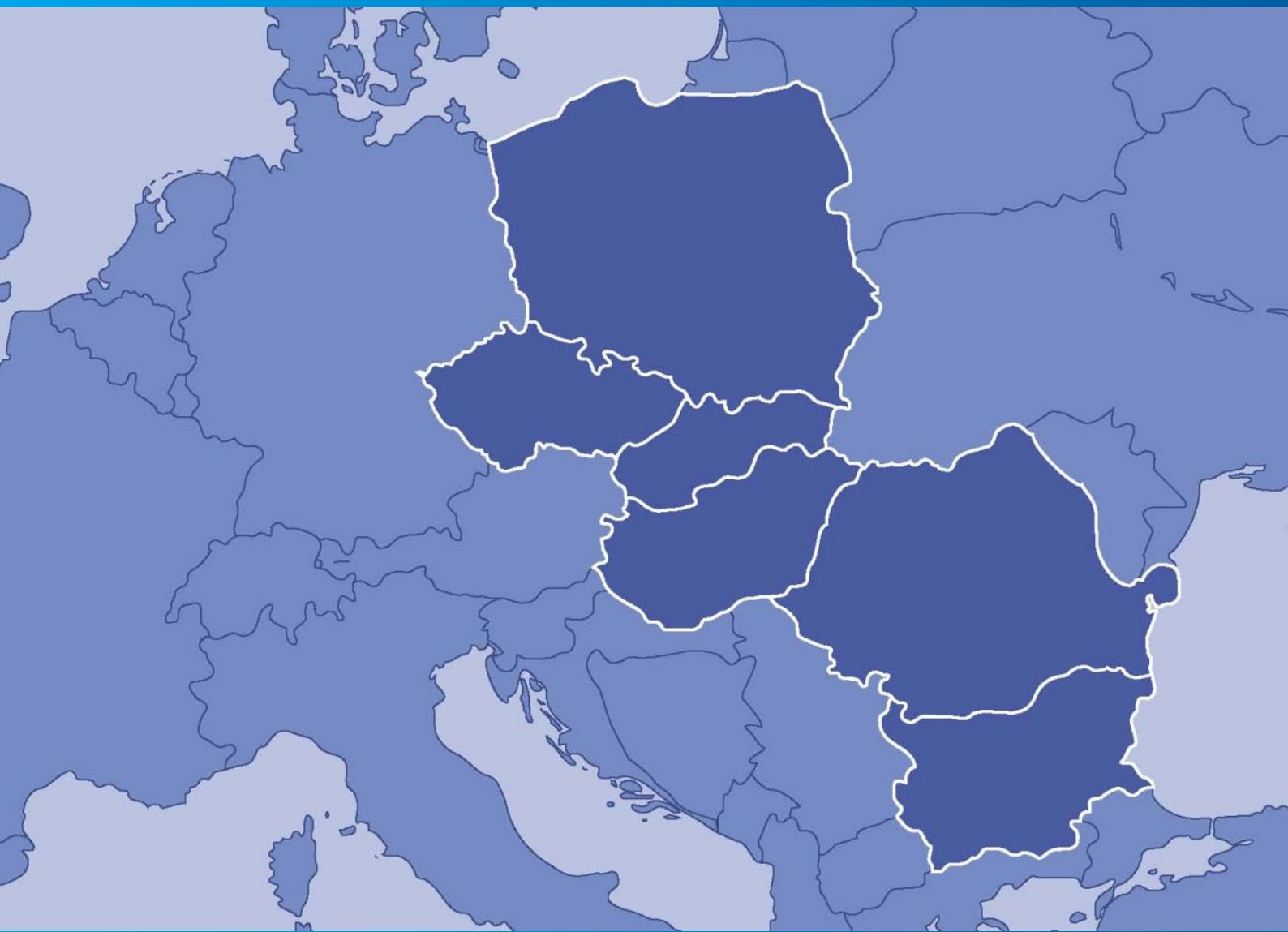


SPOLEČNÁ STRATEGIE ÚZEMNÍHO ROZVOJE STÁTŮ V4+2



SPOLEČNÁ STRATEGIE ÚZEMNÍHO ROZVOJE STÁTŮ V4+2

Hlavní koordinátor prací

Ústav územního rozvoje, Česká republika

Zpracovatelé jednotlivých kapitol

Úvod (Česká republika)

Rozvojové póly a osy a jejich nenávaznosti (Česká republika)

Dopravní síť a jejich nenávaznosti (Česká republika)

Technická infrastruktura (Česká republika + Bulharsko)

Socio-ekonomické prostorové analýzy (Maďarsko)

Environmentální podmínky (Slovensko)

Bariéry územního rozvoje (Česká republika)

Společné perspektivy a priority územního rozvoje zemí V4+2 (Česká republika)

Brno, březen 2014

Obsah

I ÚVOD.....	5
1 Základní informace	5
2 Od Společného dokumentu územního rozvoje států V4+2 ke Společné strategii územního rozvoje států V4+2 v evropském kontextu	5
3 Cíl a využití společné strategie.....	6
II ŘEŠENÁ TÉMATA	7
1 Rozvojové póly a osy a jejich nenávaznosti	7
1.1 Úvod do problematiky	7
1.1.1 Evropská politika a dokumenty	8
1.1.2 Rozvojové póly a rozvojové osy v platných národních dokumentech územního rozvoje států V4+2	8
1.2 Stav problematiky a zjištěné problémy	10
1.2.1 Přetrvávající nenávaznosti identifikované ve <i>Společném dokumentu</i>	10
1.2.2 Nové podněty, které nebyly v době ukončení prací na <i>Společném dokumentu</i> dostatečně se sousedním státem projednány	11
1.2.3 Identifikace nových nenávazností, vyplývajících z nových / aktualizovaných dokumentů	11
1.3 Meze a možnosti řešení.....	11
2 Dopravní sítě a řešení jejich nenávazností	14
2.1 Úvod do problematiky	14
2.1.1 Evropská politika a dokumenty	15
2.2 Stav problematiky a zjištěné problémy	15
2.2.1 Přetrvávající nenávaznosti identifikované ve <i>Společném dokumentu</i>	16
2.2.2 Nový podnět, který byl otevřen na jednání o nenávaznostech ze Společného dokumentu.....	16
2.2.3 Identifikace možných nových nenávazností, vyplývajících z nových / aktualizovaných dokumentů ..	16
2.3 Meze a možnosti řešení.....	17
3 Technická infrastruktura	24
3.1 Úvod do problematiky	24
3.1.1 Evropská politika a dokumenty	24
3.2 Stav problematiky a zjištěné problémy	25
3.2.1 Stručný přehled energetických systémů států V4+2	25
3.2.2 Sítě a instalace elektrické energie.....	27
3.2.3 Přepravní síť plynu	30
3.2.4 Přepravní síť ropy	31
3.3 Meze a možnosti řešení.....	33
3.3.1 Sítě a instalace elektrické energie.....	33
3.3.2 Přepravní síť plynu	33
3.3.3 Přepravní síť ropy	34
4 Socio-ekonomické podmínky	40
4.1 Úvod do problematiky	40
4.2 Stav problematiky a zjištěné problémy	40

4.2.1 Společné demografické a sociální rysy zemí V4+2 v evropském kontextu	40
4.2.2 Společné ekonomické rysy zemí V4+2 v evropském kontextu	45
4.2.3 Územní struktura zemí V4+2.....	53
4.3 Meze a možnosti řešení.....	55
5 Environmentální podmínky	57
5.1 Úvod do problematiky	57
5.2 Stav problematiky a zjištěné problémy	57
5.2.1 Fyzikálně geografická charakteristika	57
5.2.2 Geologická charakteristika	59
5.2.3 Vody	60
5.2.4 Klimatické poměry	60
5.2.5 Flóra a fauna	61
5.2.6 Využití území	61
5.2.7 Ochrana přírody a krajiny	66
5.3 Meze a možnosti řešení.....	70
6 Bariéry územního rozvoje a možnosti jejich eliminace.....	77
6.1 Úvod do problematiky	77
6.1.1 Evropská politika a dokumenty.....	79
6.2 Stav problematiky a zjištěné problémy	79
6.2.1 Přírodní bariéry na společných státních hranicích	79
6.2.2 Přírodní vnitřní bariéry.....	82
6.2.3 Přírodní bariéry ve vztahu k vedení dopravní a technické infrastruktury.....	85
6.3 Meze a možnosti řešení.....	94
6.3.1 Možnosti řešení bariér na hranicích jednotlivých států	94
6.3.2 Možnosti řešení vnitřních bariér jednotlivých států	95
III. SPOLEČNÉ PERSPEKTIVY A PRIORITY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ZEMÍ V4+2.....	107
1 Úvod	107
2 Společná východiska a zkušenosti	107
3 Společné perspektivy a priority územního rozvoje zemí V4+2 v evropských souvislostech.....	108
4 Další spolupráce zemí V4+2 v oblasti územního rozvoje	112
Příloha 1	113
Stav řešení nenávazností rozvojových os	113
Příloha 2	116
Stav řešení nenávazností dopravních sítí	116
Příloha 3	119
Stav evropské dopravní sítě podle programu ESPON	119
Příloha 4	123
Seznam relevantních dokumentů	123

I ÚVOD

1 Základní informace

Dokument *Společná strategie územního rozvoje států V4+2* (dále též **Společná strategie**) je dalším milníkem spolupráce v oblasti územního rozvoje zemí EU – České republiky, Maďarska, Polska, Slovenska (Visegrádská skupina – V4), Bulharska a Rumunska (+2).

Společná strategie vychází ze *Společného dokumentu územního rozvoje států V4+2*, (dále též **Společný dokument**) který vyústil v Ministerské závěry ministrů zodpovědných za regionální rozvoj zemí Visegrádské čtyřky, Bulharska a Rumunska, přijaté 29. března 2010 v Budapešti.

V těchto závěrech mj. ministři uznali práci Řídící skupiny, její zaměření na koordinaci územního rozvoje zemí v mezinárodních souvislostech, a vyzvali Řídící skupinu v bodě 2. druhé odrážce Ministerských závěrů: „*aby formulovala společnou strategii územního rozvoje zemí V4+2 v evropském kontextu*“.

V Ministerských závěrech ke společnému dokumentu bylo také uloženo řešení zjištěných nenávazností rozvojových os a dopravních sítí. Aktuální stav řešení je uveden v Přílohách 1 a 2 *Společné strategie*.

Základem dosavadní spolupráce zúčastněných zemí i jejím motorem je společně sdílená myšlenka, že územní rozvoj zemí i regionů, má-li být úspěšný a udržitelný, nemůže probíhat izolovaně, bez souvislostí se sousedními zeměmi a regiony. Územní rozvoj bez znalosti potřeb, zájmů a možností našich sousedů je protimluv.

Vůbec nejdůležitější pro úspěšnou spolupráci je vzájemná informovanost, sdílení znalostí, společná komunikace a propojení. V těchto souvislostech je zřejmé, proč hlavním tématem dosavadní koordinace územního rozvoje je zjištění překážek, které společné komunikaci brání, jaká je povaha těchto bariér, zda a jak je společným úsilím překonat a využít je ke společnému prospěchu. Bariéry na společných hranicích zemí mohou být v některých případech i podnětem ke společně prospěšnému rozvoji území, k rozvoji vzájemně se podporujících aktivit na obou stranách dosavadních překážek ve vzájemné spolupráci.

2 Od Společného dokumentu územního rozvoje států V4+2 ke Společné strategii územního rozvoje států V4+2 v evropském kontextu

Společný dokument byl zpracován jako podklad pro aktualizaci národních dokumentů územního rozvoje zúčastněných zemí. Ve *Společném dokumentu* bylo:

- provedeno vymezení a jednotné vyjádření rozvojových pólů, rozvojových os a dopravních sítí na území států V4+2 vyplývající z platných národních a evropských rozvojových dokumentů a mezinárodních dohod,
- provedena identifikace přeshraničních (mezistátních) nenávazností rozvojových os a příhraničních (mezistátních) nenávazností v rámci jednotlivých dopravních sítí na území států V4+2, tj. poukázání na bariéry narušující polycentrický rozvoj a územní soudržnost na území těchto států.

Zpracování *Společné strategie* si vyžádalo, aby Řídící skupina:

- našla shodu v chápání územního rozvoje,
- pojmenovala společné problémy územního rozvoje, které je nutné řešit koordinovaně a ve vzájemné spolupráci a ve shodě s tím
- stanovila obsah a zaměření této strategie.

Územní rozvoj

je ve *Společné strategii* chápán jako rozvoj hodnot a možností území, který přináší prospěch všem zúčastněným. Tento územní rozvoj je hlavní myšlenkou této strategie. Zjištění, překonávání bariér a jejich využití ke společnému územnímu rozvoji sousedících zemí a regionů je hlavním cílem společné strategie.

Pojmenování společných problémů územního rozvoje

Na základě společné diskuse Řídící skupina stanovila témata *Společné strategie*, která jsou obsahem kapitoly II. V této analytické části strategie jsou pro každé téma popsány:

- úvod do problematiky,
- stav problematiky a zjištěné problémy,
- meze a možnosti řešení.

Území zúčastněných zemí je značně rozsáhlé a nesjednocuje je v jeden geografický celek žádná specifická geografická charakteristika nebo jev, které by zdůvodňovaly *Společnou strategii*. Jejím důvodem proto nemůže být např. pouze Karpatské pohoří nebo říční údolí Dunaje, které jsou součástí území jenom některých partnerských zemí.

Problémy, které mají zúčastněné země společné, jsou způsobeny především více jak 40letým rozdělením Evropy na tzv. východní a západní blok. I když tato politická i hospodářská bariéra neexistuje více jak 20 let, i když jsou zúčastněné země součástí EU již od roku 2004, resp. 2007, důsledky této izolace jsou stále významné. Neprojevují se jenom v regionech podél bývalé železné opony, ale i v regionech uvnitř území zúčastněných zemí a v dalších zemích bývalého východního bloku. Řešení těchto problémů proto vyžaduje specifický přístup a úsilí nejen zemí podílejících se na této společné strategii, ale i sousedních členských zemí EU, orgánů EU i sousedních zemí mimo EU. V řadě případů tyto problémy vyvolávají jiné potřeby, než mají země tzv. západní Evropy.

Evropský kontext *Společné strategie*

Evropský kontext pro zpracování *Společné strategie* se od jejího zadání v roce 2010 vyvíjel. Zásadní význam má text *Územní agenda Evropské unie 2020 – k inteligentní a udržitelné Evropě rozmanitých regionů podporujících začlenění*, schválený na neformálním setkání ministrů odpovědných za územní plánování a územní rozvoj za HU PRES 19. května 2011 v Gödöllő, Maďarsko (dále též *ÚA EU 2020*).

3 Cíl a využití společné strategie

Společná strategie je zaměřena na koordinaci řešení problémů společného územního rozvoje a na podporu územní soudržnosti v Evropě. *Společná strategie* je určena především pro oblasti územního plánování a regionálního rozvoje, zaměřené na plánování, přípravu a provádění změn v území, jejichž cílem je jeho vybavení potřebnými službami obecného zájmu¹.

Cílem *Společné strategie* je:

- přispět ke koordinaci a aktualizaci národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí a sítí technické infrastruktury,
- podporovat územní soudržnost v Evropě (viz *ÚA EU 2020* část I.),
- napomáhat koordinaci různých odvětvových politik, které mají vliv na územní rozvoj,
- poskytovat státům V4+2 argumenty a podporu při diskusích na úrovni EU o otázkách politiky územního rozvoje, politiky soudržnosti a dopravní a energetické politiky.

¹ Viz Sdělení komise evropskému parlamentu, radě, evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, KOM (2011) 900, v konečném znění, Brusel 20. 12. 2011.

II ŘEŠENÁ TÉMATA

1 Rozvojové póly a osy a jejich nenávaznosti

1.1 Úvod do problematiky

Ve *Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2* (dále též *Společný dokument*) byly jednotným způsobem vymezeny rozvojové póly a rozvojové osy na území států V4+2 a identifikovány jejich nenávaznosti.

