

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

1. Širší územní vztahy

- I. Úvod k tématu
- II. Sledované jevy ÚAP ČR
 - 1.1. FUA a MEGA
 - 1.2. Středoevropský kontext struktury 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

1. Širší územní vztahy

I. Úvod k tématu

FUA a MEGA

Typologie FUA a MEGA vychází z projektu ESPON: 1.1.1 Role, specifická funkce a potenciál městských oblastí jako uzlů polycentrického rozvoje (ESPON – *Potentials for Polycentric Development in Europe*, Nordregio, březen 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).

Poznámka: typologie FUA a MEGA z projektu ESPON představuje starší koncepční přístup hodnocení významu a rozvojového potenciálu měst, zatímco novější definice FUA dle metodiky OECD/EU je založena na jednotných statistických kritériích a slouží především k mezinárodní srovnatelnosti dat.

Středoevropský kontext struktury osídlení

V kapitole věnované tématu struktury osídlení je stručně charakterizovaná sídelní struktura na území České republiky a je zasazena do širšího kontextu střední Evropy (identifikace nadnárodních struktur, které prochází přes území ČR apod.).

Stručně je v textu také popsán přístup České republiky k vymezování sídelní struktury, respektive ke stanovování koncepce sídelní struktury, a tento přístup je porovnán s přístupy sousedních států. Ačkoliv se pojetí koncepce sídelní struktury v jednotlivých zemích liší, je přesto možné identifikovat řadu společných prvků.

Síť TEN-E

Z hlediska plánovaného rozvoje energetické **sítě v EU** bylo východiskem Nařízení (EU) č. 347/2013, kterým se stanovily hlavní směry pro **transevropské energetické sítě**, dále také jen **TEN-E**. Nařízení mimo jiné stanovilo postupy pro energetické sítě s přeshraničním významem, které získaly prioritní status – jedná se o tzv. projekty společného zájmu (z anglického Projects of Common Interest), dále také jen **PCI**. Nařízením Evropské komise č. 2022/564 byl uveden již pátý seznam PCI.

Od června 2022 je platné **nové nařízení** Evropského parlamentu a Rady (EU) **2022/869** ze dne 30. května 2022, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě, mění nařízení (ES) č. 715/2009, (EU) 2019/942 a (EU) 2019/943 a směrnice 2009/73/ES a (EU) 2019/944 a zrušuje nařízení (EU) č. 347/2013.

Dne 28. listopadu 2023 byl **Nařízením Evropské komise č. 2024/1041** uveden první unijní seznam projektů společného zájmu a projektů ve společném zájmu (na základě Nařízení č. 2022/869).

Toto nařízení (2022/869) stanovuje hlavní směry pro včasný rozvoj a interoperabilitu prioritních koridorů a oblastí transevropské energetické infrastruktury, které přispívají k zajištění zmírňování změny klimatu, totiž k dosažení cílů Unie v oblasti energetiky a klimatu pro rok 2030 a jejího cíle dosažení klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, a k zajištění propojení, energetické bezpečnosti, integrace trhu a systému, hospodářské soutěže ve prospěch všech členských států, jakož i dostupných cen energie.

Další seznamy PCI by se měly zpracovávat, resp. aktualizovat každé dva roky.

Síť TEN-T

Nadřazenou dopravní infrastrukturu určuje transevropská dopravní síť TEN-T, jejíž další směřování je stanoveno nařízením (EU) 2024/1679 z 13. června 2024, které nahrazuje předchozí nařízení (EU) č. 1315/2013 s platností od 18. 7. 2024. Toto nové nařízení současně mění nařízení (EU) 2021/1153 o financování evropských sítí ze 7. července 2021 (CEF pro léta 2021-2027), které od 1. 1. 2021 nahradilo nařízení (EU) č. 1316/2013 (CEF pro léta 2014-2020), a to v části vymezení koridorů hlavní sítě TEN-T. Reaguje tak na vystoupení Velké Británie z EU a očekávání vstoupení států západního Balkánu, Moldavska a Ukrajiny do EU. Nástroj pro propojení Evropy (CEF – Connecting Europe Facility) je klíčový finanční program Evropské unie, který přímo podporuje investice do infrastruktury. Nástroj se v rámci EU používá pro sítě dopravní, energetické a digitální (spojové) infrastruktury, současně má zajistit jejich větší vzájemnou synergii (nařízení (EU) 2021/1153 Příloha, část I). Specifickým cílem CEF v dopravě jsou efektivní, propojené multimodální sítě a infrastruktura pro inteligentní, interoperabilní udržitelnou, inkluzivní, přístupnou a zabezpečenou mobilitu a uzpůsobení dopravní infrastruktury ke dvojímu užití. Současně také mění nařízení (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. 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

Česká republika a sousední země nemají jednotný metodický přístup pro vymezování rozvojových oblastí a rozvojových os (včetně jejich kategorizace).

Obecně lze rozvojové osy charakterizovat jako pásy území propojující rozvojové oblasti (rozvojové póly), které disponují podobnými vlastnostmi jako rozvojové oblasti, avšak s nižší intenzitou zastoupení těchto vlastností.

V případě rozvojových os dochází v některých případech k nenávaznostem na hranicích se sousedními státy.

Euroregiony

Euroregiony představují formu regionální spolupráce mezi příhraničními oblastmi evropských států. Původně vznikaly především za účelem rozvoje hospodářské spolupráce, postupně se však jejich role rozšířila i na sbližování evropských zemí například v oblasti společenského a kulturního života.

II. Sledované jevy ÚAP ČR

1.1. FUA a MEGA

Typologie FUA a MEGA dle projektu ESPON (původní starší koncepce)

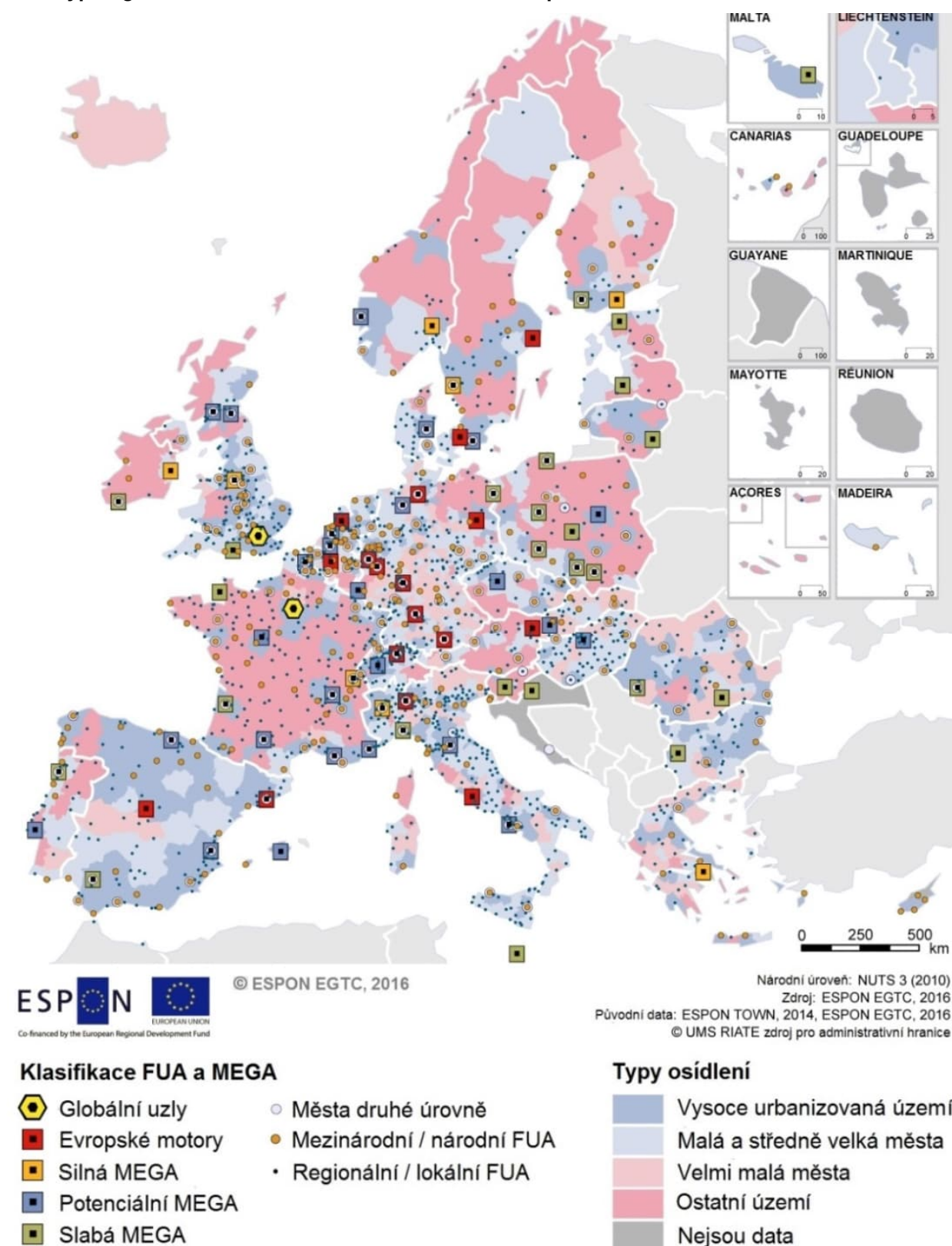
Typologie FUA a MEGA vychází z projektu ESPON (viz níže). Na území Evropy byly vymezeny tzv. **funkční urbánní** (městské) **oblasti (FUA)**, Functional Urban Areas), zahrnující významná evropská města a jejich spádové oblasti. V rámci FUA byla původně vymezena dvě **globální města** (Londýn a Paříž) a 72 měst označených jako **evropské**

metropolitní oblasti růstu (MEGA, Metropolitan European Growth Areas), ty jsou členěny na tzv. Evropské motory, silná MEGA, potenciální MEGA a slabá 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).

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.

Novější definice funkční městské oblasti (FUA) dle metodiky OECD/EU

Funkční městskou oblast lze definovat ve čtyřech krocích:

1. Identifikace městského centra (pomocí tzv. mřížkových dat): soubor sousedících buněk mřížky s vysokou hustotou osídlení (1 500 obyvatel na kilometr čtvereční) s populací 50 000 v sousedících buňkách;
2. Identifikace města: jedna nebo více místních jednotek, ve kterých žije alespoň 50 % obyvatel městského centra;
3. Určení dojížděkové zóny: soubor sousedících místních jednotek, které mají alespoň 15 % jejich zaměstnaných obyvatel pracujících ve městě;
4. Funkční městská oblast je kombinací města a jeho dojížděkové zóny.

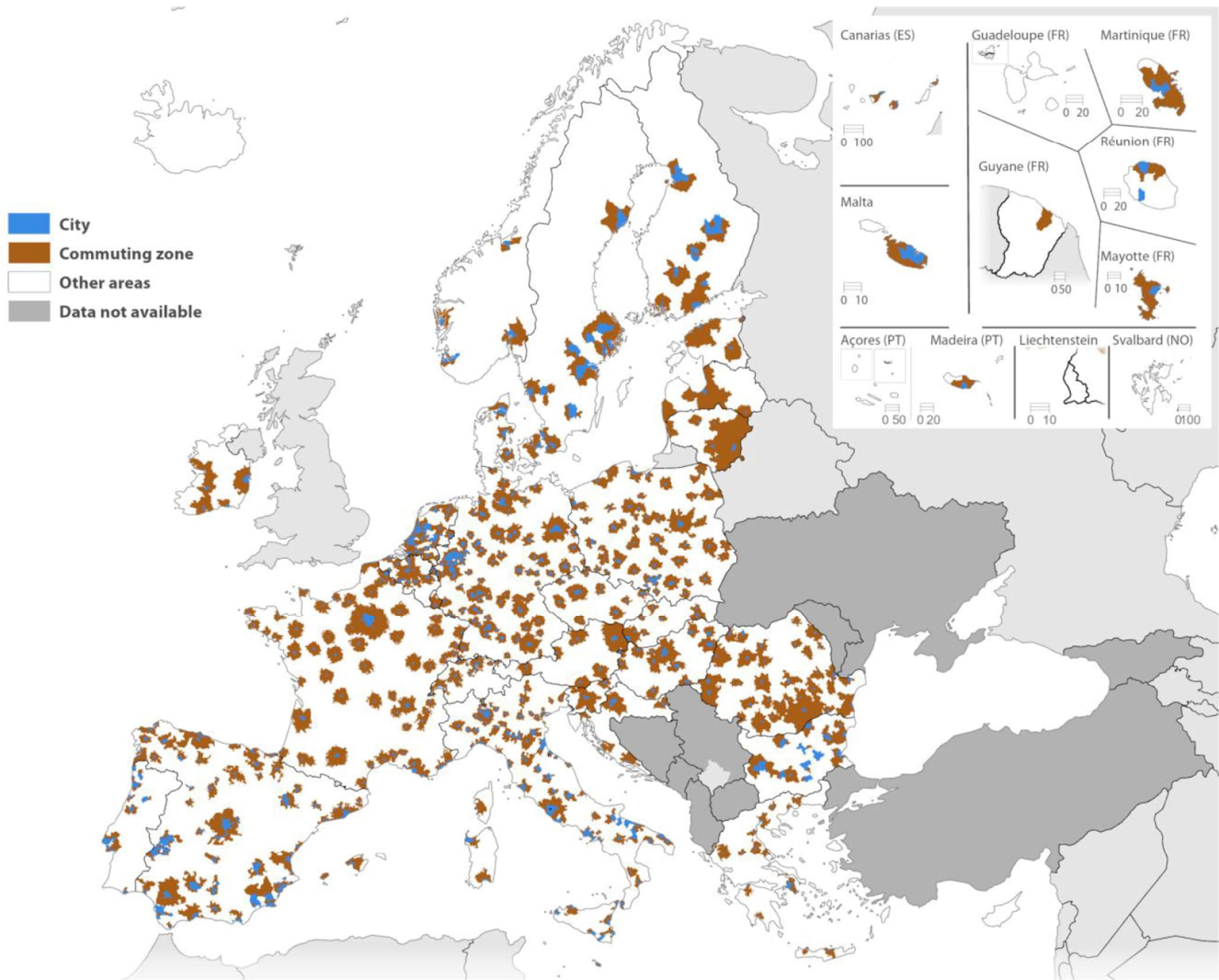
Tab. 1.1: Vymezení základních pojmů FUA

Název	Popis
Městské centrum	Soubor sousedících buněk mřížky s vysokou hustotou osídlení (min. 1 500 obyvatel/km ²) a celkovou populací alespoň 50 000 obyvatel v těchto buňkách
Město	Jedna nebo více místních jednotek, ve kterých žije alespoň 50 % obyvatel městského centra
Dojížděková zóna	Soubor sousedících místních jednotek, z nichž alespoň 15 % zaměstnaných obyvatel dojíždí za prací do města
Funkční městská oblast	Celek tvořený městem a jeho dojížděkovou zónou

Zdroj: OECD – The EU-OECD definition of a functional urban area [online]. Paris: OECD, 2019 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_cef4a128/d58cb34d-en.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2026.

Obr. 1.2: Města a dojížděkové zóny na základě sčítání lidu z roku 2021

Cities and commuting zones



eurostat

Source: Eurostat (GISCO) based on Census population grid 2021 and local administrative units 2021

Administrative boundaries: © EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat
Cartography: Eurostat — GISCO, 12/2025

Zdroj: EUROSTAT, Map 3: Cities and commuting zones. Source: Eurostat (GISCO) based on census population grid 2021 and local administrative units 2021 [Mapa 3: Města a dojížděkové zóny. Zdroj: Eurostat (GISCO) na základě populační rastrové mřížky ze sčítání lidu 2021 a místních administrativních jednotek 2021]. Territorial typologies manual: cities, commuting zones and functional urban areas [Manuál územních typologií: města, dojížděkové zóny a funkční městské oblasti] [online]. Luxembourg: European Commission, 2024, s. 12 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies_manual_-_cities,_commuting_zones_and_functional_urban_areas> a <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies_manual_-_cities,_commuting_zones_and_functional_urban_areas>.

Vymezení FUA v ČR je znázorněno v grafickém listu č. 1.1.

1.2. Středoevropský kontext struktury osídlení

Sídelní struktura České republiky je charakteristická mimořádně vysokým počtem sídel (6 258 obcí), které jsou relativně rovnoměrně rozmístěny po celém území státu. Hustá a rozdrobená síť sídel je typická vysokým zastoupením malých obcí s méně než 500 obyvateli a nízkým zastoupením obcí s více než 100 000 obyvateli¹.

Obdobně jako některé další země (např. Rakousko – Vídeň, Maďarsko – Budapešť) má však Česká republika jedno výrazné dominantní centrum (hlavní město Praha), které svou velikostí a významem výrazně převyšuje ostatní města a obce².

Sídelní struktura České republiky je výsledkem dlouhodobého vývoje a je relativně stabilní v čase. Dílčí změny sídelní struktury v ČR jsou od 90. let 20. století především výsledkem působení tržních sil a aktivit developerů, které vedou k zvýraznění koncentrace a specializace aktivit v území (růst největších center a jejich zázemí, rezidenční suburbanizace, koncentrace průmyslové výstavby v blízkosti velkých měst a podél hlavních dopravních tahů apod.). Naproti tomu struktura osídlení ve venkovském prostoru si převážně zachovává prostorové uspořádání odpovídající úrodnosti půdy a terénnímu reliéfu (velké množství malých obcí).

Česká republika leží v samém středu Evropy (tzv. *srdce Evropy*), což z ní činí přirozený uzel mezi západní, východní a jižní Evropou. Současně se ČR nachází na hranici mezi bývalým východním a západním blokem (leží východně od bývalé železné opony), což ji významně předurčuje k propojení mezi „starými“ a „novými“ zeměmi EU.

