

# POSOUZENÍ ROZDÍLNÉHO VÝVOJE STATUTÁRNÍCH MĚST ÚSTECKÉHO KRAJE OD 90. LET DO SOUČASNOSTI

Karel Beránek

Článek s tematikou „Posouzení rozdílného vývoje statutárních měst Ústeckého kraje od 90. let do současnosti“ vznikl z podnětu redakce časopisu U&ÚR. Jako podklady pro posouzení diferencovaného vývoje statutárních měst byly využity územně plánovací práce celokrajského měřítka zpracované v Terplanu a později v Atelieru T-plan, s. r. o. Konkrétně pro nastínění výchozího stavu v 90. letech to byly zejména **Průzkumy a rozborů ústecko-chomutovské sídelní regionální aglomerace** z roku 1991. Jako podklad pro posouzení současného stavu byly použity **Územně analytické podklady Ústeckého kraje (ÚAP ÚK) – 04/2009**. Uvedené statistické údaje vyjadřují situaci obcí (statutárních měst) a správních území obcí s pověřeným obecním úřadem (POÚ) na začátku roku 2009. Sledovány jsou vybrané územní podmínky a hlediska dle pilířů URÚ – hospodářský rozvoj, životní prostředí a soudržnost obyvatel území, konkrétně:

- **Hospodářský rozvoj** – urbanistické podmínky, počet dokončených bytů, počet podnikatelů na 100 obyvatel, hustota podniků s více než 20 a 100 pracovníky, zpracovaná ÚPD a další.
- **Životní prostředí** – překročení emisních limitů, zatížení území těžbou nerostů, koeficient ekologické stability, podíl chráněného území, existence technické infrastruktury a další.
- **Soudržnost společenství obyvatel území** – míra nezaměstnanosti, kvalifikace, podíl obyvatel narozených ve městě (tzv. autochtonnost), indexy vývoje počtu obyvatel, index stáří a další.

## Hodnocení vývoje jednotlivých statutárních měst

### Chomutov (Jirkov)

#### VÝCHOZÍ STAV

Vybrané územní problémy a záměry evidované v Průzkumech a rozbořech ústecko-chomutovské sídelní regionální aglomerace, rok 1991

- Chomutov – počet obyvatel v roce 1991: 53 107, Jirkov – počet obyvatel v roce 1991: 18 229, očekávaný pokles počtu obyvatel v důsledku charakteristik životního prostředí a omezení počtu pracovních příležitostí.
- Rozdělení VTŽ Chomutov na samostatné podniky, přehodnocení rozvojových záměrů ve prospěch drobnějších výrobně obslužných zařízení.
- Problémy postupu lomu Libouš, riziko nerespektování osídlení v předpolí Chomutova. Nová situace po stanovení územně ekologických limitů těžby uhlí (usnesení vlády č. 444 z roku 1991) – zachování odstupu hranic těžby od Černovic, Spořic, Droužkovic, Března. Zrušení záměru na postup lomu Šverma v JV zázemí Chomutova.
- Naléhavá potřeba zlepšení kvality ovzduší, příprava odsíření blízkých elektráren ETU a EPRU a útlum za-

staralých energetických bloků. Úvahy o alternativní lokalizaci jaderného energetického zdroje v areálu elektrárny Pruněšov I.

- Blížící se přetěžení železniční trati ČD 120 lomem Libouš, otázka náhradního železničního spojení do Žatce – varianta přes Kadaň s kompenzací vyšší rychlosti sou-

prav, varianta zachování vedení železnice ve stávající přímé dopravní ose Chomutov – Žatec.

- Otevřené otázky týkající se koncepce a vedení silnice I/7 v jihozápadním okraji Chomutova a v úseku vedení silnice přes Krušné hory do SRN (základní a velkorysejší řešení).



### Přehled statutárních měst v Ústeckém kraji

Statutárními městy Ústeckého kraje jsou Ústí nad Labem s téměř 100 000 obyvateli a velká města překračující hranici 50 tisíc obyvatel: Chomutov, Most, Teplice a Děčín. Kromě Děčína, patřícího do krajinného prostoru Labské pískovce – Děčínsko, leží všechna města v Severočeské hnědouhelné pánvi (SHP) a vytvářejí spolu se svými aglomeracemi téměř souvislý pás osídlení (jak je zřejmé z ilustrace). Těžištěm tohoto sídelního pásu je uskupení měst Teplice – Ústí nad Labem.

- Požadavek kompenzačního opatření za vlivy těžby a energetiky – rozvoj ploch městské a izolující příměstské zeleně (Podkrušnohorský lesopark, Strážiště, Červený hrádek, Bezručovo údolí, nádrže Zaječice, Újezd, Kynice).

#### SOUČASNÝ STAV

**Chomutov – charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: velmi dobré podmínky pro hospodářský rozvoj, podprůměrné podmínky pro životní prostředí, nadprůměrné podmínky pro soudržnost společenství obyvatel**

Chomutov – 49 926 obyvatel k 1. 1. 2009, demografická prognóza – regresivní vývoj.

