

KRAJE ČR, JEJICH ORGANIZACE A KOMPETENCE V ZORNÉM POLI DOPRAVNÍ STRUKTURY

Erich Vrtiš

Možné přijetí České republiky do Evropské unie se blíží a v souvislosti s tím je třeba urychlit přípravy na jeho důsledky. Jedním z aspektů realizace vstupu ČR do EU je koordinace přístupů k vymezení kvalitativně srovnatelných územních jednotek obou partnerů.

Proto v souladu s principy Ústavy ČR pokračuje proces, týkající se správní a samosprávné struktury státu. Usilovné, někdy i protichůdné, či částečně populistické snahy o naplnění této Ústavy nakonec postupně vyústily v přijetí návrhu 14ti krajské struktury státu.

Tento návrh však, v řadě hledisek, představuje východisko pouze pro prohloubení a upřesnění očekávaných výsledků. (Výběr vhodných metodických hledisek a postupů, zpracovaný autorem ve věci návrhu krajského uspořádání – č. 2/98 časopisu Urbanismus a územní rozvoj – nebyl, z nejrůznějších důvodů, uplatněn).

Nevíme zatím přesně, jakými kompetencemi budou na úseku státní správy a samosprávy vybrané kraje disponovat, ani jak se v nich projeví potřebné korektury ve vymezení jednotlivých krajů. Jedná se mimo jiné i o vztahy k nižším územním celkům, „městským regionům“ (viz dále), městům a obcím, stejně jako o vztahy k širším evropským strukturám, za předpokladu potenciálního vzniku a rozvoje nových forem mezistátních kontaktů – euroregionů.

Občané hledí mnohdy s rozpaky na mapu republiky, členěnou do nezvyklých útvarů 14ti krajů, které v dosavadní formě nemusí ani plnit očekávané úkoly. Může to vést i k problematickým snahám o vysvětlení skutečností, proč při zásadně správném politickém rozhodnutí o naplnění ústavního zákona došlo – vedle absence demokratických práv a principů sebeurčení obyvatel – ke vzniku tvůrčího vakua a k téměř nepochopitelnému opomíjení územně plánovacích principů. Tyto by, při realizaci vážně

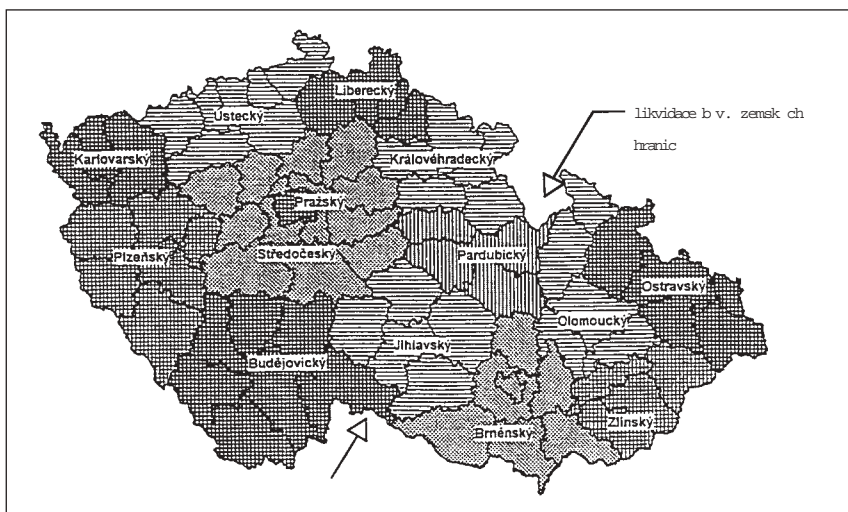
míněného politického zadání, přispěly k propracovanějšímu výběru variant a zpětnou vazbou by pak opět vedly k parlamentnímu „požehnání“ nejvýhodnější varianty, vybrané na základě jednotné hodnotící metodiky.

Od doby přijetí zákona o krajském uspořádání ČR došlo, jak v republice, tak i v Evropské unii, k propracování některých názorů na principy tvorby velkých regionů.

V tomto článku chci reagovat na některé z nich a formulovat upřesněný názor na konečnou úpravu členění území státu, při respektování maximální míry decentralizace státní správy a občanské samosprávy. Současně nastínit i přístup k vymezení kompetencí v celé hierarchii územních celků.