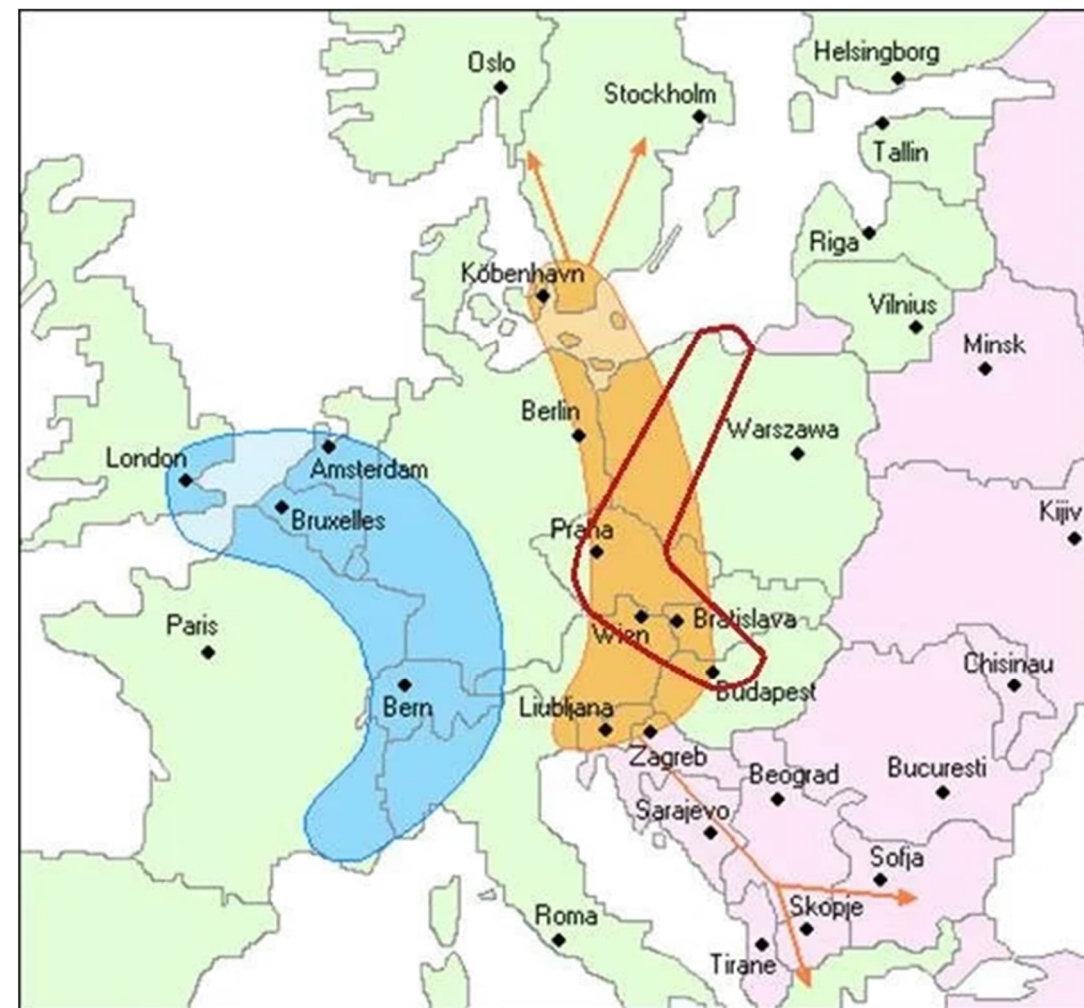
Česká republika leží v polygonu středoevropských metropolitních regionů a významných aglomerací Mnichov – Norimberk – Lipsko/Halle – Drážďany – Vratislav – Katowice – Krakov – Budapešť – Vídeň/Bratislava – Linec/Wels – Salzburg.

V odborné literatuře je území České republiky často identifikováno jako součást tzv. *Východoevropské jádrové oblasti* (někdy také *Rudý banán* nebo *Rudý bumerang*), která je zpravidla definována jako zóna rozvoje tvořená především městskými regiony Gdaňsk, Vratislav, Poznaň, Praha, Brno, Bratislava, Vídeň, Budapešť.

Novější koncept pak představuje tzv. „*Oranžový banán*“ – oblast, která má potenciál vytvořit druhou ekonomickou jádrovou oblast v rámci EU³. I tato oblast prochází přes území ČR. Konkrétně jde o pás, který se táhne od Kodaně, přes Berlín, Prahu, Brno, Vídeň, Bratislavu, Budapešť až k Lublani a Záhřebu.

Z dalších konceptů, které se pokouší definovat strukturu území a jeho rozvojového potenciálu v prostoru střední Evropy, stojí za to zmínit ještě území v tzv. *Central European pentagon*, které je vymezeno propojením měst Berlín, Praha, Vídeň, Budapešť a Varšava a také tedy zahrnuje značnou část území České republiky.

Obr. 1.3: Schéma zachycující územní vymezení oblastí tzv. modrého, oranžového a rudého banánu



Zdroj: Dokov H.; Stamenkov I. – *Framing a new spatial development model of Europe: The Greenish Zone*. Sofia: Sofia University St. Kliment Ohridski, Faculty of Geology and Geography, 2016 [cit. 27.05.2026].

Struktura osídlení je obecně tvořena hierarchizovanou strukturou center osídlení a os osídlení. Nejvýznamnější centra osídlení ve střední Evropě představují až na výjimky významná historická města, která mají (nebo měla) dominantní roli v území, často korespondující s vyšší správní funkcí. Ve většině zemí mají tato významná města zvláštní statut. Na území ČR jsou z pohledu středoevropského kontextu významná především centra osídlení Praha (hlavní město, samostatný kraj), Brno, Ostrava, Plzeň a případně další krajská města.

Právě přes tato centra osídlení procházejí územím ČR některé významné nadnárodní osy osídlení:

- Berlín – Drážďany – Ústí nad Labem – Praha – České Budějovice – Linec/Wels,
- Mannheim – Heilbronn – Norimberk – Plzeň – Praha – Brno – napojení na osu Varšava – Vídeň, respektive osu Katowice – Bratislava – Vídeň (viz níže),
- Varšava – Lodž – Čenstochová – Katowice – Ostrava – Olomouc – Brno – Vídeň⁴.

Další nadnárodní osou může být výhledově také spojení metropolitních regionů:

- Mnichov – Řezno – Plzeň – Praha – Hradec Králové – Vratislav (– Varšava).

¹ Průměrný počet obyvatel na 1 obec je v ČR na hodnotě cca 1 750, což je nejnižší číslo v EU. Většina států Evropské unie má průměrně i několikanásobně větší obce. Pro srovnání: Slovensko – cca 1 875, Rakousko – cca 4 400; Německo – cca 7 875; Polsko – cca 15 200; Dánsko – cca 60 900.

² V Praze žije cca 13 % všech obyvatel ČR a koncentruje se zde většina centrálních orgánů veřejného i privátního sektoru.

³ Za hlavní jádrovou oblast Evropy je považován pás nejhustěji osídlených a ekonomicky nejvýznamnějších regionů Evropy, který se táhne od Velké Británie přes západní Německo a Švýcarsko až do severní Itálie a bývá označován jako tzv. „*Modrý banán*“.

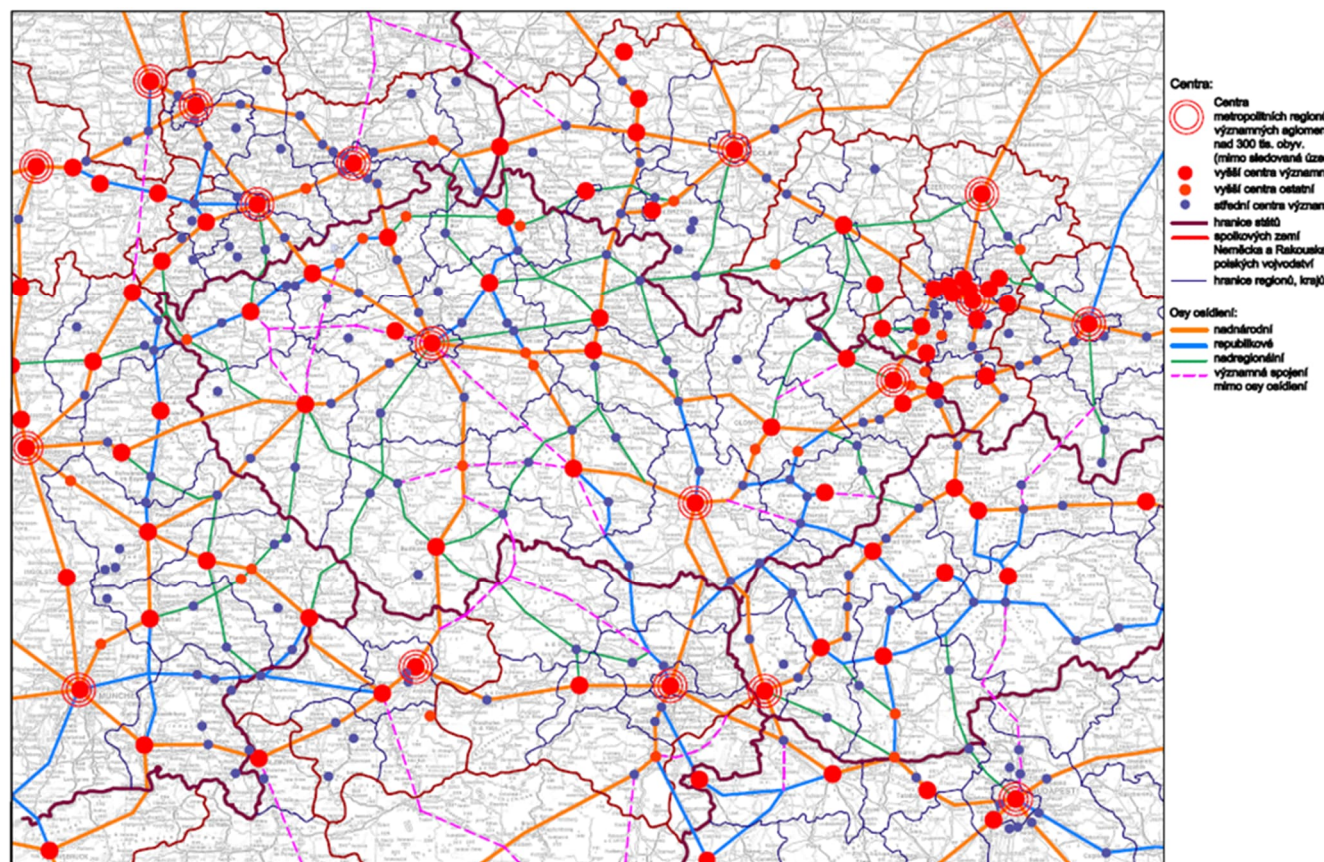
⁴ V úseku Katowice – Vídeň vede druhá větev této osy v koridoru Katowice – Bělsko-Bělá – Žilina – Trnava – Bratislava – Vídeň.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

V blízkosti České republiky se pak nachází další významné nadnárodní osy osídlení:

- Erfurt – Lipsko/Halle – Drážďany – Zhořelec (Görlitz/Zgorzelec) – Lehnice – Vratislav – Opolí – Katovice – Krakov,
- Mnichov – Rosenheim – Salzburg – Linec/Wels – Vídeň – Bratislava – Győr – Budapešť,
- Berlín – Desava – Lipsko/Halle – Erfurt – Bamberk – Norimberk – Ingolstadt – Mnichov,
- Drážďany – Saská Kamenice – Cvikov – Hof – Bayreuth – Norimberk.

Obr. 1.4: Schéma střeoevropského kontextu osídlení



Zdroj: Sídlní struktura České republiky, Návrh kategorizace center osídlení ČR a vymezení hlavních vazeb center v celorepublikovém a střeoevropském 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, zpracované pro MMR, listopad 2017. Dostupné z URL: <https://www.uur.cz/media/hisdxbgx/sidlni_struktura_textova_cast.pdf>.

Přístupy k vymezení sídelní struktury (stanovování koncepce sídelní struktury) ve střední Evropě jsou v jednotlivých státech rozdílné. Všechny země sousedící s Českou republikou (stejně jako Česká republika) ve svých politikách a strategických dokumentech prostorového rozvoje nějak upravují strukturu osídlení alespoň v nejvyšších hierarchických stupních center a vymezují rozvojové osy, které tato centra propojují. **Pojetí plánování, respektive regulace využití soustav vymezených center osídlení, se ovšem v jednotlivých zemích liší.**

V České republice je koncepce sídelní struktury součástí Politiky územního rozvoje ČR. V PÚR ČR je stanoveno, že koncepce sídelní struktury ČR je založena na hierarchickém systému 7 kategorií center osídlení (vyšší významná [A] až malá [G]). Záležitostí celostátního významu je kromě stanovení obecné koncepce sídelní struktury také vymezení vyšších a středních center osídlení (kategorie A–D). Vymezení nižších a malých center osídlení (kategorie E–G) je záležitostí nadmístního významu.

Obdobně jako Česká republika v PÚR ČR, také všechny sousední státy (respektive spolkové země) ve svých dokumentech vymezují hlavní centra osídlení, jejich zázemí a osy jako vzájemná propojení mezi centry. Ve větší či menší míře se také všechny zabývají širšími vztahy a přeshraničním kontextem. U všech je součástí dokumentů také vymezení hierarchie center. Využití takto stanovené soustavy center osídlení se ale v jednotlivých dokumentech

liší od velmi detailních standardů pro jednotlivé hierarchické úrovně center až po dosti vágní pojetí bez konkrétní vazby na implementaci.

Velmi detailní standardy pro jednotlivé hierarchické úrovně center mají ve svých dokumentech zejména německé a rakouské spolkové země, kde jsou součástí či přílohou dokumentů též standardy vybavení pro centra osídlení jednotlivých úrovní a kde jsou detailně formulovány požadavky na formy rozvoje v centrech a aglomeracích. Vágnější pojetí je naopak obsaženo v polských a slovenských plánovacích dokumentech a strategiích. Koncepce sídelní struktury České republiky, tak jak je vymezená v PÚR ČR, je v tuto chvíli svojí podrobností někde mezi těmito přístupy, avšak stále je zřejmě blíže politikám, respektive strategiím Slovenska a Polska.

1.3. Síť TEN-E

Elektroenergetika

V souvislosti s přijetím Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 347/2013, kterým byly stanoveny hlavní směry pro transevropské energetické sítě („Nařízení TEN-E“), připravila společnost ČEPS investiční akce, které následně získaly status Evropské komise tzv. projektů společného zájmu (z anglického Projects of Common Interest, dále jen „PCI“). Jedná se tedy o unijní projekty společného zájmu, které jsou nejen celorepublikového, ale i evropského významu, a proto je jejich dokončení prioritní – EU na tyto klíčové projekty poskytuje také finanční podporu. Dne 19. listopadu 2021 byl Nařízením Evropské komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2022/564 uveden již pátý seznam PCI, který v tomto vydání obsahuje čtyři připravované či realizované projekty ČEPS (PCI 3.11.1, PCI 3.11.2, PCI 3.11.3 a PCI 3.11.4).

Dne 28. listopadu 2023 byl Nařízením Evropské komise č. 2024/1041 uveden první unijní seznam projektů společného zájmu a projektů ve společném zájmu již podle nově přijatého Nařízení č. 2022/869. Soupis projektů, které byly dle Nařízení Evropské komise uznány jako PCI projekty, nabízí přehled v následující tabulce.

Tab. 1.2: Seznam projektů společného zájmu (PCI) pro oblast elektroenergetiky

Přidělený kód	Předmět projektu	Předpokládaný termín realizace stavby
PCI 2.3.1 (původně 3.11.1)	nové dvojité vedení 400 kV Verněřov – Vítkov	dokončeno v roce 2024
	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 2.3.2 (původně 3.11.3)	posílení (zdvojení) vedení 400 kV Přestice – Kočín	2026 až 2028
	rekonstrukce a rozšíření rozvodny 420 kV Kočín	2017 až 2024
PCI 2.3.3. (původně 3.11.4)	nové dvojité vedení 400 kV Kočín – Mírovka	2024 až 2028
	rozšíření rozvodny 420 kV Mírovka	do roku 2033

Zdroj: ČEPS – Projekty společného zájmu [online]. Praha: ČEPS, a.s., 2025 [cit. 10.10.2025]. Dostupné z URL: <<https://www.ceps.cz/cs/projekty-spolecneho-zajmu>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

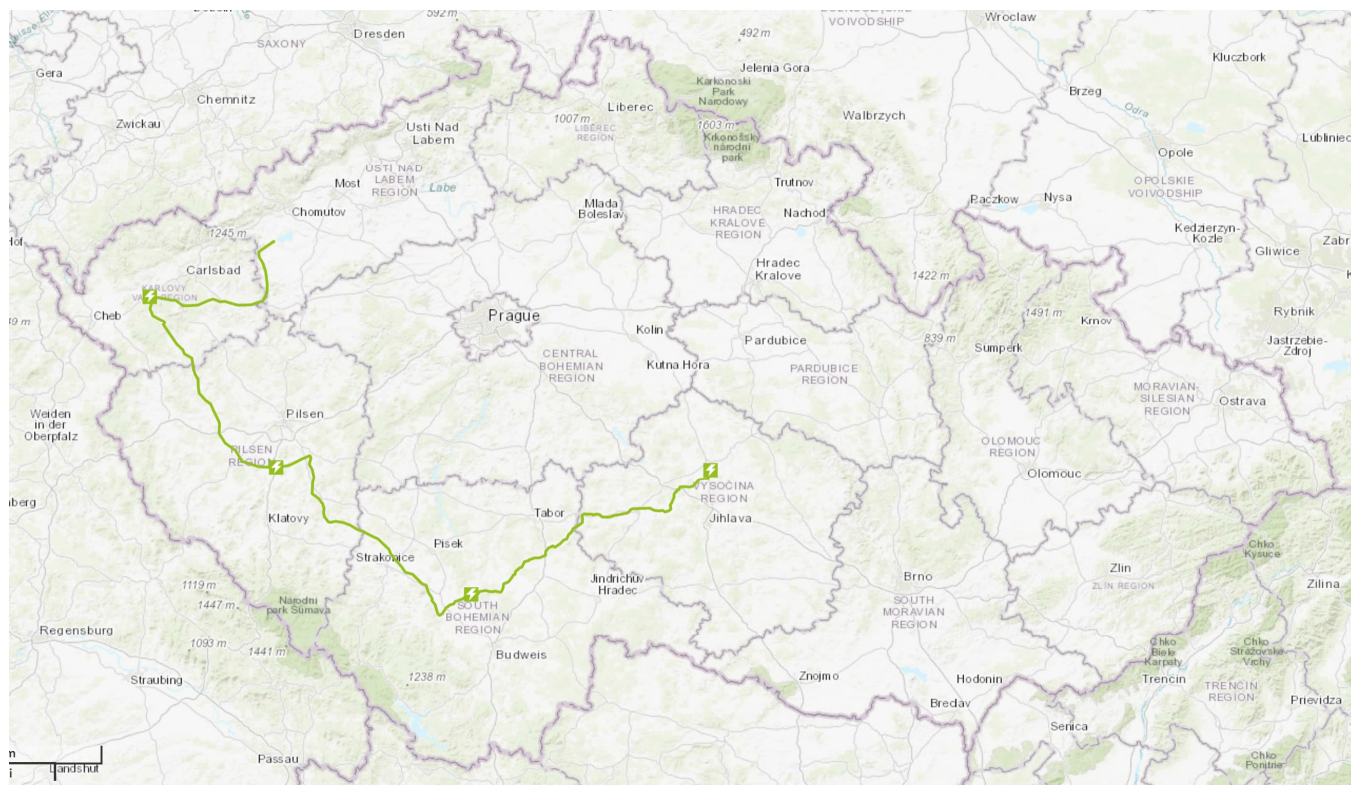
Následující tabulka shrnuje přehled PCI projektů ve vazbě na rozvojové záměry, tak jak jsou stanoveny na národní úrovni, a to vymezením v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR). Informace jsou čerpány z PÚR ČR (ve znění závazném od 1. 10. 2025). Kromě koridorů vedení se v přehledu objevují také záměry spojené s elektrickými stanicemi, neboť v rámci elektroenergetiky jsou všechna tato zařízení vzájemně propojená a dohromady tvoří přenosovou soustavu.

