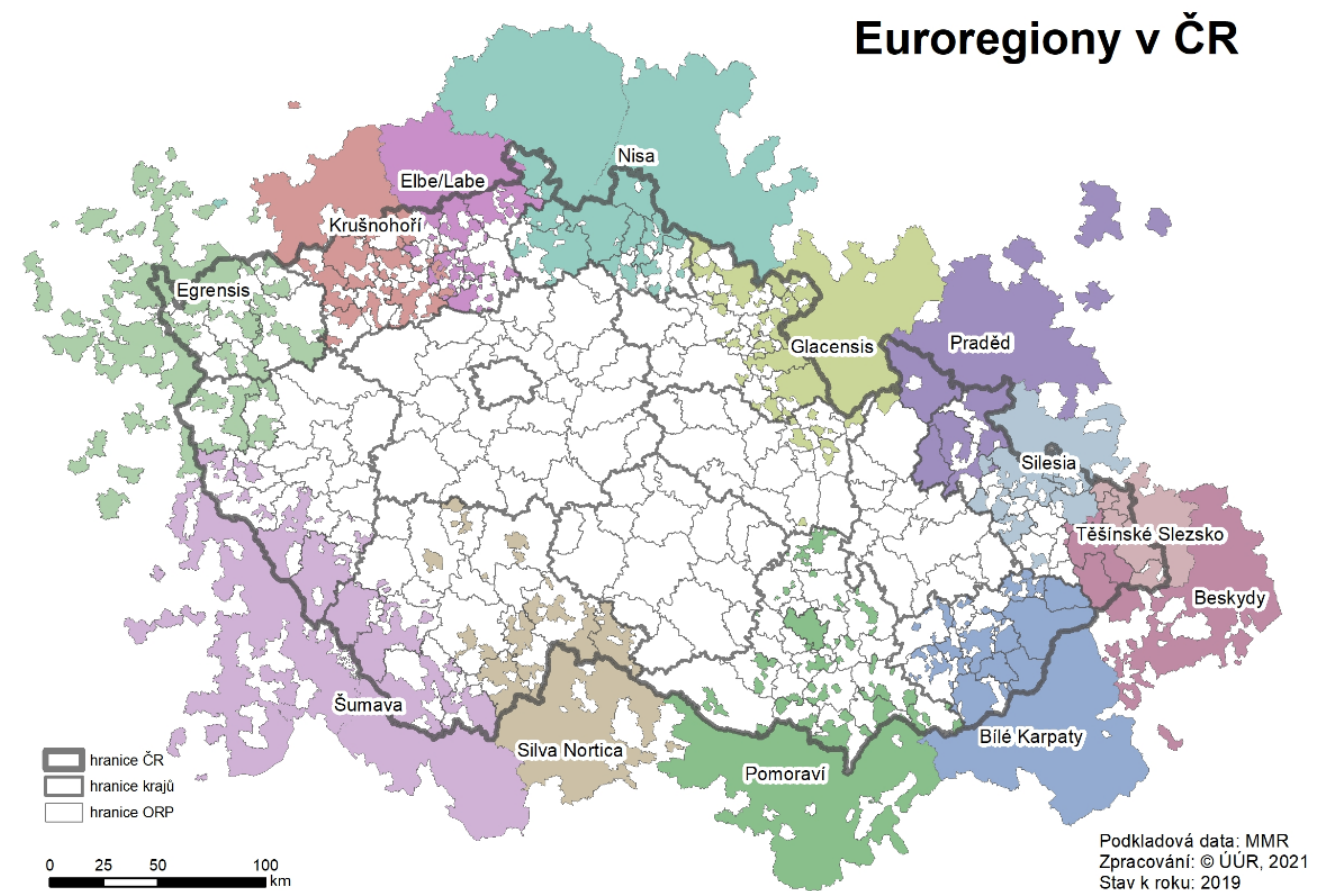
Tab. 1.10: Euroregiony v České republice v roce 2021.