Účelem následných úvah není zpochybnění principů organizační a územní struktury státu, ani zásad a příslušných zákonů. Jedná se o snahu autora upozornit na některé nedocenené aspekty a důsledky návrhu krajského uspořádání a nastínit možnosti jeho dalšího rozpracování. A to dříve než, jak se říká, zabývat se řešením s „křížkem po funuse“.

Hlavní pozornost v tomto článku je upřena na podmínky provozní, především v silniční dopravě; ve vztazích vnitrostátních – krajských – i zahraničních.



Obrázek č. 1: Čtrnáct krajů České republiky

1. VYBRANÉ OTÁZKY HISTORIE VÝVOJE URBANISTICKÉ STRUKTURY A ÚZEMÍ STÁTU, MĚST A OBCÍ, Z HLEDISKA POTŘEB TVORBY JEJICH ORGANIZAČNÍ STRUKTURY

V průběhu 20. století vznikala a dosud se vyvíjí kvalitativně nový druh sepětí města s okolím. Zejména území větších měst již nestačí plnit potřebné životní funkce obyvatel, jak pro svou omezenou rozlohu, tak špatnou kvalitou životního prostředí, bariéry administrativních hranic atd. (kolize, resp. duplicita úkolů okresu jádrového města a jeho „městského regionu“). To brzdí jejich plošný rozvoj. Města pak detašují některé funkce do okolí, vznikají nové a intenzivnější kooperační vztahy. Vzniká nový vyšší sídelní celek, „městský region“ (Rozlišujte od definice regionu jako určitého organizačního útvaru sídelní struktury státu, kraje).¹⁾

Velikost jádrových měst a „městských regionů“, významných pro výběr krajů, by měla dosahovat alespoň 100 000 (výjimečně snad i 50 000) obyvatel, při celkovém počtu obyvatel plně rozvinutých regionů 300 – 500 tisíc i více (výjimečně ne méně než 100 000 obyvatel). Pro Prahu je třeba kalkulovat s odlišnými limity.

V předmětných úvahách (navrhované úpravy krajského uspořádání dle výzkumného úkolu VÚVA Brno)¹⁾ – jsou v ČR relevantní tyto „městské regiony“:

- **velkoměstské:**
 - pražský (středočeský), příp. „metropolitní“, monocentrický,
 - brněnský – monocentrický,
 - ostravský – polycentrický,
 - plzeňský – monocentrický,
 - severočeský (Ústí nad Labem) – polycentrický,
- **základní:**
 - východočeský (Hradec Králové, Pardubice) – bicentrický,
 - olomoucký – monocentrický,
 - českobudějovický – monocentrický,
 - liberecký – monocentrický,
 - zlínský – monocentrický,
 - karlovarský – monocentrický,
- **potenciální:**
 - jihlavský – monocentrický.
- Značný význam pro posuzování kvality krajů má vyváženost základních územně plánovacích kategorií:²⁾
- funkcí, využití dle účelu;
- prostorového uspořádání území, charakterizované především hustotou a intenzitou jejich využití;
- provozních podmínek, především dopravy a technické infrastruktury.

Zde je důležitá dělba přepravní práce, zejména v osobní dopravě (HD a IAD při denních, týdenních i občasných kontaktech). Ta by měla vyplývat z celostátní koncepce dopravy, zpracovávané současně s návrhem variant krajů, což se bohužel nestalo! Předchozí problematika je závislá i na formách rozvoje sídelních a urbanistických struktur kraje, v základních formách koridorového, plošného či centrálně střediskového způsobu jejich utváření.

Doprava je (v územním pohledu), ve svých složkách, železničních sítích (především rychlostní železniční dopravy koridorové) a chráněném území a plochy podél vodní cesty Dunaj – Odra – Labe, nově zajímavé i pro rakouskou stranu, více méně fixovaná. Otázka vysokorychlostních tratí celoevropského významu (VRT) bude pro realizaci na území ČR v dlouhodobějším výhledu dále upřesňována. Styk se státním územím bude zajištěn pravděpodobně pouze v Praze, Brně a Ostravě. Koncepce letecké dopravy, osobní i nákladní, vnitrostátní i mezinárodní, přinese rozvoj alespoň ve vazbách na velkoměstské „městské regiony“, Prahu, Brno, Ostravu, případně další.

V dopravě silniční zůstává, především v základní dopravní kostře státu, řada i velmi důležitých otázek, dosud otevřena. Do koncepčních otázek vstupuje nově např. požadavek Rakouska na realizaci rychlostního spojení Vídeň – Praha – Berlín (viz níže).