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

Označení záměru v PÚR ČR	Vymezení záměru	Vazba na PCI
E7	Dvojité vedení 400 kV Kočín–Mírovka, včetně souvisejícího rozšíření elektrických stanic.	PCI 2.3.3
E21	Dvojité vedení 400 kV Mírovka–Slavětice a Kočín–Přeštice včetně souvisejícího rozšíření elektrických stanic Mírovka, Kočín, Slavětice a Přeštice.	PCI 2.3.2

Zdroj: Politika územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 10. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.

Obr. 1.5: Projekty společného zájmu pro oblast elektroenergetiky: PCI 2.3.1, 3.11.2, 2.3.2, 2.3.3



Zdroj: European Commission: PCI-PMI – Interactive map. [online], [cit. 10.10.2025]. Dostupné z URL: <https://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/main.html>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Ropovodní síť

V Nařízení Evropské komise č. 2024/1041, kterým byl dne 28. listopadu 2023 uveden první unijní seznam projektů společného zájmu a projektů ve společném zájmu (na základě Nařízení č. 2022/869) **není vymezen na území ČR žádný projekt se statusem PCI.**

⁵ Pozn.: Změnami neprošly jen názvy koridorů a jejich vymezení, ale také rozsah, který proti původnímu narostl. Zatímco u nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) 2021/1153 bylo vymezení uvedeno v přílohách v tabulce, u nového nařízení (EU) 2024/1679, které ruší nařízení (EU) č. 1315/2013 je vymezení koridorů uvedeno pouze v mapce na začátku přílohy III a z nařízení (EU) 2021/1153 jsou přílohou VI odstraněny řádky s vymezením dopravních

Plynovodní síť

V Nařízení Evropské komise č. 2024/1041, kterým byl dne 28. listopadu 2023 uveden první unijní seznam projektů společného zájmu a projektů ve společném zájmu (na základě Nařízení č. 2022/869) **není vymezen na území ČR žádný projekt se statusem PCI.**

1.4. Síť TEN-T

Nadřazenou dopravní infrastrukturu určuje nařízení (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T a nařízení 2021/1153, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy (CEF).

Inovované zásadní požadavky na transevropskou dopravní síť TEN-T vychází ze dvou strategií Evropské komise:

- „Zelená dohoda pro Evropu“ z 11. 12. 2019: cíl klimatické neutrality EU do roku 2050 a do roku 2030 snížení čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55% ve srovnání s rokem 1990, přičemž emise z dopravy představují cca 25% skleníkových plynů v EU a v posledních letech se zvýšily, proto je vyžadováno 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby EU byla do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou a usiluje o cíl nulového znečištění.
- „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ z 9. 12. 2020 **předpokládá** následující milníky snižování současné závislosti na fosilních palivech a milníky posunu větší části činnosti směrem k udržitelnějším druhům dopravy:
 - 1) Do roku 2030 bude v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních automobilů s nulovými emisemi.
 - 2) Do roku 2050 budou téměř všechny automobily, dodávky, autobusy i nová těžká nákladní vozidla bez emisí.
 - 3) Zaoceánská plavidla s nulovými emisemi budou připravena k uvedení na trh do roku 2030, velká letadla s nulovými emisemi do roku 2035.
 - 4) Pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 v rámci EU uhlíkově neutrální.
 - 5) Provoz na vysokorychlostní železnici se do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 ztrojnásobí (ve srovnání s rokem 2015).
 - 6) Do roku 2030 bude v Evropě nejméně 100 klimaticky neutrálních měst.
 - 7) Železniční nákladní doprava vzroste do roku 2030 o 50 % a do roku 2050 se zdvojnásobí (ve srovnání s rokem 2015).
 - 8) Doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba vzrostou do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 % (ve srovnání s rokem 2015).

Tab. 1.4: Srovnání názvů devíti koridorů mezi nařízeními (EU) č. 1316/2013, (EU) 2021/1153, (EU) 2024/1679⁵

Nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) 2021/1153 tabulky	Nařízení (EU) 2024/1679, čl. 11, bod 1, mapa Příloha III
Atlantský koridor	Atlantský koridor
Severomořsko-středomořský koridor	Severomořsko-rýnsko-středomořský koridor
Severomořsko-baltský koridor	Severomořsko-baltský koridor
Skandinávsko-středomořský koridor	Skandinávsko-středomořský koridor
Baltsko-jaderský koridor	Baltsko-jaderský koridor
Rýnsko-dunajský koridor	Rýnsko-dunajský koridor

koridorů v tabulce Přílohy, část III, zatímco mezi tabulkami ve zrušeném nařízení (EU) č. 1316/2013 a nařízení (EU) 2021/1153 byly rozdíly pouze v trasování koridorů, ne v jejich názvech.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

Středomořský koridor	Středomořský koridor
Východní a východostředomořský koridor	Západobalkánsko-východostředomořský koridor
Rýnsko-alpský koridor	Baltsko-černomořsko-egejský koridor

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1316/2013, stav k 11. 12. 2013, [online]. Příloha I, Brusel: [cit. 16. 1. 2014], Nařízení (EU) 2021/1153, stav k 1. 1. 2021, [online]. Příloha, část III, Brusel: [cit. 10. 11. 2021] a Nařízení (EU) 2024/1679, stav k 13. 6. 2024 [online], Příloha III, [cit. 16. 7. 2024], (viz obrázek 1.7).

Dostupné z URL:

<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>>

<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32021R1153>>

<<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>

Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024

Širší vztahy dopravní infrastruktury evropského prostoru jsou následně zohledňovány územně plánovacími nástroji jednotlivých států (např. *Politika územního rozvoje ČR*, *Koncepcia územného rozvoja Slovenska – KURS* na Slovensku nebo *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – KPZK* 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*).

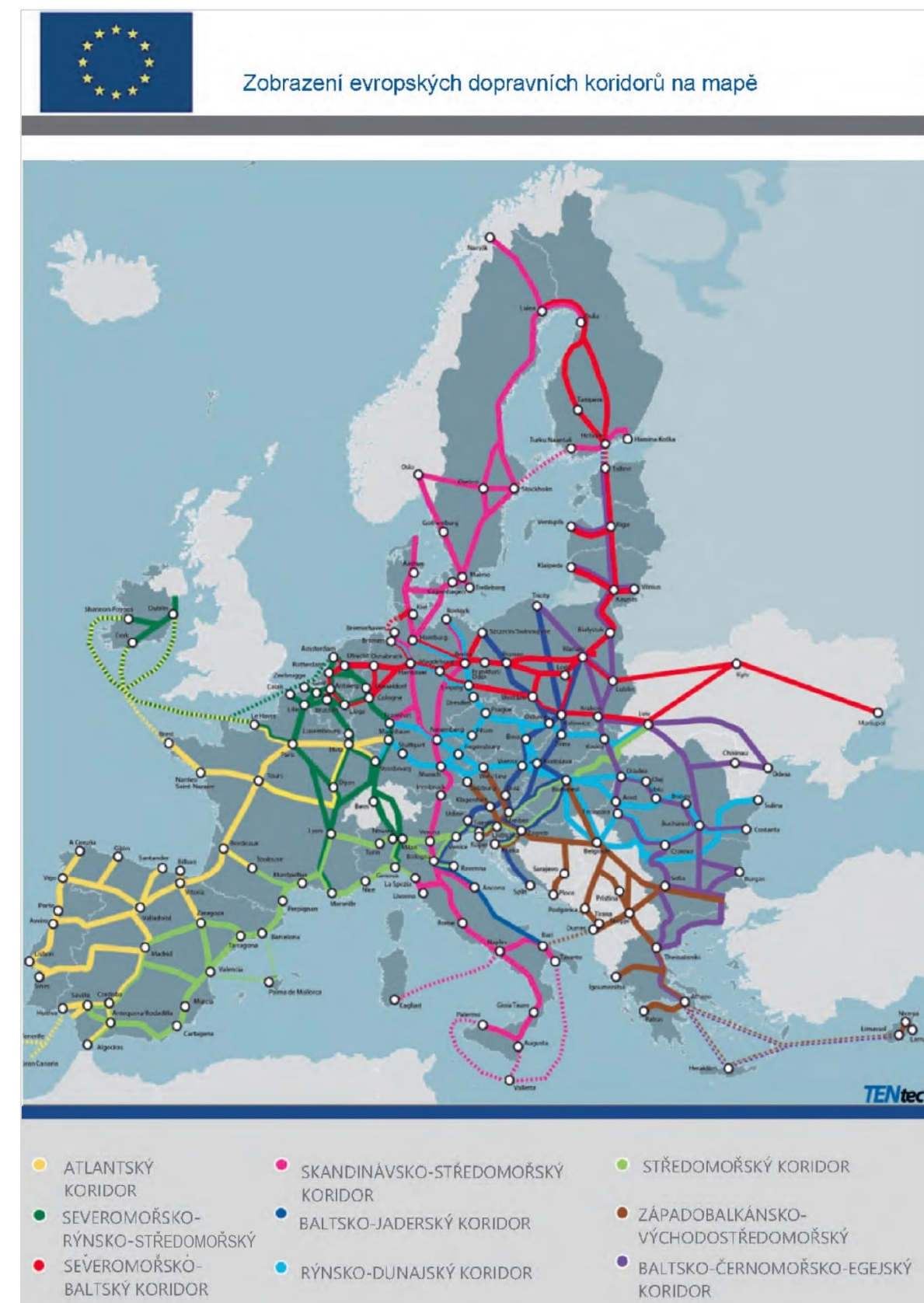
Součástí nařízení (EU) č. 913 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu ukazují pokrok ve snaze o zajištění prostupnosti koridorů členských států EU v nákladní dopravě na železnici a společně s řešením vysokorychlostních železnic v rámci nařízení (EU) 2024/1679 a tzv. železničními balíčky tvoří základ změn v železniční infrastruktuře.

Módům dopravy, které jsou nově zařazeny do tzv. aktivních druhů dopravy (např.: cyklistická a pěší) využitelných pro tzv. poslední míli především v tzv. městských uzlech TEN-T je rovněž v Nařízení (EU) 2024/1679 věnována pozornost.

Silniční doprava

Páteří síť evropských dálnic a vybraných silnic I. třídy stanovuje nařízení (EU) 2024/1679 o rozvoji sítě TEN-T. Zahrnuje silniční a dálniční síť států EU a se sousedícími státy koordinuje pouze příhraniční oblasti. 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) 2021/1153. Z tabulky 1. 5 již byl vypuštěn koridor Nowa Sól – Hradec Králové, neboť již není součástí přeshraničních úseků TEN-T a není v tabulce Přílohy Nařízení (EU) 2021/1153, část III, bod 1 pro jednotlivé koridory z popisu v tabulce 1.4., tak ani v bodu 2, kde jsou uvedeny pouze chybějící spojení v globální síti. Vypuštěný koridor je součástí hlavní sítě TEN-T. Z hlediska silniční sítě TEN-T v obrázku 1.7 přibýly v globální síti tři silniční spojení tzv. dvojího využití infrastruktury (Vojenské požadavky na vojenskou mobilitu v rámci EU, čl. 5, bod f), kde přibýly v ČR silnice I/33 Jaroměř – Náchod – hranice ČR/Polsko (- Kłodzko), I/50 od D1 (Exit210) – Slavkov u Brna – Bučovice – Kunovice – Uherský Brod – hranice ČR/Slovensko (- Prievidza) a I/58 od D48 (Exit30) Příbor – letiště Ostrava Mošnov - Ostrava.

Obr. 1.6: Příloha III Vytýčení tras Evropských dopravních koridorů – zobrazení evropských dopravních koridorů na mapě z nařízení (EU) 2024/1679



Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, příloha III, stav k 13. 6. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 16. 7. 2024]. Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>. Poznámka: Části mapy, jež znázorňují vytyčení tras koridorů ve třetích zemích, jsou pouze orientační.

Obr. 1.7: Síť TEN-T: silnice, přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT) a letiště



Silnice hlavní sítě	Silnice rozšířené hlavní sítě	Silnice globální sítě	Globální	Hlavní	Městské uzly
Silnice Silnice / novostavba Projektovaná	Silnice Silnice / novostavba Projektovaná	Silnice Silnice / novostavba Projektovaná			

Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, příloha I, stav k 13. 6. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 16. 7. 2024]. Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

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	Baltsko-jadranský	Brno – rakouská hranice (- Wien)	přeshraniční

Zdroj: Nařízení (EU) 2021/1153, příl., část III, bod 1, stav k 1. 1. 2021 [online]. Brusel: Evropská unie, 2021 [cit. 10. 11. 2021]. Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32021R1153>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

Terminály a logistická centra

Priority rozvoje nákladní, ale i osobní dopravy jsou pro státy EU v nařízení (EU) 2024/1679, příloha II, zvláště pro segment nákladní dopravy vč. bimodálních (železnice / silnice) a trimodálních (železnice / silnice / voda) terminálů nákladní dopravy a pro segment osobní dopravy v podobě tzv. městských uzlů a letišť.

Nákladní doprava

Požadavky na infrastrukturu terminálů multimodální nákladní přepravy jsou obsaženy v oddíle 6 nařízení (EU) 2024/1679. Terminály multimodální nákladní přepravy sítě TEN-T jsou nediskriminačním způsobem přístupné všem provozovatelům a uživatelům. Množství a jejich skladbu určuje následující tabulka, která vychází z přílohy nařízení. Členské státy vynaloží úsilí, aby zajistily dostatečnou kapacitu těchto terminálů (při zohlednění současných i budoucích dopravních toků), které obsluhující městské uzly, průmyslová střediska, přístavy a logistické uzly. Členské státy do 19. 7. 2027 provedou analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů na území státu, která posoudí stávající a budoucí toky zboží dle způsobu dopravy, posoudí potřeby stávajících, nových a rozšířených terminálů, a přitom zohlední existující obdobné terminály v příhraničí sousedních států.

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*	
	2013	2024	2013	2024	2013	2024	2013	2024
Česká republika	10 = 7 + 3	11 = 8 + 3	9 = 4 + 5		5 = 3 + 2		0	
Německo	40 = 20 + 20	41 = 21 + 20	89 = 21 + 68	95 = 21 + 74	26 = 15 + 11	31 = 17 + 12 + 2*	21 = 6 + 15	23 = 6 + 17
Maďarsko	5 = 1 + 4	6 = 2 + 4	8 = 2 + 6		0		0	
Polsko	18 = 9 + 9	22 = 10 + 12	3 = 2 + 1		2 = 2 + 0		5 = 4 + 1	
Rakousko	7 = 3 + 4	8 = 6 + 2	4 = 2 + 2	4 = 3 + 1	1 = 1 + 0		0	
Slovensko	4 = 2 + 2	5 = 3 + 2	2 = 2 + 0		1 = 1 + 0		0	

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

++ (přístav hlavní, RRT globální)

Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, příloha II, stav k 13. 6. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 16. 07. 2024]. Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>.

Městské uzly, terminály osobní a nákladní dopravy městských uzlů

Požadavky na městské uzly TEN-T jsou obsaženy v nařízení (EU) 2024/1679 oddíl 7 a Příloha V. Městský uzel zahrnuje dopravní infrastrukturu uzlu, který je součástí TEN-T, včetně obchvatů, přístupové body k TEN-T, jako přístavy, letiště, železniční nádraží, autobusové terminály, terminály multimodální nákladní dopravy. Aby byly městské uzly, součástí Přílohy II nařízení (EU) 2024/1679, musí splňovat:

- více než 100 tisíc obyvatel;
- hlavní uzel v rámci NUTS 2.*

* Pozn.: V rámci předsednictví ČR v rámci EU se podařilo pomocí dalších argumentů (např. MHD přesahující území městského uzlu) zařadit na seznam 3 další městské uzly, které výše uvedené podmínky nesplňují, ale minimálně dva z nich ji významně překračují svým vzájemným spolupůsobením (Hradec Králové / Pardubice).