Euroregion		Zasahuje do okresů	Počet obcí	Počet obyvatel	Katastrální výměra v km ²	Odkaz na www stránku
BESKYDY	Polsko, Slovensko	Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Ostrava-město	64	246 257	1 012	www.regionbeskydy.cz
BÍLÉ KARPATY	Slovensko	Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín, Zlín	153	320 560	2 208	www.regionbilekarpaty.cz
EGRENSIS	Německo	Cheb, Karlovy Vary, Sokolov, Tachov	69	266 994	2 183	www.euregio-egrensis.cz
GLACENSIS	Polsko	Hradec Králové, Jeseník, Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Svitavy, Šumperk, Trutnov, Ústí nad Orlicí	108	269 012	1 997	www.euro-glacensis.cz
JIHOČESKÁ SILVA NORTICA	Rakousko	České Budějovice, Jindřichův Hradec, Písek, Tábor	37	259 238	1 664	www.silvanortica.com
KRUŠNOHOŘÍ	Německo	Chomutov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice	72	298 844	1 507	www.euroreg.cz

Euroregion		Zasahuje do okresů	Počet obcí	Počet obyvatel	Katastrální výměra v km ²	Odkaz na www stránku
LABE	Německo	Děčín, Litoměřice, Teplice, Ústí nad Labem	68	269 029	1 215	www.euroregion-elbe-labe.eu
NISA	Německo, Polsko	Česká Lípa, Děčín, Jablonec nad Nisou, Liberec, Semily	129	428 487	2 490	www.neisse-nisa-nysa.org
POMORAVÍ	Rakousko, Slovensko	Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov, Znojmo	64	624 243	1 495	www.somjm.cz/euroregion-pomoravi
PRADĚD	Polsko	Bruntál, Jeseník	69	119 618	1 828	www.europraded.cz
SILESIA	Polsko	Bruntál, Nový Jičín, Opava, Ostrava-město	53	478 962	1 255	www.euroregion-silesia.cz
ŠUMAVA	Německo, Rakousko	Český Krumlov, Domažlice, Klatovy, Prachatice, Strakonice	86	157 616	3 258	www.euregio.cz
TĚŠÍNSKÉ SLEZSKO	Polsko	Frýdek-Místek, Karviná	43	325 306	781	www.irsts.cz

Zdroj: Český statistický úřad.

Obr. 1.18: Euroregiony v České republice



Zdroj: Ústav územního rozvoje, 2021.

III. Závěrečný souhrn

TEN-E

Problémy z hlediska územního plánování

Územní střety a nesoulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD): Pro sektor energetiky, jehož součástí jsou projekty TEN-E, je zcela zásadní distribuce daného média – ať už se jedná o elektrickou energii, kterou je nezbytné dopravit z místa výroby (elektrárny) do místa konečné spotřeby (domácnosti, firmy), anebo distribuce ropy z místa těžby do místa spotřeby. Tyto distribuční „koridory“ zabírají územní prostor, který je navíc rozšířen o ochranné pásmo, jenž je nedílnou součástí této infrastruktury. Z pohledu územního plánování může kolize nastat nejen při umisťování jednotlivých (mnohdy konkurenčních) prvků technické infrastruktury (např. plynovody a ropovody), ale také při souběhu s infrastrukturou dopravní (dálnice či železniční trati včetně plánovaných vysokorychlostních tratí). S ohledem na potřebu zrychleného řízení při povolování PCI projektů mohou být problematické rovněž časové prodlevy v samotném procesu stavebního řízení.

Náměty z hlediska územního plánování

Územní střety a nesoulad s územně plánovací dokumentací (ÚPD): Vzhledem ke strategickému významu projektů TEN-E, resp. projektů schválených v unijním seznamu jako PCI, je zcela klíčové zajistit soulad těchto záměrů s příslušnou územně plánovací dokumentací. Návrhy PCI projektů musí být v souladu jak se Zásadami územního rozvoje, které jsou zpracovány na úrovni jednotlivých krajů, tak dále také s Politikou územního rozvoje ČR, která představuje zastřešující dokument v oblasti územního plánování na národní úrovni. V případě, že záměr PCI nebude v souladu s ÚPD, bude nezbytné zajistit potřebnou změnu ÚPD – s ohledem na status projektu společného zájmu proběhne toto změnové řízení ve zkrácené lhůtě.

TEN-T

Problémy z hlediska územního plánování

Přes jednotné teze EU z hlediska dopravní politiky hlavním problémem je různorodost přístupu jednotlivých členských států EU k naplňování těchto tezí, což se odráží i na územním plánování. Současně se též odlišují požadavky na územní plánování v jednotlivých sousedících státech EU.

