

ROZVOJOVÉ MOŽNOSTI KORIDORU MORAVSKÁ BRÁNA



Tento příspěvek vznikl v souvislosti se seminářem „Rozvoj koridoru Moravská brána“ s podtitulem „Existující potenciál pro nové využití brownfieldů“. Podtitul semináře není náhodný, ale dokumentuje návaznost na již osm ročníků seminářů zaměřených na rozvoj brownfieldů. Ty pořádala stejně jako letošní seminář Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava ve spolupráci s IURS – Institutem pro udržitelný rozvoj sídel, z. s. V roce 2016 byla problematika brownfieldů rozšířena o problematiku rozvojového potenciálu Moravské brány. Seminář se uskutečnil za podpory Moravskoslezského kraje a převzal nad ním záštitu hejtmán Moravskoslezského kraje Miroslav Novák

Semináře, který se konal 5. 10. 2016, se zúčastnilo přes 100 účastníků, kteří toto tematické spojení ocenili. V příštích letech bychom rádi v této tradici pokračovali.

Zaměření příspěvku

Již z názvu textu je patrné, že předmětem předkládané stati bude otázka hospodářského a sídelního významu Moravské brány jako přirozeného průchodu horským Sudetokarpatským masivem v prostoru od Aše až po východní hranici Slovenska. Předmětem bude rovněž otázka, proč právě v současnosti je problematika koridoru Moravská brána v ostravské aglomeraci frekventována.

Pozice a vývoj Ostravy a ostravské aglomerace

V průběhu roku 1992 došlo k rozhodnutí o rozdělení Československé republiky na dva samostatné státy. Ostrava, ostravská aglomerace a konečně celý Moravskoslezský kraj se přes noc ocitl na samé východní výspě vzniklého českého státu. Bohužel se lze setkat i s občany, kteří by spíše preferovali označení *východní periferie* České republiky.

Uvedené konstatování však je nezbytné doplnit o některá fakta spojená s minulou rolí ostravské sídelní regionální aglomerace v moderní historii českých zemí. Především město Ostrava a Ostravsko se v průběhu 19. století staly významným tahounem průmyslového rozvoje a to nejen Moravy a Slezska, ale posléze českých zemí jako celku. Šance daná výskytem a možností těžby černého kamenného uhlí (koksovatelného) byla využita pro vpravdě dramatický rozvoj hutní výroby. Nastartování mohutného rozvoje bylo spojeno s rozvojem železniční dopravy představované Severní ferdinandovou dráhou vedenou z Přerova do polské Wieliczky (místa těžby kamenné soli). Prostřednictvím napojení Severní dráhy ferdinandovy na již vybudovaný traťový úsek Vídeň – Přerov tak byla umožněna pohodlnější a levnější doprava soli pro uspokojení potřeby hlavního města tehdejší monarchie Rakouska-Uherska.

Rozhodující pro předkládanou úvahu však je fakt, že zmíněná přeprava procházela průchodem známým jako Moravská brána, což mimo jiné přineslo důkaz, že pouze Moravská brána může poskytnout svou geografickou konfigurací nejen propustnost pro dopravní potřeby, ale i prostor pro pozdější průchod hospodářského a sídelního koridoru severojižní orientace. Prokázalo se, že průchod na severu Čech podél Labe u Hřenska (Děčín), ani průchod na východě Čech u Náchoda, a už vůbec ne průchod oravským údolím na Slovensku nemůže potenciálu Moravské brány konkurovat. Proto byl i pro hospodářský a sídelní koridor z Gdaňska do Terstu zvolen název **Koridor Moravská brána**.

Mohutný rozvojový proud katapultoval město Ostravu a Ostravsko do pozice druhého rozvojového ekonomického pólu České republiky. Na tomto místě je snad vhodné připomenout, že téměř obdobný osud prožily Katovice v Polsku, Košice na Slovensku, Miškovec v Maďarsku a Linec v Rakousku.

Především je však nutno konstatovat, že město Ostrava a ostravská aglomerace za svůj úspěch a službu českým zemím zaplatily a dosud platí vysokou daň. Platba je odváděna dlouhodobě v podobě deformované struktury obyvatelstva Moravskoslezského kraje, krajiny znehodnocené průmyslovými odvaly (haldami) a odkališti, znečištěnými řekami, nižší úrovni intelektuální infrastruktury a kulturní vitality a konečně i zkresleným obrazem špinavého města, který je přijímán neinformovanými lidmi nejen v České republice.

Technologický rozvoj, který byl dlouhodobě podvázan systémem direktivního řízení národního hospodářství, přinesl značný přesun odvětvového ekonomického a výrobního důrazu. Nezbytné nastolení procesu restrukturalizace a konverze výrobní základny ostravské sídelní a průmyslové aglomerace celkově přivedl zejména ztrátu rozvojového tempa a vznik rozsáhlých kontaminovaných průmyslových a dopravních brownfieldů.