Tab. 1. 7: Množství městských uzlů a letišť ve střední Evropě

Stát	Městské uzly		Letiště*
	č. 1315/2013	2024/1679	
Česká republika	2	10	2+1
Německo	13	78	11+13
Maďarsko	1	9	1+2
Polsko	8	30	8+2 (4 ⁺)
Rakousko	1	9	1+5
Slovensko	1	4	1+2

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

+ Jediný rozdíl mezi původním a novým nařízením v tabulce, ale v tabulkách je méně letišť než v mapkách, neboť některá města mohou mít více letišť v rámci sítě TEN-T (počty se liší maximálně o 1-2 letišť)

Zdroj: Nařízení (EU) č. 1315/2013, příloha II, bod 1., stav k 11. 12. 2013 [online]. Brusel: Evropská unie, 2013 [cit. 16. 01. 2014]. Nařízení (EU) 2024/1679, příloha II, stav k 13. 06. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 16. 07. 2024].

Požadavky na městské uzly jsou dostupnost infrastruktury alternativních paliv (nařízení (EU) 2023/1804), do 31. 12. 2027, dále přijetí a monitorování plánu udržitelné městské mobility, shromažďování údajů o městské mobilitě a předkládání Komisi. Do 31. 12. 2030 zajistit rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy, do 31. 12. 2040 zajistit s výhradou socioekonomické analýzy nákladů a přínosů rozvoj alespoň jednoho terminálu multimodální nákladní přepravy. Přitom jeden terminál může obsluhovat několik městských uzlů a může být umístěn v uzlu i v jeho blízkosti. Do 19. 7. 2025 přijme Komise akt vymezující v omezeném počtu ukazatele pro sběr údajů monitorování městské mobility s 3-5-ti letou lhůtou pro předložení údajů a s metodikou pro shromažďování a předkládání a internetové rozhraní pro předkládání plánů udržitelné městské mobility, a to jak na úrovni celostátní, tak i v rámci EU.

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, kde v důvodech vzniku nařízení (EU) 2024/1679 je požadováno zvýšení objemu nákladní přepravy po železnici na trhu o 50 % do roku 2030 (v ČR nesplnitelné) a do roku 2050 tento objem zdvojnásobit (viz obrázky 1.8 a 1.9). Osobní železniční doprava je propojena s městskými uzly a letišti, zatímco nákladní železniční doprava je propojena s tzv. multimodálními terminály (napojení nákladních železnic na ostatní dopravu je řešeno jednak v přístavech propojením železniční, vodní a silniční dopravy, tj. jako trimodální a jednak kombinovanými terminály železniční a silniční dopravy, tj. jako bimodální, možné je i napojení na letiště v TEN-T, nově mají být nákladní terminály i u městských uzlů).

Součástí sítě TEN-T pro osobní železniční dopravu je konvenční a vysokorychlostní železnice. Německo, Francie, Itálie i Rakousko má již část vysokorychlostních tratí (VRT) v provozu, případně se připravují s výhledem do roku 2030. Ve střední Evropě se v České republice a v Polsku bude v rámci hlavní a rozšířené hlavní sítě (2030 a 2040) též budovat alespoň základní síť VRT mezi hlavními a největšími městy (městskými uzly), spojení by nejdříve mělo být mezi hlavními městy států V4, Rakouska a Německa. V inovovaném nařízení EU 2024/1679 jsou uvedeny požadavky pro železnici v oddíle I, v člancích: čl. 15 pro globální síť, čl. 16 pro hlavní a rozšířenou hlavní síť, čl. 17 o standardním rozchodu v EU, čl. 18 systém řízení provozu (ERTMS), čl. 19 operační priority a čl. 20 další priority rozvoje železniční infrastruktury. Je třeba konstatovat, že uvedená část je komplikovaná s mnoha odkazy na jednotlivé články a jejich části mezi sebou. Vychází především ze směrnic Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU při popisu složek infrastruktury a směrnice (EU) 2016/797 pro tzv. TSI (technické specifikace pro interoperabilitu železnic).

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 rámci EU je snaha, aby významně rostl podíl nákladní dopravy na železnici. ČR je v rámci EU tranzitní zemí, což by mělo klást důraz na zvyšování kvality a kapacity železniční sítě. Trend požadavku zvyšování kapacity je podpořen bezpečnostní situací a potřebami přesunů armád a zbraní. (viz nařízení (EU) 2024/1679 a pojem „infrastruktura dvojího užití“).

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, v ČR zatím i od kratších vzdáleností) až po vzdálenosti dlouhé (železniční doprava do námořních přístavů se již využívá a je třeba zajistit její využití mezi uzly). V ČR díky zvýšení kapacity nákladní dopravy, napojení městských uzlů a rozvoji VRT dojde k rozšíření sítě TEN-T na železnici. Současně se předpokládá, že nové tratě vysokorychlostní železnice spolu se zkapacitněním některých úseků konvenční železnice uvolní některé koridory pro nákladní železniční dopravu. K tomu však dojde nejdříve ve druhé polovině 30-tých let. Do té doby bude bohužel podíl nákladní železniční dopravy na celkovém objemu nákladní dopravy klesat, a to i z důvodu, že těsně před touto dobou by měla být dokončena celá dálniční síť v ČR, což bude posilovat spíše kamionovou dopravu. Železniční vysokorychlostní doprava má na krátké a střední vzdálenosti nahradit leteckou dopravu. V novém nařízení (EU) 2024/1679 je v oddíle 5 o letecké dopravní infrastruktuře, v čl. 34 uveden požadavek, aby u letišť s celkovým objemem větším než 12 milionů cestujících/rok bylo zajištěno do 31. 12. 2040 jejich napojení na železniční síť TEN-T umožňující dálkovou dopravu, včetně VRT, pokud tomu nebrání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení.

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

Název koridoru	Popis koridoru / charakter propojení
Baltsko-jadranský	Katowice/Opole – Ostrava – Brno / přeshraniční
Rýnsko-dunajský*	Dresden–Praha/Kolín / přeshraniční
Rýnsko-dunajský*	Praha–Brno / chybějící*
Rýnsko-dunajský	München–Praha / přeshraniční
Rýnsko-dunajský	Nürnberg–Plzeň / přeshraniční
	Praha–Linz / přeshraniční
Rýnsko-dunajský	Hranice – Žilina / přeshraniční
	Plzeň – České Budějovice – Wien

* Východní a východostředomořský (Orient/East – Mediterranean=OEM) koridor byl zrušen (viz tabulka 1.4) a jeho funkci přebíral na území ČR ve směru Německo a v opačném směru Slovensko, Maďarsko koridor Rýnsko-dunajský.

* chybějící – míněno nové spojení RS1 VRT Praha – Brno

Zdroj: Nařízení (EU) 2021/1153, stav k 1. 1. 2021, [online]. Příloha, část III, Brusel: [cit. 10. 11. 2021] a Nařízení (EU) 2024/1679, stav k 13. 6. 2024 [online], Příloha III, [cit. 16. 7. 2024].

Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32021R1153>><<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>.

Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

Obr. 1.8: Globální síť TEN-T: železnice a letiště; hlavní síť: železnice (osobní přeprava) a letiště



Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, příloha I, stav k 13. 6. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 06.03.2026].
Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>.
Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2026.

Obr. 1.9: Globální síť TEN-T: železnice, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)



Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, příloha I, stav k 13. 6. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 06.03.2026].
Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>.
Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2026.

Rozsah budoucí sítě vysokorychlostní železniční dopravy definuje nařízení (EU) 2024/1679, které tuto síť člení na síť hlavní, která má být dokončena do 31. 12. 2030, rozšířenou hlavní síť s dokončením do 31. 12. 2040 a síť globální s dokončením do 31. 12. 2050 (čl. 6 bod 1), kde je požadováno zdvojnásobení vysokorychlostní dopravy do roku 2030 a ztrojnásobení do roku 2050 (ve srovnání s rokem 2015). V osobní železniční dopravě je přitom třeba vytvořit soudržnou a interoperabilní evropskou vysokorychlostní železniční síť spojující hlavní a velká města. Doplnění stávajících VRT o tratě navržené pro rychlost alespoň 160 km/h by mělo vést k síťovým účinkům a soudržnější železniční síti pro osobní dopravu v EU (viz důvody bod 46). Zřejmě nové nařízení (EU) reagovalo na

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

zjištění Evropského účetního dvora (19 z roku 2018), kde je kritizována nákladnost, nepropojenost a pouze 45% naplněnost rychlostních dispozic na již existujících VRT, zpoždování výstavby nových tratí a v poslední době též stavební poruchy znemožňující využití plánovaných rychlostí (např. Nizozemí). Též rozdílná filozofie tvorby sítě VRT způsobuje, že konečná efektivita je nízká. Jako příklad lze uvést nově dohodnutou trať mezi hlavními městy největších států EU Berlínem a Paříží, kde se řešilo, zda spojení bude přes Saarbrücken (požadavek Němců) nebo Štrasburk, bylo rozhodnuto o pomalejším druhém řešení, celková vzdálenost obou měst je cca 1200 km, ale cestovní doba se 3 zastávkami (Frankfurt nad Mohanem, Karlsruhe, Štrasburk je cca 8 hodin, což je zrychlení jen asi o hodinu. Problémem je Německo, kde se nejedná o souvislou síť VRT, a tak se cca 800 km cestuje více než 6 hod., zatímco 400 km Štrasburk – Paříž trvá 1:45 hod., což by celkově znamenalo, že vzdálenost Berlín – Paříž by měl vlak na VRT zvládnout cca za 5 hodin. Rychlejší spojení přes Saarbrücken by bylo rychlejší jen o půl hodiny.

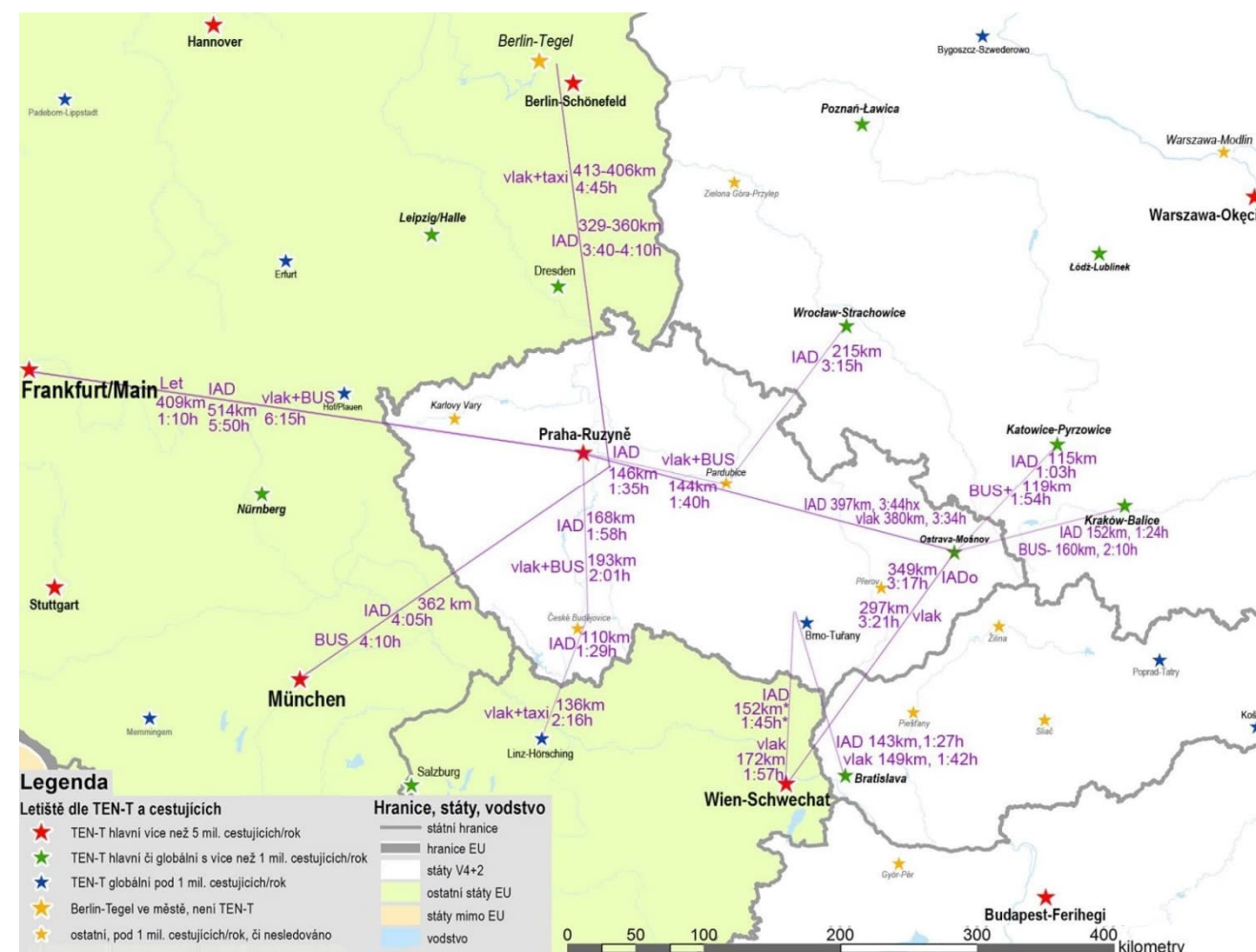
Letecká doprava

Dle nového znění nařízení (EU) 2024/1679 lze za letiště globální sítě TEN-T považovat takové letiště, které splňuje alespoň jednu z těchto podmínek:

a) u letišť pro přepravu nákladu činí celková přeprava nákladu nejméně 0,2 % celkového ročního objemu přepravy nákladu na všech letištích Unie;

b) u letišť pro přepravu cestujících činí celková přeprava cestujících nejméně 0,1 % celkového ročního objemu přepravy cestujících na všech letištích Unie, ledaže je dané letiště umístěno více než 100 km od nejbližšího letiště v globální síti, nebo více než 200 km, pokud je v regionu, v němž je umístěno, vybudována vysokorychlostní železniční trať (viz oddíl 5, čl. 33 bod 2). V bodě 1, písmenu h) je dokonce zmíněn „kosmodrom“. V čl. 34 bod 1. a) je požadováno u letišť s celkovým objemem větším než 12 milionů cestujících/rok zajištění jejich napojení do 31. 12. 2040 na železniční síť TEN-T umožňující dálkovou dopravu, včetně VRT, pokud tomu nebrání zvláštní zeměpisná nebo značná fyzická omezení. Další podmínka důležitá pro naše letiště je v bodě 1. c) nabídnout alespoň jeden terminál nediskriminačním způsobem pro nákladní přepravu. Rozložení vybraných letišť ve středoevropském prostoru, jejich vzdálenosti a orientační časovou dostupnost z ČR znázorňuje obrázek 1.10.

Obr. 1.10: Rozložení letišť ve středoevropském prostoru



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2017. Podklad: Společná strategie územního rozvoje států V4+2, Eurostat, Doplněno o letiště SRN, Rakousko a časoprostorovou dosažitelnost vybraných letišť.

Pro území Čech jsou významná především letiště v Německu München a Frankfurt a. M., dále bližší menší letiště Nürnberg a Dresden, případně Leipzig a letiště Berlin-Brandenburg. Pro jižní Čechy je potenciálně významné rakouské letiště Linz. Pro jižní Moravu je významné letiště Wien-Schwechat (spadáje k němu i Bratislava). Pro území severní Moravy a Slezsko jsou významná letiště v Polsku 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 (např. v Polsku připravované nové uzlové letiště Centralny Port Komunikacyjny – CPK), které má ležet na VRT cca 40 km jihozápadně od Warszawy. Počty letišť v síti TEN-T za jednotlivé státy lze nalézt v tabulce 1.7. Ze statistik Eurostatu vyplývá, že velká německá letiště (Berlín, Mnichov, Frankfurt nad Mohanem) jsou či budou významnější než dominantní letiště v ČR, letiště Praha-Ruzyně, podobně jako letiště Wien-Schwechat. Naopak letiště v Polsku a v Bratislavě jsou dominantní ve srovnání s regionálními letišti v Brně a Ostravě a méně významné spolu s dalšími letišti v dalších státech uvedených na mapce.

Vodní doprava

Středoevropský prostor je z hlediska vnitrozemské vodní plavby orientován především na Dunaj, který je spojen s Rýnem průplavem Rýn–Mohan–Dunaj, což je nejdůležitější vodní cesta v Evropě, zahrnující třetinu států EU (Belgie, Nizozemí, Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Rumunsko a Bulharsko) a Srbsko. Tak je přes vnitrozemí Evropy propojeno Severní moře a Černé moře a přes další německé průplavy také Baltské moře. Dopravně významné vodní cesty na tocích jsou v nařízení (EU) 2024/1679 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. Na opačném konci Labe v námořně

řičním přístavišti Hamburg má Česká republika celkem tři přístavní místa, a to jedno vyloženě říční a dvě kombinované, tedy námořně říční, ale v nevhodném místě, navíc s končící smlouvou o pronájmu, který lze dále prodloužit. Místo již není vhodné pro námořní aktivity (bariéry mostů), proto město Hamburg nabídlo náhradou jiné místo spolu s prodloužením pronájmu (námořní přístav s nábrežní hranou 250 m, hloubkou 11 m, tedy pro námořní loď cca 160x28 m a nadrozměrné náklady 2000t/ks, pro srovnání říční lodní sestava 137x11,4 m, ponor 2,8 m, ovšem v Německu je ponor 1,6 m a v ČR 220 dní v roce 2,2 m a 355 dní v roce 1,4m), problematika by měla být dořešena do roku 2028.