V úrovni této kapitoly vycházím z této územně urbanistické kategorizace a hierarchizace relevantních sítí dálničních a rychlostních silničních:

kategorie 1.

celoevropská nadřazená dálniční „supersít“; zde dojde k přehodnocení dosavadní koncepce a budou brány v úvahu potřeby i možnosti ČR – možné změny i v evropské síti;

kategorie 2.

prakticky dnešní dálniční síť, zajišťující styk s kategorií 1., rychlostní vazby v cílové, zdrojové a některé tranzitní vztahy, jak na území státu, tak s ostatní Evropou;

kategorie 3.

rychlostní síť s vazbami na kategorii 2. a naopak kategorie nižší, zhruba v mezikrajskové úrovni;

kategorie 4.

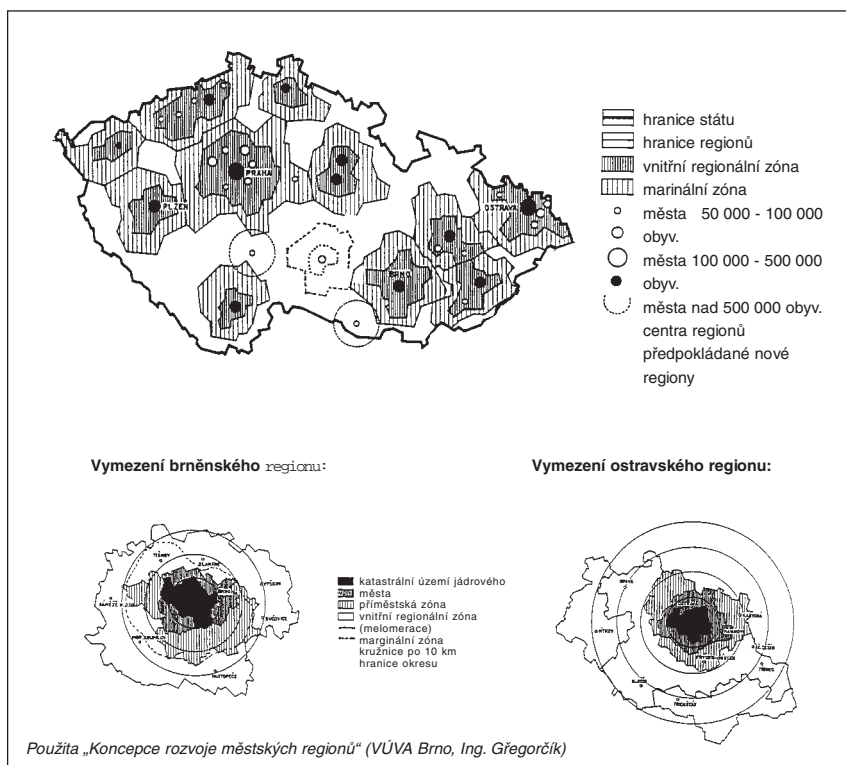
rychlostní síť krajského významu a další základní síť v „městském regionu“ a ve větších městech, s vazbami na kategorie 3., resp. nižší;

kategorie 5., 6., 7.

kategorie lokálního významu (zonální, lokální a přístupové).

2. KRAJE A OTÁZKY PŘEDEVŠÍM SILNIČNÍHO PROVOZU

Silniční doprava prokazuje ve vztahu k variantám krajského uspořádání, ve srovnání s ostatními pozemními komunikacemi, nejvyšší míru flexibility.



Obrázek č. 2: Hypotéza rozvoje „městských regionů“ po roce 2000

Krajská uspořádání však může výrazněji ovlivnit i postavení centrálních „městských regionů“ a případných regionů dalších (např. potenciálních) a tím i jejich funkci v sídelní struktuře státu. Jedním z faktorů, ovlivňujících jejich funkce, tedy i funkce dopravní a kompetence státní správy, je nedořešená a někde ani smysluplně řešitelná existence okresů.

Existovalo-li dříve 144 monocentrických okresů s příznivou obslužnou funkcí, pak před návrhem 14ti krajů jich bylo 76 polycentrických, s horší obslužnou funkcí, zejména komunikacemi nižších kategorií (3., 4., 5. resp. 6).