Co tedy obyvatelům Moravskoslezského kraje po dvaceti pěti letech zdaleka ne zcela úspěšné restrukturalizace a konverze zbylo: narušená profesní, vzdělanostní a zdravotní struktura společnosti, masová ztráta zaměstnání a nevyužitá pracovní síla, nevyužitá kapacita zdrojů vody a energií a pro mnohé občany ztráta životní perspektivy. Navzdory tomu ale byla část rozvojového potenciálu přeci jen zachována. Jde především o geografickou polohu města Ostravy a aglomerace, o lidi s návykem průmyslového zaměstnání, o významné zdroje vody a energií, o zachovalý a vyspělý dopravní skelet a o snadno dosažitelné rekreační možnosti. K tomu přibyla dnes již používaná dálnice.

Ostravská aglomerace a Česká republika

Občané Moravskoslezského kraje mají vůli, energii a odhodlání znovu nastolit ekonomický růst. Není snad ani nutné

zdůrazňovat, že obnovení prosperity kraje i aglomerace a Ostravy jako regionální metropole není možné bez zásadní a účinné pomoci veřejné správy, zejména pak v celostátní rovině. Toto očekávání sdíleli a dosud sdílejí nejen odborní činitelé, ale i nemalá část občanské veřejnosti ostravského regionu. Je nezbytné v této situaci označit očekávání pomoci státu z hlediska uvedeného textu za zcela legitimní.

Pohříchu nutno uvést, že značná část odborné i občanské veřejnosti cítí značné zklamání a jistou nedůvěru, neboť pomoc státu se nedostává v potřebné míře. Zklamání je doprovázeno i ztrátou důvěry občanů v budoucnost Moravskoslezského kraje i ve své vlastní schopnosti, což může podpořit počinající pasivitu.

Je zřejmé, že nemůže být snadné exaktně prokázat onu nedostatečnou míru pomoci státu při snaze o změnu ostravské situace. Je ale možné uvést několik příkladů výkonů státu v moravskoslezském prostoru, jež nedůvěru jen podporují.

- **Umístění automobilky v Kolíně**
V době kdy probíhal proces lokalizace závodu na výrobu automobilů, jenž skončil umístěním v Kolíně, tedy ve středních Čechách, město Ostrava disponovalo potřebnou plochou ve velikosti přesahující více než 150 ha. Plocha se nacházela v bezprostřední blízkosti v té době zahajované dálnice D47 v rovinném území s dostatečnou nabídkou potřebné pracovní síly. Kolín napak bezprostřední přístup k dálnici postrádal, a aby byl zajištěn dostatečný počet pracovníků, musel stát vybudovat 3 500 bytů pro nové zaměstnance závodu.
- **Dopravní bariéry na území Statutárního města Ostravy**
Po roce 1990 Ostrava vykazovala pět zásadních bariér na svém silničním komunikačním skeletu, z nichž po ukončení rekonstrukce tzv. Myší díry ve Vítkovicích, navzdory dohodě o postupné realizaci, nebyla u tří z nich zahájena ani projektová příprava (mimoúrovňové křížení v Nové Vsi, Severní spoj v Porubě, Dalimilův podjezd v Přívoze a tzv. Prodloužená Rudná, která představuje vysoce frekventovaný spoj Opavy a Ostravy a jejíž stavba byla

již dvakrát přerušena. Nejsou dokončeny vjezdy do Opavy ani Ostravy, přičemž současný vjezd do Ostravy je kalamitní.

- **Řešení ukončení těžby v závodech OKD**

Ukončení těžby černého uhlí na území města Ostravy proběhlo v roce 1994, aniž by měly státní orgány připraven program a parametry dalšího ukončování těžby – v den, kdy majitel hodlá v ukončování pokračovat, stojí stát zcela nepřipraven na vzniklou situaci.

Za současné situace se samozřejmě nemůže Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj vzdát a rezignovat na pomoc státu při řešení své hospodářské situace, nicméně musí také iniciativně hledat řešení tzv. vlastními silami. Jednou z možností je pak aktivace myšlenky o rozvoji již zmíněného *hospodářského a sídelního koridoru Moravská brána*, v němž by Ostrava a Ostravsko mohly sehrát iniciační a snad i koordinační roli.

Hospodářský a sídelní koridor Moravská brána

Jestli bylo řečeno, že Ostrava a Ostravsko se po rozpadu Československé republiky ocitly na samé východní výspě České republiky, pak současně lze prohlásit, že se Ostrava nachází ve středu zmiňovaného *hospodářského a sídelního koridoru „Moravská brána“*. To vše dává pozoruhodné rozvojové možnosti, jejichž analýze bude nezbytné věnovat fundovanou pozornost. V tomto okamžiku je vhodné představení zmiňovaného koridoru a jeho souvislosti s historií evropského osídlení.

Je nezbytné připomenout prvopočátky struktury evropského osídlení, jejíž nedílnými součástmi jsou dnes Ostrava, ostravská aglomerace a Moravskoslezský kraj.