Díky nedostatkům a opoždění výstavby dálniční a silniční infrastruktury nedostatečné zapojení do požadavků EU na rozvoj dopravní infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí (především železnice, případně vnitrozemská vodní doprava). Především u železniční dopravy je značný tlak na územní plánování z hlediska nových požadavků na území, u vodní dopravy se spíše jedná o požadavky k životnímu prostředí spíše problematické, ale ovlivňující širší vztahy.

V rámci EU zaostávání v budování dopravní infrastruktury dálniční a silniční vůči okolním státům:

- dálnice D52 Brno – D2 – Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko – (-Wien), v Rakousku je dálnice hotová, na straně ČR od roku 1997 hotová asi 1/3 z celkové délky dálnice, na české straně přetrvávají problémy s prosazením trasy dálnice pro výstavbu přesto, že je zakotvena v ZÚR Jihomoravského kraje, rakouská dálnice A5 dokončena v polovičním profilu až na hranice, úsek u hranic zprovozněn v roce 2017;
- dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – hranice ČR/Polsko – (-Kamienna Góra), od zahájení stavby v roce 1978 se do roku 2006 uvedlo do provozu 84 km dálnice, další postup se výrazně zpomalil, neboť do roku 2017 přibýlo jen 6 km dálnice, momentálně výstavba dvou úseků (cca 22,6 km), na hranice ještě chybí přes 40 km, Poláci mají úsek Kamienna Góra – hranice Polsko/ČR ve výstavbě (dokončení očekáváno v roce 2023);
- dálnice D49 D1/D55 (Hulín) – Fryšták – Vizovice a dále jako silnice I/49 Vizovice – Pozdřechov – Horní Lideč – hranice ČR/Slovensko – (-Púchov), stavba zahájena na D49 první úsek již v roce 2008, ale po zastavení v roce 2010 již výstavba až dosud nepokračovala, Slovensko v polovičním profilu zatím 2 km od dálnice D1 Bratislava – Žilina, úsek k hranicím je krátký;
- dálnice D3 má stále problémy ve Středočeském kraji, kde nebyl postaven ani km dálnice, v Jihočeském kraji stavba pokračuje s dílčími potížemi (obchvat Českých Budějovic bude mít skluz asi 2 roky, kvůli nenadálým hydrogeologickým obtížím), na hranice nejdříve 2025, naštěstí Rakousko zatím od východního obchvatu Freistadt dále nepokračuje.

Dálnice D11, D49 a pokračování I/49 a D52 jsou součástí hlavní sítě TEN-T a měly by být dokončeny do konce roku 2030, což vypadá reálně pouze u D11.

Multimodalita (nástroje na využití různých druhů dopravy, kde je výhodné) podporovaná překladišti v širších vztazích funguje v zahraničí lépe než v ČR, kde jsou k řešení tyto problémy:

- malá pozornost je věnována překladištím nákladní dopravy, problémem je, že se jedná o soukromé podnikatelské záměry, které se obtížně určí jako veřejně prospěšné stavby;
- přes masivní investice do dálnic chybí jejich vybavení pro odstavování kamionů, kde nově budované dálnice jsou již řešeny s vybavením, u stávajících se vybavení doplňuje obtížně;
- díky malé spolehlivosti nákladní dopravy na železnici a kolísavým stavům u vodní dopravy, je zájem o oba módy neodpovídající požadavkům EU, u železnice alespoň trochu roste;
- roste tlak na ČR, jako zemi uprostřed Evropy, jako na tranzitní stát v rámci EU, zapojením zemí západního Balkánu do EU poroste dále.

V železniční dopravě je zaostalost přes snahu dohnat ztráty především vůči původní EU značná:

- preferenci osobní dopravy spolu s komerčním využitím různými dopravci způsobuje nespolehlivost a pomalost nákladní železniční dopravy a malým zájmem o tuto dopravu;
- železniční infrastruktura i po 8 letech od platnosti nařízení (EU) č. 1315/2013 není plně připravena, a to ani na hlavní síti a nákladní síti RFC zajistit požadované parametry, a to především délky vlaků ve stanicích pro předjíždění, někdy i požadovanou rychlost;
- až od roku 2017 se začala intenzivně a řešit vysokorychlostní železnice, což se projevuje na řešení přeshraničních úseků, které kvůli ekonomii jsou nejpomalejší a státy EU spíše oddělují;
- je třeba řešit, zda budou využity u vysokorychlostní železnice pouze nejvyšší možné rychlosti, nebo se budeme zabývat kromě případného napojení do zahraničí též více časoprostorovou dosažitelností (především krajských měst) a naplnění proklamované polyfunkčnosti.