Z Ministerských závěrů, přijatých k tomuto dokumentu, vyplynula pro Řídící skupinu výzva „klást důraz na důležitost řešení nenávazností různých úrovní za účelem identifikace rozvojových os na úrovni V4+2“.

Z výše uvedeného důvodu je problematika rozvojových pólů a os a jejich nenávazností řešena i v tomto dokumentu.

Rozvojové póly lze obecně charakterizovat jako části prostorové / sídelní struktury, které jsou určitými vlastnostmi atraktivní pro investice a obyvatelstvo. Jedná se například o vyšší počet a hustotu obyvatel, nadprůměrnou ekonomickou výkonnost, moderní dopravní a technickou infrastrukturu, kvalifikovanou pracovní sílu, zastoupené odvětví s vysokou přidanou hodnotou, výzkumné a vývojové kapacity a instituce terciárního vzdělávání (vysoké školy a univerzity), potenciál vytvářet inovace. Kombinace těchto vlastností představuje rozvojový potenciál těchto pólů a dává jim vysokou míru konkurenceschopnosti. Lze si pod nimi představit jak jádra metropolitních regionů či aglomerací, tak i celé metropolitní regiony nebo aglomerace. Rozvojové póly hrají zcela zásadní roli ve vztahu ke svému širšímu okolí, které zahrnuje příměstské i venkovské oblasti. Póly vytvářejí rozvojové impulzy, které přenášejí do svého okolí a ovlivňují tak jeho vývoj. Svým vlivem přispívají k funkční integraci území, k efektivní územní dělbě rolí mezi centrem a zázemím.

Rozvojové osy lze obecně charakterizovat jako pásy území propojující rozvojové póly a disponující podobnými (stejnými) vlastnostmi jako rozvojové póly, avšak s nižší intenzitou zastoupení těchto vlastností. Charakteristickým znakem rozvojových os je výskyt kvalitní a kapacitní (dopravní a technické) infrastruktury vyššího řádu, která ovlivňuje intenzitu vazeb mezi rozvojovými póly.²

V každém státu V4+2 byla v národním dokumentu územního rozvoje řešena rozvojová území (rozvojové póly a rozvojové osy) vykazující výše uvedené vlastnosti. Jejich chápání není však vždy stejné, jsou vymezena různým způsobem (na základě různých kritérií a metod) a také jejich pojmenování se liší. Některé státy definovaly jedinou kategorii pólů a os, některé provedly jejich hierarchizaci (jsou rozlišovány póly a osy evropského, národního, nadnárodního / meziregionálního a regionálního významu nebo první, druhé, případně třetí kategorie), přičemž tatáž kategorie v jednom státě nemusí odpovídat téže kategorii ve státě jiném. Některé státy vymezují pouze póly a osy existující, některé i potenciální.

Pro vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 ve *Společném dokumentu* byl použit přístup spočívající v převzetí rozvojových pólů a rozvojových os z jednotlivých národních dokumentů územního rozvoje, přičemž póly i osy byly rozděleny do dvou skupin. První skupinu, tzv. hlavní rozvojové póly a hlavní rozvojové osy, tvoří póly a osy první (nejvyšší kategorie z jednotlivých národních dokumentů, a to včetně hlavního města – to někdy tvoří samostatnou,

² Tato definice rozvojových os je použita v národních dokumentech a vztahuje se k národní úrovni. V případě definování rozvojových os pro účely vize prostorové struktury širšího území je definice interpretována spíše v symbolické rovině.

tzv. nultou kategorií. Další skupinu, tzv. sekundární rozvojové póly a sekundární rozvojové osy, tvoří póly a osy druhé (nižší) kategorie z jednotlivých národních dokumentů.

V rámci provedení vymezení byly identifikovány přeshraniční nenávaznosti rozvojových os.

Výskyt nenávazností byl dán dvěma důvody:

- absencí rozvojové osy na jedné straně státní hranice;
- střetáváním různých kategorií os na státních hranicích.

1.1.1 Evropská politika a dokumenty

Pro územní rozvoj v evropském kontextu jsou v současné době zásadní ustanovení *Územní agendy Evropské unie 2020*. Tento dokument, který byl schválen na neformálním setkání ministrů odpovědných za územní plánování a územní rozvoj v roce 2011, vychází z dokumentu *Stav a perspektivy území EU*. Oba tyto dokumenty kladou mj. důraz na podporu územní soudržnosti, vzájemnou provázanost regionů, na koordinaci národních politik územního rozvoje a integrovaný územní rozvoj. Jednou z možností naplňování požadavku na integrovaný územní rozvoj je i koordinovaný přístup ke stanovení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 a řešení jejich nenávazností.

1.1.2 Rozvojové póly a rozvojové osy v platných národních dokumentech územního rozvoje států V4+2

Bulharsko

V Bulharsku byla přijata na konci roku 2012 *Národní strategie územního rozvoje pro období 2013–2025* (dále též *NSÚR*). Hlavním cílem tohoto dokumentu je koordinace procesů územního rozvoje na území státu stanovením integrovaného základu územního plánování a funkčního využití území pro implementaci regionálních a sektorových politik na národní úrovni v kontextu *Evropských perspektiv územního rozvoje a Územní agendy EU 2020*.

NSÚR vychází z dříve stanoveného a dále rozvíjí polycentrický model hierarchicky řazených center a rozvojových os v Bulharsku. Hodnocení jádrových měst, řazených do 6 hierarchických úrovní, bylo vytvořeno na základě sady indikátorů, týkajících se demografických dynamik, správy, dopravy, zdravotní péče, vzdělávacích a kulturních služeb, ekonomické a turistické významnosti měst.

Hlavní rozvojové póly a osy (1. kategorie) jsou následující:

- metropolitní oblast hlavního města Sofia (hierarchická úroveň 1, podle *NSÚR*) a 6 jádrových měst a aglomeračních oblastí mezinárodně-národního významu – Plovdiv, Varna, Burgas, Ruse, Stara Zagora a Pleven (hierarchická úroveň 2, podle *NSÚR*);
- hlavní rozvojové osy založené na koridorech podle *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU* – dále též TEN-T, (panevropský koridor č. 4, 7, 8, 9 a 10) a na jiné vysoce úroňové dopravní infrastruktúře evropského významu.

Sekundární rozvojové póly a osy (2. kategorie) se skládají z:

- sekundárních rozvojových pólů národně-regionálního významu – Veliko Tarnovo, Vidin, Blagoevgrad, Gabrovo, Shumen, Dobrich, Haskovo, Pazardjik, Pernik, Kyustendil a Vratsa (hierarchická úroveň 3, podle *NSÚR*);
- sekundárních rozvojových os založených na jiné dopravní infrastruktúře národního významu.

Česká republika

Politika územního rozvoje České republiky 2008 (dále též *PÚR ČR 2008*), schválená vládou v roce 2009, má za jednu z priorit územního plánování podporu polycentrického rozvoje sídelní

struktury. Vymezuje tzv. rozvojové oblasti a rozvojové osy, které jsou definovány jako území, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního, republikového a nadregionálního významu existují zvýšené požadavky na změny v území. Rozvojové oblasti a rozvojové osy nejsou hierarchizovány (existuje pouze jedna kategorie). To způsobuje relativně vyšší počet hlavních rozvojových pólů v České republice oproti ostatním státům V4+2.

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:

- 12 rozvojovými oblastmi: Brno, České Budějovice, Hradec Králové / Pardubice, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem, Zlín (1. kategorie);
- rozvojovými osami (1. kategorie).

Maďarsko

V dokumentu *Národní rozvoj 2030 – Koncepce národního a územního rozvoje* (dále též *Koncepce národního a územního rozvoje*), přijaté parlamentem v roce 2013, pokračuje podpora vyváženého polycentrického rozvoje Maďarska. Aby rozvoj nebyl omezen pouze na oblast hlavního města, ale také na území celého státu, je potřeba, zapojit ekonomická centra regionů a krajů do vytváření harmonického, polycentrického a kooperujícího systému sítě měst a do rozvíjení ekonomických oblastí jako katalyzátorů pro posílení konkurenceschopnosti.

Městská síť se skládá z různých úrovní městských center a funkčních městských oblastí:

- metropolitní region Budapešť (0. kategorie);
- městská centra (potenciálního) mezinárodního významu (1. kategorie): Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs, Győr, Székesfehérvár;
- městská centra národního významu (2. kategorie): Kecskemét, Veszprém, Szolnok, Tatabánya, Dunaújváros, Salgótarján, Eger, Nyíregyháza, Szekszárd, Szombathely, Kaposvár, Békéscsaba, Zalaegerszeg, Sopron, Nagykanizsa, Hódmezővásárhely.

Rozvojové osy jsou následující:

- mezinárodní rozvojové osy (1. kategorie);
- regionální rozvojové osy (2. kategorie).

Osy regionálního významu mohou také překračovat státní hranice (v tomto smyslu jsou také mezinárodními nebo přeshraničními osami).

Polsko

Vize územního rozvoje země specifikovaná v *Národní koncepci územního rozvoje 2030* (dále též *KPZK 2030*), schválené v roce 2011, definuje rozvoj polského prostoru v roce 2030 na základě polycentrické metropolitní sítě, která se skládá z polských metropolí, představujících její jádro, stejně jako z měst regionálního významu.

Podle *KPZK 2030* metropolitní síť zahrnuje:

- metropolitní města:
 - evropského významu: hlavní město – Warszawa;
 - národní důležitosti: Slezská aglomerace, Kraków, Łódź, Trojměstí (Gdaňsk, Sopot, Gdynia), Poznań, Wrocław, Bydgoszcz, Toruń, Szczecin, Lublin;
 - města, která splňují určité metropolitní funkce: Białystok, Rzeszów, Zielona Góra, Kielce, Olsztyn, Opole, Gorzów Wielkopolski;
- primární funkční osy;
- krajská města: Płock, Włocławek, Koszalin, Słupsk, Elbląg, Grudziądz, Bielsko – Biala, Rybnik, Częstochowa, Legnica, Wałbrzych, Tarnów, Radom, Kalisz, Ostrów Wlkp;
- doplňkové funkční osy.

Rumunsko

V Rumunsku neexistuje v současné době oficiální dokument územního rozvoje na národní úrovni, který by obsahoval vymezení rozvojových os, je však připravován. Pro rozvojové póly byla použita ustanovení vládního rozhodnutí č. 998/2008. Na základě provedených analýz byly pro potřeby společného dokumentu vymezeny na území Rumunska pořizovatelem národního dokumentu rozvojové póly a rozvojové osy.

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:

- hlavním městem Bukurešti (0. kategorie);
- 7 sídly národního významu: Braşov, Iaşi, Cluj – Napoca, Constanţa, Craiova, Ploieşti, Timişoara (1. kategorie);
- hlavními rozvojovými osami definovanými na základě vazeb mezi rozvojovými póly (1. kategorie).

Sekundární rozvojové póly ve společném dokumentu jsou tvořeny:

- 13 sídly nadregionálního významu: Arad, Baia Mare, Bacău, Brăila, Deva, Galaţi, Oradea, Piteşti, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş (2. kategorie).

Sekundární rozvojové osy nebyly pro potřeby společného dokumentu vymezeny.

Slovensko

Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001, ve znění *KÚRS 2011* (dále též *KÚRS 2011*), klade rovněž důraz na polycentrický rozvoj území. Slovenský dokument se zabývá zcela nejpodrobněji prostorovou / sídelní strukturou ze všech dokumentů zemí V4+2. Nejvýznamnějšími částmi sídelního systému jsou tzv. těžiska osídlení (tři úrovně) představovaná aglomeracemi a seskupeními sídel a rozvojové osy (tři stupně).

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:

- 6 těžisky osídlení nejvyšší úrovně: banskobystricko-zvolenské, bratislavsko-trnavské, košicko-prešovské, nitranské, trenčínské, žilinsko-martinské (1. kategorie);
- rozvojovými osami prvního stupně (1. kategorie).

Sekundární rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:

- 7 těžisky osídlení druhé úrovně vázanými na centra osídlení: Liptovský Mikuláš, Lučenec, Michalovce, Nové Zámky, Poprad, Považská Bystrica, Prievidza (2. kategorie);
- rozvojovými osami druhého stupně (2. kategorie).

1.2 Stav problematiky a zjištěné problémy

Po zpracování *Společného dokumentu* došlo v Polsku k vydání nového celostátního dokumentu územního rozvoje – *KPZK 2030* a k aktualizaci slovenského dokumentu *KÚRS 2011*. Tím došlo v několika případech k vyřešení dříve existujících nenávazností. Řešením dalších nenávazností se zabývali členové Řídící skupiny na společných dvoustranných jednáních. V několika případech se zástupci jednotlivých sousedních zemí dohodli, že se o nenávaznost v pravém slova smyslu nejedná (celkový stav řešení nenávazností ze *Společného dokumentu* – viz Příloha 1). Nadále ale přetrvávají některé nenávaznosti, k jejichž řešení dosud nedošlo.

1.2.1 Přetrvávající nenávaznosti identifikované ve *Společném dokumentu*

a) Absence rozvojové osy na jedné straně státní hranice

- mezi **Bulharskem a Rumunskem** ve směru **Vidin – Craiova – Timişoara** (na bulharskou hlavní osu nenavazuje žádná rumunská osa), viz obr. 1 – **X1**;

- mezi **Bulharskem a Rumunskem** ve směru **Varna – Constanța** (na bulharskou sekundární osu nenavazuje žádná rumunská osa), viz obr. 1 – **X3**;

b) *Střetávání různých kategorií os na státních hranicích*

- mezi **Polskem a Slovenskem** ve směru **Rzeszów – Prešov** (na polskou sekundární osu navazuje slovenská hlavní osa).

V aktualizovaném *KÚRS 2011* byla tato osa povýšena na hlavní osu, ale naopak v *KPZK 2030* byla určena jako sekundární osa, především z důvodu ochrany přírody a krajiny.

Rozvojová osa ale jako celek byla zachována, strany se dohodly, že se **nejedná o nenávaznost**, ale jiné vnímání důležitosti v jednotlivých zemích.

- mezi **Slovenskem a Maďarskem** ve směru **Bratislava – Győr** (na slovenskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa);
- mezi **Slovenskem a Maďarskem** ve směru **Košice – Miskolc** (na slovenskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa);
- mezi **Rumunskem a Maďarskem** ve směru **Oradea – Debrecen** (na rumunskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa);
- mezi **Rumunskem a Maďarskem** ve směru **Arad – Szeged** (na rumunskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa).

1.2.2 *Nové podněty, které nebyly v době ukončení prací na Společném dokumentu dostatečně se sousedním státem projednány*

- mezi **Českou republikou a Polskem** ve směru **Wrocław – Brno**, viz obr. 1 – **X1**
(v *KPZK 2030* je zapracována jako sekundární osa z důvodu předpokládaného severojižního propojení Poznaň – Vídeň. Na české straně nenavazuje žádná rozvojová osa).
- mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Nyíregyháza – Satu Mare**, viz obr. 1 – **X2**.

1.2.3 *Identifikace nových nenávazností, vyplývajících z nových / aktualizovaných dokumentů*

- mezi Polskem a Slovenskem ve směru **Kraków – Prešov**
V *KPZK 2030* byla rozvojová osa určena jako hlavní osa, v *KÚRS 2011* jako terciérní osa. Oba státy ale tento stav **nepovažují za nenávaznost**, ale jiné vnímání důležitosti v jednotlivých zemích.
- mezi Polskem a Českou republikou ve směru **Kraków – Praha**, viz obr. 1 – **X4**
V *KPZK 2030* je zapracována sekundární osa z důvodu předpokládaného východo-západního propojení **Kraków – Praha**. Česká strana prověří tuto otázku při *Aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR 2008* (dále též *A-PÚR ČR*).

1.3 Meze a možnosti řešení

Vypracování nové *Strategie územního rozvoje Rumunska* a nových maďarských plánovacích dokumentů na národní a regionální úrovni nabízí možnost vyřešení identifikovaných a dosud přetrvávajících nenávazností. Na základě dohody zúčastněných stran ohledně vymezení rozvojových os v těchto dokumentech bude odstraněna velká část nenávazností.