Chomutov je velmi dobře hodnocen z hlediska územních hospodářských předpokladů pro rozvoj, a to i přes pokles pracovního významu, zejména v souvislosti s restrukturalizačními i útlumovými procesy u největších zaměstnavatelů (mj. vznik brownfields – železárny a válcovny). Příznivým faktem je příchod nových zahraničních investic, orientace na elektronický a automobilový průmysl, sanitární výroby. Pozitivní vliv má též vývoj Kadaňska a Klášterecka. Postupně se měnící image Chomutova – od dřívější jednostranné orientace na těžbu uhlí, energetiku a těžký průmysl k výraznější diverzifikovanosti. V současnosti bohužel v souvislosti s ekonomickou krizí dochází k odlivu zahraničních investic, např. z blízké průmyslové zóny Triangle.

Chomutov využívá geografické polohy na křižovatce rozvojových os tvořených páteří silnicí Ústeckého kraje I/13 a silnicí I/7-R7. Realizována je horská část silnice I/7 a plánován je jihozápadní obchvat města v parametrech rychlostní silnice. Silnice I/7-R7 zprostředkuje kapacitní dopravní vazbu (srovnatelnou s D8) do SRN, ke Středočeskému kraji, ku Praze i ke Karlovarskému kraji. V důsledku postupu těžby musela být provedena přeložka trati 120 ČD s náročným železničním tunelem, dopravní osa Chomutov – Žatec tak byla zachována.

Těžba ani energetická výroba podle nám známých informací nehrozí v okolí Chomutova extenzivním rozvojem, jsou respektovány stanovené územně ekologické limity těžby,

není ohroženo osídlení, ani technická či dopravní infrastruktura. Připravuje se dlouhodobý plán rekultivace s hlavním motivem jezera (1 000 ha) ve zbytkové jámě lomu Libouš. Probíhá modernizace dožívající technologie nedalekých elektráren ETU a EPRU.

Nový problém přináší energetika obnovitelných zdrojů – výstavba větrných elektráren hrozí poškozením přílehlých částí Krušných hor, které jsou významné pro osídlení a rekreaci. Je již realizován větrný park u Měděnce o cca 25 strojích a je připravována výstavba dalších mnoha desítek zařízení (tzv. Chomutovský větrný park). Jejich problematičnost vyplývá z jejich technických parametrů – cca 150 m výška, zajištění příjezdových cest ve volné krajině, vyvedení energetického výkonu z hor do pánevní oblasti, hygienické vlivy). Řada z těchto zařízení je situována v příměstském rekreačním území Chomutova, v přírodním parku Bezručovo údolí, nebo v jeho okolí.

Chomutov má oslabené územní podmínky v životním prostředí. Hlavním důvodem negativního hodnocení je trvalý zatížení území těžbou uhlí a energetickou výrobou s důsledky poškození krajiny a také překračování imisních limitů. Negativně působí též

silniční doprava, zejména průtah silnice I/13 městem, územně není dořešen jihovýchodní obchvat města.

**Jirkov – charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: dobré podmínky pro hospodářský rozvoj, výrazně podprůměrné podmínky pro soudržnost společenství obyvatel, podprůměrné podmínky pro životní prostředí**

Jirkov – 20 894 obyvatel k 1. 1. 2009, demografický trend – výrazný růst.

Analýzy ÚAP kraje signalizují obdobně jako u Chomutova výrazně oslabené územní podmínky v životním prostředí, avšak oproti Chomutovu zhoršené územní předpoklady k hospodářskému rozvoji a nepříznivé podmínky pro soudržnost společenství obyvatel území. Zastoupení kvalifikovaného obyvatelstva je v Jirkově nižší, nezaměstnanost je však oproti průměru kraje jen mírně zvýšená, nízký je podíl autochtonního obyvatelstva, anomální je věková skladba (vysoké zastoupení dětské složky a nízké zastoupení starších obyvatel). Obvod POÚ Jirkov je v souhrnu hodnocení územních podmínek spolu s Bílinou a Litvínovem posuzován jako nejproblémovější území SHP.



#### *Situace města, vybrané záměry a problémy územního rozvoje*

Vybrané záměry a problémy územního rozvoje – Dostavba rychlostní silnice R7 do Chomutova. Vyřešení JV silničního obchvatu města. Oživení ploch typu brownfields. Omezení ložiskové ochrany blokující územní rozvoj měst – jižní a západní směr. Ochrana krajinářských, rekreačních a přírodních hodnot Krušných hor před nadměrnou výstavbou větrných elektráren. V dlouhodobém výhledu vznik rekreační oblasti na území po ukončené těžbě lomu Libouš s hlavní atraktivitou – 1 000 ha jezerem ve zbytkové jámě lomu.