Letecká doprava je závislá především na jednom dominantním letišti v ČR a zatím nebylo vyslyšeno volání po sladění budoucí nabídky vysokorychlostní železnice, letecké dopravy, včetně otázky dostupnosti významných letišť v zahraničí, ale také významu dalších domácích mezinárodních letišť, a to včetně dopravy cargo, nedořešena je též obsluha letišť železniční dopravou.

Vodní doprava má problémy především v nákladní dopravě z hlediska spolehlivosti, ale také z hlediska udržovaných parametrů na vodním toku v Německu, kde sice došlo k dohodě o využití Labe, ale je třeba pečlivě hlídat parametry, aby na české straně nakonec nebyly parametry přísnější než na navazujícím vodním toku v Německu (možný ponor, podjezdové výšky mostů).

Náměty z hlediska územního plánování

- Zajistit větší propojenost dopravních přístupů členských států EU a jejich spolupůsobení.
- Potřeba lépe si osvojit postupy a metody územního plánování včetně navazujících kroků pro lepší provázanost územně plánovacích postupů, a tím i infrastruktury mezi státy.
- Provéřit, proč se nedaří realizovat úseky dálnic, které jsou ve schválených územních plánech.
- Získat přesnější podklady pro zajištění vybavení dálnic a silnic odpočívkami pro kamiony.
- Zajistit vhodné rozmístění veřejných logistických terminálů a přístavů včetně tomu odpovídajícího napojení na silniční, a především železniční síť.
- Zvládnout tlak na umístění železničních staveb, a především novostaveb do území, a to především návrhu vysokorychlostních železničních spojení, včetně jejich logické návaznosti na sousední státy EU tak, aby především časoprostorová dosažitelnost dávala smysl.
- Požadovat po Ministerstvu dopravy inovaci materiálů „Koncepte letecké dopravy pro období let 2016-2020“ a „Program rozvoje Rychlých železničních spojení v České republice“, kde chybí vzájemná synergie těchto dokumentů, která může především z hlediska širších vztahů, ale i vnitrostátně významně ovlivnit svým propojením oba dokumenty.
- S ohledem na časoprostorovou dosažitelnost letišť v souvislosti s narůstajícím tlakem na snižování letecké dopravy na střední a krátké vzdálenosti by bylo vhodné, aby záměry na časy mezi městy s významnými letišti byly přehodnoceny a dále posunuty:
 - Berlin – Wien z navržených 4 hodin (zastavení Brno-Vídeňská) alespoň na 3,5 hodiny vybudováním jediné VRT do Vídeňsko-Bratislavské aglomerace (podpora EU).
 - Wien – Warszawa z navržených 4 hodin na 3,5 hodiny.

- Plzeň – München zrychlením úseku tunelového na parametr 200 km/h+ a řešením zbytku trati do Plzně na 250 km/h posunout čas ze 4 hodin na 3,5 hodiny.
- Prověřit potřebnost mezinárodních letišť s ohledem na změny nabídek v sousedních státech v době po pandemii.
- U vodní dopravy sjednotit technické parametry se skutečností, která je předpokládána na navazujících úsecích v sousedních státech, které jsou na vodní cestě blíže k moři.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Problémy z hlediska územního plánování

Jedná se zejména o nenávaznost rozvojových os a návaznost rozvojových os různého řádu.

Náměty z hlediska územního plánování

Lépe synchronizovat návaznost rozvojových os na hranicích a sjednocovat metodiku vymezování rozvojových os a rozvojových oblastí z důvodu lepší srovnatelnosti.

IV. Právní rámec, zákony a vyhlášky

- Bez informací.

V. Použité zdroje

Strategické a rezortní dokumenty

- **Politika územního rozvoje České republiky (Úplné znění závazné od 11. 9. 2020)**
Schválena usnesením vlády ze dne 17. srpna 2020 č. 833.
Dokument je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.