Pro dynamicky se rozvíjející struktury měst před II. světovou válkou – jakož i urbanistické struktury osídlení vůbec – znamenaly pozdější zásahy, direktivně prosazované, zpomalení vývoje a někdy, jako v případě Brna, začátek celkové stagnace ekonomické i sociálně kulturní. I nový návrh krajů ovlivní rozvojové podmínky jejich center a to v obou směrech. Např. Brno, zaujímající v dřívější sídelní struktuře postavení hlavního města Země moravskoslezské, dynamicky přispívající k rozvoji státu i v mezinárodním měřítku – architektura, funkcionalismus, průmysl – kleslo funkčně po r. 1948 do úrovně krajského města a nyní se jeho význam příliš nezvyšuje. Západní hranice kraje je totožná v podstatě s hranicí Brno – venkov. Podle názorů odborné reprezentace ostravského kraje se obdobně i Ostrava stane centrem pouhého okrajového státního území, s nepříznivými důsledky pro její vazby na

hlavní město ČR i ostatní kraje ve státě. Vznikem krajů Hradeckého a Pardubického dojde k rozbití bicentrického regionu, jeho jádrového území, kdy bude sice částečně zachována identita obou center, ale při výrazném poklesu rozvojového potenciálu jako aglomerace v celostátním měřítku. Naopak např. Zlínský a Olomoucký kraj – i když zde dochází k překryvu vzájemné časoprostorové standardní dosažitelnosti jejich center – novým návrhem získávají prostor k dynamičtějšímu rozvoji. Dále pak, Jihlavský kraj, jako zbytněly útvar, přes usilovnou snahu o své plošné rozšíření, nedosahuje srovnatelného rozvojového potenciálu s ostatními kraji.

V časopisu „Urbanismus a územní plánování“ (2/98) jsem upozornil na rozdíly v časoprostorové obslužnosti vybraných krajských měst. Pro srovnání lze uvést, že např. ostravská aglomerace (dle Koncepce rozvoje osídlení z let před r. 1989) zaujímá plochu o průměru cca 60 – 65 km, s počtem obyvatel cca 1 milion, aglomerace brněnská plochu o průměru cca 50 – 55 km s přibližně 0,7 mil. obyvatel. Stupeň urbanizace tehdejších moravských krajů byl vyšší než v českých.

V tvorbě krajských variant se projevuje dříve zmíněná potřeba kategorizace dopravních sítí, především silniční dopravy, ve vztazích evropských, celostátních, resp. i krajských, s přihlédnutím k ekonomickým efektům investičním i provozním. Celoevropské trasy, ve vztahu k poloze ČR, probíhají vně; ve směrech Z – V jednak silně

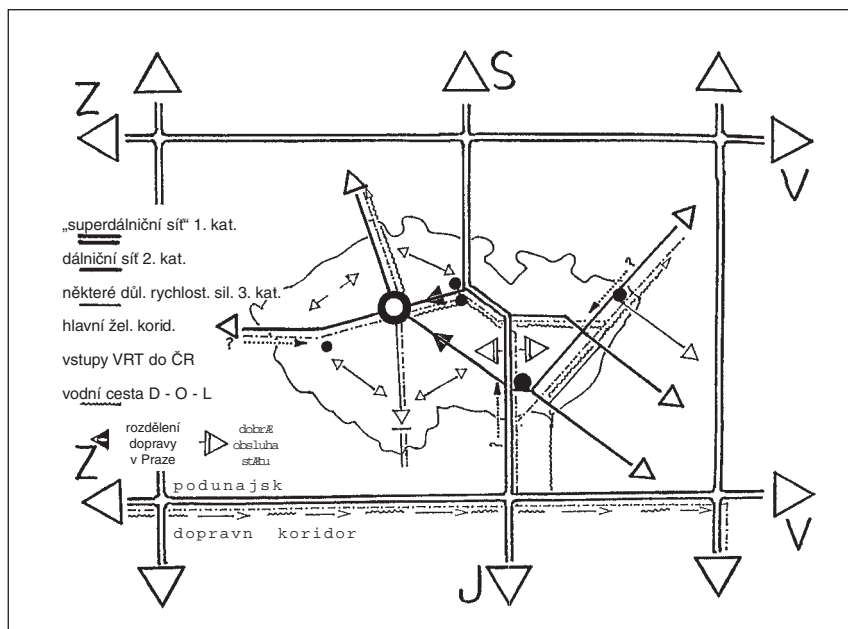
vytíženým koridorem podunajským, jednak po dvou trasách přes Německo a Polsko. Pro vztahy S – J byla zvažována trasa přes Prahu do Rakouska a dálniční tah z Polska v pomoravské trase přes Břeclav. Pražská varianta (viz níže) má nevýhodu v dalším přetížení prostoru pražské aglomerace nevídaným tranzitem i devastací šumavských krajinných útvarů. V druhém případě se jedná o excentrickou trasu státu, probíhající rizikovým záplavovým územím a hustě osídleným koridorem s vysokým podílem lokální dopravy. Neujasněná je i etapovost výstavby a zapojení trasy ve směru ke Slovensku. Tato trasa by využívala dálnice D-47 a úseku D-1 a znamenala by náročné zkapacitnění peážního úseku dálnice D-1 pod Brnem. S ohledem na investiční i provozní nároky, jakož i ekologická kritéria, se jeví jako nejvýhodnější využití rozestavěné trasy tzv. „německé dálnice“, o níž jsou vedeny nezdůvodnitelné emocionální sváry.

