

# ROZVOJOVÉ PROBLÉMY OSTRAVSKÉ AGLOMERACE

## Recenze

Tato publikace byla vydána při příležitosti mezinárodní konference a odborné výstavy Transport 2001 v Ostravě, autorem je doc. Ing. Vítězslav Kuta a vydalo ji Sdružení pro obnovu a rozvoj severní Moravy a Slezska.

Publikace je zajímavá nejen tím, že uvádí širší souvislosti rozvoje ostravské aglomerace, ale zejména tím, že zahrnuje poměrně rozsáhlá teoretická a obecná východiska rozvoje aglomerací. Tato východiska nejsou mezi širší veřejností příliš známa a publikace tak může plnit roli příručky a svým způsobem i učebnice plánování průmyslových aglomerací.

V tomto směru publikace odráží fakt, že autor je dlouholetým vysokoškolským pedagogem na Vysoké škole báňské a má celoživotní zkušenosti v oblasti regionálního a oblastního plánování. V poslední době jsou jeho zkušenosti rozšiřovány o výkon funkce náměstka primátora města Ostravy.

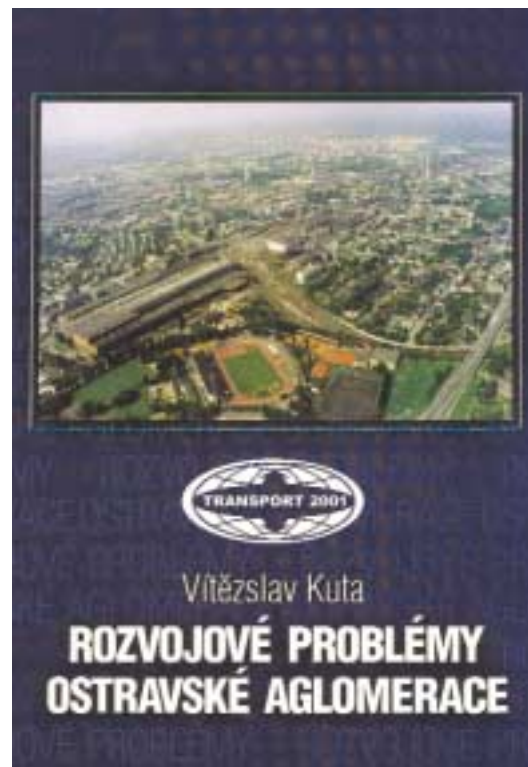
V úvodu publikace se konstatuje mimořádné postavení ostravské aglomerace v rámci České republiky. Vývoj tohoto území od 18. století byl imponující svou dravostí a razantností, ale byl také doprovázen množstvím vnitřních protikladů a disproporcí, které vyvrcholily v dnešní situaci nezbytné konverze, restrukturalizace a revitalizace celé ostravsko-karvinské oblasti.

Závažnost současné situace je znásobena skutečností, že dnešní etapa vývoje představuje útlum a velmi často také ukončení těžby včetně vlastní likvidace jam. Útlum těžby zasahuje strukturu osídlení aglomerace a urbanistickou strukturu jednotlivých sídel. V souvislosti se současným stavem aglomerace lze hovořit o historické křižovatce jejího dalšího vývoje.

Cílem předkládané publikace je porovnání a analýza dosavadního vývoje, stanovení specifik, předností a bariér dalšího rozvoje a rozvedení současných i budoucích rozvojových tendencí a trendů.

Úvod dále konstatuje, že problematika průmyslových aglomerací v sobě koncentruje poznatky celé řady vědních oborů, a to oblast věd územně – technických, přírodních, ekonomických a humanitních. Humanitní vědy zahrnují nejen sociologii a demografii, ale i vědy o územní správě a politologii.

Je-li úspěch práce pod míněn interdisciplinárním přístupem, pak nemenší roli hraje soubor teoretických poznatků o obecné problematice aglomerací, regionů a metropolitních oblastí. V publikaci byla proto zvolena metoda konfrontace teoretických poznatků s realitou ostravské aglomerace. Řešení se opírá o poznatek, že ostravská aglomerace není v evropských podmínkách jevem mimořádným. V kontextu České republiky však vykazuje výrazná specifika. Publikace se opírá o poznatky našich výzkumných a vědeckých pracovníků, ale také o poznatky z vyspělé Evropy a v některých oblastech i Spojených států amerických. Této problematice věnuje naše politická i decizní sféra dostatečnou pozornost. Rozvoj metropolitních oblastí (zejména pražské, brněnské a ostravské) však může poukázat na naléhavost problémů.