Jedná se o osy:

- ve směru **Oradea – Debrecen**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost. Nová maďarská *Koncepce národního a územního rozvoje* povýšila osu Debrecen – Oradea a zohlednila fakt, že na rumunské straně jde o hlavní osu a podpoří spolupráci mezi oběma městy v průběhu zpracování plánovacích dokumentů na úrovni krajů a měst;

– ve směru **Arad – Szeged**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost a *Koncepce národního a územního rozvoje* zapracovala osu **Szeged – Arad – Timișoara** a zohlednila fakt, že na rumunské straně jde o hlavní osu a podpoří spolupráci mezi oběma městy v průběhu zpracovávání plánovacích dokumentů na úrovni krajů a měst;

– ve směru **Lučenec – Salgótarján**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost a v *Koncepci národního a územního rozvoje* maďarská strana zohlední skutečnost, že na slovenské straně je tato trasa sekundární osou a podpoří spolupráci mezi oběma městy v průběhu zpracovávání plánovacích dokumentů na úrovni krajů a měst;

– ve směru **Varna – Constanța**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost doporučením, aby v průběhu zpracovávání *Strategie územního rozvoje Rumunska* do ní byla zahrnuta nová osa na rumunské hranici ve směru Constanța – Mangalia – Varna;

– ve směru **Bratislava – Győr**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost a maďarská strana povýšila osu Bratislava – Győr v *Koncepci národního a územního rozvoje* tuto osu na osu hlavní a podpoří spolupráci mezi oběma městy v průběhu zpracovávání plánovacích dokumentů na úrovni krajů a měst;

– ve směru **Košice – Miskolc**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost a maďarská strana povýšila osu Košice – Miskolc v *Koncepci národního a územního rozvoje* tuto osu na osu hlavní a podpoří spolupráci mezi oběma městy v průběhu zpracovávání plánovacích dokumentů na úrovni krajů a měst;

– ve směru **Vidin – Craiova – Timișoara**

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost doporučením, aby v průběhu zpracování *Strategie územního rozvoje Rumunska* byla do ní zahrnuta nová osa na rumunské straně ve směru Calafat – Craiova (nebo Timișoara). Dále by měla být zohledněna dopravní síť TEN-T a nový most přes Dunaj, spojující Calafat a Vidin;

– ve směru **Nyíregyháza – Satu Mare**

Strany se dohodly prověřit možnost stanovení této rozvojové osy během vypracovávání nových maďarských územně plánovacích dokumentů a nové *Strategie územního rozvoje Rumunska*.

V řešení dále zůstává rozvojová osa ve směru **Wrocław – Brno**. Na české straně se předpokládalo pouze železniční propojení a železnice nemá rozvojový účinek takového významu, aby zde mohla být navržena rozvojová osa. Provéřít možnost propojení silnicí a v souvislosti s tím stanovit rozvojovou osu, která by navazovala na polskou sekundární rozvojovou osu je úkol, který bude řešen v rámci A-PÚR ČR.

Obr. 1: Vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 a identifikované přeshraniční nenávaznosti rozvojových os



2 Dopravní sítě a řešení jejich nenávazností

2.1 Úvod do problematiky

Ve *Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2* (dále též *Společný dokument*) byly jednotným způsobem vymezeny dopravní sítě (na základě TEN-T přístupové k EU a starších, ale platných smluv EHK OSN) a v rámci národních dokumentů územního rozvoje na území států V4+2 identifikovány jejich nenávaznosti.

Z Ministerských závěrů, přijatých k tomuto dokumentu, vyplynula pro Řídící skupinu výzva „klást důraz na důležitost řešení nenávazností různých úrovní za účelem identifikace dopravních sítí na úrovni V4+2“ a současně byli vyzváni ministři dopravy jednotlivých států V4+2, aby zvážili výstupy *Společného dokumentu* jako podkladu během revize sítě TEN-T a svých národních dopravních politik. Současně zdůraznili ministři potřebu řešit společné strategie v rámci evropského kontextu.

Z výše uvedených důvodů je problematika dopravních sítí a jejich nenávazností řešena i v tomto dokumentu a jsou dále uvedeny dokumenty evropského významu, jež zajišťují evropský kontext.

Dopravní sítě se dělí podle druhů dopravy na sítě

1. železniční;
2. silniční;
3. vodní;
4. letecké dopravy.

Železniční síť obsahuje

1. klasickou konvenční železnici, součást TEN-T přístupová a/nebo dohody EHK OSN³ AGC a/nebo EHK OSN AGTC;
2. vysokorychlostní železnici (dále též VRT);
3. širokorozchodnou železnici.

Silniční síť (rozčleněná podle kapacity)

1. všechny dálnice, rychlostní silnice a v Polsku též expresní silnice v TEN-T přístupové a/nebo EHK OSN AGR;
2. hlavní silnice, které jsou součástí TEN-T přístupové a EHK OSN AGR;
3. ostatní hlavní dálnice, rychlostní silnice a v Polsku též expresní silnice mimo mezinárodní dohody.

Sítě vnitrozemských vodních cest včetně přístavů a námořních přístavů

1. vnitrozemské vodní cesty, které jsou součástí TEN-T přístupové a/nebo dohody AGN;
2. vnitrozemské vodní přístavy, které jsou součástí TEN-T přístupové a/nebo dohody AGN;
3. námořní přístavy, které jsou součástí TEN-T přístupové.

Letiště jsou rozdělena na

1. letiště, která jsou součástí TEN-T přístupové (3 úrovně – mezinárodní, společenství, regionální), ale ve schématu je již též částečně zohledněno členění podle TEN-T revize (viz pozn. pod čarou³ k obr. 5);
2. ostatní celostátně významná letiště s mezinárodním provozem.

Pouze síť letecké dopravy je virtuální a proměnná v čase podle vzniku a zániku spojení mezi letišti navzájem a nemá potřebu územního průmětu, proto zde není problém územní nenávaznosti řešen.

U ostatních sítí železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravy jsou definovány tzv. „nenávazností“ dané dvěma identifikovanými důvody:

³ Evropská hospodářská komise při OSN (EHK OSN), a to AGC pro železnici, AGR pro silnici, AGN pro vnitrozemské vodní cesty a AGTC pro kombinovanou dopravu (železnice, vnitrozemská vodní a silniční doprava)

- a) absencí příslušné dopravní sítě na jedné ze stran státní hranice;
- b) střetáváním se různých kategorií příslušné dopravní sítě na státních hranicích.

Na zasedání 19. 11. 2013 přijal a následně 11. 12. 2013 vydal Evropský parlament „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“ (dále též „Nařízení č. 1315/2013“ nebo také TEN-T revize). Návrh změnil další členění TEN-T na všech úrovních, některé důležité dopravní tepny byly přidány nebo odstraněny. Změny, zavedené výše uvedeným nařízením, byly částečně (dle doby zpracování / aktualizace národních dokumentů) zohledněny ve *Společné strategii územního rozvoje zemí V4+2*.

2.1.1 Evropská politika a dokumenty

Základním východiskem *Společného dokumentu* byla tzv. „*BÍLÁ KNIHA, Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*“. Na tento dokument navazovalo v aktualizované podobě Rozhodnutí EP a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Vzhledem k rámcovému roku 2010, který již byl završen, vznikla a v březnu 2011 byla v Bruselu schválena „*BÍLÁ KNIHA, Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurence-schopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“. Na tuto dopravní politiku EU navazuje dokument TEN-T revize obsažený v Nařízení EU a Rady (EU) č. 1315/2013, které ruší výše uvedené Rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Pravidelná setkání ministrů dopravy, organizovaná Mezinárodním dopravním fórem, mají pro evropskou dopravní politiku také význam.

Zatím stále je třeba pracovat i se smlouvami, které zprostředkovala Evropská hospodářská komise při OSN (EHK OSN), a to AGC pro železnici, AGR pro silnici, AGN pro vnitrozemské vodní cesty a AGTC pro kombinovanou dopravu (železnice, vnitrozemská vodní a silniční doprava), neboť tyto smlouvy jsou zatím součástí legislativy většiny zúčastněných zemí a TEN-T revize se k nim nevymezila.

2.2 Stav problematiky a zjištěné problémy

Již během dokončování *Společného dokumentu* bylo známo, že probíhají práce na nové dopravní politice (*Bílá kniha*) a jednotlivé státy či skupiny států se připravují na TEN-T revize (viz též závěry z jednání ministrů ke *Společnému dokumentu*). Současně je jasné, že probíhají přípravy na další období v EU na roky 2014–2020. Národní dokumenty územního rozvoje vykazaly jedinou podstatnou změnu, a to v Polsku vznikem dokumentu *Národní koncepce územního rozvoje 2030 / Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*.

V této části jsou identifikovány pouze přetrvávající nenávaznosti a nenávaznosti, kde bylo dohodnuto, že problém vyřeší až aktualizace rozvojových dokumentů jednotlivých států (celkový stav řešení nenávazností ze *Společného dokumentu* – viz Příloha 2).

Ukázalo se, že nelze dogmaticky tvrdit, že je třeba přihlídnout pouze k dokumentu TEN-T revize, kde by měla být zajištěna koordinace nejvýznamnějších záměrů dopravní infrastruktury. Toto tvrzení se nepotvrdilo, neboť např. nenávaznost na hranicích ČR a Polska u železniční vysokorychlostní dopravy (VRT) je řešena *KPZK 2030*. Konečné rozhodnutí, týkající se výstavby vysokorychlostní železniční tratě v Polsku, tzv. „Y“, bude učiněno do roku 2020 (podle směrnic ve *Strategii rozvoje dopravy do roku 2020 s výhledem do roku 2030*). Podobně nová zjištění se mohou ukázat též v nových dokumentech ministerstev dopravy států V4+2 (v ČR je to např. *Dopravní politika ČR 2014–2020* a na ní navazující dokument *Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, dále též DSS II*). Tyto dokumenty nelze zcela pominout při řešení společné strategie.

Využití letecké dopravy v nových státech EU, které přistoupily do EU v roce 2004 a později, je podstatně nižší než v ostatních státech EU, ale má vzrůstající tendenci. Vyšší počet odbavených cestujících na menších letištích mají větší státy (Polsko, Rumunsko) a přímořská letiště. Z hlavních

měst v rámci V4+2 jsou nejfrekventovanější letiště v Praze a Varšavě, která dosud překračují hranici 10 mil. odbavených osob ročně, i když Praha v poslední době zaznamenala jistou stagnaci. Ostatní hlavní města vykazují odbavení osob mezi 7–9 miliony cestujících ročně. Překročení hranice, potvrzené polskou stranou v roce 2013, lze očekávat u letiště v hlavním městě Varšava. Jistou zvláštností jsou Bukurešť a Varšava, která mají dvě letiště (letiště Warszawa-Okęcie překročilo v listopadu 2013 počet 10 milionů cestujících). Jiná je situace letiště v Bratislavě na Slovensku, které zaznamenává meziroční pokles odbavených cestujících o cca 11 %. Zde je možno hledat příčinu v blízkosti významného mezinárodního letiště Wien-Schwechat z Bratislavy dobře přístupného, které naopak zaznamenalo významný nárůst počtu cestujících. Jednou z příčin neúspěchů letecké dopravy může být i odchod nízkonákladové letecké společnosti z letiště.

I v západní Evropě se vlivem výstavby vysokorychlostní železniční dopravy projevuje trend poklesu cestujících na některých letištích s menším významem a obratem cestujících pro lety na kratší a střední vzdálenosti.

2.2.1 Přetrvávající nenávaznosti identifikované ve Společném dokumentu

a) Absence příslušné dopravní sítě na jedné straně státní hranice

- mezi **Maďarskem a Slovenskem** – ve směru **Győr – Bratislava** (na maďarskou plánovanou VRT nenavazuje žádná slovenská VRT, viz obr. 2, nenávaznost A);

b) Střetávání různých kategorií dopravní sítě na státních hranicích

- mezi **Českou republikou a Polskem** ve směru **Mohelnice – Opole** (na českou plánovanou ostatní nadnárodní silnici navazuje polská silnice nižšího významu);
- mezi **Maďarskem a Slovenskem** ve směru **Esztergom – Štúrovo** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje slovenská silnice nižšího významu, viz obr. 3, nenávaznost A);
- mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Békéscsaba – Chişineu Criş** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu, viz obr. 3, nenávaznost B);
- mezi **Bulharskem a Rumunskem** ve směru **Shumen – Călăraşi přes Silistra** (rumunská silnice menšího významu navazuje na bulharskou silnici nadnárodního významu, viz obr. 3, nenávaznost C).

2.2.2 Nový podnět, který byl otevřen na jednání o nenávaznostech ze Společného dokumentu

a) Absence příslušné dopravní sítě na jedné straně státní hranice

- mezi **Českou republikou a Polskem** ve směru **Wrocław – Brno** (v *PÚR ČR 2008* není tato silnice uvedena, ale v polském dokumentu *KPZK 2030* je tento záměr uveden, viz obr. 3, nenávaznost D. Prověřuje se v rámci *A-PÚR ČR*. V ČR je plánována v rámci krajské dokumentace v tomto směru silnice nižšího významu I/43).

2.2.3 Identifikace možných nových nenávazností, vyplývajících z nových / aktualizovaných dokumentů

U vnitrozemské vodní dopravní sítě byly identifikovány možné nenávaznosti, které vznikly ustanoveními v *KPZK 2030* a aktualizací *KÚRS 2011* a řešením úkolu z *PÚR ČR 2008*.

a) Absence příslušné dopravní sítě na jedné straně státní hranice

Vysokorychlostní železnice Wrocław – Praha

- Nenávaznost vzniká tím, že v roce 2011 byl v Polsku vytvořen dokument *KPZK 2030*, v *PÚR ČR 2008* záměr uveden není (viz obr. 2, nenávaznost B). Dopravní spojení prověřováno v *A-PÚR ČR*.

Průplavní spojení Odra–Váh

- Nenávaznost vzniká v přístupu k řešení **průplavního spojení Odra–Váh** (viz obr. 4, nenávaznost A). Na české straně po prověření tohoto záměru územně plánovací činností kraje a s využitím studie průplavního spojení Ministerstva dopravy, bylo konstatováno, že toto průplavní spojení je velmi problematické svými dopady do území (průchod průplavu poddolovaným Karvinskem, historickým jádrem Českého Těšína, Třineckými železárnami i značné problémy s vodou ve vrcholových partiích Jablunkovského průsmyku). Vláda ČR uložila ve *Zprávě o uplatňování PÚR ČR 2008* vyřadit tento záměr z *A-PÚR ČR*. Slovenská strana i po aktualizaci *KÚRS* tento záměr nadále sleduje, zatímco polská považuje tento záměr za překonaný a v *KPZK 2030* s ním nepočítá, navíc dále popsána nenávaznost B pro průplavní spojení D-O-L je shodně překážkou i pro průplavní spojení Odra–Váh.

b) Střetávání různých kategorií dopravní sítě na státních hranicích

Průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe (dále též D-O-L)

- Nenávaznost vzniká podle *KPZK 2030* tím, že řeka Odra ve značné části (přibližně od poloviny úseku Odry na hranicích se Spolkovou republikou Německo) je v kategorii regionální a ne mezinárodní, což se projevuje i v dokumentu TEN-T, kde ani v přístupovém ani v TEN-T revize přibližně od zmiňovaného místa až k místu napojení průplavního spojení není řeka Odra zanesena. Přestože problém není identifikován přímo na hranicích, způsobuje nenávaznost, vymezenou na území Polska (viz obr. 4, nenávaznost B). Polský dokument *KPZK 2030* nadále počítá s propojením řeky Odry na průplavní spojení D-O-L, které by se nacházelo převážně na území České republiky. V rámci protipovodňových opatření (provedených po povodních v roce 1997) se plavební třída na řece Odře zvýšila na III. plavební třídu v úseku Brzeg Dolny – Wrocław – Opole – Gliwický kanál, což je ale nedostačující. Vzniká nebezpečí, že z důvodu ekonomické návratnosti bude další posun do mezinárodní třídy možný až ve velmi dalekém výhledu. Pro mezinárodní plavbu je, podle dohody AGN, kterou respektuje i TEN-T, potřeba na řece plavební třída minimálně IV., pro umělou vodní cestu (průplav) pak Vb, což evidentně nebylo při protipovodňových opatřeních dodrženo. Vzniká zde nenávaznost v plavební třídě vodní cesty. Případné úspěšné řešení průplavního spojení D-O-L přímo závisí na zajištění mezinárodní třídy splavnosti v celé délce řeky Odry od ústí do Baltského moře až po uvažované průplavní spojení.