V Polsku je Odra vnímána jako splavná pouze na krátkém úseku Odry na hranicích s Německem. Velká část byla sice splavněna po povodních v roce 1997, ale pouze na plavební třídu, která neumožňuje zařazení splavné části Odry do sítě mezinárodních vnitrozemských vodních cest a sítě TEN-T, a to částečně i z důvodu, že nekončí mimo území Polska. Splavnost řeky Odry končí u Gliwického kanálu v Kędzierzyn-Koźle.

Obr. 1.11: Globální a hlavní síť TEN-T: vnitrozemské vodní cesty a přístavy



Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, příloha I, stav k 13. 6. 2024 [online]. Brusel: Evropská unie, 2024 [cit. 16. 07. 2024]. Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

Tab. 1. 9: Multimodální koridory TEN-T procházející územím ČR (vybrané akce)

Název koridoru	Popis koridoru / charakter propojení
Rýnsko-dunajský	Hamburg–Dresden–Praha–Pardubice / přeshraniční

Zdroj: Nařízení (EU) 2024/1679, stav k 13. 6.2024 [online], Příloha III, [cit. 16. 07. 2024]. Dostupné z URL: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32021R1153>><<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>> Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2024.

1.5. Rozvojové oblasti a rozvojové osy sousedních států

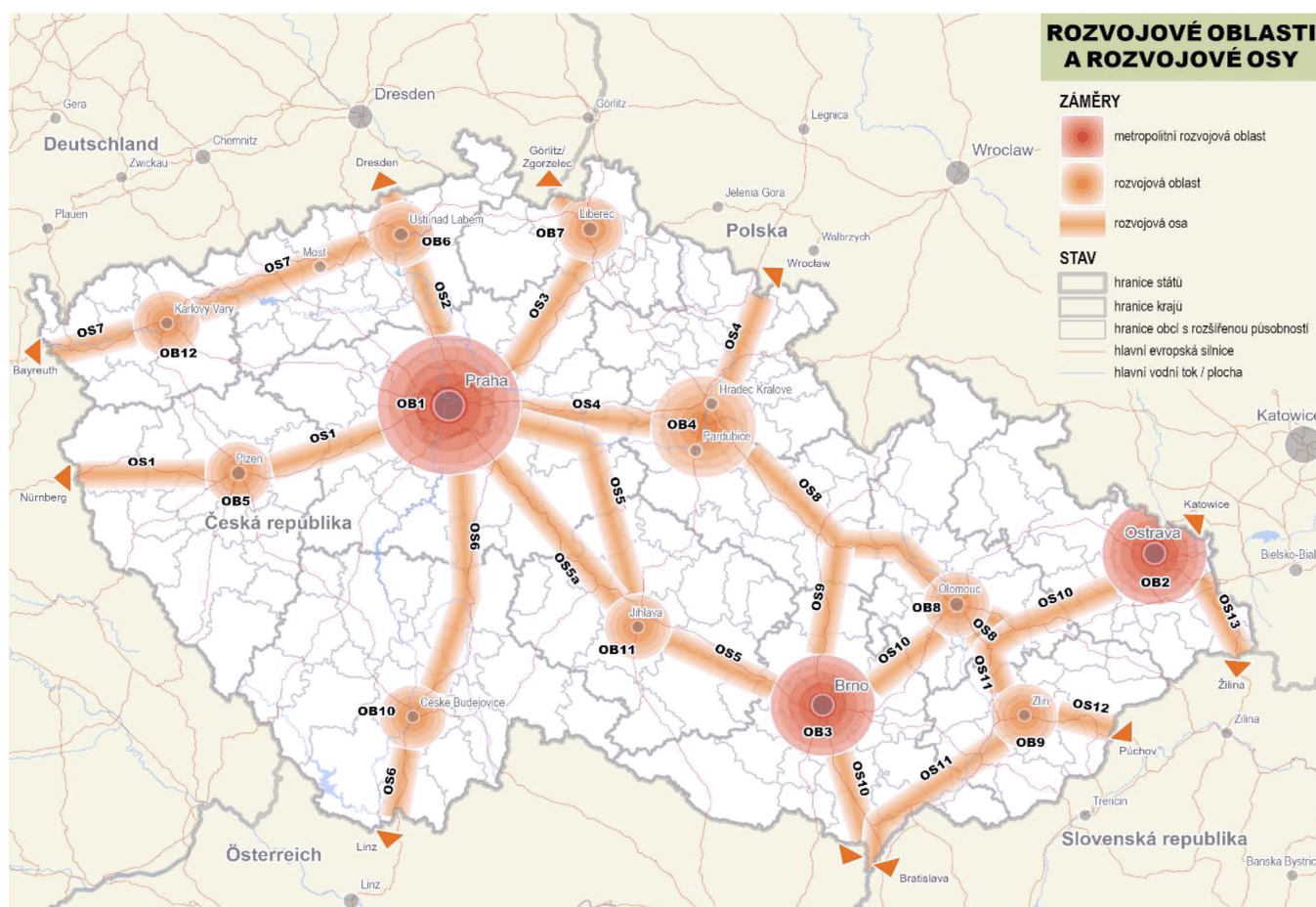
Návaznost na Politiku územního rozvoje ČR

Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) vymezuje oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodů soustředění aktivit mezinárodního nebo celostátního významu, nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje, tj. rozvojové oblasti a rozvojové osy.

Rozvojové oblasti zahrnují obce, ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního centra kraje při případném spolupůsobení vedlejších center osídlení.

Rozvojové osy lze charakterizovat jako pásy území zahrnující obce nebo jejich části, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat, zvýšené požadavky na změny v území. Propojují rozvojové oblasti, jako centra osídlení nejvyšší kategorie a vyznačují se podobnými vlastnostmi jako rozvojové oblasti, avšak s jejich nižší intenzitou. Dalším znakem rozvojových os je výskyt existující, případně připravované kvalitní a kapacitní dopravní infrastruktury vyššího řádu.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY



Zdroj: Politika územního rozvoje ČR (ve znění závazném od 1. 10. 2025). Ústav územního rozvoje, 2025.

Česká republika a sousední země nemají jednotný metodický přístup pro vymezování rozvojových oblastí a rozvojových os (včetně jejich kategorizace) nicméně princip a účel vymezení je obdobný.

Kritéria a metodiky vymezení rozvojových oblastí a os jsou tedy v jednotlivých sousedních státech různé. V případech některých států je vymezena jedna kategorie os, jiné mají hierarchizaci rozvojových.

V případě vymezení rozvojových os 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:

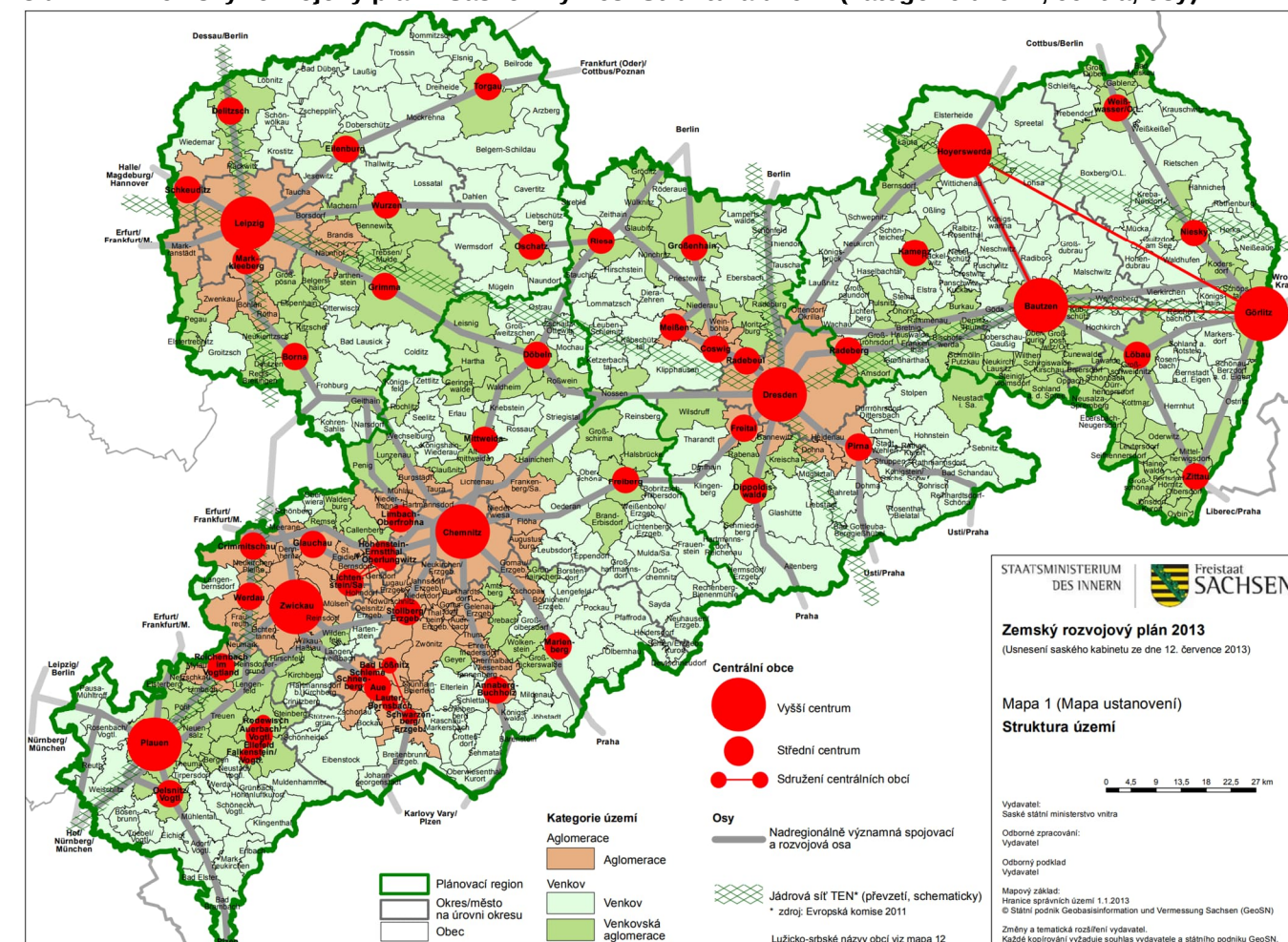
Sasko

Rozvojové osy vymezené v PÚR ČR směřující na hranice se Saskem:

- OS2 Rozvojová osa Praha–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden)
- OS3 Rozvojová osa Praha–Liberec–hranice ČR/Německo, Polsko (–Görlitz/Zgorzelec)

Zemský rozvojový plán 2013 (Sasko), který je stále v platnosti, vymezuje nadregionálně významné spojovací a rozvojové osy. Kromě os, které navazují na ty vymezené v PÚR ČR, vymezuje ještě další.

Obr. 1.12: Zemský rozvojový plán - Sasko - výkres: Struktura území (kategorie území, centra, osy)



Zdroj: Landesentwicklungsplan 2013 (Sachsen) – Karte 1 (Festlegungskarte) Raumstruktur [Zemský rozvojový plán 2013 (Sasko) – Mapa 1 (Mapa ustanovení) Struktura území]. [online]. Dresden: Sächsisches Staatsministerium des Innern, 2013 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://www.landentwicklung.sachsen.de/webseite-materialien-und-veroeffentlichungen-6731.html>>.

Bavorsko

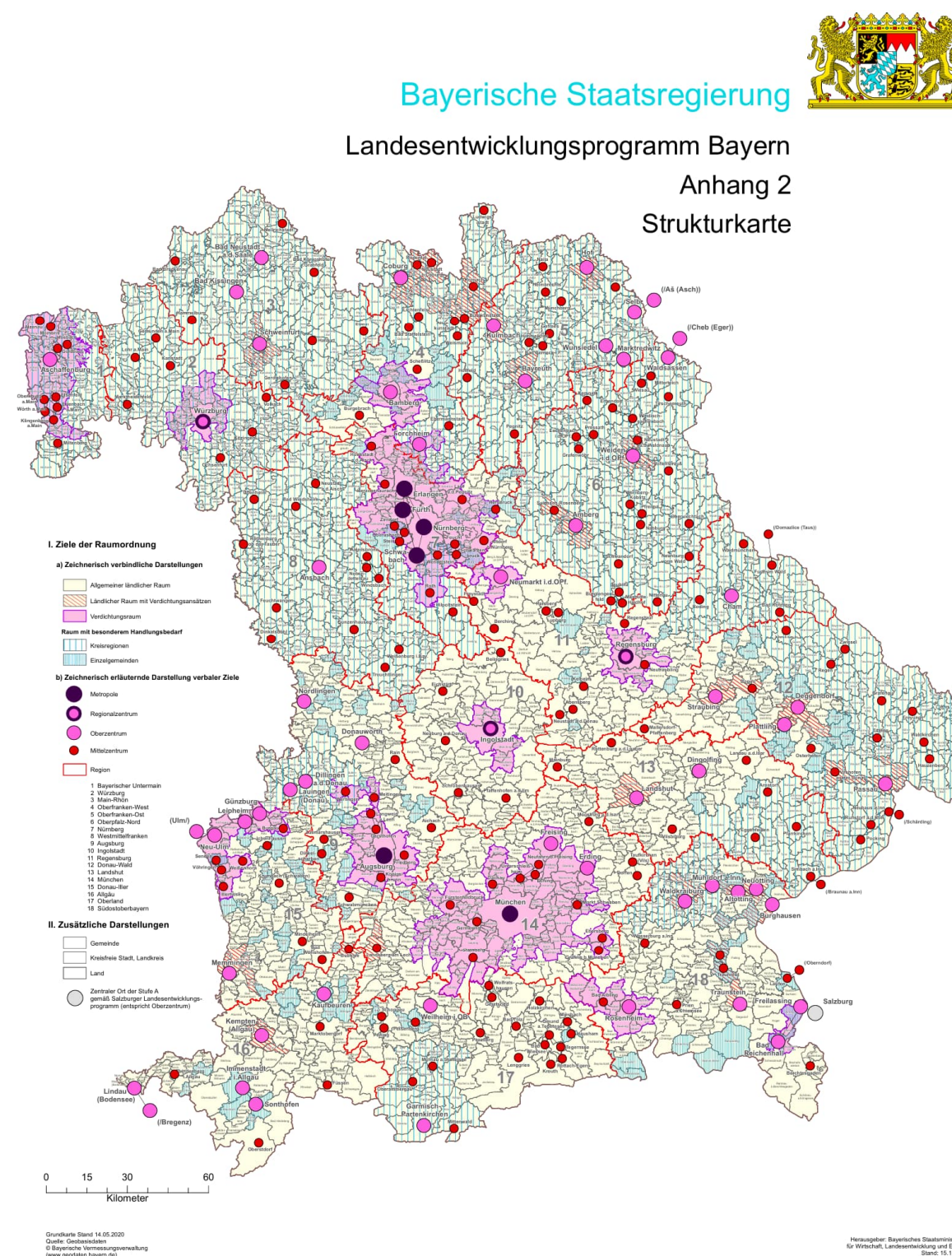
Rozvojové osy vymezené v PÚR ČR směřující na hranice s Bavorskem:

- OS1 Rozvojová osa Praha–Plzeň–hranice ČR/Německo (–Nürnberg)
- OS7 Rozvojová osa Ústí nad Labem–Chomutov–Karlovy Vary–Cheb–hranice ČR/Německo (–Bayreuth)

V aktuálním Programu územního rozvoje Bavorska (Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP), ve znění platném od 1. června 2023, rozvojové osy v grafické podobě na hlavní strukturální mapě nejsou zobrazeny (tak, jak tomu bylo v dřívějších verzích, například ve verzi 2006).

Rozvojové osy vymezené v PÚR ČR směřují však na adekvátně velká sídla na území Bavorska (viz výše).

Obr. 1.13: Zemský rozvojový program - Bavorsko - výkres: Struktura území (kategorie území, centra, osy)



Zdroj: Landesentwicklungsprogramm Bayern – Stand 2023. Anhang 2 – Strukturkarte. [online]. [Zemský rozvojový program Bavorsko – stav 2023. Příloha 2 – Struktura území]. München, 2023: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://www.stmwi.bayern.de/landesentwicklung/instrumente/landesentwicklungsprogramm>>.

1. ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

Rakousko

Česká republika sousedí se dvěma Rakouskými spolkovými zeměmi: Dolním Rakouskem a Horním Rakouskem. Z ČR vedou do Rakouska 2 rozvojové osy vymezené v PÚR ČR, jedna z kraje Jihočeského do Horního Rakouska a druhá z kraje Jihomoravského do Dolního Rakouska.