## Most (Litvínov)

### VÝCHOZÍ STAV

#### Vybrané územní problémy a záměry evidované v Průzkumech a rozbořech ústecko-chomutovské sídelní regionální aglomerace, rok 1991

- Most – počet obyvatel v roce 1991: 70 670, Litvínov – počet obyvatel v roce 1991: 29 096.
- Naléhavá potřeba zlepšení kvality ovzduší, příprava odsíření blízké elektrárny EPOČ, znečišťujících zdrojů CHEZA, napojení města na dodávku tepla z Ervénické elektrárny.
- Změna formy bytové výstavby, zrušení rozvojových rezerv pro cca 4 000 bytů do roku 2000, preference rodinných domů a nízkopodlažní zástavby.
- Problémy regenerace a modernizace stavebních fondů z výstavby 50. let, postupně též panelové bytové výstavby.
- Hledání náhradních pracovních příležitostí za úbytek v těžbě a v energetické výrobě.
- Definitivní úpravy krajiny v zámečí města, pokrok očekáván ve Vrbenického areálu (příprava k napouštění rekreační vodní plochy), rekultivační práce na Velebudické, Čepirožské a Střimické výsypce.
- Diskuse o možnostech otevírky povrchového hnědouhelného lomu Bylany – Polerady.
- Problémy postupu lomu ČSA, riziko přetěžení obcí v předpolí lomu, prognostické záměry vstupu lomu do pilíře Chemických závodů Litvínov (CHEZA), úvahy o přesunutí CHEZA, náhrada za dopravně technický koridor Most – Litvínov?
- Nová situace po stanovení územně ekologických limitů těžby uhlí lomů ČSA, Most, Vršany a Bílina (usnesení vlády č. 444 z roku 1991). Stabilizace CHEZA napojením na ropovod Ingolstadt, plány na rozšíření výroby, předpoklad chemického zpracování uhlí.
- Varianty postupu lomu Vršany, dlouhodobý postup do Hořanského koridoru, projekční příprava na jeho přetěžení – náhrada dopravně-technického koridoru.
- Dokončována těžba v lomu Most, v prostoru bývalého starého města,

úvahy o rekultivaci zbytkové jámy – suchá či hydrická forma?

### SOUČASNÝ STAV

**Most – charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: velmi dobré podmínky pro hospodářský rozvoj, velmi špatné podmínky v životním prostředí, relativně dobré podmínky pro soudržnost společenství obyvatel**  
Most – 67 438 obyvatel k 1. 1. 2009, demografická prognóza – regresivní vývoj.

Město Most je nadprůměrně hodnoceno z hlediska územních podmínek pro hospodářský rozvoj, důvodem je mj. poloha na rozvojové ose republikového významu Z–V, kterou tvoří komunikační tepny Ústeckého kraje, zejména silnice I/13. Město ale nemá přímé kapacitní dopravní spojení se Středočeským krajem, s Prahou a se SRN. Významným dopravním směrem je propojení Most – Louny silnicí I/28. Parametry komunikace I/27 vedoucí jižním směrem k novým průmyslovým zónám Joseph a Triangle je nutno upravit.

Most vykazuje relativně malou pracovní i obslužnou přitažlivost. V důsledku vývoje v palivoenergetickém komplexu poklesl v posledním desetiletí pracovní význam tohoto centra a město vykazuje mezi statutárními městy nejvyšší míru nezaměstnanosti. To je ještě podtrženo extrémní nezaměstnaností v jeho jižním venkovském zázemí.

V sociálním složení města převyšuje podíl osob se základním vzděláním podíl osob s vyšší kvalifikací jako důsledek stále ještě jednostranně zaměřené ekonomické základny. Rozvinutost zaměstnavatelského prostředí je mírně podprůměrná, stejně tak jako je snižena intenzita podnikání fyzických osob. Příznivé ukazatele se týkají míry autochtovního obyvatelstva a demografického vývoje.

Výrazně negativní hodnocení má město Most v oblasti životního prostředí. Hlavními důvody jsou zatížení prostředí těžbou uhlí a překračování imisních limitů. Pozitivum znamená probíhající rekultivace bývalého lomu Most, která vytváří příměstský rekreační a rezidenční prostor.

Problémem v severním zázemí Mostu, s vážným dopadem na osídlení včetně

Litvínova, je vývoj těžby lomu ČSA. Dle platných územně ekologických limitů se předpokládá ukončení provozu kolem roku 2021. Periodicky jsou ale prosazovány záměry na další etapy těžby, jejichž důsledkem by bylo zrušení obce Horní Jiřetín – Černice, zhoršení životního prostředí a ohrožení rozvojových možností blízkého města Litvínova a přilehlých obcí v Krušných horách a řada dalších škod týkajících se krajiny, přírody, veřejné infrastruktury a historických památek. Lom ČSA dále uvažuje s výhledovou perspektivou přetěžení CHEZA i dopravně technického koridoru Most – Litvínov a ve vzdálené budoucnosti s opětovným přiblížením těžby k Mostu od severu. Životní prostředí Mostu kolem roku 2050 ovlivní též lom Vršany, přibližující se k městu od západu.