Poněvadž v poslední době vstupují do hry požadavky Rakouska na 3 rychlostní spojení s ČR, považuji za správné znovu zopakovat některé aspekty výhod trasy tzv. „německé dálnice“ ve srovnání s rakouským požadavkem na vedení tras z Lince do Prahy, z Vídně přes Znojmo do Prahy a prostorem Mikulovska na Brno a dále k D-1.

Poznámka: situace je zkomplikována tím, že česká strana po desetiletí počítala s dálničním propojením na Vídeň (D-52) – Rakousko však nemělo zájem. A nyní svým způsobem zaskočilo českou stranu požadavkem na rychlý výběr teprve jen částečně prověřených variant. České Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí musí vyvinout vážnější přístup k řešení tohoto problému.

Tranzit by (podle obr. č. 3) probíhal po prověřených úsecích silnic D-11, R-43 /D/ (býv. D-52) na jih ve směru na Vídeň, po úpravě uzlu mezi Hradcem Králové a Pardubicemi na sever do Německa a Polska. Centrální průběh této trasy republikou by umožňoval ideální distribuci dopravy i v republice a odlehčil pražskou síť. Návrh trasy R-43 je významnou součástí řešení krajské organizace. Nadto je v souladu s územním plánem Brna a po desetiletí ovlivňoval investiční rozvoj města. Návrh trasy R-43 /D/ plně vyhovuje všem mezinárodním, celostátním a regionálním zásadám a požadavkům, kladeným na komplexní hodnocení. V celostátním měřítku musí celospolečenské efekty nutně potlačit lokální zájmy několika stovek obyvatel Brna.

V prostoru východních Čech lze v tomto případě řešit obě krajská města jako jádra



Obrázek č. 3: Návrh účelné dopravní struktury republiky, vyhovující komplexním návrhovým principům nadřazených komunikačních soustav

aglomerace formou relativně samostatných urbanistických celků, rozvíjejících i do budoucna svá specifika. Současně lze však chápat celé území kraje aglomerace jako integrovanou strukturu, jako jeden funkční celek. I vzhledem k možnostem bezprostředního a integrovaného propojení měst (MHD). Dialektická jednota těchto principů vytváří předpoklady optimálního rozvoje i v dlouhodobém výhledu.

Podobných případů se nachází v silniční síti celá řada, např. nový zmíněný požadavek rakouské strany ve věci realizace rychlostního spojení jih Evropy – Vídeň – Berlín – sever Evropy. Vstup na území ČR je k dispozici, kromě Šumavy, i v hraničním úseku Znojmo – Míkulov (extrémně i Břeclav). V každém případě bude třeba počítat se spojením Vídně s Brnem (viz zmíněné euroregiony). Výhody a nevýhody variant řešení jsou stylizovaně naznačeny na obr. 4.

Západní varianta, přes Prahu, postihuje velký okružní systém kolem Prahy. Nedostatky se projeví i za předpokladu zdánlivého odlehčení trasami D-35 a snížením významu spojení Praha – Linec (náhrada přeložením dálkového tranzitu na železnici). Zatím co řešení s využitím R-43 je ke krajině i k osídlení ekologicky příznivější a pro zpřístupnění Prahy z trasy Vídeň – Berlín využije jak D-1, tak D-11. Do těchto úvah vstoupí později i spojení centrální Moravy se Slovenskem. Ministerstvo životního prostředí zřejmě zaspalo a v emocionálním boji opomenulo kalkulovat se zátěží v Českém středohoří po případném přehodnocení základní rychlostní sítě státu. Připomíná to myšlenky Edwarda de Bono o zdokonalování a prohlubování našich znalostí. „Nové nápady jsou žádané a užitečné, leží však mimo rámec relevantních centrálních orgánů. „Vertikální, způsob myšlení se dá přirovnat k hloubení díry při hledání nafty. Pak už je téměř nemožné rozhodnout, aby se přestalo vrtat a začalo jinde, ačkoliv nezaujatý pozorovatel jasně ví, že je lépe vyvrtat třeba čtyři padesátimetrové díry, v nichž se poté narází na naftu, než jednu pětikilometrovou, kde žádná nafta není“.