Rozvojové osy vymezené v PÚR ČR směřující na hranice s Rakouskem:

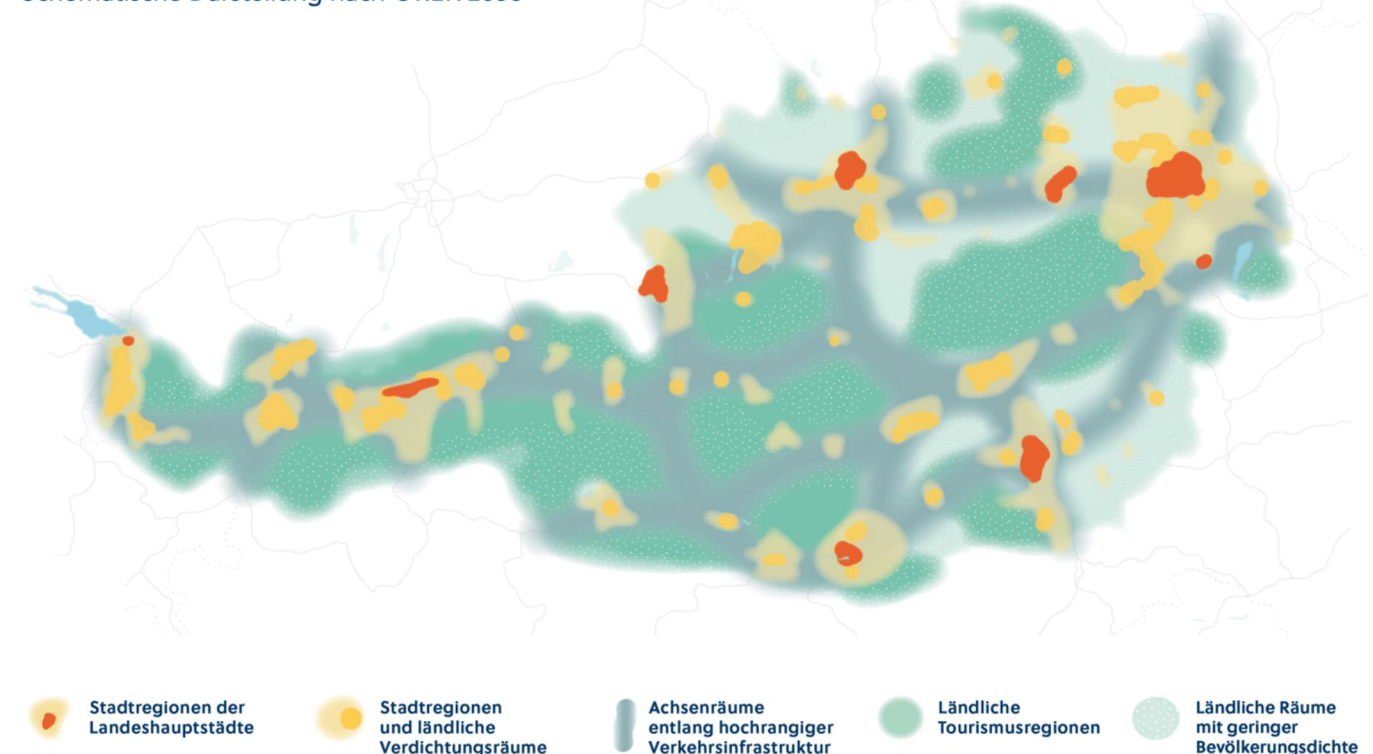
- OS6 Rozvojová osa Praha–Benešov–Tábor–České Budějovice–hranice ČR/Rakousko (–Linz)
- OS11 Rozvojová osa Lipník nad Bečvou–Přerov–Uherské Hradiště–Břeclav–hranice ČR/Rakousko

V Rakousku jsou rozvojové osy (tzv. osové prostory podél významné dopravní infrastruktury) obsaženy v celostátní dokumentaci, kterou je: Rakouská koncepce územního rozvoje 2030 (Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030 - ÖREK 2030). Dále jsou ekvivalenty rozvojových os vymezeny v Územní rozvojové koncepci Dolního Rakouska, podrobněji viz níže.

Obr. 1.14: Rakouská koncepce územního rozvoje 2030 (ÖREK 2030) - Typy prostorů Rakouska – Schematické znázornění podle ÖREK 2030 (osy, oblasti a regiony)

Raumtypen Österreichs

Schematische Darstellung nach ÖREK 2030*



*Diese Darstellung illustriert die Raumtypen des Österreichischen Raumentwicklungskonzepts. Die Handlungsräume charakterisieren sich durch gemeinsame Herausforderungen und Potenziale und können einander überlagern. Die Karte enthält keine Zielvorstellungen.

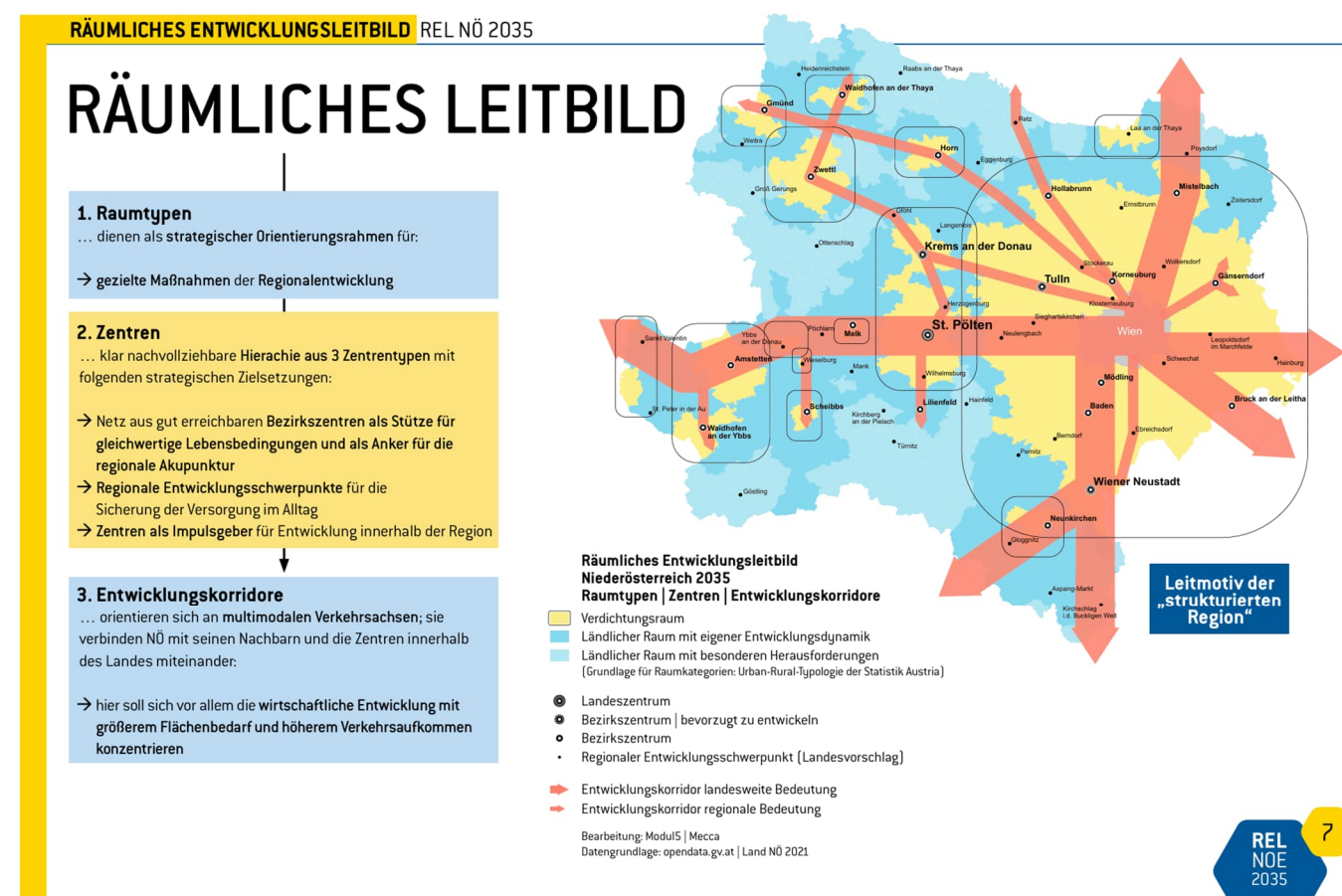
Zdroj: Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030 - ÖREK 2030 (Rakouská koncepce územního rozvoje 2030). Raumtypen Österreichs – Schematische Darstellung nach ÖREK 2030 (Typy prostorů Rakouska – Schematické znázornění podle ÖREK 2030) [online]. Wien: Österreichische Raumordnungskonferenz, 2021 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://www.oerek2030.at/fileadmin/user_upload/abbildungen/kapitel5/OEROK_Karte-Raumtypen_web.jpg>.

Dolní Rakousko

V PÚR ČR, z Jihomoravského kraje do Dolního Rakouska směřuje: OS11, Rozvojová osa Lipník nad Bečvou–Přerov–Uherské Hradiště–Břeclav–hranice ČR/Rakousko.

V Územní rozvojové koncepci Dolního Rakouska (Entwicklungsleitbild Niederösterreich 2035 - REL NÖ 2035) je vymezena rozvojová osa (rozvojový koridor celostátního významu) směřující na hranice Jihomoravského kraje. Kromě toho jsou v REL NÖ 2035 vymezeny další rozvojové koridory regionálního významu.

Obr. 1.15: Územní rozvojová koncepce Dolního Rakouska – (REL NÖ 2035) Prostorový rozvojový koncept (prostorové typy - centra - rozvojové koridory)



Zdroj: Räumliches Entwicklungsleitbild Niederösterreich 2035 - REL NÖ 2035 (Územní rozvojová koncepce), Land Niederösterreich. [online]. [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://www.raumordnung-noe.at/land/ueberoertliche-raumordnung/konzepte-prozesse-grundlagen/raeumliches-entwicklungsleitbild-2035>>.

Horní Rakousko

V PÚR ČR z Jihočeského kraje do Horního Rakouska směřuje: OS6, Rozvojová osa Praha–Benešov–Tábor–České Budějovice–hranice ČR/Rakousko (–Linz)

Ve Strategii územního plánování Horního Rakouska ani v Zemském rozvojovém programu Horního Rakouska nebyly rozvojové osy jednoznačně identifikovány. Dle Rakouské celostátní koncepce územního rozvoje 2030 (ÖREK 2030) lze však předpokládat návaznost na rozvojovou osu OS6.

Slovensko

Rozvojové osy vymezené v PÚR ČR vedoucí na hranice s pokračováním na Slovensku:

- OS10 Rozvojová osa (Katowice–) hranice Polsko/ČR–Ostrava–Lipník nad Bečvou–Olomouc–Brno–Břeclav–hranice ČR/Slovensko (–Bratislava)
- OS12 Rozvojová osa Zlín–hranice ČR/Slovensko (–Púchov)
- OS13 Rozvojová osa Ostrava–Třinec–hranice ČR/Slovensko (–Žilina)

Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001 ve znění KURS 2011 vymezuje rozvojové osy prvního stupně, jež mají návaznost na rozvojové osy vymezené v PÚR ČR.

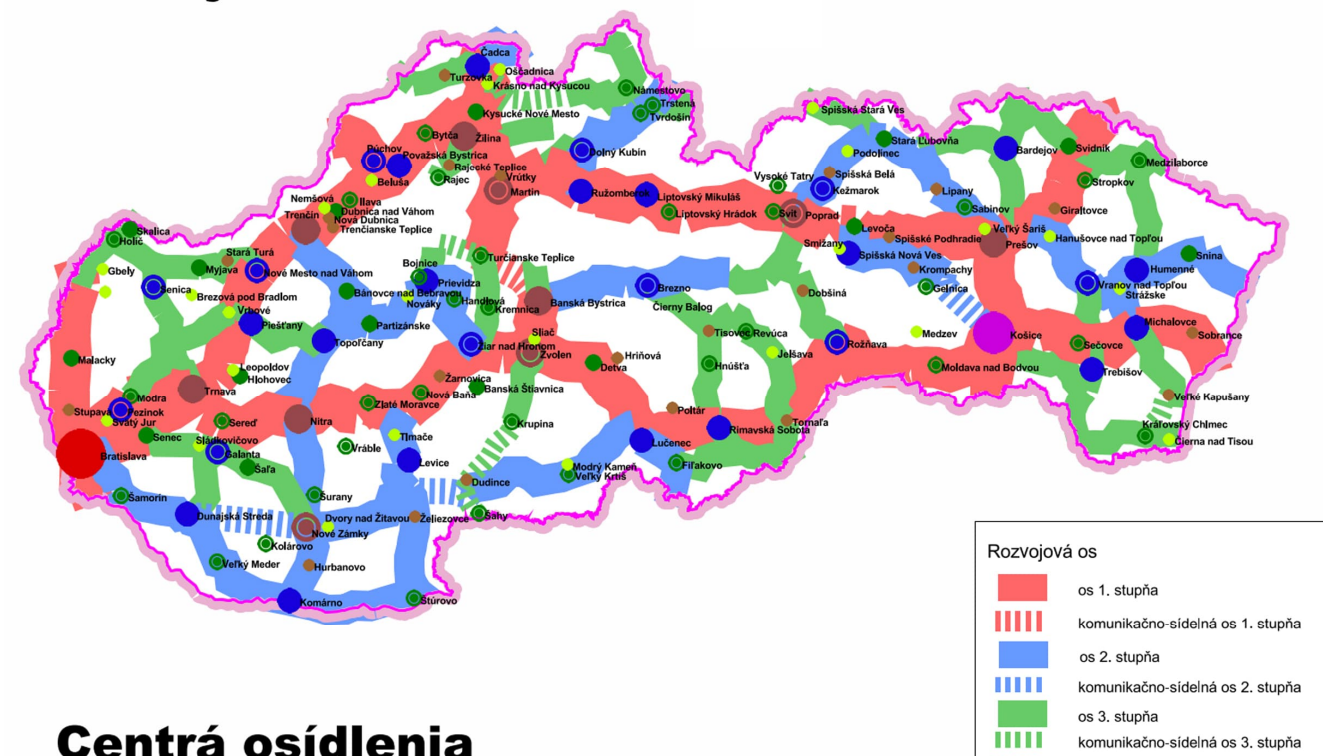
Rozvojové osy prvního stupně vymezené v KURS 2011 vedoucí na hranice s pokračováním v ČR:

- 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.

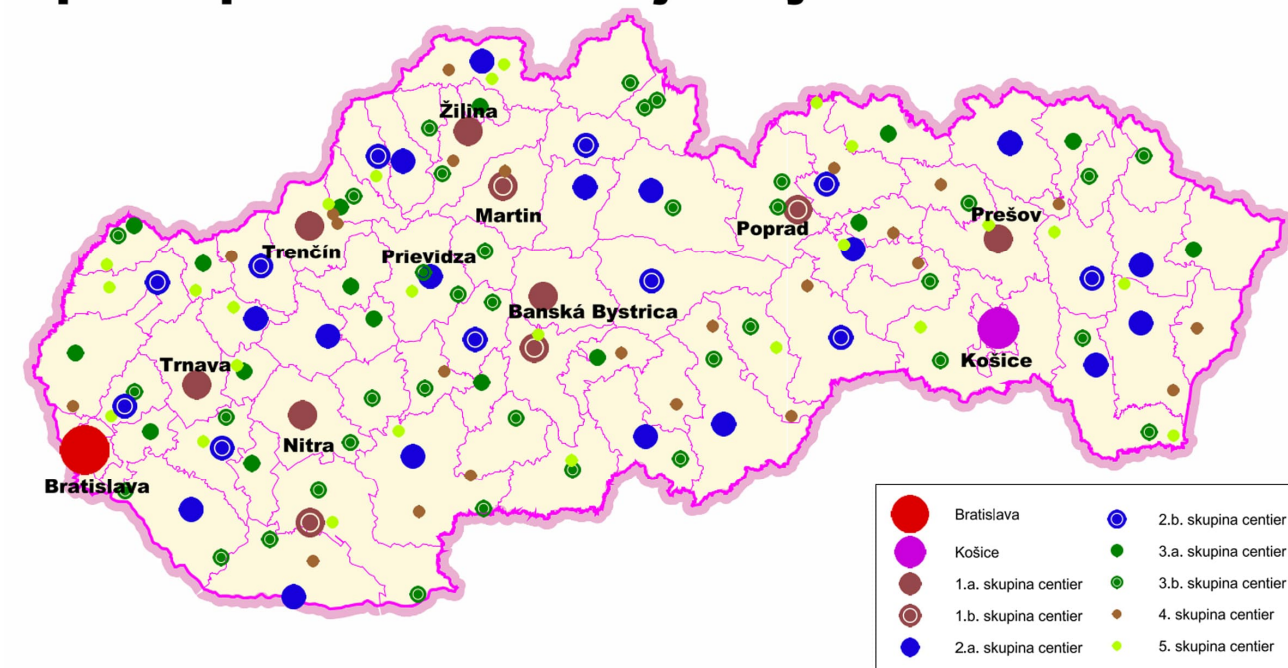
Mezi Českou republikou a Slovenskem v současné době nejsou nenávaznosti rozvojových os vymezených v PÚR ČR a rozvojových os prvního stupně vymezených v KURS 2011.

Obr. 1.16: Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001 ve znění KURS 2011 - Rozvojové osy a centra osídlení

Rozvojové osi



Centrá osídlenia podľa podielu terciárnej sféry



Zdroj: Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001 ve znění KURS 2011 [online]. Bratislava: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenskej republiky [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://uupv.sk/uzemne-planovanie/koncepcia-uzemneho-rozvoja-slovenska-kurs>>.