Evropské a mezinárodní dokumenty a směrnice

- **Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013**

Ostatní

- *ČEPS: Projekty společného zájmu, 2021 [online], cit. 16. 2. 2021.*
Dostupné z URL: <https://www.ceps.cz/cs/projekty-spolecneho-zajmu>
- *European Commission: PCI – Interactive map [online], cit. 7. 6. 2021.*
Dostupné z URL: https://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/main.html
- *MPO: Příručka postupů pro projekty společného zájmu, 2016 [online], cit. 8. 6. 2021.*
Dostupné z URL: <https://www.mpo.cz/cz/stavebnictvi-a-suroviny/projekty-spolecneho-zajmu/prirucka-postupu-pro-projekty-spolecneho-zajmu--176412/>
- *Net4Gas: Projekty EU, Česko-polský propojovací plynovod [online], cit. 7. 6. 2021.*
Dostupné z URL: <https://www.net4gas.cz/cz/projekty/cesko-polsky-propojovací-plynovod/>
- *Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation, ESPON EGTC, October 2016. ISBN: 978-2-919777-98-3.*
- *Portál územního plánování [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2016. Dostupné z URL: <<http://portal.uur.cz/spravni-ustoradani-cr-organy-uzemniho-planovani/nuts.asp>>.*

- *Program ESPON – projekt 1.1.1. Potenciály pro polycentrický rozvoj v Evropě, závěrečná zpráva – revidovaná verze – březen 2006. Nordregio. Stockholm, 2005.*
- *Program Interreg IIIB CADSES – doprava – Projekt SIC! (Sustrain Implement Corridor) – zkrácené znění závěrečné zprávy – srpen 2006. Pořízovatel Evropská unie, 2006.*
- *Zdroj: projekt EU INTERREG IIIB – CADSES REPUS – česká část 2007, hlavní řešitel FA ČVUT*
- *Dostupné z URL: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2008/2008-05/mimoradna%20priloha_05_2008.pdf,*
- *Český statistický úřad.*
- *SÍDELNÍ STRUKTURA ČESKÉ REPUBLIKY, Návrh kategorizace center osídlení ČR a vymezení hlavních vazeb center v celorepublikovém a středoevropském kontextu listopad 2017. Pro: Ministerstvo pro místní rozvoj, OÚP zpracovatel: AURS, spol. s r. o. a ÚRS PRAHA, a. s. Ing. arch. Milan Körner, CSc., RNDr. Jan Müller, Ing. arch. Radana Feistnerová, Ing. arch. Blanka Almásyová.*
- *Zdroj: EUROSOKOP.CZ <http://eunie.euweb.cz/euroregiony.html>.*
- *Dokumenty sousedních států dostupné z URL: <https://portal.uur.cz/mezinarodni-souvislosti/uzemne-planovaci-nastroje-na-celostatni-urovni-v-zemich-eu.asp>*
- *ROZVOJOVÉ OBLASTI A OSY“ V DOKUMENTECH ÚZEMNÍHO ROZVOJE VYBRANÝCH ZEMÍ STŘEDNÍ EVROPY Výtah z materiálu Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury, příloha č. 5 k ÚRS 5 / 2 0 07 dostupné z https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2007/2007-05/30_rozvojove.pdf*

VI. Použité zkratky

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ESPON	Evropská monitorovací síť pro územní rozvoj a soudržnost (European Spatial Observation Network) – výzkumný program podporující územní plánování a regionální rozvoj)
EU	Evropská unie
Eurostat	Statistický úřad Evropské unie
FUA	funkční urbánní oblasti (Functional Urban Areas, též FUAs, FUA I – funkční urbánní oblasti s nadnárodním nebo národním významem, FUA II – funkční urbánní oblasti s regionálním a místním významem)
MEGA	evropské metropolitní oblasti růstu (Metropolitan European Growth Areas, též MEGAs)
OECD	Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (Organization for Economic Cooperation and Development)
OSN	Organizace spojených národů (United Nations – UN)
FA ČVUT	Fakulta architektury ČVUT
HDP	hrubý domácí produkt (sledován v paritě kupní síly)
TEN-T	transevropská dopravní síť
CEF	Nástroj pro propojení Evropy
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
PCI	projekty společného zájmu (dle definic Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 347/2013)
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
TEN-E	transevropské energetické sítě
ÚPD	územně plánovací dokumentace