2.3 Meze a možnosti řešení

Zásadní význam pro řešení identifikovaných a dosud přetrvávajících nenávazností dopravních sítí bude mít přijetí maďarské *Národní dopravní strategie*, *Strategie územního rozvoje Rumunska* a též připravovaná aktualizace *Politiky územního rozvoje ČR 2008*. Rovněž nově přijatá *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020* ovlivní řešení nenávazností těchto sítí. Podle dohod zainteresovaných stran o vymezení dopravních os v těchto dokumentech bude převážná část nenávazností odstraněna. Přesto je třeba konstatovat, že je pravděpodobné, že díky vývoji dokumentů v jednotlivých státech, přes veškerou snahu zúčastněných stran nové nenávaznosti mohou vzniknout, a to objektivně, zjištěním, že některé záměry jsou v území nereálné (např. průplavní spojení Odra – Váh na české straně) nebo vznikem nových záměrů, které zatím nejsou součástí žádných mezinárodních jednání jako výzva pro druhou stranu.

Hlavními úkoly států V4+2 je snižování rozdílů v kvantitě a kvalitě vybavení dopravní infrastrukturou vůči zemím původní EU (E15) a nově také se zřetelem na větší akcent na budování

infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí. To je podle dokumentů EU především železniční infrastruktura, s tím související budování multimodálních nákladních a logistických terminálů (překládka z kamionů na železnici pro delší trasy přepravy), budování říčních přístavů a rozvoj vodní dopravy. Dále pak koordinace přípravy nových koridorů vysokorychlostní železniční infrastruktury a jejich efektivní vedení územím se zajištěním propojení významných oblastí osídlení v EU, ale i v návaznosti mimo EU, a to především na Turecko (Istanbul). Je nutno rovněž budovat multimodální terminály osobní dopravy, připojení letišť TEN-T na železniční dopravu, segregaci železniční dopravy u velkých železničních uzlů, především metropolitních oblastí, a postupné dokončování ostatní dopravní infrastruktury.

Možnosti řešení nenávazností

Železniční síť

- Mezi Maďarskem a Slovenskem – ve směru **Győr – Bratislava** (na maďarskou plánovanou VRT nenavazuje žádná slovenská VRT) – stav trvá, neočekává se změna, změnit by ji mohly výsledky projednávání TEN-T revize. Řešení bylo nalezeno přímo v rámci železničního uzlu Bratislava (TEN-T VRT do roku 2015: Petržalka – Filiálka – Rača a Hlavná stanica – Nové Město – Letisko), tedy spíše jako propojení významných zastávek v Bratislavě, ale bez řešení návaznosti na sousední státy.

Identifikovaná nenávaznost trvá (viz obr. 2, nenávaznost A).

- Nenávaznost vzniklá mezi Polskem a Českou republikou (viz obr. 2, nenávaznost B) – ve směru **Wrocław – Praha** (na polskou VRT z *KPZK 2030* nenavazuje žádná VRT v ČR). S ohledem na to, že prověření tohoto záměru je v TEN-T revize, v návazném nařízení č. 1316/2013 a na TEN-T revizi se odvolává i *Zpráva o uplatňování PÚR ČR 2008*, je v *A-PÚR ČR* tato nenávaznost řešena. Po prověření účelnosti tohoto železničního spojení by byl tento záměr zapracován do zásad územního rozvoje příslušných krajů.

Silniční síť

- Mezi Českou republikou a Polskem ve směru **Mohelnice – Opole** (na českou plánovanou ostatní nadnárodní silnici navazuje polská silnice nižšího významu). Polská strana neuvažuje o změně kategorie navazující silnice. V rámci *A-PÚR ČR* bude problém nenávaznosti vyřešen ukončením koridoru před hranicí ČR / Polsko.

Nenávaznost v řešení českou stranou.

- Mezi Maďarskem a Slovenskem ve směru **Esztergom – Štúrovo** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje slovenská silnice nižšího významu). V období let 2020–2030 má dojít k výstavbě mostu mezi oběma výše uvedenými městy v tomto hraničním území. Na maďarské straně by to byla dálnice, na slovenské maximálně silnice I. třídy, čímž by nenávaznost vyřešena nebyla. Pokud by však maďarská strana proti předpokladu vybudovala rovněž pouze silnici I. třídy, podobně jako Slovensko, potom by byl problém nenávaznosti vyřešen.

Identifikovaná nenávaznost trvá (viz obr. 3, nenávaznost A). Tento problém bude zřejmě řešit již výše zmíněná maďarská *Národní dopravní strategie*, která je momentálně ve stavu rozpracovanosti.

- Mezi Maďarskem a Rumunskem ve směru **Békéscsaba – Chişineu Criş** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu).

Nenávaznost je v řešení, mezi oběma stranami proběhly první výměny názorů, jednání pokračují (viz obr. 3, nenávaznost B).

- Mezi Bulharskem a Rumunskem ve směru **Shumen – Călăraşi** přes **Silistru** (rumunská silnice nižšího významu navazuje na bulharskou silnici nadnárodního významu). Nebylo rozhodnuto, zda nenávaznost je prostě jen věcí nesouladu terminologie, nebo zda bulharská „další silnice nadnárodního významu“ je ve strategických dokumentech definována jako nadnárodní. To je

nyní předmětem dalšího jednání mezi bulharskou a rumunskou stranou na úrovni ministerstev dopravy, které podají následně zprávy ministerstvům, podílejících se na V4+2. Přesto se však obě strany shodly na tom, že i pokud rumunská **silnice do Călărași bude** považována za silnici nadnárodního významu, absence mostu spojujícího Călărași a Silistra **bude i nadále nenávazností** (viz obr. 3, nenávaznost C).

- První nenávaznost (viz obr. 3, nenávaznost D) zjištěná z nového polského dokumentu se již dostala na pořad společného jednání o nenávaznostech koncem července 2012, a to expresní silnice **Wrocław – Kłodzko – hranice Polsko / ČR – Králíky – (Brno)**. V rámci A-PÚR ČR je tento rozvojový záměr prověřován.

Sít' vnitrozemských vodních cest

Průplavní spojení Odra–Váh

Na společném jednání (červenec 2012) nedošlo ke shodě, pouze bylo konstatováno, že propojení Česko – Slovensko i Polsko – Slovensko je možné. Ale vláda ČR uložila v přijaté *Zprávě o uplatňování PÚR ČR 2008* vyřadit tento záměr z A-PÚR ČR. Polsko považuje záměr za překonaný a neobjevuje se ani v *KPZK 2030*, naopak Slovensko trvá na jeho zachování a má jej ve svých rozvojových dokumentech. Současně se i u tohoto záměru promítá nepřipravenost Odry v Polsku pro mezinárodní plavbu (viz D-O-L).

Problém nenávaznosti (viz obr. 4, nenávaznost A) **a celého záměru bude třeba řešit v rámci aktualizací národních dokumentů územního rozvoje případně v rámci příhraničních územních studií.**

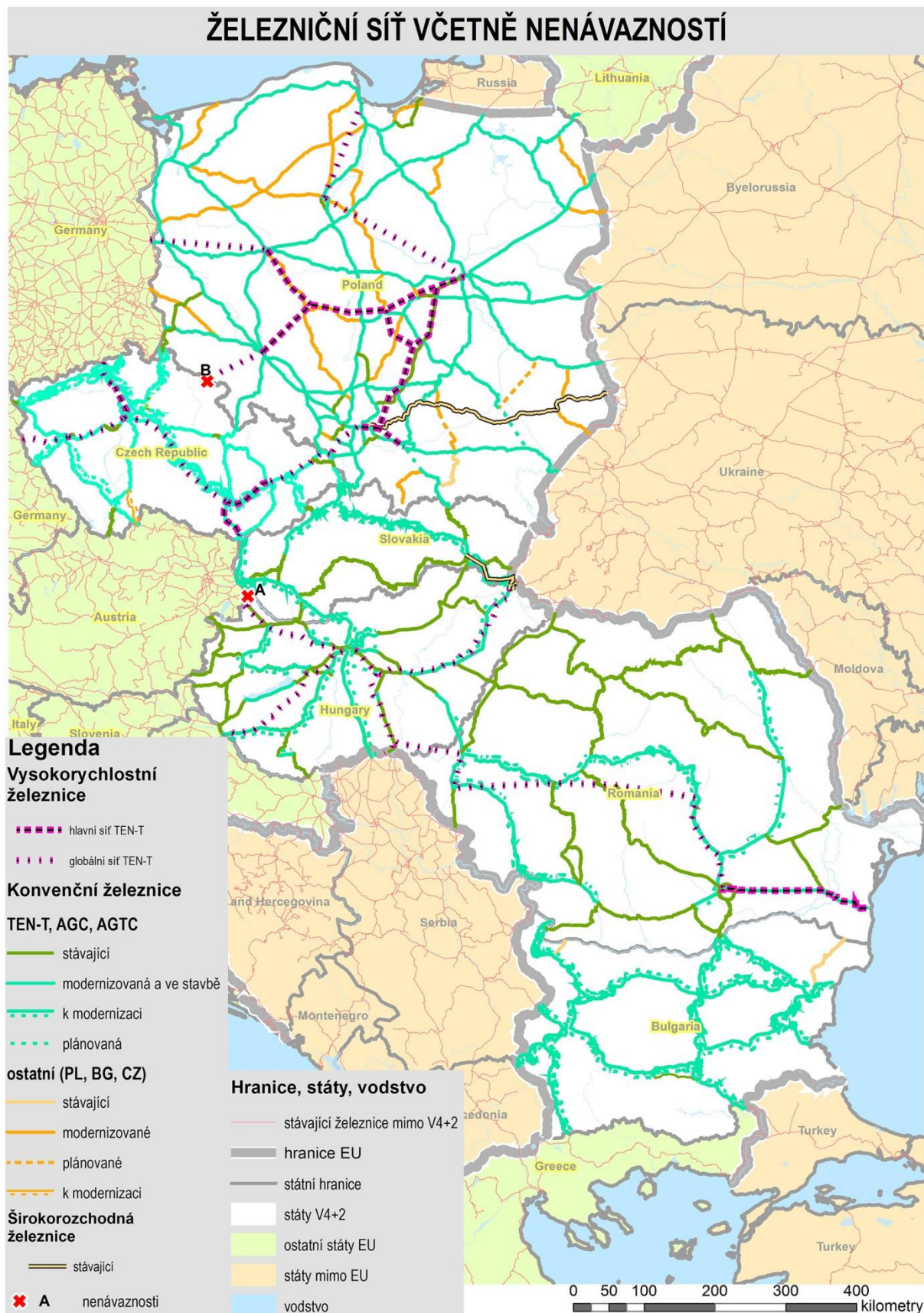
Průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe

KPZK 2030 označuje část řeky Odry za regionální vodní cestu, hlavně kvůli technickým podmínkám [nižší dosažené (II., případně III.) plavební třídy na Odře, než jsou mezinárodně stanovené dohodou EHK OSN AGN, kterou přebírá i TEN-T] a omezení z důvodu ochrany životního prostředí. V údolí řeky Odry se soustřeďuje největší bohatství habitatů v této části střední Evropy; existuje zde i mnoho oblastí Natura 2000. Proto také tato regionální část řeky Odry není zařazena ani v TEN-T revize. Vzhledem k tomu, že průplavní spojení je připravováno jako spojení mezinárodní, minimálně na území Polska by tohoto cíle nebylo dosaženo. Vláda ČR svými usneseními uložila hájit území formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích a projednat koridor s představiteli dotčených zemí a signatáři příslušných dohod. Především další ochrana území při potvrzení dlouhodobosti záměru (např. po roce 2050) je v ČR problematická, neboť územní ochrana průplavního spojení trvá již přes 40 let a značná část území je tím nevyužitelná. V ČR je tento problém nadále sledován, ale dosud nerozhodnut. Vláda ČR uložila v přijaté *Zprávě o uplatňování PÚR ČR 2008* prověřit účelnost vymezení tohoto průplavního spojení. Při prověření musí být brána v úvahu ekonomická stránka řešení, s významnými střety se životním prostředím (např. CHKO Poodří, CHKO Litovelské Pomoraví aj.). Další částí prověření musí být podmínky hydrologické a hydrogeologické. Je nutno zohlednit také skutečnost, že slezská oblast s téměř 5 mil. obyvateli je jedinou takto hustě osídlenou oblastí s těžkým průmyslem v Evropě, která nemá napojení na tomu odpovídající vodní cestu. Aktualizace PÚR nemůže sama problém z pohledu územního rozvoje vyřešit, může však napomoci tomu, aby byl tento problém řešen a konkretizován při mezinárodních jednáních a aktivitách, jako je i tato Společná strategie územního rozvoje zemí V4+2, proto je na toto možné průplavní spojení v tomto dokumentu nadále upozorňováno.

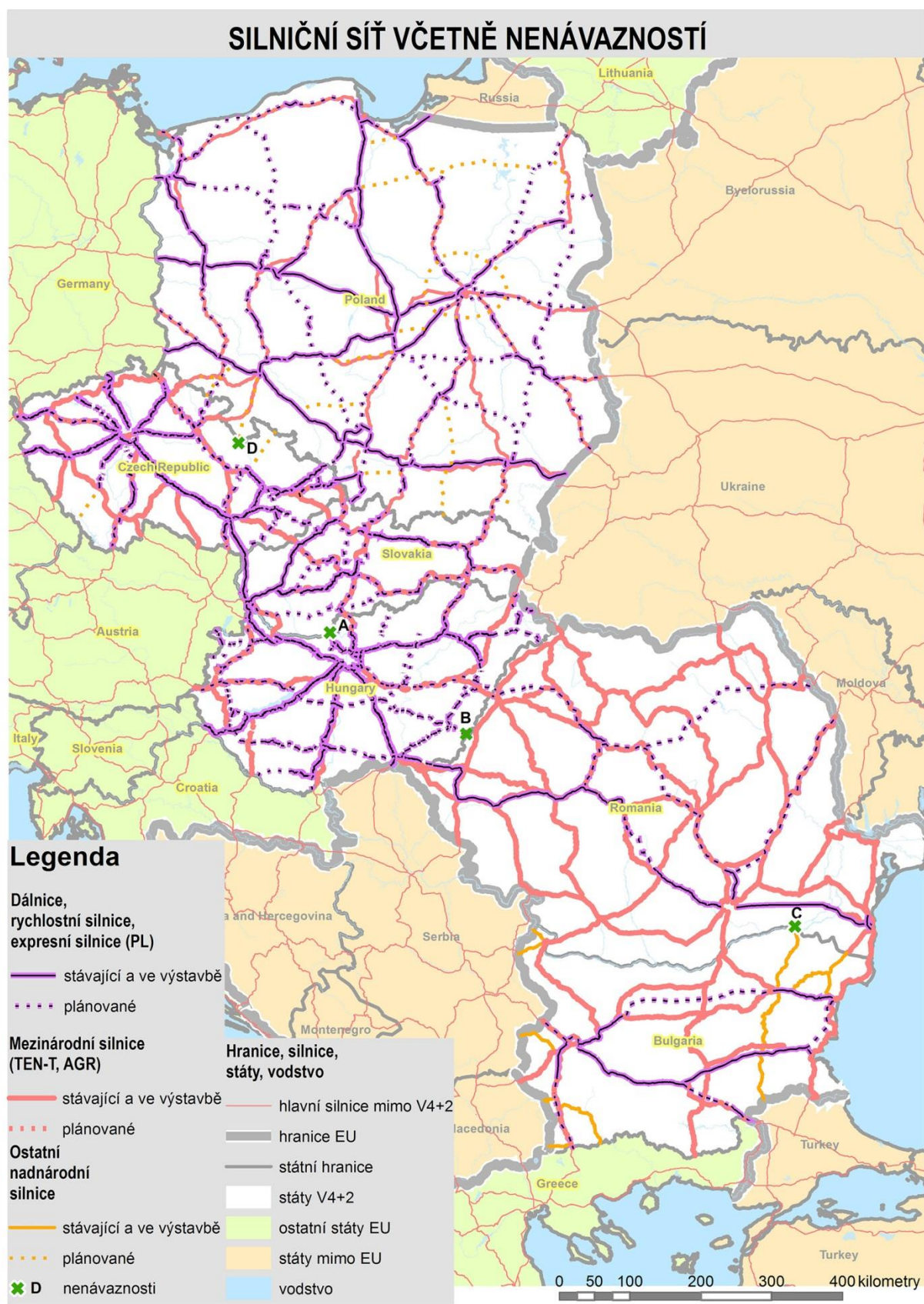
Tento záměr má celoevropský rozměr, přesahuje tedy hranice ČR nejen geograficky, ale i celkovým potenciálem a bez ohledu na to, zda se rozhodne o jeho realizaci či ne, je třeba, aby prověření potřebnosti proběhlo na mezinárodní úrovni včetně vyřešení problémů splavnosti řeky Odry na mezinárodní úrovni od moře směrem k průplavu.