**Litvínov – charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: dobré podmínky pro hospodářský rozvoj, špatné podmínky v životním prostředí, špatné podmínky pro soudržnost společenství obyvatel**

Litvínov – 27 502 obyvatel k 1. 1. 2009, demografická prognóza – silně regresivní vývoj

Litvínov není statutárním městem, ale vytváří s Mostem aglomerační vazby pro obě města existenčně významné. Pracovní význam Litvínova je značný především pro sídla ve svém spádovém obvodu – Meziboří, Lom a Horní Jiřetín, velký počet pracovních příležitostí využívá i Most. Obslužný význam je naopak slabý, obslužná funkce nekryje ani potřeby obyvatel města. Územní podmínky sociální soudržnosti obyvatel jsou hodnoceny jako podprůměrné, zejména pro vysokou nezaměstnanost a ukazatele demografického vývoje.

Územní podmínky pro životní prostředí jsou hodnoceny jako špatné, hlavně pro překračování imisních limitů, pro velký rozsah území zasaženého těžbou a pro vlivy těžkého chemického průmyslu. Problémy jsou zdůrazňovány riziky vývoje těžby lomu ČSA.

Obvod POÚ Litvínov je v souhrnu hodnocení územních podmínek spolu s Bílinou a Jirkovem posuzován jako nejproblémovější území SHP.



### *Situace města, vybrané záměry a problémy územního rozvoje*

Vybrané záměry a problémy územního rozvoje – Obklíčení města těžbou uhlí, která vymazala historické město, krajinné a venkovské zázemí, dosud nepominulo. Rizikovost dalšího vývoje těžby lomu ČSA, ohrožení osídlení v prostoru severního Mostecká, včetně rozvojových podmínek Litvínova, v dlouhodobém výhledu i záměr vstoupit do prostoru CHEZA, a tím přerušit dopravní koridor Most – Litvínov. Pozitivem je probíhající rekultivace bývalého lomu Most, vznik rezidenční a rekreační oblasti s 310 ha jezerem. Ve vzdáleném výhledu též očekáváno přiblížení lomu Vršany od západu do prostoru Most – Čepirohy.

### **Teplice (Krupka)**

#### VÝCHOZÍ STAV

#### **Vybrané územní problémy a záměry evidované v Průzkumech a rozbořech ústecko-chomutovské sídelní regionální aglomerace, rok 1991**

- Teplice – počet obyvatel v roce 1991: 53 004, Krupka – počet obyvatel v roce 1991: 12 620.
- Konstatována ztráta výjimečnosti postavení Teplíc, pokles významu lázní, ztráta pozice střediska báňského průmyslu (převzal Most), v konkurenci s polohově a administrativně zvýhodněným Ústím nad Labem město Teplice ustoupilo do pozadí.
- Hlavní perspektiva – podpora lázeňské funkce. Neredukovat lázně jen na zdravotní funkce, ale zaměřit se na preventivní léčbu a na intenzivní specifickou rekreaci v kontextu funkcí společenských a kulturních. Souhrnný cíl: obnovit tradiční charakter Teplíc jakožto významného společensko-kulturního centra. Bariéra pro cíl: ochrana ložiska uhlí severně od železniční tratě Ústí n. L. – Chomutov. Blokace území pro těžbu po roce 2030 – Proboštov

a Barbora II. Nejistota v rozsahu zachování koridoru Teplice – Ústí nad Labem v souvislosti s postupem dolu Chabařovice II. Trend přesouvání bydlení na jih, ale u náročnější výroby a infrastruktury dochází k odumírání bez náhrady.

- V roce 1992 se však tyto exploatační záměry v teplickém regionu vytrácejí a transfer se stává zbytečný. Otevírá se možnost regenerace území a potřeba vložení kvalitních stavebních fondů.
- Potřeba zlepšení kvality ovzduší, odsíření elektrárny ELE, zajištění zásobování města teplem.
- Problémy řešení silniční dopravy do SRN přes Cínovec, přetížená a nebezpečná doprava po silnici I/8.
- Zastavení výstavby sídliště v lokalitě Nová Ves. Zainvestovanost představuje rezervu pro příští eventuální výstavbu jiného typu. Modernizace bytů ve vlastnictví města formou privatizace.
- V období odmítavého postoje Ústí n. L. k dálnici D8 vznikla vstřícná studie na vedení D8 v kontaktu s Teplícemi.
- Územní nabídka v Krupce: rozvojová průmyslová zóna vzniklá uvol-

něním kasáren po odchodu vojenské posádky.

- Koncept ÚPN SÚ Teplíc zpracován Stavoprojektem 1985. Další práce vzhledem k územním nejistotám zastaveny. Z nejasných důvodů Teplice neměly územní plán až do roku 2004.

#### SOUČASNÝ STAV

#### **Teplice – charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: velmi dobré podmínky pro hospodářský rozvoj, špatné podmínky v životním prostředí, velmi dobré podmínky pro soudržnost společenství obyvatel**

Teplice – 51 461 obyvatel k 1. 1. 2009, demografická prognóza – regresivní vývoj.

Teplice jsou významným regionálním centrem, které spolu se svým zázemím vytváří v koexistenci s Ústím nad Labem těžební osídlení kraje.