Kapitola 2 se věnuje teoretickým východiskům. V obecných požadavcích na strukturu osídlení je zrekapitulován historický vývoj osídlení České republiky od středověkého zemědělského a řemeslnického osídlení přes industrializaci 19. a 20. století až po dnešní dobu. Je konstatována mimořádná rozdrobenost sídel s ohromným podílem nejmenších obcí. Jsou popsány jednotlivé modely koncentrace osídlení, od Christallerovy soustavy střediskových sídel, teorie prahů až po více či méně utopické projekty pásových a pásově uzlových systémů osídlení.

Poměrně velká pozornost je věnována třístupňové Christallerově soustavě, protože ta byla východiskem pro byrokraticky uplatňovanou střediskovou soustavu za

socialismu u nás. Publikace obsahuje kritiku této soustavy a rizika jejího ortodoxního uplatňování. Dále je v této kapitole popsán proces urbanizace ve světě i v České republice a jsou prezentovány obecné poznatky o sídleních a průmyslových aglomeracích. Tato kapitola poskytně základní poznatky o termínech, jako jsou metropolitní oblasti, městské oblasti, konurbace, aglomerace, velkoměstské aglomerace a urbanizované území. Tyto termíny se v současných diskusích o urbanizaci a suburbanizaci často používají a je proto dobré znát jejich definice.

Dále jsou popsány příčiny vzniku a vývoj průmyslových aglomerací, druhy průmyslových aglomerací a metody vymezení průmyslových aglomerací. Je popsán celosvětový proces metropolizace, jeho dynamika a jeho rizika.

V kapitole je dále popsána funkční struktura průmyslových aglomerací, která zahrnuje strukturu územně technickou, ekonomickou, sociálně demografickou, dopravní, environmentální a společensko-politickou.

Kapitola 3 se věnuje věcným problémům ostravské aglomerace. Ve stručné charakteristice je popsána její územně technická struktura, ekonomická struktura, sociálně demografická struktura, dopravní struktura, struktura životního prostředí a společensko politická struktura. Ukazuje se, že Ostrava není pouze hornicko-hutnickým městem, ale významným centrem kulturním, finančním a podnikatelským. Stává se také významným centrem školským a vědeckovýzkumným. Vzhledem k velikosti a potenciálu ostravské aglomerace jsou však tyto funkce stále nedostačující.

Dále se v této kapitole rámcově hodnotí situace ostravské aglomerace včetně retrospektivního pohledu. Teprve v období po 2. světové válce se začalo pohlížet na ostravskou aglomeraci jako na jeden prostor. Od „černé Ostravy“ koncentrující těžbu černého uhlí, hutnictví a strojírenství je zaznamenán přechod k rozvoji terciérního sektoru, rozvoji školství a občanské infrastruktury. Je možno pozorovat rychlejší rozvoj okrajových zón i rychlejší růst sekundárních jader aglomerace. Je dokumentováno různé vymezení rozsahu ostravské aglomerace v jednotlivých studiích, plánech a projektech. V každém případě ostravská aglomerace svou velikostí následuje za aglomerací pražskou a zahrnuje více než 1 milion obyvatel.

Pokud se týká začlenění do mezinárodních souvislostí, je součástí významného koridoru osídlení střední Evropy ve směru sever – jih, od Varšavy přes Čenstochovou, Katovice, Přerov, Vídeň, Štýrský Hradec, Lublaň až po Terst. Tento koridor má hlubokou historii a zařazuje Moravu do hlavních středoevropských hospodářských tras.

Ostrava je dále také regionální metropolí pro území zahrnující taková města jako jsou Opava, Nový Jičín, Koprivnice a Frenštát p. R.

Dále se publikace v kapitole 3 věnuje problematice útlumu těžby černého uhlí. V této části je analyzováno, jaký měla těžba černého uhlí vliv na rozvoj pracovních sil a na růst obyvatel v jednotlivých centrech aglomerace. V posledních 20 letech narůstala zejména okrajová sídla aglomerace jako např. Karviná anebo Frýdek – Místek.

Útlum těžby nastal zejména v důsledku radikálních ekonomických změn po roce 1989. Pro ostravskou aglomeraci je to závažný jev, který bude dlouhodobě pocítován. Tento jev se bude týkat všech ekonomických, sociálních, kulturních i environmentálních aspektů.

Útlum těžby, ukončení těžby a likvidace jam je sledován z hlediska dopadů na ekonomickou strukturu, sociálně demografickou strukturu, dopravní strukturu, životní prostředí i společensko politickou strukturu. Mimořádně důležité jsou důsledky územně technické, prostorové a urbanistické. Ve výhledu k roku 2010 se odhaduje potřeba ploch pro průmysl a služby na 450 ha – přičemž k dispozici bude cca 510 ha ploch – z toho 300 ha uvolněných těžkým průmyslem.