Problém nenávaznosti (viz obr. 4, nenávaznost B) **a celého záměru i jeho časových horizontů bude třeba projednat.**

Obr. 2: Vymezení železniční sítě na území států V4+2 a identifikované přeshraniční nenávaznosti



Obr. 3: Vymezení silniční sítě na území států V4+2 a identifikované přeshraniční nenávaznosti



Obr. 4: Vymezení vnitrozemských vodních cest na území států V4+2 a identifikované přeshraniční nenávaznosti



Obr. 5: Letiště na území států V4+2⁴



⁴ Z důvodu časové posloupnosti, kdy ne všechny rozvojové dokumenty mohly zohlednit návrh nového „Nařízení č. 1315/2013“ (viz kap. 2.1), bylo použito kompromisního grafického vyjádření mezi „Rozhodnutím EP a Rady č. 661/2010/EU“ a „Nařízením č. 1315/2013“. Značka ★, kde se rozdíl mezi Rozhodnutím a Nařízením projevuje, zahrnuje všechna letiště hlavní (core) sítě TEN-T podle „Nařízení č. 1315/2013“ bez ohledu na skutečný obrát cestujících na letišti za rok, a současně z globální (comprehensive) sítě podle „Nařízení č. 1315/2013“ všechna letiště, která v roce 2012 vykazovala větší obrát než 1 milion cestujících za rok.

3 Technická infrastruktura

3.1 Úvod do problematiky

Předmětem zájmu jsou přepravní systémy strategických energetických médií: elektřiny, plynu a ropy. Z hlediska důležitosti byla vybrána jen tranzitní vedení mezinárodních systémů technické infrastruktury. Pro lepší orientaci v problematice je uveden ke každému státu stručný přehled hlavních systémů technické infrastruktury.

Jednotlivé sítě jsou tvořeny následujícími druhy technické infrastruktury:

Sítě a instalace elektrické energie

- přenosové sítě zvláště vysokého napětí 750 kV;
- přenosové sítě velmi vysokého napětí 400 kV;
- přenosové sítě vysokého napětí 220 kV;
- elektrické rozvodny transformace napětí s funkcí v mezistátním přenosovém systému (750/400, 400/220).

Přepravní síť plynu

- tranzitní plynovody;
- VTL plynovody pokud přesahují státní hranici;
- podzemní zásobníky plynu o kapacitě 1 mld. m³ a větší;
- terminály LNG⁵.

Přepravní síť ropy

- mezinárodní ropovody;
- terminál pro překládku ropy, zásobník ropy.

Ke každé z výše jmenované síti technické infrastruktury jsou uvedeny přeshraniční nenávaznosti a v části 3.3. *Meze a možnosti řešení* jejich plánovaný rozvoj v rámci území států V4+2 i důležité rozvojové plány v rámci EU.

3.1.1 Evropská politika a dokumenty

Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 713/2009 ze dne 13. července 2009 byla zřízena **Agentura pro spolupráci energetických regulačních orgánů** (Agency for the Cooperation of Energy Regulators – ACER).

Agentura by měla sledovat regionální spolupráci mezi provozovateli přenosových či přepravních soustav v odvětvích elektřiny a zemního plynu, jakož i provádění úkolů Evropské sítě provozovatelů elektroenergetických přenosových soustav („sítě ENTSO pro elektřinu“) a Evropské sítě provozovatelů přepravních soustav zemního plynu („sítě ENTSO pro zemní plyn“). Zapojení agentury je zásadní pro zajištění toho, aby spolupráce mezi provozovateli přenosových či přepravních soustav probíhala efektivním a transparentním způsobem ve prospěch vnitřních trhů s elektřinou a zemním plynem.

V souladu s nařízením (ES) 714/2009 byla zřízena **Evropská síť provozovatelů přenosových soustav** – European Network of Transmission System Operators for Electricity (dále též ENTSO-E). Jejím cílem a posláním je podporovat důležité aspekty energetické politiky EU s ohledem na důležité výzvy:

- Bezpečnost – sleduje koordinované, spolehlivé a bezpečné operace elektroenergetických přenosových soustav.
- Přiměřenost – podporuje rozvoj propojené evropské sítě a investice pro udržitelný energetický systém.

⁵ Terminál pro příjem zkapalněného zemního plynu dopravovaného loděmi.

- Obchod – nabízí prostor pro trh tím, že navrhne a provádí standardizovanou integraci trhu a transparentnost rámců, které usnadňují konkurenční a skutečně integrované velkoobchodní a maloobchodní trhy v kontinentálním měřítku.
- Udržitelnost – usnadňuje bezpečnou integraci nové generace zdrojů, zejména rostoucí množství energie z obnovitelných zdrojů, a tím dosažení snížení obsahu skleníkových plynů v ovzduší, což je jedním z cílů EU.

Cílem ENTSO-E je stát se komunikačním prostorem ve věcech evropských, technických, obchodních a politických otázek, týkajících se provozovatelů přenosových soustav (TSO), propojení s uživateli energetických systémů, institucí EU, s regulátory a národními vládami. Produkty systému ENTSO-E přispívají k bezpečným dodávkám, k bezproblémovému pan-evropskému trhu s elektřinou, k bezpečné integraci obnovitelných zdrojů a ke spolehlivé, na budoucnost orientované elektrické síti, směřující k dosažení cílů energetické politiky.

Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2009 ze dne 13. července 2009 byla zřízena **Evropská síť provozovatelů přepravních soustav zemního plynu** – European Network of Transmission System Operators for Gas (dále též ENTSG).

Organizace pracuje s cílem podpořit dotvoření a fungování vnitřního trhu a přeshraničního obchodu s plynem a zajištění optimálního řízení, aby provoz byl koordinován a dobře se technicky rozvíjela Evropská plynárenská přepravní soustava.

Tato síť byla vytvořena 1. 12. 2009 a nyní se skládá z 39 provozovatelů přenosových soustav a 2 přidružených partnerů z 24 evropských zemí a 3 pozorovatelů z partnerských zemí EU, s cílem zajistit rychlý pokrok směrem k jednotnému trhu.

Cíle ENTSG:

- přispět k rozvoji plně otevřené a funkční evropské přenosové soustavy;
- posílit přeshraniční přenos přístup a podporu obchodu s plynem;
- podporovat interoperability evropských přenosových soustav;
- podporovat rozvoj politiky na podporu tržních řešení a zabezpečení dodávek;
- přispět k nastavení stabilního veřejného politického rámce;
- přispět k bezpečné a spolehlivé evropské přenosové soustavě vhodné pro plnění současných a budoucích dopravních potřeb.

V průběhu prací na dokumentu V4+2 bylo vydáno Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. 4. 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě, a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009. Orgány evropské unie tímto nařízením reagují na vývoj v oblasti energetiky v evropském i celosvětovém kontextu.

Pro vytvoření strategického a akčního rámce územního rozvoje Evropy byla vydána *Územní agenda EU 2020* s vazbou na národní koncepce územního rozvoje. Jedním z cílů této strategie je také podpora rozvoje energetické infrastruktury, která umožní rozvoj energetického trhu a integraci do stávajících evropských struktur. Je třeba usilovat o energeticky udržitelná řešení, jako je např. využívání potenciálních obnovitelných zdrojů energie.

3.2 Stav problematiky a zjištěné problémy

3.2.1 Stručný přehled energetických systémů států V4+2

Bulharsko

Energetický sektor v Bulharsku je charakterizován vysokou mírou závislosti na dovážených zdrojích energie. Bulharsko využívá 70 % své spotřeby energie z dovezených zdrojů. Závislost

na dodávkách zemního plynu, ropy a jaderného paliva je úplná a zaměřená jednostranně na Rusko. Závislost na elektřině je nižší – 54 %, a to v důsledku využívání domácí produkce lignitu (hnědého uhlí) a elektřiny z vodních elektráren.

Bulharsko má 12,6 % podíl obnovitelných zdrojů energie z celkové energetické spotřeby a podle strategie *Evropa 2020* dosáhne tento podíl 16 %.

Česká republika

Současný energetický mix ČR je založen na vysokém využití domácích zdrojů primární energie. Podíl domácích zdrojů na konečné spotřebě energie činí okolo 50 %. Vysokou míru soběstačnosti vykazuje výroba elektřiny, kde čistá výroba elektřiny z domácích zdrojů prakticky plně pokrývá domácí spotřebu (cca 96 %). Bude prověřován záměr rozšíření jaderných elektráren Temelín a Dukovany.

V oblasti plynárenské přepravní soustavy je zajištěno propojení se Spolkovou republikou Německo a Slovenskem a ve směru východ-západ je dlouhodobě zajišťována mezinárodní přeprava plynu. Na přepravní soustavě byly v rámci *Evropského energetického programu pro hospodářské oživení* (dále též EEPR) realizovány reverzní toky umožňující přepravu plynu ze západu na východ a propojení mezi českou a polskou přepravní soustavou označované jako plynovod STORK. V oblasti ropovodů je importní kapacita ropovodu Družba (Slovensko, Ukrajina, Bělorusko, Rusko), který dopravuje ropu z východu, 9 mil. t/rok a ropovodu TAL/IKL (Itálie, Německo), který dopravuje ropu jižní cestou z mořského terminálu Terst, 11 mil. t/rok.

V České republice činí podíl výroby obnovitelných zdrojů 10,3 % z celkové energetické spotřeby.

Maďarsko

Maďarsko má poměrně omezené rezervy (nízké kvality) svých vlastních zdrojů energie. Dováží fosilní palivo a to zejména ropu a zemní plyn. Pro pokrytí potřeby elektrické energie je využívána jaderná energie v elektrárně Paks (cca 42 %). Jaderná elektrárna je v mezinárodním srovnání v současné době jednou z nejbezpečnějších elektráren díky opatřením prováděným v 1990, která výrazně zlepšila podmínky bezpečného provozu zařízení. Ostatní potřebu energie pokrývají z části zastaralé a málo výkonné velké elektrárny na fosilní paliva, dále menší elektrárny (plynové) a v malé míře elektrárny z obnovitelných zdrojů. Podíl obnovitelné energie na konečné spotřebě energie činil 7,4 % v roce 2010. Obnovitelné zdroje energie pochází v Maďarsku zejména ze zemědělské a lesní biomasy, biopaliv na zemědělské bázi, geotermální a tepelné energie, dále ze solární energie, větrné a vodní energie.

Polsko

Polsko má velká ložiska uhlí, která – vzhledem k závislosti země na dovozu zemního plynu (téměř 70 %) a ropy (přes 95 %), budou hrát hlavní roli ve stabilizaci energetické bezpečnosti Polska. Tranzitní plynovodní soustava na polském území je součástí plynovodu Yamal vedoucího z Ruska přes Bělorusko a Polsko do západní Evropy. Elektřina je vyráběna v domácím systému s omezenými možnostmi mezinárodní výměny – v současnosti je to méně než 10 %. *Národní koncepce územního rozvoje 2030* uvádí nezbytná opatření, která zvýší energetickou bezpečnost Polska, zvláště možnost výstavby dvou jaderných elektráren, zvýšení produkce zemního plynu (včetně břidlicového plynu) a výroby energie z obnovitelných zdrojů.

Rumunsko

Rumunský energetický systém je založen na smíšených energetických zdrojích, včetně využívání primárních zdrojů: uhlí (černé uhlí a lignit), zemní plyn, obnovitelné zdroje (vodní energie, fotovoltaická a větrná energie), jaderná energie (2 funkční reaktory v Cernavodě), ale také na důležitých dovozech energie (téměř 1/3 energie byla v roce 2007 dovezena). Většina

elektráren, užívajících tradiční zdroje energie (uhlí, zemní plyn) je zastaralých (více než 50 % z těchto elektráren je 30 nebo více let starých) a ve srovnání s moderními elektrárnami mají účinnost pouze 65–70 %. Budoucí výhled zahrnuje zvýšení významu jaderné energie (2 další reaktory) a nárůst využívání obnovitelných zdrojů energie (využívání biopaliv spolu s vodními, fotovoltaickými a větrnými zdroji energie).

Slovensko

Slovensko je vysoce závislé na dovozu energie s nízkou diverzifikací dovozu. Důležitou skutečností je, že Slovensko musí dovážet cca 90 % palivo-energetických zdrojů. Domácími zdroji jsou jen hnědé uhlí, elektřina z vodních elektráren a malé množství vytěženého plynu a ropy. Instalovaný výkon Slovenska v roce 2010 byl 7 780 MW. Jaderné elektrárny se podílely na instalovaném výkonu 23,4 %, tepelné elektrárny 44,8 % a vodní elektrárny dosáhly podíl 31,9 %.

Některé druhy obnovitelných zdrojů energie (větrná a fotovoltaická) mohou být hrozbou pro stabilitu přenosové sítě i v celoevropském měřítku. V následující tabulce je uveden soupis těchto zdrojů instalovaných ve státech V4+2 k roku 2010. V souladu se záměry národních dokumentů a územních podmínek je nutno plánovat obnovitelné zdroje energie. Je třeba zajistit odolnější přenosovou soustavu, zejména proti riziku tzv. „black out“.

Tab. 1: Instalovaný výkon obnovitelných zdrojů energie v roce 2010⁶

	Fotovoltaické elektrárny (MW)	Větrné elektrárny (MW)
Bulharsko	32	500
Česká republika	1 959	215
Maďarsko	0	295
Polsko	2	1 180
Rumunsko	2	462
Slovensko	185	3

3.2.2 Sítě a instalace elektrické energie

Bulharsko

Současný stav

Propojení přenosového vedení Bulharska s Rumunskem:

- Kozloduy NPP – Tântăreni (400 kV; 2 linky);
- Varna – Isaccea (400 kV, 750 kV);
- Dobrudzha – Isaccea (400 kV).

Nenávaznosti

Nenávaznosti nebyly zjištěny. Přeshraničními vedeními je přenosová soustava Bulharska napojena na soustavy všech sousedních států a tím synchronně spolupracuje s celou elektroenergetickou soustavou kontinentální Evropy.

⁶ Údaje o fotovoltaických a větrných elektrárnách byly čerpány ze Statistické ročenky energetických systémů Maďarska 2011 (Statistical data of the Hungarian Power System 2011). Jsou zde uvedeny instalované výkony zdrojů elektrické energie pro členské státy EU za rok 2010 (str. 32). Zdroj: Enerdata – Global Energy & CO.