Hodnocení předpokladů pro hospodářský rozvoj je příznivé jako u Ústí nad Labem. Teplice se vyznačují vysokou pracovní i obslužnou přitažlivostí, po Ústí nad Labem dosahují nejvyššího kladného salda v pracovním a obslužném pohybu. Ekonomická základna vykazuje vyšší podíl lehkého průmyslu, vedle tradičního sklářského průmyslu, se rozvíjejí další perspektivní obory, jakými jsou plastikářský průmysl, výroba měřicích a kontrolních přístrojů.

Teplice jsou profilovány jako obchodně-komerční a průmyslové centrum na jedné straně, a kulturní a lázeňské centrum na straně druhé. Lázeňství nabývá na větším významu, čemuž odpovídá postupná rehabilitace prostor vnitřního města. Ve vnitřním městě jsou značné rezervy nejen v obytných funkcích, ale i v opuštěných průmyslových obslužných plochách. Vývoj po roce 1990 přinesl přehodnocení existujících DP a CHLÚ a uvolnil možnosti územního rozvoje města.

Teplice trpí tím, že správní území města je velmi úzké, což omezuje prosazení zájmů v širších vztazích – dopravní systémy (Kladrubská a Doubravská spojka, eventuálně regionální letiště), rekreační příležitosti v příměstské krajině (bývalý lom Chabařovice) a další. Podprůměrné jsou územní podmínky Teplíc v oblasti životního prostředí. Teplice vykazují vysoké překročení imisních limitů, což je v rozporu s lázeňskou funkcí města.

Teplice mají dobré ukazatele sociální skladby obyvatel – nadprůměrný podíl kvalifikované populace a mírně podprůměrnou nezaměstnanost. Oproti Ústí nad Labem mají Teplice nižší podíl autochtonního obyvatelstva, méně příznivou věkovou skladbu, která by bez migrace vedla k výhledovým úbytkům obyvatel přirozenou měnou. Dotsud je vývoj obyvatel mírně progresivní, přírůstky migrací jsou uměřené.

**Krupka – charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: dobré podmínky pro ekonomický rozvoj, průměrné podmínky v oblasti životního prostředí, nadprůměrné podmínky soudržnosti obyvatel území**

Krupka – 13 986 obyvatel k 1. 1. 2009, demografická prognóza – růstový vývoj. Město neplní roli významného pracovního ani obslužného centra. Salda jak pracovního pohybu, tak vyjížděky žáků do škol jsou záporná. Rozvinutost podnikání je nízká, a to jak u zaměstnavatelských subjektů, tak u fyzických osob. Na tyto problémy město reagovalo realizací průmyslové zóny Krupka. Město Krupka profituje ze své pozice nástupního prostoru pro rekreaci v Krušných horách, polohy v blízkosti hraničního přechodu Cínovec. Pro vývoj města je důležitá kooperač-

ní vazba na střediska vyššího významu Teplice a Ústí nad Labem. Pro zajištění a zrychlení kontaktů je důležité zlepšení dopravních systémů a dosažitelnosti těchto center, především hromadnými dopravními prostředky.

V podmínkách životního prostředí je Krupka hodnocena celkově průměrně, dochází však k překračování imisních limitů.

**Ústí nad Labem**

**VÝCHOZÍ STAV**

**Vybrané územní problémy a záměry evidované v Průzkumech a rozbořech ústecko-chomutovské sídelní regionální aglomerace, rok 1991**

- Ústí nad Labem – počet obyvatel v roce 1991: 98 178 (jiné administrativní vymezení oproti současnosti).
- Přes ztrátu dominantní administrativní pozice v 90. letech Ústí nad Labem zůstává geografickou polohou, ekonomickou silou i historickým vývojem přirozeným jádrovým městem ústecko-chomutovské regionální aglomerace a Euroregionu Labe. Předpoklady – diverzifikace výroby, menší závislost na vývoji těžby a energetiky, vyšší stupeň vybavenosti.

- V koncepci ÚPN SÚ a ÚPP VÚC je vyjádřen názor přijmout roli průmyslového sídla situovaného na důležitých dopravních trasách a hygienické problémy s tím spojené řešit důrazem na lepší technologii, na úpravu výrobních programů, v menší míře na požadavky vymístění zařízení.
- Problematika dálnice D8: mnoho variant vedení a napojení na městský dopravní systém (mj. varianta odmítání dálnice, varianta vedení D8 bez využití realizované části Řehlovice – Trmice).
- Varianty zařízení VRT s uvažovanou zastávkou Chabařovice.
- Plány na zlepšení plavebních podmínek na Labi výstavbou vodních stupňů Malé Březno a Dolní Žleb (nesouhlas orgánů ochrany přírody), hledání citlivějších forem řešení.
- Postup lomu Chabařovice, přípravy na přetěžení území města Chabařovice až do stanovení územně ekologických limitů těžby (usnesení vlády č. 444 z roku 1991).
- Následně je pozornost upřena na plány rekultivace prostoru chabařovického lomu po ukončení těžby. Součástí je asanace chabařovické toxické skládky (varianty: přenesení jinam, zakonzervování na místě).
- Dominantní problém zlepšení kvality životního prostředí: čistota ovzduší – odsíření teplárny Trmice, čistota vody v Bílině a v Labi, potřeba zlepšení stavu příměstské krajiny.
- Otevřené možnosti využití severozápadního zázemí města, perspektiva provozu plynárny Úžín, náplň areálu Všebořice – vhodnost skládkování a zpracování průmyslového a komunálního odpadu.
- Myšlenka výstavby centrálního přístavu na Labi v zájmu zrušení překladistního zařízení pod hradem Střekovem.
- Rozvoj bydlení bez extenzivnosti, příprava lokalit pro výstavbu RD na okrajích sídlišť a v aglomerovaných venkovských sídlech.
- Modernizace vnitřních částí města, naléhavá mj. u lokalit v kontaktu s průmyslovou výrobou (Trmice, Předlice), záměr nevytěšňovat bydlení, ale zajistit pro něj přijatelné podmínky.