V publikaci jsou sledovány hlavní charakteristiky areálů uzavíraných dolů, a to z hlediska prostorového a urbanistického, dopravního, technické infrastruktury i vlastních pozemních objektů a jsou formulovány scénáře možných řešení situace.

Velmi zajímavá je subkapitola 3.4 – Rozvojové trendy ostravské aglomerace. V 11 bodech jsou popsány specifické rysy ostravské aglomerace a koncept struktury osídlení. Mezi jiným je konstatováno, že aplikace třístupňové soustavy osídlení je omezená a musí být nahrazena individuální hierarchií sídel. Vnitřní struktura musí respektovat souvislé zastavění polycentrického jádra a zázemí sestávajícího z bodových sídel. Současná etapa rozvoje je charakterizovaná snahou o konverzi a restrukturalizaci průmyslu a nárůst terciéru a kvartéru. Nedílnou součástí je redistribuce ploch, zejména uvolňovaných těžkým

průmyslem. Naskýtá se ojedinělá možnost zasáhnout do struktury jádra aglomerace. Vzhledem ke stabilitě bytového fondu je možno se s redistribucí ploch a restrukturalizací průmyslu vyrovnat pouze výkonnou dopravou. Nelze opomenout vedení tras nadregionální dopravy, zejména dálnice D 47. Nutný je rozvoj terciéru a dobudování občanské vybavenosti.

Závěrečná kapitola 4. shrnuje stručně doporučení obsažená v jednotlivých kapitolách a popisuje mezinárodní pozici Ostravska. Je zajímavé zde ocitovat shrnující konstatování na konci knihy: „V důsledku rozpadu Československa se ostravská aglomerace sice stala nejvýchodnější výspou České republiky. Rozhodující pro další osud aglomerace je však fakt, že ostravský prostor je situován v samém centru významného severojižního evropského sídelního koridoru, jehož všestranné rozvojové impulsy porostou mimo jiné s poklesem významu státních hranic, zejména v období po vstupu České republiky do Evropské unie. Důsledně využít tuto geografickou a hospodářskou pozici lze ovšem jen za podmínky kvalitního a dostatek kapacitního dopravního napojení Ostravska na tento koridor. Má-li být tato výhoda využita i pro celé území České republiky, pak to ovšem rovněž znamená stejně kvalitní napojení Ostravska i na celý prostor České republiky. Dopravní napojení Ostravska se tak stává úkolem evidentně celostátním a jako takový by měl být součástí vládního programu až do jeho naplnění. Ostatně nelze přehlédnout, že celostátní význam je podtržen i faktem, že každý devátý občan republiky žije v ostravské aglomeraci. Jak už bylo řečeno, Ostravsko disponuje velkými vnitřními předpoklady. Za jiné lze jmenovat rozsáhlou technickou infrastrukturu včetně vnitroregionální infrastruktury dopravní, rozsáhlý bytový fond, rozsáhlou průmyslovou základnu s rozsáhlým kádrem pracovních sil se zakotveným návykem průmyslového pracovníka. Ostravská aglomerace však vykazuje velmi nedostatečné předpoklady vnější. Mimo fatální situaci v dopravním napojení na středoevropský prostor, lze rovněž hovořit o dosavadní absenci regionální reprezentace, časté neochotě mnoha centrálních institucí vnímat specifika ostravského regionu, např. problémy prezentovat spíše jako provinciální než jako regionální. Tato situace samozřejmě má již dnes výrazné vnitroaglomerační dopady např. ve snižování míry kooperace mezi jádrem aglomerace a jejím zázemím.

*Celkově lze konstatovat, že nezvládnout regionem a státem úkol dopravního napojení ostravské aglomerace na středoevropský prostor, znamená rezignovat ve snaze stát se centrem jedné z hlavních evropských zón populační koncentrace mezi Vídní a Katovicemi a rovněž to znamená hluboké nedocnění geopolitického vý-*

*znamu ostravského regionu. Úspěch ostravského regionu stojí a padá s úspěšným napojením Ostravska na republikový a středoevropský prostor. Úspěch české republiky pak do značné míry stojí a padá s úspěchem ostravského regionu, obzvláště dnes, kdy pro nás znovu nabývají na významu východní trhy.“*

*[Vítězslav Kuta, Rozvojové problémy ostravské aglomerace. Vydalo: Sdružení RPO pro obnovu severní Moravy a Slezska, 212 stran, 69 vyobrazení, 10 příloh. Publikace je k dispozici v knihovně ÚÚR Brno.]*

*Ing. arch. Josef Markvart, CSc.*