Podle názoru západních předních teoretiků tvorby rychlostních soustav, je neefektivnějším návrh základní nadřazené kostry v roštovém systému, formovaném v souladu s potřebami využívání území (plynulost vazeb jednotlivých úseků sítě, max. počet pruhů 8, křižovatky nejvíce čtyřramenné se stejným počtem vjezdových a výjezdových pruhů atd.). Tento systém lze aplikovat prakticky na celém území státu, bude-li např. i síť v Čechách organizovaná tak, že

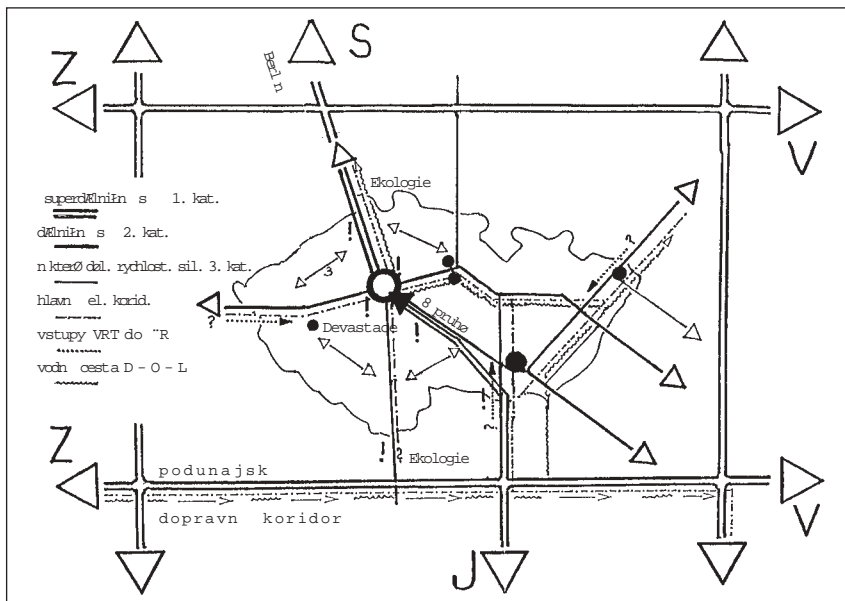
i vnitročeské vztahy nebudou masivně a zbytečně vedeny přes pražskou aglomeraci. Pouze zde, při silném urbanistickém vytížení regionálního města, musí být využito schéma radiálně okružní. Pozor však na přetěžování radiál a okruhů, křižující se s cílovou a zdrojovou dopravou centrální Prahy. Proklínaná S – J magistrála, jako výhodná tangenta centrální části Prahy, koncipovaná v 60tých letech, mohla být stavebně řešena vtipněji, obousměrným průtahem východně od Wilsonova nádraží při zajištění potřebných parkovišť centra.

V souvislosti s předchozími poznámkami je třeba přistupovat k nejrůznějším „hrátkám“ různých, rádo by progresivních občanských aktivit – Duha či Děti země, které mohou subjektivními názory a nejrůznějšími způsoby přiklovávání se v globálním mě-

s předchozími připomínkami. Soubor regionů je velice přizpůsobivý tvorbě progresivní provozní, dopravní kostry státu a zdůrazňuje její flexibilitu.

Návrhem jsou respektovány všechny významné vztahy krajů v oblasti funkční, provozní i prostorové a je zajištěna přiměřená míra soběstačnosti v státní správě i samosprávě. Integraci krajů do velkých regionů stoupne jejich váha ve směru k centru i lepší forma decentralizace. Jedním z nejvýznamnějších důsledků tohoto členění státu je a bude, s ohledem na velikost a rozmístění velkých regionů, příznivý, urychlený rozvoj euroregionů.