**Situace města, vybrané záměry a problémy územního rozvoje**

Vybrané záměry a problémy územního rozvoje – Kultivace lázeňské a centrální zóny města. Urbanizace rozvojového koridoru podél silnice I/13 ve směru k Ústí nad Labem a k dálnici D8. Dostavba chybějícího úseku silnice I/13, spojky Kladruby – Nové Dvory. Silniční obchvaty na severovýchodním a východním okraji města. Vznikající rezidenčně-rekreační prostor kolem jezera Milada v bývalém lomu Chabařovice ve směru k Ústí nad Labem.

- Plány a pochybnosti o potřebě regionálního letiště, škála dopravních systémů je již rozsáhlá, obavy z přetížení území dalším dopravním zařízením.

#### SOUČASNÝ STAV

**Charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: velmi dobré podmínky pro ekonomický rozvoj, velmi dobré podmínky pro soudržnost společenství obyvatel území, průměrné územní podmínky pro životní prostředí**

Počet obyvatel k 1. 1. 2009: 95 289, demografická prognóza – regresivní vývoj. Ústí nad Labem – krajské město se svými necelými 100 000 obyvateli v koexistenci s Teplicemi vytváří dominující těžišťe osídlení kraje. Nespornou devízou je poloha města na IV. multimodálním evropském dopravním koridoru (D8, I. tranzitní železniční koridor, labská vodní cesta, v budoucnosti možná VRT), jenž je doplněn tangenciálním koridorem páteřní silnice kraje I/13. Ve vzdálené budoucnosti se může uplatnit vliv VRT s uvažovanou stanicí u Chabařovic.

Zázemí Ústí nad Labem je s městem prostorově i funkčně silně propojeno, v minulosti však došlo k oddělení menších sídelních jednotek od sídelního útvaru Ústí nad Labem. Okrajová města (zejména Chabařovice, Trmice a Chlumec) získala větší soběstačnost a samostatnost, územní vývoj však vyvolává nutnost úzké spolupráce – viz příprava využití prostoru bývalého lomu Chabařovice.

Vzhledem k roli, kterou hraje Ústí nad Labem v krajském kontextu, je rozvinutost jeho pracovní funkce poddimenzována. Dokládá to relativně nízké kladné saldo pohybu za prací. Významnější roli hraje Ústí nad Labem jako obslužné centrum s koncentrací vyšší a specifické obslužné vybavenosti. V obytné funkci města došlo ke stagnaci poté, co se zastavil extenzivní rozvoj, z důvodů nepříznivých podmínek zázemí se pozornost více soustředila na přestavbu.

Pro podnikání a pro průmysl je dostatek rozvojových ploch, některé jsou však ekologicky zasaženy a musejí být transformovány. Uvnitř městského regionu i přes negativní obecné názory na neúnosnost soužití ekonomické



#### *Situace města, vybrané záměry a problémy územního rozvoje*

Wybrané záměry a problémy územního rozvoje – Dostavba dálnice D8 přes České středohoří. Vznik rezidenčně-rekreační oblasti kolem jezera Milada 250 ha. Zlepšení plavebních podmínek na Labi. Posilování významu aglomeračních vazeb Teplice – Ústí nad Labem. Využití severního sektoru města pod Krušnými horami (mj. rekreace, vybavenost).

základny (chemická výroba), bydle ní a centrálních správních funkcí nelze v dohledné době počítat s vymisťením dalších průmyslových ploch. Dojde spíše k jejich redukcii, k provozně-technologickým změnám s prosazením ekologických hledisek.