Česká republika

Současný stav

Elektroenergetická přenosová soustava 400 kV a 220 kV slouží k rozvedení výkonu z velkých elektráren na celé území České republiky a zároveň je součástí mezinárodního propojení Evropy.

Propojení České republiky se sousedními státy V4+2:

Česká republika – Polsko:

- Nošovice – Wielopole (400 kV);
- Albrechtice – Dobrzeń (400 kV);
- Lískovec – Kopanina (220 kV);
- Lískovec – Bujaków (220 kV).

Česká republika – Slovensko:

- Nošovice – Varín (400 kV);
- Sokolnice – Križovany (400 kV);
- Sokolnice – Stupava (400 kV);
- Lískovec – Povážská Bystrica (220 kV);
- Sokolnice – Senica (220 kV).

(El. stanice Povážská Bystrica a Senica nejsou vyznačeny ve schématu.)

Nenávaznosti

Nenávaznosti nebyly zjištěny. Přeshraničními vedeními je přenosová soustava ČR napojena na soustavy všech sousedních států a tím synchronně spolupracuje s celou elektroenergetickou soustavou kontinentální Evropy.

Maďarsko

Současný stav

Dovozní kapacity maďarské přenosové sítě dosahují standardů ENTSO-E, zajišťujících výkon až do 1 500 MW nebo, za extrémních podmínek, více než 2 000 MW. Přenosová síť má tranzitní nárůst kapacity 3 000 MW.

- **Přenosové vedení 220 kV** – dalšímu vývoji na této úrovni napětí by se mělo zamezit, nicméně dodávka pro Budapešť je závislá na systému o 220 kV.
- **Přenosové vedení 400 kV** – to je preferovaná úroveň napětí pro přenosový systém, kde se vývoj zaměřuje na mezinárodní integritu a na prvotřídní bezpečnostní standard.

Propojení Maďarska se sousedními státy V4+2:

Maďarsko – Slovensko:

- Győr – Gabčíkovo (400 kV);
- Göd – Levice (400 kV).

Maďarsko – Rumunsko:

- Sándorfalva – Arad (400 kV);
- Békéscsaba – Nădab (400 kV).

Nenávaznosti

Nenávaznosti nebyly zjištěny. Přeshraničními vedeními je přenosová soustava Maďarska napojena na soustavy všech sousedních států a tím synchronně spolupracuje s celou elektroenergetickou soustavou kontinentální Evropy.

Polsko

Současný stav

Na konci roku 2010 činila instalovaná kapacita polských elektráren celkem 36 058 MW, z čehož 3 486,7 MW bylo vyrobeno ve vodních elektrárnách a 32 571,5 MW v konvenčních elektrárnách. Většina přenosových linek o 400 kV a 220 kV je přes 40 let starých a potřebuje urgentní modernizaci.

Propojení Polska se sousedními státy V4+2:

Polsko – Česká republika:

- Wielopole – Nošovice (400 kV);
- Dobrzeń – Albrechtice (400 kV);
- Kopanina – Lískovec (220 kV);
- Bujaków – Lískovec (220 kV).

Polsko – Slovensko:

- Krosno – Iskrzynia – Lemešany (zdvojené vedení 400 kV).

Nenávaznosti

Nenávaznosti nebyly zjištěny. Přeshraničními vedeními je přenosová soustava Polska napojena na soustavy všech sousedních států a tím synchronně spolupracuje s celou elektroenergetickou soustavou kontinentální Evropy.

Rumunsko

Současný stav

Většina vedení vysokého napětí je 40-50 let stará, s technologií tehdejšího období. Nicméně podle Národní společnosti pro přepravu energie zaručily udržovací práce dostatečnou úroveň kvality dopravního systému a je tu jasný program zacílený na modernizaci a aktualizaci technologie sítě; mnoho takových prací bylo provedeno za uplynulé desetiletí.

Propojení Rumunska se sousedními státy V4+2:

Rumunsko – Maďarsko:

- Arad – Sándorfalva (400 kV);
- Nădab – Békéscsaba (400 kV).

Rumunsko – Bulharsko:

- Isaccea – Dobrudzha (400 kV);
- Isaccea – Varna (400 kV, 750 kV);
- Țânțăreni – Kozloduy NPP (2 linky, každá 400 kV).

Nenávaznosti

Nenávaznosti nebyly zjištěny. Přeshraničními vedeními je přenosová soustava Rumunska napojena na soustavy všech sousedních států a tím synchronně spolupracuje s celou elektroenergetickou soustavou kontinentální Evropy.

Slovensko

Současný stav

Přenosová soustava Slovenska na mezinárodní a celostátní úrovni je tvořena sítěmi 400 kV a 220 kV. Soustavu 220 kV je plánováno udržovat v provozuschopném stavu do konce životnosti. Postupně bude nahrazena soustavou 400 kV nebo rozšířena distribuční soustava 110 kV.

Propojení Slovenska se sousedními státy V4+2:

Slovensko – Česká republika:

Varín – Nošovice (400 kV);

- Križovany – Sokolnice (400 kV);
 - Stupava – Sokolnice (400 kV);
 - Lískovec – Povážská Bystrica (220 kV);
 - Sokolnice – Senica (220 kV).
- (El. stanice Povážská Bystrica a Senica nejsou vyznačeny ve schématu.)

Slovensko – Maďarsko:

- Gabčíkovo – Győr (400 kV);
- Levice – Göd (400 kV).

Slovensko – Polsko:

- Lemešany – Krosno – Iskrzynia (zdvojené vedení 400 kV).

Nenávaznosti

Nenávaznosti nebyly zjištěny. Přeshraničními vedeními je přenosová soustava Slovenska napojena na soustavy všech sousedních států a tím synchronně spolupracuje s celou elektroenergetickou soustavou kontinentální Evropy.

3.2.3 Přepavní síť plynu

Bulharsko

Současný stav

V Bulharsku má tranzitní plynárenská síť jeden vstup (z ruských zdrojů) a tři výstupní směry (body): na Balkáně do Turecka, Řecka a Makedonie.

Nenávaznosti

Z hlediska významu pro projekt V4+2 neexistují žádné nenávaznosti mezi Bulharskem a Rumunskem.

Česká republika

Současný stav

Soustava tranzitních plynovodů zajišťuje mezinárodní přepravu zemního plynu pro zahraniční obchodní partnery a současně přepravu zemního plynu pro zásobování ČR. Je tvořena plynovody v celkové délce 3 813 km. Pro dodávky zemního plynu je zajištěna poměrně významná kapacita podzemních zásobníků plynu jak na území ČR, tak i v zahraničí. Některé zásobníky pracují společně jako jeden virtuální zásobník plynu.

V rámci posílení diverzifikace přepravních cest zemního plynu do zemí EU byl realizován projekt Gazela, který byl uveden do provozu v lednu 2013. V rámci programu EEPR bylo realizováno propojení české a polské přepravní soustavy plynovodem STORK.

Nenávaznosti

Z hlediska významu pro projekt V4+2 neexistují žádné nenávaznosti mezi sousedními státy.

Maďarsko

Současný stav

Maďarsko je silně závislé na dovozech zemního plynu (hlavně z Ruska), jelikož domácí produkce zemního plynu pokrývá jen částečně spotřebu.

V současnosti existují tři body propojení, kde je import možný. Plynovod „**Bratrství**“ je napojen na ukrajinské hranici (Beregdaróc) a funguje jako **hlavní dovozní a tranzitní trasa**. Dvě dodatečná propojení hrají roli v diverzifikaci dodávek ze západních trhů (Hegyeshalom AT 4,5 mld. m³) a z potenciálního chorvatského terminálu LNG (Drávaszerdahely HR 6,5 mld. m³). Nicméně celkové kapacity těchto plynovodů jsou pod domácí spotřebou, proto je nutné je v těchto směrech rozšířit.

Skladovací kapacity, které jsou v současnosti v provozu, činí 5,8 mld. m³.

Nenávaznosti

Plynárenská soustava je napojena na sousední stát V4+2 – Rumunsko. V současnosti neexistuje žádné přímé spojení mezi Maďarskem a Slovenskem. V roce 2015 bude zprovozněn nový plynovod mezi Vecsés a Velké Zlievce.

Polsko

Současný stav

Tranzitní plynovodní soustava (SGT) na polském území je součástí plynovodu Yamal. V Polsku jsou 2 místa odběru plynu: Włocławek – o kapacitě okolo 8,4 milionu m³/den a Lwówek – o kapacitě okolo 3,6 milionu m³/den. Polsko disponuje podzemními zásobníky plynu o celkové kapacitě 1,6 miliard m³, celková délka přenosové sítě plynu je 9 853 km.

Kromě toho je přenosový systém zásobován plynem z mezinárodních plynovodů ukrajinského, běloruského a německého operátora.

V současné době je připravena k realizaci výstavba terminálu LNG ve Świnoujście jako strategická investice Polska. Jeho výstavba je podporována také z fondů EU, jeho dokončení se předpokládá v roce 2014. Očekávaný nárůst produkce břidlicového plynu v Polsku bude vyžadovat rozvoj a modernizaci národní plynovodní sítě.

Nenávaznosti

Není propojení tranzitního plynovodu se Slovenskem.

Rumunsko

Současný stav

Propojení s Maďarskem bylo dokončeno v roce 2010 ve směru Szeged – Arad, jeho délka je 109 km. Rumunsko disponuje sedmi zásobníky plynu.

Nenávaznosti

Nenávaznosti nejsou. Propojení do Maďarska i Bulharska je realizováno.

Slovensko

Současný stav

Slovensko je odkázáno na dovoz plynu, v současnosti to představuje 98 % spotřeby plynu. Slovensko disponuje podzemními zásobníky plynu, které jsou situovány v jihozápadní části země.

Nenávaznosti

Plynárenská soustava SR je propojená se soustavou České republiky. Chybí propojení s Polskem a Maďarskem.

3.2.4 Přepavní síť ropy

Bulharsko

Současný stav

Na území Bulharska neexistuje žádný ropovod se surovou ropou. Jediná fungující rafinerie (LUKOIL Burgas) přijímá dodávky ropy z moře.

Nenávaznosti

Neexistují žádná spojení se sousedními zeměmi včetně Rumunska.

Česká republika

Současný stav

Česká republika je zásobována dvěma ropovody – ropovodem Družba a ropovodem IKL. Ropovod Družba zajišťuje dodávky ropy z Ruska. Ropovod IKL je propojen přes Vohburg (Německo) a zajišťuje dodávky ropy z Terstu prostřednictvím ropovodu TAL. Kapacity obou ropovodů jsou dostačující. Česká republika disponuje zásobníky ropy – centrální tankoviště má skladovací kapacitu nádrží 1 550 tis. m³ ropy.

Ropovodní systém spojuje potrubím sklady a centrály s dvěma rafineriemi. Systém umožňuje přímé čerpání a zásobování mezi jeho jednotlivými rafineriemi. ČR disponuje také komplexním systémem 1100 km produktovodů, propojujících rafinerie ČR s 18 velkosklady pohonných hmot. Tento systém je přeshraničně napojen i na slovenskou rafinerii Slovnaft Bratislava.

Nenávaznosti

Ropovodní systém je propojen se Slovenskem. Přímé propojení sítě ropovodů ČR směr Polsko není a ani se s ním nepočítá.

Maďarsko

Současný stav

Vedle okrajové domácí produkce přichází ropa hlavně přes Ukrajinu a ropovod Družba II, jejíž kapacita je okolo 8,0 milionů tun za rok. Propojovací vedení ropovodu Družba I ze Slovenska (3,5 mil. t/rok) a ropovod Adria z Chorvatska (10 mil. t/rok) poskytují dodatečné dovozní trasy, čímž zlepšují bezpečnost dodávek, nicméně Družba I přepravuje také ruské zdroje a ropovod Adria se používá pro tranzit ruské ropy pro chorvatské rafinerie. Maďarsko má také vnitřní ropovod s kapacitou 2,0 mil. t/rok, který propojuje ropná pole země v regionu Algyó s rafinerií Duna.

Maďarská přenosová produktová síť (1 356 km) má pouze jeden propojovací bod s Ukrajinou, kam se dováží převážně benzín. V Maďarsku neexistuje žádný ropný přístav, ale je tu možnost vývozu / dovozu rafinovaných produktů ropným tankerem z lokalit Komárom a Százhalombatta. Velký podíl vývozu produktů z rafinerií je přepravován tankerem po řece Dunaj.

Nenávaznosti

Propojení s Rumunskem neexistuje. Na Slovensko je veden propojovací ropovod Družba I.

Polsko

Současný stav

Závislost Polska na dovozu ropy činí více než 95 %. Hlavní zdrojem a směrem dodávky ropy a tekutých paliv pro Polsko je Rusko. Přeprava ropy se uskutečňuje prostřednictvím ropovodu „Družba“. V případě nečekaného přerušení dodávek ropy z Ruska jsou možné alternativní dodávky do polských rafinerií přes moře prostřednictvím ropného terminálu v Gdaňsku.

Nenávaznosti

Není propojení tranzitního ropovodu ani s Českou republikou, ani se Slovenskem.

Rumunsko

Současný stav

Rumunská přepravní síť ropy, benzínu a etanu má 3 800 km ropovodu, z čehož má podsystém interní přepravy ropy 1 450 km a kapacitu 10 mil. tun/rok, a podsystém dovozu ropy má 1 200 km a kapacitu 18 milionů tun/rok. Dovážená ropa přes Černé moře jde do přístavu Constanța.

Nenávaznosti

Nejsou známa žádná napojení ropovodu na Bulharsko nebo Maďarsko.

Slovensko

Současný stav

Slovenský systém ropovodů se skládá ze dvou ropovodů – Družba a Adria. Převážná kapacita slovenského úseku ropovodu Družba je 20 mil. tun/rok. Druhým ropovodem je původní větev ropovodu Družba vedoucí ze Šiah do Maďarska. Na maďarském území se tato větev napojuje na ropovod Adria. Ropovod byl vybudován za účelem diverzifikace zdrojů ropy a do provozu byl uveden v roce 1980.

Nenávaznosti

Existuje propojení se sousedními státy V4+2 – Českou republikou, Maďarskem, chybí propojení s Polskem.

3.3 Meze a možnosti řešení

3.3.1 Sítě a instalace elektrické energie

Projekty s mezinárodním dopadem na přenosovou síť

V souvislosti s dokončením dvou bloků JE Mochovce (SK) bude třeba vybudovat nové přenosové vedení. Jsou prověřovány záměry na:

propojení Slovensko – Maďarsko:

- vedení 2x400 kV Gabčíkovo – Gönyű;
- vedení 2x400 kV Rimavská Sobota – Sajóivánka;
- vedení 2x400 kV Veľké Kapušany – Maďarsko (není určena lokalita);

propojení Slovensko – Polsko:

- 2x400 kV Varín – Byczyna.

V budoucím rozvoji Polska se jeví následující nenávaznost. V novém platném státním dokumentu *KPZK 2030* plánuje Polsko napojení přenosové soustavy na třech dalších místech se Slovenskem. Slovenská strana s těmito napojeními neuvažuje.

propojení Slovensko – Česká republika:

- vedení 2x400 kV Považská Bystrica – Otrokovice.

Připravované rekonstrukce nebo posílení vedení na mezistátní úrovni pro zvýšení bezpečnosti přenosové sítě

- posílení (zdvojení) stávajícího vedení 400 kV Nošovice – Varín (CZ – SK);
- rekonstrukce přenosového vedení Isaccea – Varna (RO – BG);
- rekonstrukce přenosového vedení Isaccea – Dobrudzha (RO – BG);
- rekonstrukce přenosového vedení Tântăreni – Kozloduy (RO – BG).

3.3.2 Převážná síť plynu

K zajištění diverzifikace dodávek zemního plynu do Evropy se připravují tyto nadnárodní projekty

- **Plynovod South stream** (zdrojem budou ložiska v Rusku, trasa povede pod Černým mořem přes Bulharsko. Severní větev přes Srbsko, Maďarsko, Slovensko do Rakouska).
- **Plynovod Nabucco** (zdrojem jsou ložiska v Kaspickém moři, trasa vede po pevnině z Azerbájdžánu přes Turecko, Bulharsko, Rumunsko a Maďarsko do Rakouska, s možností dodávek také pro Slovensko a Českou republiku). V současné době je projekt plynovodu Nabucco pozastaven.