Rozvojové osy vymezené v PÚR ČR směřující na hranice s Polskem:

- OS3 Rozvojová osa Praha–Liberec–hranice ČR/Německo, Polsko (–Görlitz/Zgorzelec)
- OS4 Rozvojová osa Praha–Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) –Trutnov–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).
- OS10 Rozvojová osa (Katowice–) hranice Polsko/ČR–Ostrava–Lipník nad Bečvou–Olomouc–Brno–Břeclav–hranice ČR/Slovensko (–Bratislava)

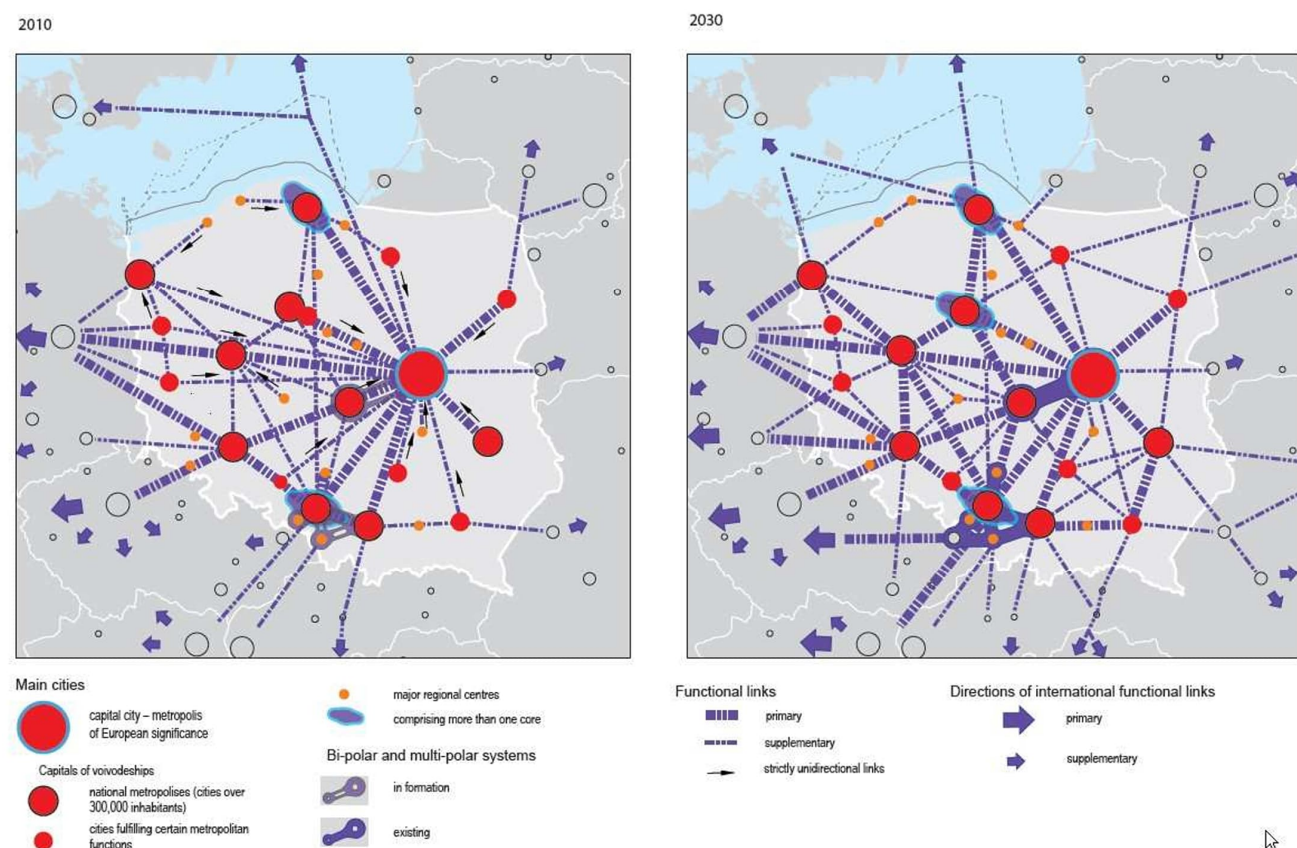
V Polské dokumentaci: Koncepce prostorového rozvoje země 2030 (KPZK 2030) jsou znázorněna tzv. funkční propojení (osy) hlavních městských center v letech 2010 a 2030.

V KPZK 2030 je zapracována osa z důvodu předpokládaného východo-západního propojení Kraków – Praha. Rozvojová osa OS10 vymezená v PÚR ČR je však na hranicích s Polskem směřována pouze na Katowice, nikoliv také na Kraków.

Ve směru Wrocław – Brno je v KPZK 2030 zapracována doplňková osa (z důvodu severojižního propojení Poznaň – Vídeň). Na české straně se předpokládá pouze zkvalitnění železničního propojení, avšak železnice sama o sobě nemá dostatečný rozvojový efekt, aby plně odůvodnila vymezení rozvojové osy. Významné zlepšení silničního propojení není možné z důvodu ochrany přírody a krajiny z tohoto důvodu nebyla tato osa vymezena v PÚR ČR.

Další nenávaznosti rozvojových os mezi Polskem a ČR nebyly zjištěny.

Obr. 1.17: Koncepce prostorového rozvoje země 2030 – Polsko, funkční propojení hlavních městských center v letech 2010 a 2030



Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 – Rysunek 5. Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030 [Koncepcje prostorového rozvoje země 2030 – Obrázek 5. Funkční propojení hlavních městských center v letech 2010 a 2030] [online]. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2011 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://siskom.waw.pl/planistyka/polska/KPZK2030.pdf>> a <<https://kooperation-ohne-grenzen.de/wp-content/uploads/2016/05/NSDC-2030.pdf>>

Česká republika ani její sousední země v současnosti neuplatňují jednotný metodický přístup k vymezování rozvojových oblastí a rozvojových os (včetně jejich kategorizace).

Vymezené rozvojové osy a oblasti v ČR tedy nejsou, vzhledem k rozdílné metodice jejich vymezení, vždy srovnatelné se stavem v sousedních státech. Zároveň dochází v případě rozvojových os k několika nenávaznostem na hranicích s jednotlivými sousedními státy, které jsou dány absencí rozvojové osy na jedné či druhé straně státní hranice, případně právě střetáváním různých kategorií os na státních hranicích.

Je proto žádoucí pokusit se metodicky sjednotit způsob vymezování rozvojových oblastí a os v ČR a sousedních státech. Zároveň je potřeba podrobněji prověřit nenávaznosti rozvojových os na státních hranicích a v případě potřeby, v odůvodněných případech buď doplnit chybějící rozvojové osy, nebo upravit vymezení těch stávajících.

1.6. Euroregiony

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

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.

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 EU dokument Evropa 2000, který kladl velký důraz na realizaci hesla „Evropa regionů“.

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

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

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 příhraničních oblastí, jejím cílem v oblastech kulturních, sociálních, hospodářských a v oblasti infrastruktury je zlepšování životních podmínek místního obyvatelstva.

Hlavním motivem vzniklých sdružení byla tedy snaha o odstraňování nerovností mezi příhraničními 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 jiná 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:

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

V roce 2021 vznikla Asociace euroregionů České republiky (AEČR) jako společná platforma českých euroregionů a dalších partnerů působících v příhraničí.

AEČR propojuje zkušenosti z jednotlivých hranic, přenáší podněty z území do národní i evropské debaty a podílí se na přípravě podmínek pro rozvoj přeshraniční spolupráce. Věnuje se zejména otázkám legislativního a institucionálního rámce přeshraniční spolupráce, nastavení dotačních nástrojů a snižování administrativní zátěže, která dopadá na obce, instituce i další aktéry v příhraničí.

Důležitou součástí činnosti Asociace je také identifikace a řešení právních a administrativních překážek přeshraniční spolupráce. Pod Asociací funguje Národní kontaktní bod pro přeshraniční spolupráci, který shromažďuje podněty z území, vyhodnocuje je a předává k řešení na příslušnou úroveň.

Asociace euroregionů ČR zároveň usiluje o to, aby hranice nebyly překážkou každodenního života, ale prostorem pro spolupráci, dostupnější služby, lepší dopravu a silnější vazby mezi lidmi, obcemi, institucemi i regiony na obou stranách hranice.

Tab. 1.10: Euroregiony v České republice v roce 2024.

Euroregion	Sousední země	Zasahuje do krajů	Zasahuje do SO ORP	Počet obcí	Počet obyvatel	Katastrální výměra v km ²
BESKYDY	Polsko, Slovensko	Moravskoslezský	Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Havířov, Kopřivnice, Ostrava, Třinec	63	176 929	979
BÍLÉ KARPATY	Slovensko	Zlínský	Luhačovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín, Zlín	102	260 752	1 776
EGRENSIS	Německo	Karlovarský Plzeňský	Aš, Cheb, Karlovy Vary, Kraslice, Mariánské Lázně, Ostrov, Sokolov, Stříbro, Tachov	70	266 221	2 289
GLACENSIS	Polsko	Královéhradecký Olomoucký Pardubický	Broumov, Dobruška, Dvůr Králové nad Labem, Hradec Králové, Jaroměř, Jeseník, Kostelec nad Orlicí, Králupy, Lanškroun, Moravská Třebová, Náchod, Nové Město nad Metují, Rychnov nad Kněžnou, Svitavy, Šumperk, Trutnov, Ústí nad Orlicí, Vrchlabí, Žamberk	113	271 055	2 101
JIHOČESKÁ SILVA NORTICA	Rakousko	Jihočeský	České Budějovice, Dačice, Jindřichův Hradec, Milevsko, Písek, Tábor, Trhové Sviny, Třeboň	34	257 961	1 544
KRUŠNOHORÍ	Německo	Ústecký	Bílina, Chomutov, Kadaň, Litvínov, Louny, Lovosice, Most, Podbořany, Teplice, Žatec	62	305 849	1 409
LABE	Německo	Ústecký	Bílina, Děčín, Litoměřice, Lovosice, Roudnice nad Labem, Rumburk, Teplice, Ústí nad Labem	59	248 934	1 110
NISA	Německo, Polsko	Liberecký Ústecký	Česká Lípa, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Jilemnice, Liberec, Nový Bor, Rumburk, Semily, Tanvald, Turnov, Varnsdorf, Železný Brod	130	439 743	2 510
POMORAVÍ	Rakousko, Slovensko	Jihomoravský	Blansko, Boskovice, Brno, Břeclav, Hodonín, Hustopeče, Kuřim, Kyjov, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Veselí nad Moravou, Vyškov, Znojmo, Židlochovice	70	647 073	1 517
PRADĚD	Polsko	Moravskoslezský Olomoucký	Bruntál, Jeseník, Krnov, Rýmařov	69	115 517	1 857
SILESIA	Polsko	Moravskoslezský	Bílovec, Bruntál, Hlučín, Kravaře, Nový Jičín, Odry, Opava, Ostrava, Vítkov	53	468 350	1 212
ŠUMAVA	Německo, Rakousko	Jihočeský Plzeňský	Český Krumlov, Domažlice, Horažďovice, Horšovský Týn, Kaplice, Klatovy, Prachatice, Strakonice, Sušice, Vimperk, Vodňany	81	144 426	2 965
TĚŠÍNSKÉ SLEZSKO	Polsko	Moravskoslezský	Bohumín, Český Těšín, Frýdek-Místek, Havířov, Jablunkov, Karviná, Orlová, Třinec	43	316 232	781

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E901_null_&katalog=all&pvo=RSO21A&c=v453~3_RP2024#w=>> a <<https://csu.gov.cz/pha/seznam-euroregionu-v-prihranicnich-oblastech-cr>>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2026.

Poznámka: odkazy na weby jednotlivých euroregionů jsou přístupné na webu AEČR. Dostupné z URL: <<https://asociaceeuroregionu.cz/>>

Euroregiony jsou zobrazeny v grafickém listu 1.2

III. Závěrečný souhrn

TEN-E

Problematické aspekty 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.

Distribuční koridory pro energetický sektor 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

Vzhledem ke strategickému významu projektů TEN-E, resp. projektů schválených v unijním seznamu jako projekty společného zájmu (PCI), je třeba zajistit jejich promítnutí do příslušných nástrojů územního plánování.

Návrhy PCI projektů by měly být v souladu jak s Politikou územního rozvoje ČR, která představuje zastřešující dokument v oblasti územního plánování na celostátní úrovni, tak dále také s příslušnou územně plánovací dokumentací.

V případě, že záměr PCI nebude v souladu s ÚPD, bude potřeba iniciovat její změnu. S ohledem na status projektu společného zájmu probíhá takové změnové řízení ve zkrácených lhůtách.

TEN-T

Problematické aspekty z hlediska územního plánování

Navzdory jednotným tezím EU z hlediska dopravní politiky je hlavním problémem různorodost přístupu jednotlivých členských států EU k naplňování těchto tezí, což se odráží i na územním plánování. Požadavky na územní plánování v jednotlivých sousedících státech EU se liší.

Opoždění výstavby dálniční a silniční infrastruktury vede k nedostatečnému naplňování požadavků EU na rozvoj dopravní infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí (zejména železniční a případně vnitrozemské vodní dopravy).

Především u železniční dopravy je značný tlak na územní plánování kvůli umístění VRT v území. U vodní dopravy představují hlavní problém environmentální požadavky, které mají dopad na širší územní vazby (Německo).

Dalším problémem je zaostávání v budování DI, dálniční a silniční (v síti TEN-T) vůči okolním státům:

- Dálnice D11 (předpoklad dokončení v ČR - 2029, v Polsku - 2024),
 - D49, I/49 (předpoklad dokončení v ČR 2036, Slovensko na podobné úrovni),
 - D52 (předpoklad dokončení v ČR 2032, v Rakousku zrealizováno, úsek u hranic zprovozněn již v roce 2017),
- Komunikace jsou součástí hlavní sítě TEN-T a měly by být dokončeny do konce roku 2030, což vypadá reálně pouze u dálnice D11 a dálnice D3, která je součástí globální sítě s termínem sítě až v roce 2050 má být celkově dokončena již v roce 2032, a to v ČR i v Rakousku.

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

Malá pozornost je věnována překladištím multimodální nákladní dopravy, neboť jsou soukromá;

Přes masivní investice do dálnic chybí jejich vybavení pro odstavování kamionů na stávajících úsecích;

Díky malé spolehlivosti nákladní dopravy na železnici a problémům vodní dopravy klesá potřeba multimodalita a tím multimodálních terminálů, trend je třeba zvrátit. Funkční je jen kontejnerová doprava.

Roste tlak na ČR jako tranzitní stát v rámci EU a s dalším rozšiřováním EU bude dále sílit. ČR k tomu přispívá zejména nízkým zpoplatněním dálnic a vybraných silnic I. třídy a nedostatečnou kontrolou kamionové dopravy, což zvyšuje zatížení a opotřebení infrastruktury i negativní dopady na okolí.

Rozšíření městských uzlů podle nařízení (EU) 2024/1679 na deset největších měst v ČR vyžaduje plnění tzv. plánů udržitelné městské mobility, což se díky Koncepci městské a aktivní politiky z roku 2021 již dařilo řešit v podstatě až do úrovně středních center ostatních. Nové nařízení však zavádí nový požadavek jednotné metodiky a sběru dat.

Současné bude nutné připravit se na tvorbu plánů udržitelné městské logistiky, jejichž zpracování bude vyžadováno od roku 2040. Logistika byla dosud často součástí plánů udržitelné městské mobility, nově však bude řešena samostatně. Tyto změny se promítnou i do územního plánování (plány udržitelné městské mobility a logistiky jsou podkladem pro ÚPČ), proto je vhodné zajistit koordinaci mezi plánováním mobility a územním plánováním.

Železniční doprava nadále zaostává za původními státy EU a rozdíl se přes snahu o zlepšení nedaří snižovat.

V roce 2024 se poprvé musela nedostatečná kapacita železničních tratí řešit Plánem na zmírnění nebo odstranění přetížení dráhy, a to především na trati Česká Třebová – Praha-Libeň, v železničních uzlech Praha, Ostrava a Brno a na Královéhradecku.

Preference 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 12 letech od platnosti již zrušeného 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 nákladních vlaků ve stanicích pro předjíždění, někdy i požadovanou rychlost (problém pro tranzitní dopravu);

Vysokorychlostní železnice se začala v ČR intenzivněji řešit až od roku 2017. To se negativně projevuje zejména u přeshraničních úseků, které jsou z ekonomických důvodů realizovány nejpomaleji a spíše státy oddělují, než propojují. Nedaří se také dostatečně sladit přístup jednotlivých států EU k rozvoji VRT;

Je třeba řešit, zda budou využity u VRT pouze nejvyšší možné rychlosti, nebo se budeme zabývat kromě případného napojení do zahraničí též více časoprostorovou dosažitelností (především krajských měst) a naplnění proklamované polyfunkčnosti. Bylo by vhodné též řešit časovou provázanost mezi státy.

Nové nařízení (EU) 2024/1679 požaduje na hlavní síti TEN-T pro osobní dopravu rychlost 160 km/h a vyšší.

Letecká doprava je závislá především na jednom dominantním letišti v ČR a zatím nebyl dořešen vztah 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, podjezdné výšky mostů). Třeba řešit vodní dopravu s ohledem na možné navážení dílů pro JE.

Náměty z hlediska územního plánování

- Usilovat o větší koordinaci dopravních přístupů členských států EU a jejich spolupůsobení v rámci TEN-T.
- 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. Připravovat řešení pro budoucí Plány udržitelné městské logistiky.
- Zvládnout tlak na umístění železničních staveb, především novostaveb do území, zejména u návrhu VRT, včetně jejich logické návaznosti na sousední státy EU tak, aby především časoprostorová dosažitelnost dávala smysl. Provéřit možnosti napojení dalších území.
- Požadovat po Ministerstvu dopravy inovaci materiálů „Koncepce letecké dopravy pro období let 2016-2020“ a „Program rozvoje Rychlých železničních spojení v České republice“, kde chybí vzájemná synergie těchto dokumentů požadovaná TEN-T a současně zohlednění možných změn, tak provázanost v obou dokumentech.

- S ohledem na časoprostorovou dosažitelnost letišť v souvislosti s narůstajícím tlakem na snižování letecké dopravy na střední a krátké vzdálenosti by bylo vhodné přehodnotit cílové jízdní doby mezi městy s významnými mezinárodními letišti a ambiciózněji je dále snižovat.
 - Berlin – Wien z navržených 4 hodin (zastavení Brno-Vídeňská) alespoň na 3,5 hodiny zajištěním odbočení na Wien před Bratislavou. S tím souvisí též zrychlení směru Wien – Warszawa ze 4 na 3,5 hodiny.
 - Plzeň – München zrychlením úseku tunelového Praha – Beroun (cena vzrostla 2x) na parametr 200 km/h+ a řešením zbytku trati do Plzně alespoň na 250 km/h posunout čas ze 4 hodin na 3,5 hodiny.
 - Provéřit možnost vysokorychlostního spojení Ostrava – Kraków přes letiště (též vazba na Ukrajinu).
- 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. Provéřit realizovatelnost navážky pro JE.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Problematické aspekty z hlediska územního plánování

Česká republika ani její sousední země v současnosti neuplatňují jednotný metodický přístup k vymezování rozvojových oblastí a rozvojových os (včetně jejich kategorizace).