Velký rozvojový význam se připisuje severnímu segmentu města Ústí nad Labem – Předlice, Všebořice a rozhraní krajského města a navazujících obcí – Strážky, Varvažov, Knínice, Chlumec Chabařovice. Atraktivita těchto území souvisí s vedením dálnice D8 a s nyní se otevírající možností využití prostoru bývalého lomu Chabařovice po provedené rekultivaci. V severním segmentu Ústí nad Labem dlouhodobě přetrvává problém využití areálu bývalé plynárny Užín – dnes brownfieldu. Sociální soudržnost obyvatel Ústí nad Labem podporuje (v rámci kraje) vysoký, cca padesátiprocentní podíl autochtonního obyvatelstva. Pro Ústí nad Labem je též charakteristická vysoká kvalifikační úroveň obyvatel a vyvážená věková skladba. Míra nezaměstnanosti je průměrná. Dynamika vývoje početního stavu obyvatel je sice nízká, stejně jako migrační saldo, celkově ale mírně zisková. Nevzniká riziko snižování potenciálu obyvatel, ani riziko sociálně dezintegračních procesů v důsledku neuměřeného vývoje.

Z celkově průměrných hodnot jednotlivých ukazatelů životního prostředí, vystupuje negativně překročení imisních limitů. Příznivě je hodnoceno zkvalitnění příměstské krajiny provedenou rekultivací bývalého lomu Chabařovice.

#### **Děčín**

##### VÝCHOZÍ STAV

**V devadesátých letech nebylo území Děčína součástí srovnávací dokumentace.**

##### SOUČASNÝ STAV

**Charakteristika územních podmínek dle ÚAP ÚK: velmi dobré podmínky pro ekonomický rozvoj, velmi dobré podmínky pro soudržnost společenství obyvatel území, průměrné podmínky pro příznivé životní prostředí**

Počet obyvatel 1. 1. 2009: 52 282 (53 899 ob. v roce 1991), demografická prognóza – regresivní vývoj.

Děčín je regionálním centrem oblasti Labské pískovce – Šluknovsko, situovaným blízko státních hranic, mimo hlavní vlivy SHP. Děčín má výhodnou dopravní polohu, nachází se na rozvojové ose evropského a republikového významu. Město má přímou vazbu



### Situace města, vybrané záměry a problémy územního rozvoje

Otevřené problémy územního rozvoje – Zlepšení plavebních podmínek na Labi a navazující úpravy. Stále naléhavější potřeba silničního napojení Děčína prostřednictvím přeložky I/13 na dálnici D8 MÚK Knínice. Ve střednědobém výhledu též řešení přeložky silnic I/13 ve směru k České Lipě. Omezené prostorové možnosti rozvoje města (CHKO, terénní konfigurace).

k I. tranzitnímu železničnímu koridoru, k labské vodní cestě, není příliš vzdáleno od dálnice D8. Děčína se významně dotýká stále diskutovaný záměr na zlepšení plavebních podmínek na dolním toku Labe. Nestabilizovaný je také aktuální problém přeložky silnice I/13 – dálničního přivaděče k D8 MÚK Knínice. Otevřené územní problémy se týkají i vedení přeložky této silnice k České Lipě.

Město má vysokou pracovní soběstačnost, relativně nízkou míru nezaměstnanosti (odpovídá přelomu let 2008 a 2009). Z hlediska soudržnosti obyvatel je významný vysoký podíl autochtonního obyvatelstva. Nadprůměrnou pozici zaujímá město v ukazateli kvalifikace obyvatelstva a ve vyváženosti demografické skladby. Ostatní ukazatele mají průměrné hodnoty.

Co do podmínek pro příznivé životní prostředí vykazuje město průměrné hodnoty, což je mezi statutárními městy nejlepší hodnocení. Nadprůměrné hodnoty podmínek životního prostředí má územní obvod POÚ Děčín. Téměř celé toto území je součástí CHKO, respektive NP. Územní rozvoj města je tím však silně limitován. Negativní hodnocení se týká překračování imisních limitů.

### Závěr, shrnutí hodnocení rozdílného vývoje statutárních měst

#### Výchozí stav, začátek 90. let 20. století

Statutární města ležící v Severočeské hnědouhelné pánvi (SHP) měla začátkem 90. let mnoho společných problémů. Vlivem enormního rozsahu těžby uhlí a soustředění navazující energetiky a průmyslu vzniklo v SHP území s vysokou koncentrací obyvatelstva do velkých sídel, s nízkou atraktivitou vlastních měst i jejich zázemí. Špatné byly podmínky v hygieně prostředí, zejména znečištění ovzduší uvedenými provozny. Až do přijetí usnesení vlády stanovujícího územně ekologické limity těžby uhlí byly postupem těžby ohroženy části Chomutova, Teplíc a Ústí nad Labem. Historické město Most bylo v 60.–80. letech zbořeno a území přetěženo, nově založené město bylo rozvíjeno mimo zájmové území těžby.

Silnými stránkami těchto měst byl naopak relativní dostatek nájemných bytů s dobrou technickou vybaveností, větší rozsah založené městské zeleně, dostatečné kapacity technické infrastruktury – energetické sítě, rozvody vody, tepla atd.

Město Děčín, situované mimo hlavní dosah nepříznivých krajinných i soci-

álně ekonomických pánevních vlivů, nebylo v 90. letech součástí použité srovnávací územně plánovací dokumentace vztažené k SHP.