VII. Seznam grafických listů kapitoly 1

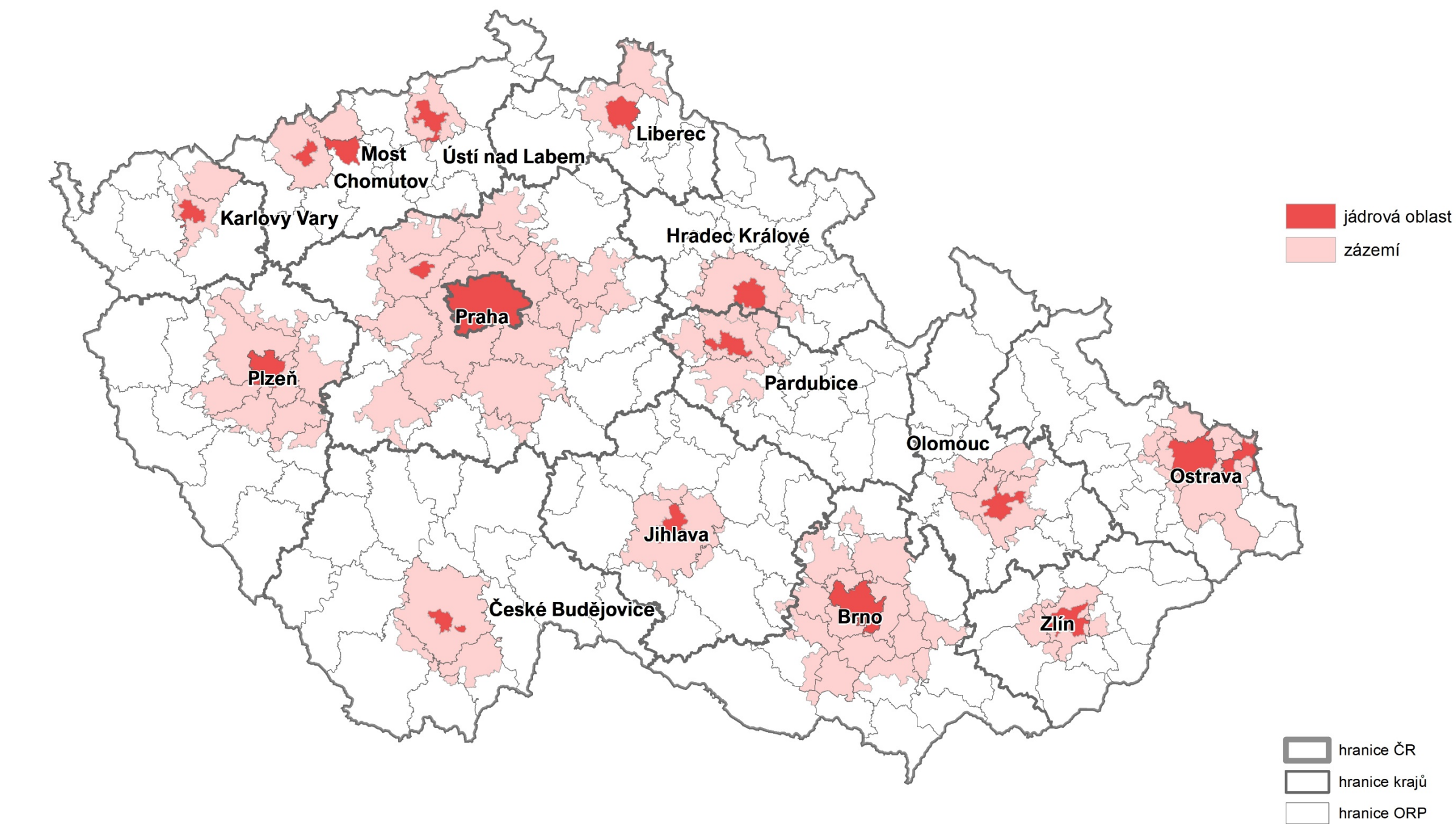
- 1.1 FUAs a MEGAs
- 1.2 Středoevropský kontext osídlení ČR dle Körnera (nemáme k dispozici SHP, bude případně doplněno)
- 1.3 Euroregiony
- 1.4 TEN-T, TEN-E (nemáme k dispozici SHP, bude případně doplněno)
- 1.5 ROS a ROB sousedních států (nemáme k dispozici SHP, bude případně doplněno)
- 1.6 Euroregiony v České republice

VIII. Přílohy

Bez příloh.