Vymezované rozvojové osy a oblasti v ČR tedy nejsou, vzhledem k rozdílné metodice jejich vymezení, vždy srovnatelné se stavem v sousedních státech. Zároveň dochází v případě rozvojových os k několika nenávaznostem na hranicích s jednotlivými sousedními státy, které jsou dány absencí rozvojové osy na jedné či druhé straně státní hranice, případně právě střetáváním různých kategorií os na státních hranicích.

Náměty z hlediska územního plánování

Je proto žádoucí pokusit se metodicky sjednotit způsob vymezování rozvojových oblastí a os v ČR a sousedních státech. Zároveň je potřeba podrobněji prověřit nenávaznosti rozvojových os na státních hranicích a v případě potřeby, v odůvodněných případech buď doplnit chybějící rozvojové osy, nebo upravit vymezení těch stávajících.

IV. Právní rámec, zákony a vyhlášky

- **Zákon č. 283/2021 Sb.**, stavební zákon – znění od 1. 10. 2025.
Zákon je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.
- **Vyhláška č. 157/2024 Sb.**, o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu – znění od 1. 1. 2026.
Vyhláška je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.

V. Použité zdroje

Strategické a rezortní dokumenty

- **Politika územního rozvoje České republiky** (Úplné znění závazné od 1. 10. 2025)
Dokument je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj.
- **Koncepce letecké dopravy pro období 2016-2020** (schváleno červenec 2016, požadavek na změnu 2021)
- **Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR** (schváleno květen 2017)
- **Koncepce městské a aktivní mobility** (schváleno leden 2021)
Dokumenty jsou v gesci Ministerstva dopravy.

Evropské a mezinárodní dokumenty a směrnice:

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2022/869**, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě
Schválené Evropskou radou dne 30. května 2022.
- **Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/1041**, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/869, pokud jde o unijní seznam projektů společného zájmu a projektů ve společném zájmu
Přijaté Evropskou komisí dne 28. listopadu 2023.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679** o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě
Schválené Evropskou radou dne 13. června 2024.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153**, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy
Schválené Evropskou radou dne 7. července 2021
- **Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal)**
Přijata Evropským parlamentem dne 15. ledna 2020.
- **Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti**
Přijata Evropským parlamentem dne 9. 12. 2020.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010** o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. (Text s významem pro EHP).
Schválené Evropskou radou dne 22. září 2010.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804** o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.
Schválené Evropskou radou dne 13. 9. 2023 (Text s významem pro EHP).
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1315/2013** o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.
Schválené Evropskou radou dne 11. prosince 2013 (Vývoj TEN-T, starší koncepce).

Ostatní

- **ČEPS – Projekty společného zájmu** [online]. Praha: ČEPS, a.s., 2025 [cit. 10.10.2025]. Dostupné z URL: <<https://www.ceps.cz/cs/projekty-spolecneho-zajmu>>.
- **European Commission: PCI-PMI – Interactive map** [online], cit. 10.10.2025. Dostupné z URL: <https://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/main.html>
- **Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation**, ESPON EGTC, October 2016. ISBN: 978-2-919777-98-3.
- **Program ESPON – projekt 1.1.1. Potenciály pro polycentrický rozvoj v Evropě, závěrečná zpráva – revidovaná verze – březen 2006**. Nordregio. Stockholm, 2005.
- **Zdroj: OECD – The EU OECD definition of a functional urban area** [online]. Paris: OECD, 2019 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_cef4a128/d58cb34d-en.pdf>. Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2026.
- **Zdroj: EUROSTAT, Map 3: Cities and commuting zones**. Source: Eurostat (GISCO) based on census population grid 2021 and local administrative units 2021. Territorial typologies manual: cities, commuting zones and functional urban areas [online]. Luxembourg: European Commission, 2024, s. 12 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies_manual_-_cities,_commuting_zones_and_functional_urban_areas> a <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies_manual_-_cities,_commuting_zones_and_functional_urban_areas>.

- **Dokov H.; Stamenkov I. – Framing a new spatial development model of Europe: The Greenish Zone**. Sofia: Sofia University St. Kliment Ohridski, Faculty of Geology and Geography, 2016.
- **Dušek J. – Transformation of Settlement Structures in Europe: Trends, Challenges, and Reform Approaches**. In: Land, roč. 14 (2025), č. 167. Dostupné z URL: <<https://www.mdpi.com/2073-445X/14/1/167>>.
- **Egri Z.; Tánczos T. – Spatial Layers and Spatial Structure in Central and Eastern Europe**. In: Regional Statistics, roč. 5 (2015), č. 2., s. 34–51.
- **Körner M. – 30 let vývoje sídelní struktury v České republice a sousedních regionech**. In: Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, roč. 22 (2019), č. 5, s. 32–43.
- **Maier K. – Struktura osídlení ve vybraných politikách a strategiích prostorového rozvoje států sousedících s Českem**. In Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, roč. 20 (2017), č. 6, s. 19–27.
- **Maier K. – Vývoj sídelní struktury a její plánování**. In. Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, roč. 28 (2025), č. 4, s. 3–9.
- **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, zpracované pro MMR, listopad 2017. Dostupné z URL: <https://www.uur.cz/media/hisdxbgx/sidelni_struktura_textova_cast.pdf>.
- **Zdroj: EUROSOKOP.CZ** <http://eunie.euweb.cz/euroregiony.html>.
- **Celostátní nástroje územního plánování v sousedních zemích**: <<https://portal.uur.cz/mezinarodni-souvislosti/celostatni-nastroje-uzemniho-planovani-v-sousednich-zemich.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 časopisu ÚÚR 5/2007 dostupné z URL: <https://www.uur.cz/media/r1wb5pj2/30_rozvojove.pdf>
- **Landesentwicklungsplan 2013 (Sachsen) – Karte 1 (Festlegungskarte) Raumstruktur [Zemský rozvojový plán 2013 (Sasko) – Mapa 1 (Mapa ustanovení) Struktura území]**. [online]. Dresden: Sächsisches Staatsministerium des Innern, 2013 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://www.landesentwicklung.sachsen.de/webseite-materialien-und-veroeffentlichungen-6731.html>>.
- **Landesentwicklungsprogramm Bayern – Stand 2023. Anhang 2 – Strukturkarte**. [online]. [Zemský rozvojový program Bavorsko – stav 2023. Příloha 2 – Struktura území]. München, 2023: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://www.stmwi.bayern.de/landesentwicklung/instrumente/landesentwicklungsprogramm>>.
- **Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030 - ÖREK 2030 [Rakouská koncepce územního rozvoje 2030]. Raumtypen Österreichs – Schematische Darstellung nach ÖREK 2030 [Typy prostorů Rakouska – Schematické znázornění podle ÖREK 2030]** [online]. Wien: Österreichische Raumordnungskonferenz, 2021 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://www.oerek2030.at/fileadmin/user_upload/abbildungen/kapitel5/OEROK_Karte-Raumtypen_web.jpg>.
- **Räumliches Entwicklungsleitbild Niederösterreich 2035 - REL NÖ 2035 [Územní rozvojová koncepce], Land Niederösterreich**. [online]. [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://www.raumordnung-noe.at/land/ueberoertliche-raumordnung/konzepte-prozesse-grundlagen/raeumliches-entwicklungsleitbild-2035>>.
- **Koncepcie územního rozvoje Slovenska 2001 ve znění KURS 2011** [online]. Bratislava: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://uupv.sk/uzemne-planovanie/koncepcia-uzemneho-rozvoja-slovenska-kurs>>.
- **Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 – Rysunek 5. Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030 [Koncepcie prostorového rozvoje země 2030 – Obrázek 5. Funkční propojení hlavních městských center v letech 2010 a 2030]** [online]. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2011 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://siskom.waw.pl/planistyka/polska/KPZK2030.pdf>> a <<https://kooperation-ohne-grenzen.de/wp-content/uploads/2016/05/NSDC-2030.pdf>>

- *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Společná strategie územního rozvoje V4+2 [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2014. Dostupné z URL: <[https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/spolecna-strategie-uzemniho-rozvoje-statu-v4-2-\(1\)/spolecna-strategie-uzemniho-rozvoje-statu-v4-2-](https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/spolecna-strategie-uzemniho-rozvoje-statu-v4-2-(1)/spolecna-strategie-uzemniho-rozvoje-statu-v4-2-)>.*
- *Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&filtr=G%7EF_M%7EF_Z%7EF_R%7EF_P%7E_S%7E_U%7E901_null_&katalog=all&pvo=RSO21A&c=v453~3_RP2024#w=>> a <<https://csu.gov.cz/pha/seznam-euroregionu-v-prihranicnich-oblastech-cr>>.* Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2026.
- *Asociace euroregionů České republiky [online]. Praha: Asociace euroregionů České republiky, 2026 [cit. 06.03.2026]. Dostupné z URL: <<https://asociaceeuroregionu.cz/>>.*

VI. Použité zkratky

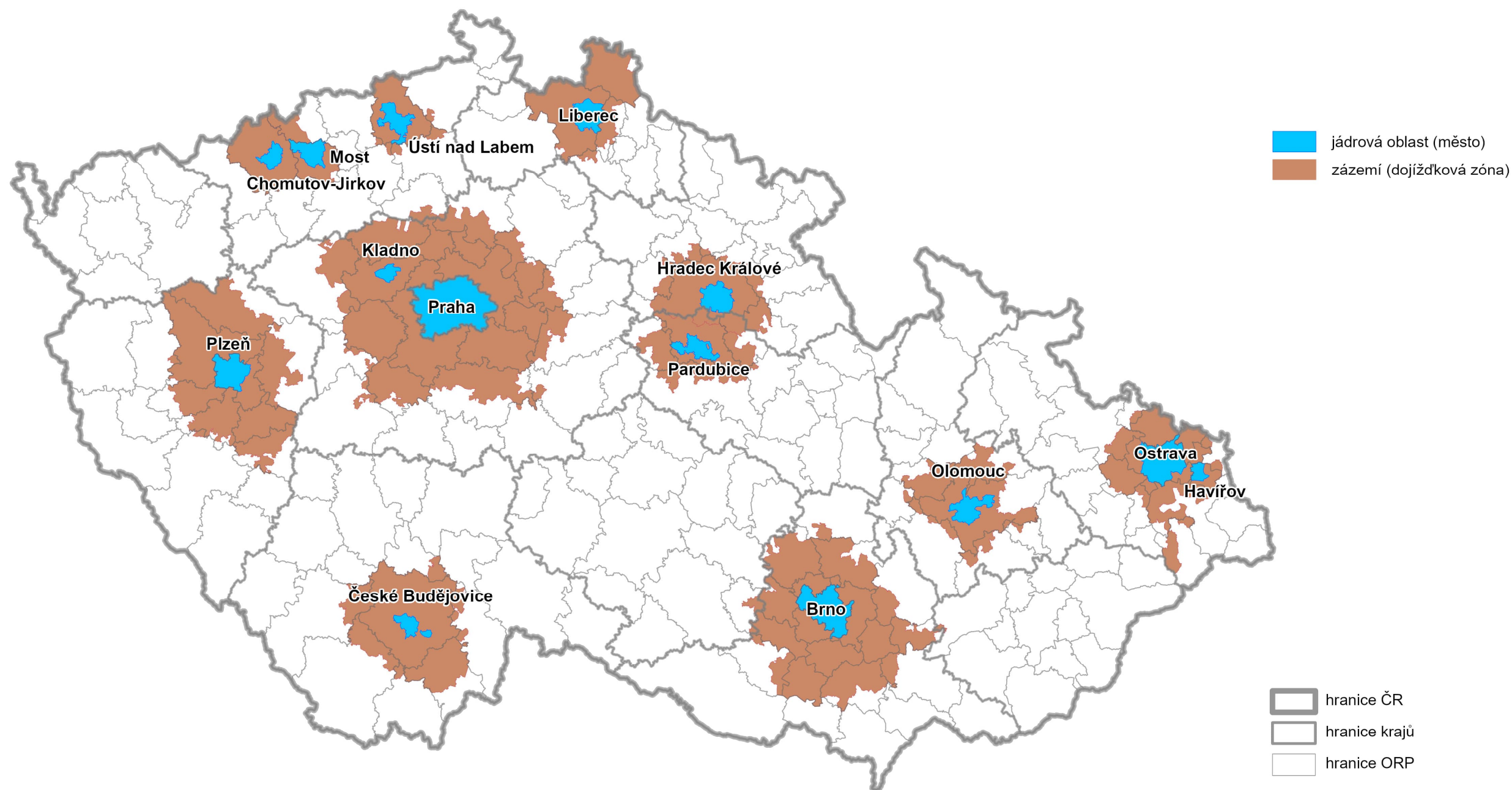
AEČR	Asociace euroregionů ČR
CEF	Nástroj pro propojení Evropy
ČEPS	Česká elektroenergetická přenosová soustava, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DI	dopravní infrastruktura
EGTC	Evropské seskupení pro územní spolupráci (European Grouping for Territorial Cooperation)
EK	Evropská komise
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu (European Rail Traffic Management System), sestává z evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System) a rádiovým systémem GSM-R
ESPON	Evropská monitorovací síť pro územní rozvoj a soudržnost (European Spatial Planning 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)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
OECD	Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (Organization for Economic Cooperation and Development)
OSN	Organizace spojených národů (United Nations – UN)
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept (Rakouská koncepce územního rozvoje)
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
FA ČVUT	Fakulta architektury ČVUT
HDP	hrubý domácí produkt (sledován v paritě kupní síly)
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (Koncepce prostorového rozvoje Polska)
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska (Koncepce územního rozvoje Slovenska)
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
TEN-T	transevropská dopravní síť
TI	technická infrastruktura
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu železnic
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPČ	územně plánovací činnost
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
VRT	vysokorychlostní trať
V4	Visegrádská čtyřka

VII. Seznam grafických listů kapitoly 1

- 1.1 Funkční městské regiony (FUA)
- 1.2 Euroregiony



Funkční městské regiony (FUA)

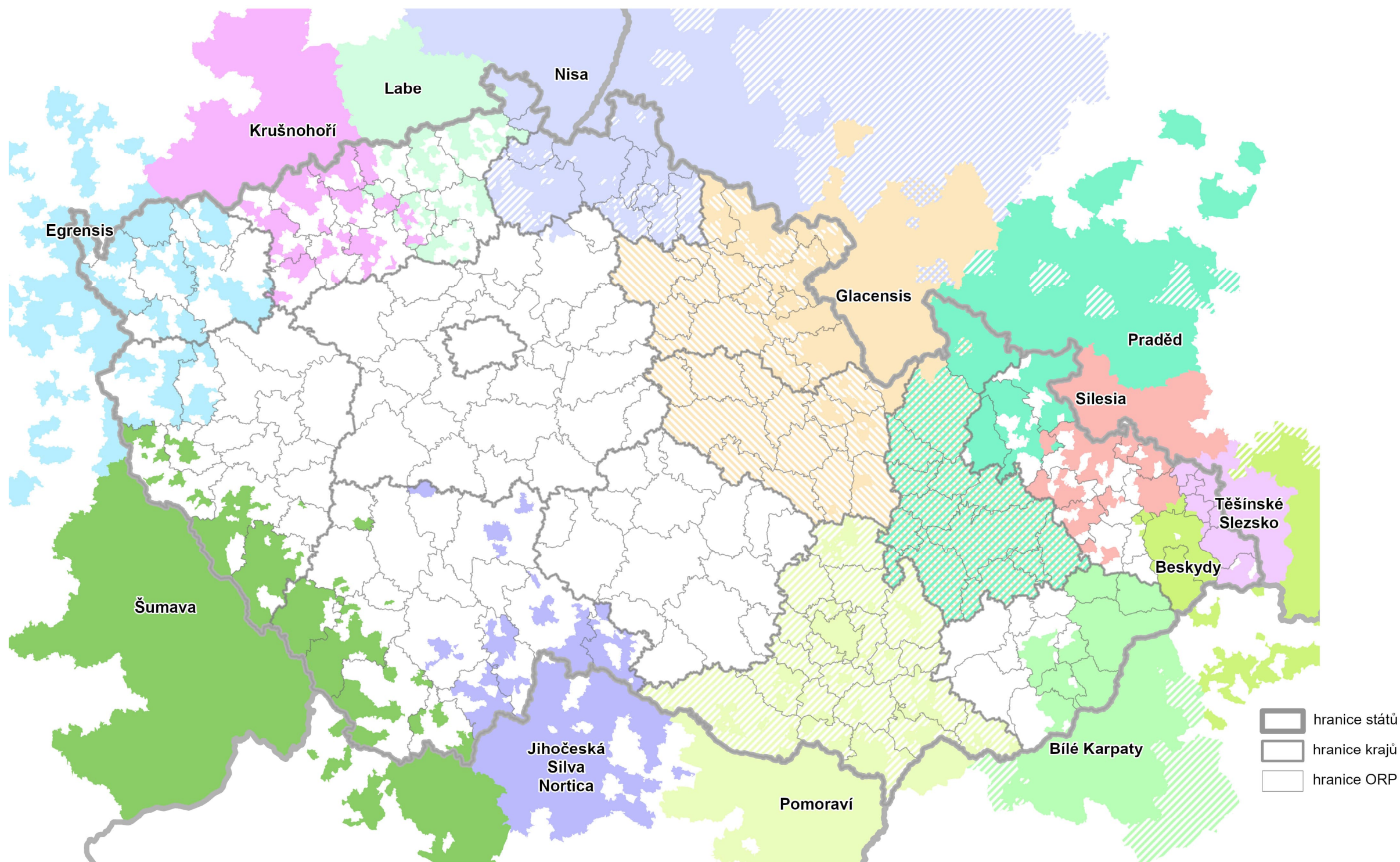


0 25 50 100 km

Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 1.1

Podkladová data: © EUROSTAT
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2026
Stav: 2024



Územně analytické podklady České republiky

Grafický list č. 1.2

Podkladová data: © AEČR
Mapový podklad: © ČÚZK, 2025
Zpracování: © ÚÚR, 2026
Stav: 2024