V minulosti lidé do dosud neosídlených prostorů pronikali především podél velkých a významných říčních toků. Řeka při osídlování poskytovala lidem několik výhod. Především byla sama o sobě pro osídlence vodní cestou, ale také podél řek býval te-

rén průchozí. Řeka poskytovala lidem vodu, která jinak byla obtížně dosažitelná a díky své samočisticí schopnosti posloužila lidem, jak bychom řekli dnešní terminologií, k likvidaci komunálního odpadu. Díky konfiguraci evropského reliéfu vedou rozhodující vodoteče v Evropě převážně severojižním směrem. Proto i hospodářské a sídelní koridory, které se konstituovaly podél říčních toků, jsou v Evropě tímto směrem orientovány.

Zatímco ve Francii koridor Seina – Rhône a v Německu koridor podél Rýna se dlouhodobě konstituovaly bez omezení, koridory středoevropské se vyvíjely mnohem pomaleji v důsledku poválečného rozdělení Evropy a značných bariér v podobě státních hranic, které ve východní Evropě byly zcela neprostopupné. Patří k nim v České republice a Německu koridor podél Labe, ale také koridor nejvýchodnější vedoucí Visly v Polsku a Odry v Česku a na hranicích Polska a Německa.

Jak bylo již naznačeno v předchozím textu, význam a osud ostravské aglomerace nelze dobře odhadnout bez znalosti širších středoevropských souvislostí. Poněvadž celá ostravská aglomerace, ale především její jádro, se rozkládá v sousedství státní hranice s Polskem (dnes i se Slovenskem), musí jít o širší mezinárodní souvislosti, přičemž nutno konstatovat, že náleží mezi významné aglomerace ve střední Evropě.

Do roku 1989 nebyly širší evropské souvislosti u nás téměř sledovány. Politické a ekonomické změny probíhající po roce 1990 nutně ovlivňují i pojetí koncepce územního rozvoje ostravské aglomerace. Vytváření společného ekonomického prostoru ovlivňuje pohyb pracovních sil, ale i řadu dalších socioekonomických aktivit. Pro integraci má největší význam infrastruktura dopravní a spojová infrastruktura. Jak již bylo zmíněno, ostravská aglomerace je součástí hlavních evropských prostorů koncentrace (globální zónování intenzity evropského osídlení). Osídlení se formuje kolem toků hospodářského života a vytváří hlavní koridory osídlení. Ostravská aglomerace se pak včleňuje do významného koridoru osídlení ve střední Evropě, který

je dán řetězcem sídel: *Gdaňsk – Varšava – Lodž – Čenstochová – Katowice – Ostrava – Přerov (Olomouc) – Zlín (Brno) – Hodonín – Břeclav – Vídeň (Bratislava) – Štýrský Hradec – Maribor – Lublaň – Terst*, přičemž Ostrava, ostravská aglomerace a Moravskoslezský kraj se skutečně nacházejí v jeho středu. Koridor je orientován severojižním směrem. Specifickými problémy se zde přitom jeví širší souvislosti prostorů Přerov – Olomouc, Zlín – Brno, ale především Vídeň – Bratislava a v ose koridoru pak Ostrava – Katowice jako jeho nejsilněji zalidněné části. Je zřejmé, že Ostrava jako severomoravská regionální metropole a dominantní centrum rozsáhlé aglomerace má šanci růst do podoby významného středoevropského velkoměsta. Vzhledem k situaci po druhé světové válce

má zmiňovaný sídelní koridor stále ještě potenciální rozvojový charakter, jeho pozitiva jsou ale dnes do značné míry evidentní. Bylo by tudíž výraznou chybou nepodílet se na podpoře a přípravě tohoto vývoje a na možnosti jej pozitivně ovlivňovat.

Závěr – Možné aktivity a iniciativy

Jako vhodný nástroj podpory, přípravy a možnosti ovlivňovat vývoj v koridoru Moravská brána se jeví ustavení stálé mezinárodní konference, jejíž základy byly položeny letošním seminářem. Předmětem stálé *Mezinárodní konference Moravská brána* by v tomto případě měl být rozvoj zmíněného severojižního hospodářského a sídelního koridoru. Účastníky mezinárodní kon-

ference by zřejmě byli reprezentanti významných střediskových měst, která jsou v sídelním a hospodářském koridoru Moravská brána situována, ale také představitel regionů a států, jimiž koridor prochází. Jednalo by se samozřejmě především o představitele veřejné správy, ale i vysokých škol, výzkumných a vědeckých institucí a neziskových organizací zaměřených na rozvojové problémy evropského osídlení. Rozhodující přínos by představovaly impulsy a iniciativy ve prospěch řešení hospodářských a sociálních problémů jednotlivých států a regionů, jimiž hospodářský a sídelní koridor prochází, ale také klíčových střediskových měst uvnitř koridoru. Stálá konference by mohla významně přispět k rozhodnému a sociálnímu posílení celého prostoru střední Evropy jako součásti Evropské unie.

prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.