Projekty jednotlivých zemí V4+2

- Je připravena k realizaci strategická investice terminálu LNG v Świnoujście (PL). V návaznosti na tento projekt je prověřována možnost propojení plynovodů ve směru sever-jih v trase

Polsko – Slovensko – Česko – Maďarsko až do navrhovaného terminálu LNG Adria v Chorvatsku, tzv. severojižní plynárenský koridor.

- Je prověřován záměr „MORAVIA – VTL plynovod“ s napojením na Polsko (Děhylov – Hať – hranice ČR / Polsko).
- Je prověřován záměr VTL Olešná – Náchod – hranice ČR / Polsko (Kudowa-Zdrój) a záměr plynovod STORK II.
- Propojení plynovodů Maďarska a Slovenska v trase Vecsés – Veľké Zlievce.
- Rozšíření svých skladovacích kapacit připravují Bulharsko (Chiren a Galata), Česká republika (Podivín – Prušánky, Břeclav, Uhřetice II a Dambořice) a Polsko (Kosakowo, Mogilno, Wierchowice, Strachocina).

3.3.3 Přepravní síť ropy

Projekty mezinárodního charakteru

- Jsou připravovány plány na ropovod, který by z ropného terminálu v Constantě dopravil ropu přes Rumunsko do rafinérie Pancevo (Srbsko). Část tohoto ropovodu již existuje (Constanța – Pitesti), další část trasy (440 km) se připravuje.
- Prodloužení ropovodu Odessa – Brody až do Plock propojí ropovod Družba s ropovodem z Kaspického moře.
- ČR má připraven plán výstavby ropovodního propojení Litvínov – Spargau (Německo). Tento projekt získal status PCI (Projects of Common Interest EU).

Projekty národního charakteru

- V Polsku se připravuje výstavba ropného terminálu v Gdaňsku.
- Česká republika má vymezen koridor pro zdvojení ropovodu Družba včetně plochy pro výstavbu skladovacích nádrží u Velké Bíteše.
- Dále Česká republika plánuje zdvojení potrubí k ropovodu IKL včetně plochy pro skladovací nádrže u Benešovic. Cílem obou záměrů je diverzifikace přepravy ropy přes území ČR a zvýšení uskladňovacích kapacit.
- ČR má připraven plán výstavby produktovodu mezi sklady pohonných hmot Loukov a Sedlnice s propojením na ostravské letiště Mošnov.

Bylo by přínosné, kdyby zúčastněné strany řešily společně problémy s nestabilitou přenosové sítě, způsobené nekontinuální činností obnovitelných zdrojů elektřiny v návaznosti na ostatní evropské státy. Dále by se státy mohly podílet na společném projektu diverzifikace zásobování plynem a ropou a zajistily tak spolehlivost dodávek těchto významných zdrojů energie ze vzdálených ložisek těžby.

Obr. 6: Síť a instalace elektrické energie



Legenda: Elektrické transformační stanice – propojení států V4+2

Označení v mapě	Stát	Název stanice	Napětí (kV)	Propojeno se stanicí	Stát
1	BG	Kozloduy NPP	400	Țânțăreni (Double lines)	RO
2	BG	Varna	400, 750	Isaccea	RO
3	BG	Dobrudzha	400	Isaccea	RO
4	CZ	Nošovice	400	Wielopole, Varín	PL, SK
5	CZ	Albrechtice	400	Dobrzeń	PL
6	CZ	Lískovec	220	Kopanina, Bujaków	PL
7	CZ	Sokolnice	400	Křižovany, Stupava	SK
8	HU	Győr	400	Gabčíkovo	SK
9	HU	Göd	400	Levice	SK
10	HU	Sándorfalva	400	Arad	RO
11	HU	Békéscsaba	400	Nădab	RO
12	PL	Wielopole	400	Nošovice	CZ
13	PL	Dobrzeń	400	Albrechtice	CZ
14	PL	Kopanina	220	Lískovec	CZ
15	PL	Bujaków	220	Lískovec	CZ
16	PL	Krosno – Iskrzynia	400	Lemešany (Double lines)	SK
17	RO	Arad	400	Sándorfalva	HU
18	RO	Nădab	400	Békéscsaba	HU
19	RO	Isaccea	400, 750	Dobrudzha, Varna	BG
20	RO	Țânțăreni	400	Kozloduy (Double lines)	BG
21	SK	Varín	400	Nošovice	CZ
22	SK	Křižovany	400	Sokolnice	CZ
23	SK	Stupava	400	Sokolnice	CZ
24	SK	Gabčíkovo	400	Győr	HU
25	SK	Levice	400	Göd	HU
26	SK	Lemešany	400	Krosno – Iskrzynia (Double lines)	PL

Obr. 7: Přepravení síť plynu



Legenda: Podzemní zásobníky plynu stávající a plánované s kapacitou nad 1 mld. m³ států V4+2

Označení v mapě	Název	Stát	Poznámka
1	Chiren	BG	
2	Galata	BG	plánovaný
3	Lobodice	CZ	
4	Dolní Bojanovice	CZ	používaný SK
5	Třanovice	CZ	
6	Štramberk	CZ	
7	Háje	CZ	
8	Tvrdonice	CZ	
9	Uhřice	CZ	
10	Dolní Dunajovice	CZ	
11	Szőreg -1	HU	
12	Hajdúszoboszló	HU	
13	Kardoskút – Pusztaszőlős	HU	
14	Zsana – Nord	HU	
15	Pusztaderics	HU	
16	Husow	PL	
17	Strachocina	PL	
18	Wierzchowice	PL	
19	Mogilno	PL	
20	Bonikowo	PL	
21	Daszewo	PL	
22	Brzeznicza	PL	
23	Swarzow	PL	
24	Kosakowo	PL	plánovaný
25	Świnoujście	PL	LNG Terminal plánovaný ⁷
26	Balaceanca	RO	
27	Urziceni	RO	
28	Bilciuresti	RO	
29	Ghercesti	RO	
30	Sarmasel	RO	
31	Tirgu-Mures	RO	
32	Cetatea de Balta	RO	
33	Nades – Prod – Seleus	RO	
34	Láb	SK	
35	Dambořice	CZ	plánovaný

⁷ Terminál ve výstavbě pro příjem zkapalněného zemního plynu dopravovaného loděmi.

Obr. 8: Přepavní síť ropy



4 Socio-ekonomické podmínky

4.1 Úvod do problematiky

Pokud jde o rozšíření působnosti *Společné strategie*, musí být zohledněny sociální a ekonomické aspekty, jelikož bez sociální soudržnosti a ekonomické konvergence nemůžeme mluvit o územním rozvoji, ani o územní soudržnosti jako takových. Všechny zahrnuté charakteristiky identifikují socioekonomické podmínky, které jsou relevantní alespoň pro převážnou většinu zemí V4+2, a také musí mít územní charakteristiky. Proto tyto společné územní rysy vykazují nejen podobné socioekonomické podmínky, ale také podobnou územní strukturu zemí V4+2. Kapitola má za cíl identifikovat limity a možnosti, které by mohly být základem pro společné politické opatření vedoucí ke zlepšení územního rozvoje států V4 +2.

Kapitola je založena na předběžné analýze, která identifikovala společné charakteristiky zemí V4+2. Kapitola je založena primárně na datech z databáze Eurostatu pro roky v rozmezí 2003 a 2012 (nebo na nejnovějších dostupných datech). Využívání evropských zdrojů dat dává možnost zhodnotit země V4+2 v evropském kontextu a porovnat region s průměrem EU27.

4.2 Stav problematiky a zjištěné problémy

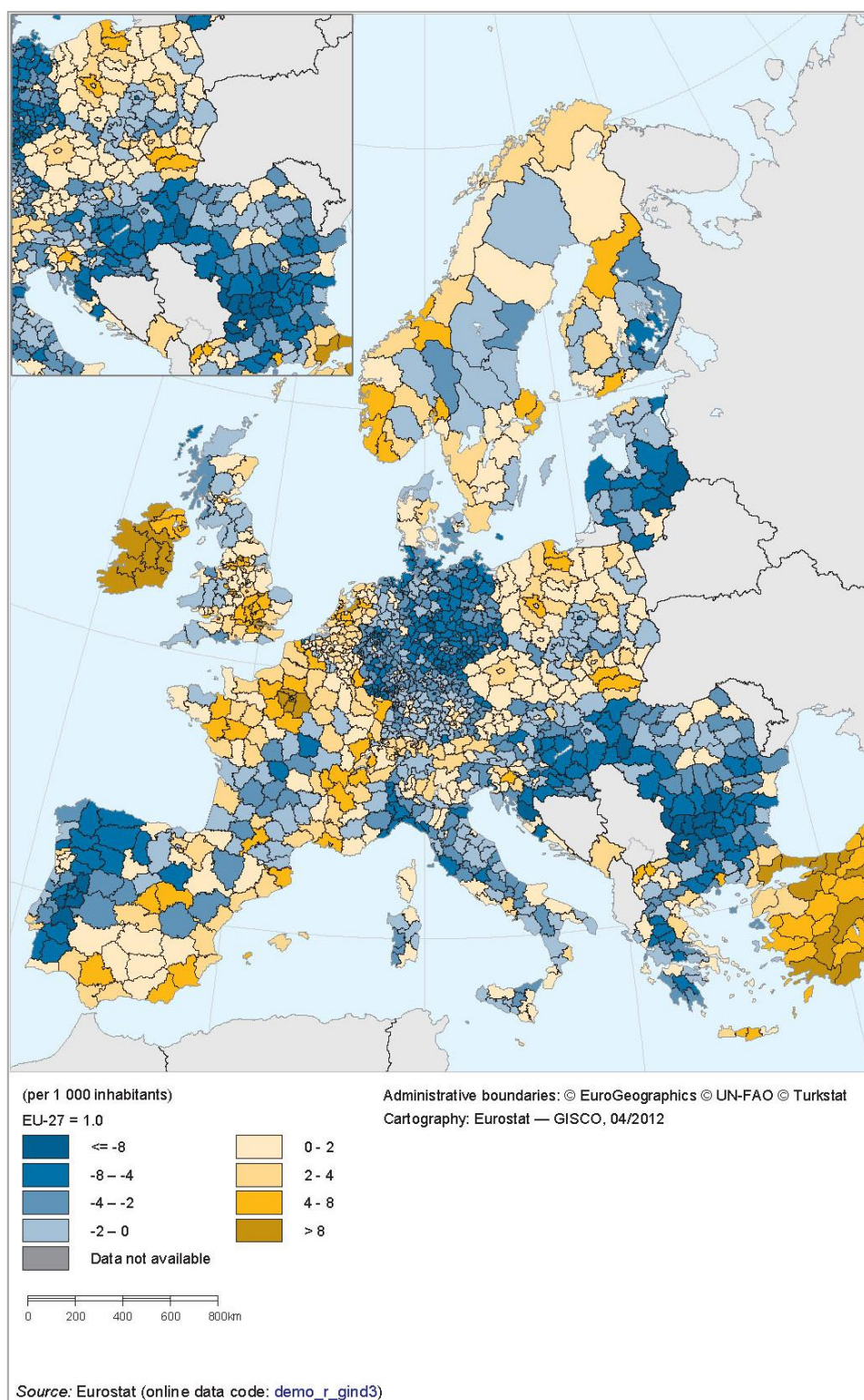
4.2.1 Společné demografické a sociální rysy zemí V4+2 v evropském kontextu

Demografické procesy jsou určovány dvěma základními faktory: přirozenou obměnou populace (narození mínus úmrtí) a čistou migrací (imigrace mínus emigrace). Všechny státy V4+2 čelí z hlediska dlouhodobých demografických trendů problémům spojeným se stárnutím a úbytkem populace. Existuje jen málo regionů (většinou regiony hlavních měst a rozvojové póly), kde zřejmě demografická situace zůstane příznivá, převážně díky pozitivnímu migračnímu toku, způsobenému atraktivními pracovními příležitostmi. V dalších regionech stagnující nebo negativní přirozený populační nárůst spolu s negativní migrací mají za následek úbytek populace a nevyváženou věkovou strukturu.

Přirozená obměna populace

Úroveň populačního růstu je v zemích V4+2 ve srovnání s EU27 nižší (0,45 ‰ v roce 2012), přestože tyto země vykazují významné rozdíly. Slovensko, Česká republika a Polsko vykazují pozitivní přirozenou obměnu populace, zatímco Rumunsko, Maďarsko a Bulharsko patří z tohoto hlediska mezi nejhorší v Evropě. Nicméně míra přirozeného populačního růstu vykazuje snižující se tendenci v Polsku a také v České republice. Dokonce i míra porodnosti je v zemích V4+2 nižší než je průměr zemí EU27 (1,57 ‰ v 2011), což přispívá ke zhoršování demografické situace.

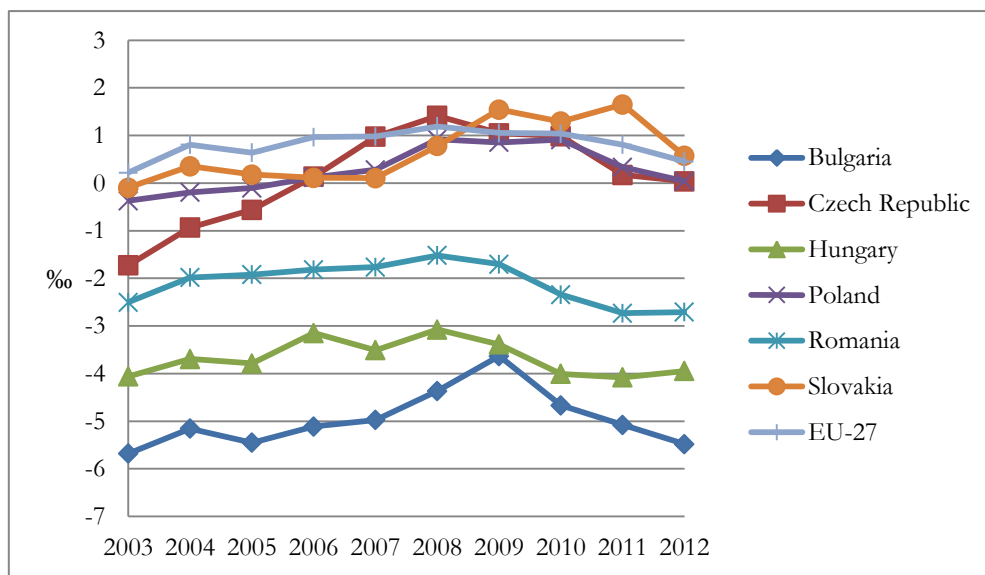
Obr. 9: Přirozená obměna populace v Evropě podle regionů NUTS 3, 2010 (na 1 000 obyvatel)



Zdroj: EUROSTAT

Graf 1: Přirozená obměna populace v zemích V4+2, 2003–2012

* Hrubá míra přirozené obměny je poměr přirozené obměny během roku (živě narození mínus zesnulí) vůči průměrnému počtu obyvatel v tom roce. Je vyjádřena hodnota na 1 000 obyvatel.



Zdroj: EUROSTAT

Stárnutí, zdraví a očekávaná délka života

Pokud jde o celou EU, stárnutí je pro regiony a země V4+2 nejdůležitější demografickou (a dokonce i ekonomickou) výzvou, přestože země V4+2 (kromě Bulharska) vykazují nižší poměr starších lidí ve věku 65 a více, než je tomu u zemí EU27 (17,82 % v roce 2012), jejich situace je tedy relativně příznivá. Slovensko má v současnosti jednu z nejmladších populací v EU. Nejzávažnější problémy jsou zaznamenány v Bulharsku, které se řadí mezi prvních deset v žebříčku nejvíce stárnoucích zemí na světě. Nárůst podílu populace ve věku 65 a více lze ale sledovat ve všech zemích V4+2, což výrazně zatěžuje sociální služby.