V rámci navrhovaných úprav by došlo k některým změnám i v územním uspořádání. Zůstává v podstatě zachován „západo-



Obrázek č. 4: Varianta nadřazené sítě státu při variantě rychlostního spojení (Evropa – jih) – Vídeň – Praha – Berlín – (Evropa sever)

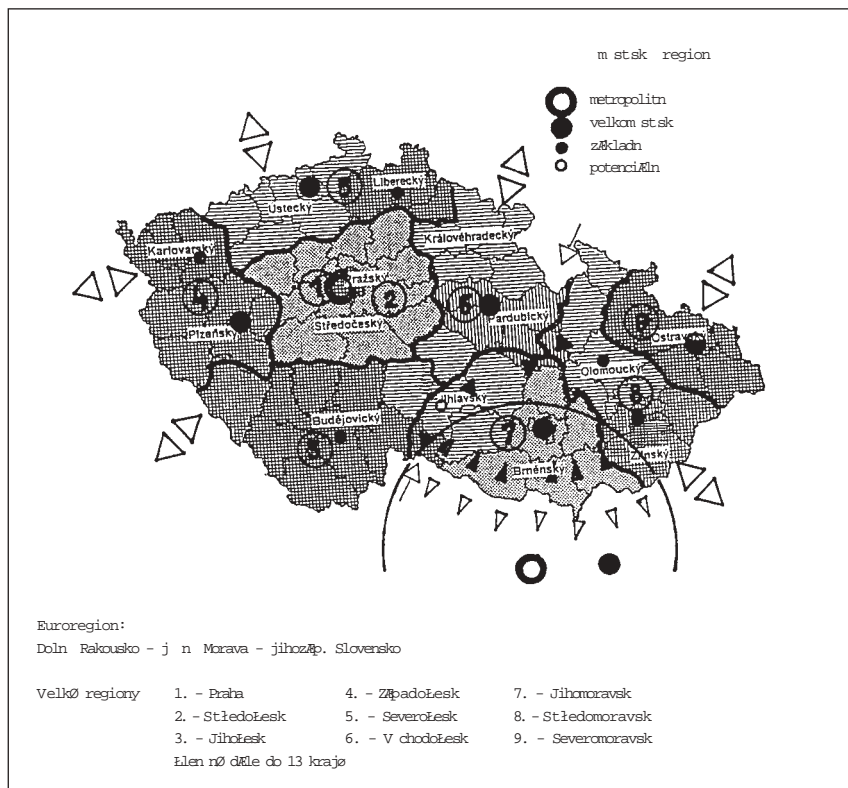
řítku ekologii spíše uškodit než prospět. Celospolečenský zájem má vždy přednost před nemístným fanatismem.

3. ZÁVĚRY

Po shrnutí poznatků uvedených v kap. 1. až 2. jsem dospěl k závěru, že výchozím podkladem jak pro úvahy „ven“ z ČR směrem k EU, tak „dovnitř“ směrem ke krajskému členění ČR, je integrace našich krajů do větších celků – velkých regionů, blížících se územní organizaci států EU. Tyto celky jsou dostatečně velké, aby mohly vstupovat do spolupráce s vyššími územními celky sousedních států, např. rakouskými zeměmi. Po dílčích úpravách vyhoví a jsou v relevantním vztahu s návrhem 14ti krajů a v souladu

český“ statistický region a rozdělen je původní kraj Jihlavský – přiřazením k sousedním regionům. Částečně by byla upravena hranice mezi Čechami a Moravou (týká se zejména Dačicka). Zásah východočeského regionu za bývalou zemskou hranici by byl též potlačen. Určitá nespokojenost obyvatel bývalého zemského hraničního území, podmíněná narušením a necitlivým zásahem direktivně provedeným v tomto prostoru po r. 1948, doznívá i dnes, po období delším než dvě generace a čas od času se znovu i oživuje.

Výhody sdružování, nyní pouze 13ti krajů, do devíti velkých regionů*, se promítají do vyšší kvality dosažené decentralizací i v oblasti občanské samosprávy.