#### Současný stav

Také transformační problémy byly v mnohém společné, zasáhly uvedená města i celou SHP výrazněji a trvaly déle než v jiných místech ČR. V posledních pěti až šesti letech se dařilo tyto problémy překonávat a projevil se příliv investorů (v roce 2010 byl naopak vlivem ekonomické krize zaznamenáván odliv zahraničních investic). Přesto je zřejmé, že vývoj statutárních měst byl v minulých dvaceti letech diferencovaný.

Hlavní rozdíly se týkají západní a východní části SHP. **Ve východní části SHP** (Teplice a Ústí nad Labem) byly vlivy jednostranně zatěžující specializace výrazněji překonány, vytvořila se strukturovanější ekonomika s vyšším sociálním a vzdělanostním potenciálem obyvatel území. Svou roli při tom sehrálo postavení měst – Teplíc jako lázeňského místa prvořadého významu, Ústí nad Labem jako krajského města, dále jejich výjimečná poloha vytvářející na křižovatce rozvojových os evropského a republikového významu těžišť osídlení Ústeckého kraje.

**V západní části SHP** se vyvíjela města jiným způsobem. Jednostranná specializace území na těžbu uhlí a energetickou výrobu republikového významu zde více přetrvává a je původcem problémů v oblasti životního prostředí, zaměstnanosti ale i setrvačného umísťování problematických projektů (např. masová výstavba větrných elektráren).

Města Chomutov a Most jsou však v tomto ohledu hodnocena rozdílně. Plánování aktivit těžby a energetiky v **Chomutově a jeho okolí** je pokládáno za stabilizované, nejsou zpochybňovány stanovené územně ekologické limity těžby, není ohroženo osídlení ani veřejná infrastruktura. Příznivě se projevuje vliv polohy města na křižovatce významných rozvojových os mezinárodního a republikového významu. Naopak v **Mostě a zejména v jeho severním zázemí s městem Litvínovem** převládá řada územních problémů, trvá hrozba extenzivního rozvoje



### Členění území Ústeckého kraje dle rozdílného vývoje statutárních měst

Statutární města se od 90. let min. stol. do současnosti vyvíjela diferencovaně. Dle ÚAP ÚK se největší rozdíly týkají oblasti životního prostředí a hledisek soudržnosti obyvatel území. Východní část SHP se lépe vymaňuje (zejm. vlivem výhodnějších polohových podmínek) z problémů spojených s charakteristikami jednostranně orientovaného průmyslově těžebního regionu. V západní části SHP problémy více přetrvávají, ale bylo alespoň dosaženo přijatelné regulace při jejich řešení. Výjimku představuje oblast severního Mostecka, kde trvá riziko dalšího extenzivního rozvoje palivoenergetického komplexu. Vývojová charakteristika Děčína je rozdílná a nemá typické problémy SHP týkající se životního prostředí a sociální soudržnosti obyvatel v SHP.

palivoenergetického komplexu, periodicky se vyhrocuje rozpor mezi celostátními zájmy těžby, energetiky a po-

třebami obyvatel (zejména se to týká lomu ČSA). Není zažehnáno riziko, že krizový ekonomický vývoj přinese

argumenty pro řešení situace návratem k extenzivnímu rozvoji palivoenergetického komplexu. Územní podmínky města Mostu zhoršuje také to, že v důsledku méně výhodné geografické polohy nemá přímé kapacitní dopravní vazby ke Středočeskému kraji, Praze a k SRN.

Město Děčín nebylo a není s problémy SHP přímo svázáno, je centrem oblasti Labské pískovce – Děčínsko s jinou charakteristikou. Významný rozdíl v hodnocení jeho vývoje, který nepodléhá změnám, spočívá v lepších územních podmínkách pro příznivé životní prostředí.

### Použité zdroje:

#### Začátek devadesátých let 20. stol.

Ústecko-chomutovská sídelní regionální aglomerace, průzkumy a rozbory – 1. etapa územní prognózy, 1991 (Terplan).

#### Současný stav

Koncept ÚP VÚC Ústeckého kraje, 2005 (Atelier T-plan s. r. o.).

Územně analytické podklady Ústeckého kraje (ÚAP ÚK), 2009 (datová část T-mapy spol. s r. o., Rozbor udržitelného rozvoje území Atelier T-plan s. r. o.).

Foto ilustrace situace měst – zdroj Google 2009.

Ing. arch. Karel Beránek  
Atelier T-plan, s. r. o.

### ENGLISH ABSTRACT

### Evaluating the Disparate Developments of the Region of Ústí's Statutory Towns between the 1990s and Today, by Karel Beránek

This article is about various conditions and factors of spatial development as being changed between the early 1990s and today in the statutory towns of the Region of Ústí nad Labem. The focus is on three main aspects: economic development, environment, and the cohesion of the population. As for economy, the study deals with the numbers of existing businesses and the construction of new dwellings. In another part, emission standards, the ecological load, the effects of mining, the environmental stability coefficient, the share of protected areas and other factors are observed. For the cohesion of the population, attention is on the unemployment rate, the share of the autochthonous population, the age index and other indicators.