Funkční městské regiony (FUAs)

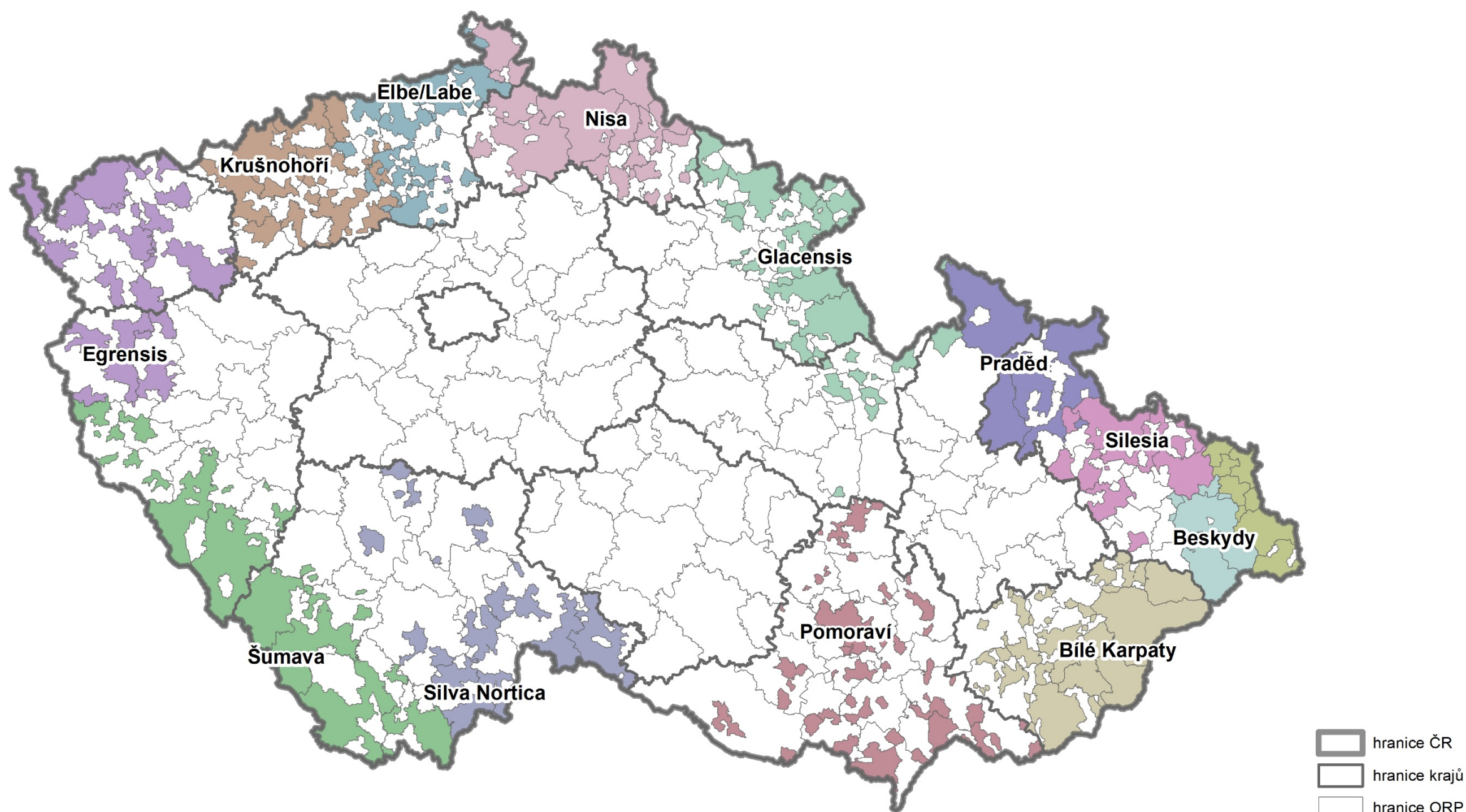


Územně analytické podklady České republiky

0 25 50 100 km

Grafický list č. 1.1

Podkladová data: © ESPON EGTC
Zpracování: © ÚÚR, 2021
Stav: 14.10.2019



Územně analytické podklady České republiky

0 25 50 100 km

Grafický list č. 1.6

Podkladová data: © EUROSTAT
Zpracování: © ÚÚR, 2021
Stav: 15.10.2019