Obrázek č. 5: Velké regiony vyplývající z korektur krajských celků, sloužící potřebám jak ČR tak EU

- Jedná se zejména o tyto aspekty:
- v centru budou zachovány pouze „životně důležité“ prvky řízení státní správy, jako např. funkce celostátního dosahu, finance, obrana, vnitra, zdravotnictví, nosné ekonomické otázky, spravedlnost, energetika, nadřazené dopravní otázky, globální ekologická problematika atd.;
 - integraci krajů do větších celků bude dosaženo větší váhy v jejich rozhodování vzhledem k centru;
 - v hierarchii kompetencí dojde k zjednodušení státní správy, např. „městské regiony“ ovlivní strukturu okresů a povedou k jejich nové organizaci a snížení počtu;
 - svoji velikostí jsou statistické regiony v příznivé relaci k sousedním územním celkům v přilehlých státech (např. země v Rakousku);
 - statistické regiony jsou dobře vázány na rozvojovou, ekonomickou i společensky kulturní dynamiku v centrech „městských regionech“, kterých je dnes 11 (metropolitní, velkoměstské a základní);
 - existence větších celků než jsou kraje umožňuje efektivněji rozvíjet především celostátní a zahraniční dopravní kontakty (sítě);
 - vznik velkých regionů je oboustranně výhodný jak pro ČR, tak pro EU, v ne-

poslední řadě i pro potenciální možnosti rozvoje „euroregionů“, kdy dochází k vyváženému vztahu území vhodného rozsahu na obou stranách hranic států.

V posuzování a diferenciaci kompetencí celé hierarchie sídelních a územních útvarů: obec, okres, „městský region“, kraj, velký region, stát (euroregion) hraje jednu z nejdůležitějších rolí zásada: v kompetenci nižšího útvaru je vše, co není bezpodmínečně obsahem kompetencí vyššího útvaru.

Pro vymezení škály kompetencí je nevhodnější vycházet z úrovně krajů a přihlížet přitom k frekvenci využívání obslužných funkcí v organizaci dopravy:

obec – obslužnost denní (i více než 1x za den),

okres – obslužnost týdenní (nebo i kratší), příp. občasná,

kraj – obslužnost občasná (i nepravidelná),

velký region – obslužnost převážně nepravidelná (příp. pravidelná i při koncepci euroregionu).

Tato zásada může být v určitém období ovlivněna i pravidelnými cestami za prací a do škol, zejména s ohledem na druh školských zařízení.

Při zachování takové posloupnosti obslužnosti, může dojít i k významnějšímu snížení aparátu státní správy, zejména při zvý-

raznění kompetencí občanské samosprávy. Řízení velkého regionu nevyžaduje personální a samostatně volené orgány; využijí se relevantní služby integrovaných krajů.

Hierarchie útvarů územního členění republiky:

stát – Česká republika, velké regiony v počtu 9,

kraje – skladebné části velkých regionů v počtu 13,

okresy a „městské regiony“ – skladebné části krajů v počtu 75 včetně 11 „městských regionů“ (někde duplicita s okresy), obce.

Počet okresů, „městských regionů“ a obcí je proměnný.

Pozn.: Potenciální „městský region“ Jihlava bude posílen o zdůraznění funkce státní správy. Další úpravy umožní korekce ve vztahu k bývalé hranici Čech a Moravy.

Příklad možného přístupu k diferenciaci kompetencí: na úseku silniční dopravy má v úrovni komunikací kat. 1. a 2. kompetence správy jasně státní orgán. Pouze úzce lokální nuance trasy mohou být ovlivněny v nižší úrovni, zpravidla až okresní, popř. i obecní. V kat. 3. jsou kompetence v rukou státu za konzensus se statistickými regiony až „městskými regiony“. V kat. 4. je rozhodující poloha v úrovni kraje, kat. 5., 6., 7. zpravidla okresu – „městských regionů“ a vlastního sídelního útvaru a jeho částí (porovnání se zákonem o pozemních komunikacích ČR, ČSN a předpisy EU).

Závěrem je možné celkem jednoznačně ohodnotit formu velkých regionů jako celostátně výhodnější pro efektivnější tlaky na nežádoucí centralizaci státní správy. Přitom výkony občanské samosprávy mají lepší zázemí i podmínky pro jejich realizaci.

Z uvedených názorů vyplývá, že princip vztahů funkčních, prostorových i provozních, promítnutý do příslušných kompetencí, je snadno aplikovatelný i do změn flexibilní územní struktury státu.

Ing. Erich Vrtiš

Vysvětlivky:

1. Viz též výzkumný úkol VÚVA Brno: „Koncepce rozvoje regionálních měst a jejich regionů“.

2. Viz zmíněnou metodiku v č. 2/98 časopisu Urbanismus a územní rozvoj.

† Poznámka redakce:

Pro srovnání podle návrhu vlády ČR tvoří úroveň NUIS II celkem 8 jednotek, které mají mezi 1 a 1,664 mil. obyvatel (NUIS územní statistické jednotka používané v rámci EU).