Tab. 2: Podíl populace ve věku 65 let nebo více*

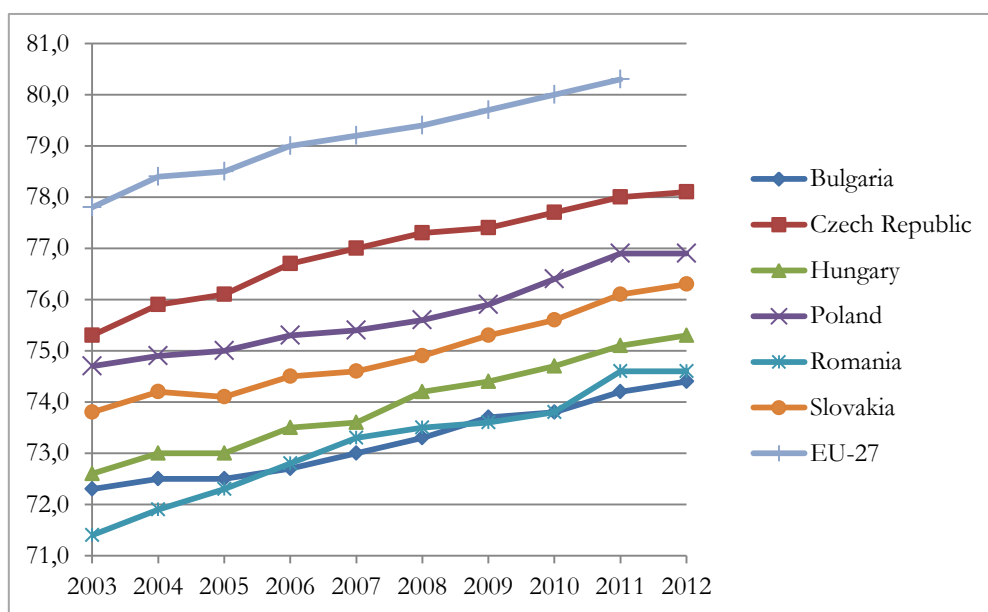
* Populace k 1. lednu

	2011	2012
Bulgaria	18,46%	18,85%
Czech Republic	15,61%	16,20%
Hungary	16,74%	16,88%
Poland	13,47%	13,82%
Romania	14,88%	15,01%
Slovakia	12,58%	12,78%
European Union	17,53%	17,82%

Zdroj: EUROSTAT

Nižší podíl starších obyvatel koreluje s celkově špatným zdravotním stavem populace makroregionu. Země V4+2 vykazují ve srovnání se západoevropskými zeměmi vyšší riziko úmrtnosti. Navzdory narůstajícím tendencím posledních let je očekávaná délka života (u mužů i žen) výrazně pod průměrem EU27 (80,4 roku věku v roce 2011) a rozdíl mezi zeměmi V4+2 a průměrem EU27 zůstal stejný. Nízkou očekávanou délkou života také ovlivňují nedostatečná, zastaralá (na nemoci orientovaná) zdravotní péče a nedostatek všeobecného povědomí.

Graf 2: Očekávaná délka života v zemích V4+2, 2003–2012



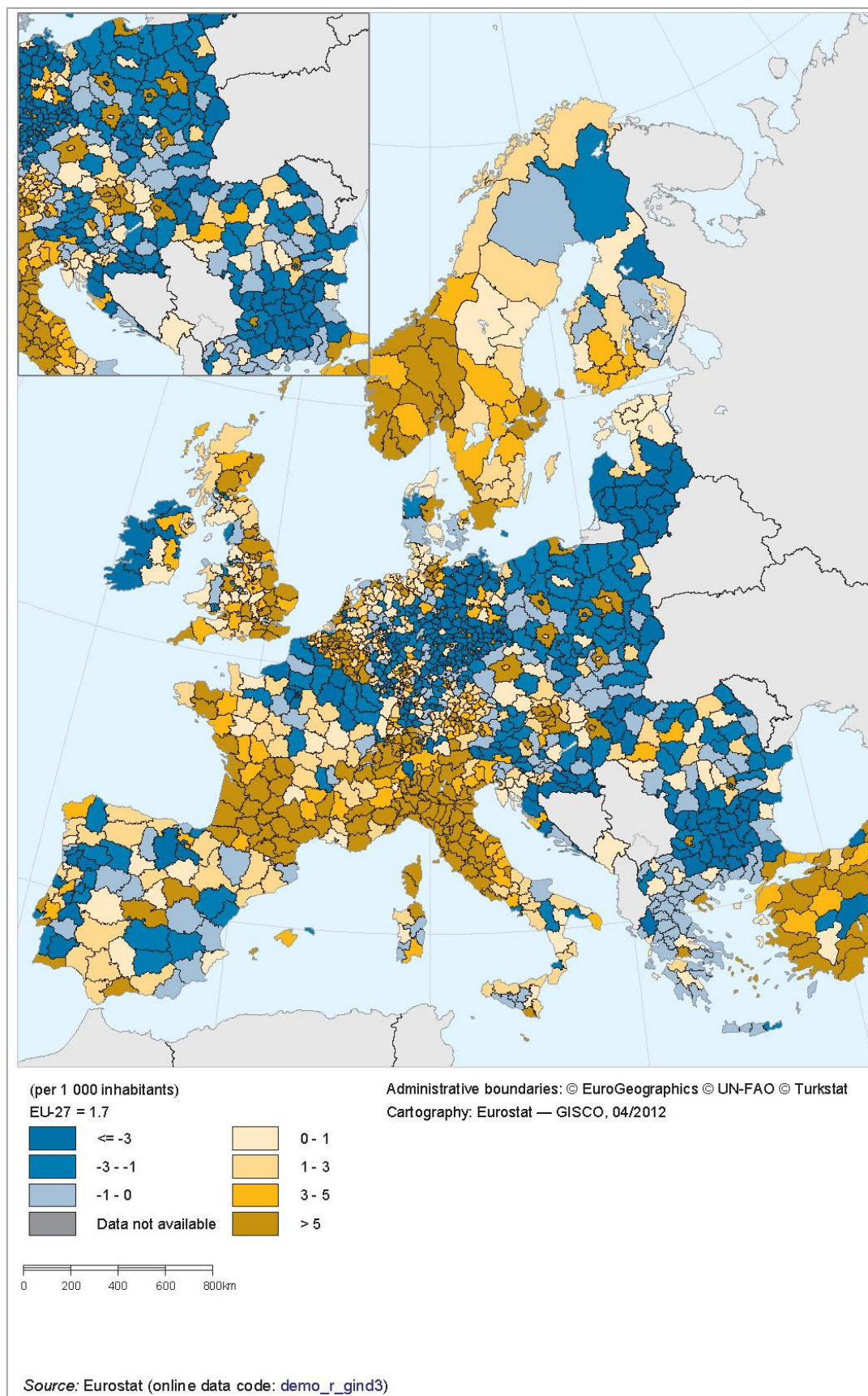
Zdroj: EUROSTAT

Migrace

Vedle přirozené populační obměny je dalším významným faktorem popisujícím demografické procesy země migrace. Ta navíc ovlivňuje věkovou strukturu a další charakteristiky, jakými jsou míra porodnosti a stárnutí, protože populace v produktivním věku je ve většině případů nejmobilnější skupinou. Volný pohyb pracovní síly uvnitř EU může vést k negativnímu migračnímu saldu, což je pro země V4+2 typické (zvláště zde jde o méně rozvinuté regiony Polska, Rumunska, Maďarska a Bulharska). Pracovní migrace je charakteristická pro vysoce kvalifikovanou pracovní sílu, která by jinak mohla být hnacím motorem růstu ve své vlasti (odliv mozků). Pracovní silou mohou přitom být nejen vysoce kvalifikovaní, ale také nezaměstnaní jedinci s nízkou kvalifikací (např. z Bulharska), kteří hledají práci v jiných zemích.

Při pohledu na migrační toky uvnitř zemí V4+2 jsou nejvyhledávanějšími cíli mezinárodních imigrantů metropolitní oblasti (např. Praha, Bratislava, Krakov, Budapešť, Bukurešť, Sofie), což pozitivně mění celkové čisté národní migrační saldo v některých zemích V4+2 (Česká republika, Maďarsko, Slovensko). Starší průmyslové oblasti jsou naopak těmi nejméně atraktivními regiony, které jsou vystaveny odlivu obyvatelstva vlivem snižující se populace a díky migraci do hlavních měst a do dalších rozvinutějších center.

Obr. 10: Migrační saldo v Evropě podle regionů NUTS 3, 2010 (na 1 000 obyvatel)



Zdroj: EUROSTAT

Pozn.: NUTS – nomenklatura územních statistických jednotek

Vzdělání a dovednosti

Navzdory závazku členských států EU podporovat rovnost ve vzdělávání a odborné přípravě přetrvávají i v těchto zemích velké geografické nerovnosti co do možností a výstupů v oblasti vzdělání. Zde se zdá být stav v zemích V4+2 vzájemně obdobný, zpravidla mírně pod úrovní průměrných hodnot v EU.

Přestože dosažené vzdělání (věk 25-64, s přinejmenším vyšším sekundárním vzděláním) je téměř ve všech zemích V4+2 výrazně vyšší než je tomu u průměru EU27 (46,5 % in 2012), dosažené terciární vzdělání (% z populace ve věku 30-34) bylo v těchto zemích (mezi 21,8 a 29,9 %) mnohem nižší než je průměr EU27 (35,8 %). Jedinou výjimkou je Polsko, kde je výrazně vysoké (39,1 %) ve srovnání s regionem a se zbytkem EU. V případě zemí V4+2 je tomu tak z důvodu značné segregace i relativně nízké kvality vysokých škol. Přesto je v zemích V4+2 v evropském srovnání výkon primárního a sekundárního vzdělávacího systému poměrně dobrý, což je potvrzeno faktem, že podíl předčasně ukončujících školu (% z populace ve věku 18–24) je v zemích V4+2 (s výjimkou Rumunska) nižší než je průměr EU27 (12,8 % v roce 2012).

4.2.2 Společné ekonomické rysy zemí V4+2 v evropském kontextu

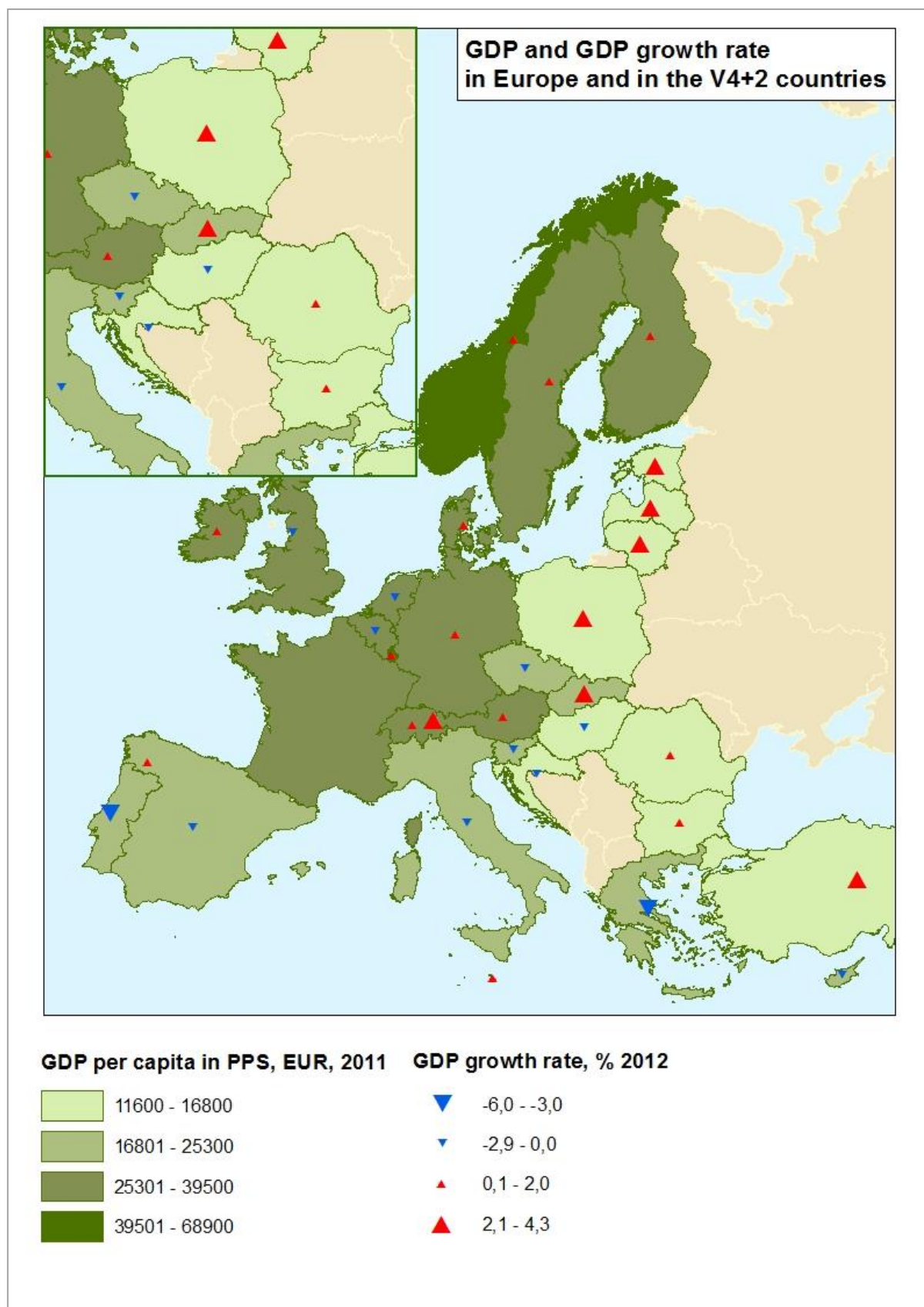
Hlavní ekonomické indikátory

HDP na obyvatele v PPS (purchasing power standard – standard kupní síly) regionu V4+2 je výrazně – více než o 30 % – pod průměrem EU27 (25 600 PPS v 2012). Nejlepší ekonomickou výkonnost má Česká republika, zatímco Bulharsko má, pokud jde o HDP (PPS), ekonomiku nejslabší. Nicméně je zde jasná stoupající tendence. Na úrovni NUTS 2 – kromě tří regionů hlavních měst (Bratislava, Praha a Közép-Magyarország) – je HDP pod 75 % průměru EU, při rozšíření v letech 2004 a 2007, proto byly tyto regiony zapsány jako regiony konvergenční. Od té doby přesáhl region hlavního města Varšavy (Mazovské vojvodství) a region hlavního města Bukurešť 75 % z průměru EU27 a dostali se tak z kategorie méně rozvinutých regionů v novém finančním období EU pro roky 2014–2020.

Vedle rozvinutějších regionů hlavních měst definuje disparita východ-západ územní strukturu zemí V4+2 HDP na obyvatele (PPS), což potvrzuje teorii o existenci předělu východ-západ uvnitř regionu. Zatímco HDP na obyvatele bylo v roce 2010 pod 10 000 PPS, ve východních regionech Rumunska, Bulharska a Maďarska přesáhlo 16 000 PPS, ve většině regionů České republiky a v západní části Polska (Dolnośląskie 17 200 PPS, Śląskie 16 400 PPS) a Slovenska (západní část Slovenska 16 700 PPS).

Velký podíl HDP pochází ve všech regionech NUTS 3 zemí V4+2 ze sektoru služeb, ovšem jeho složení je v určitých zemích odlišné. Podíl zemědělského sektoru je vyšší v Bulharsku a Rumunsku, ale potenciál zemědělského sektoru je v celém regionu rovněž vysoký. V tradičních průmyslových oblastech zemí V4+2 je patrný také vysoký podíl průmyslu na HDP.

Obr. 11: Ekonomická výkonnost v Evropě a v zemích V4+2 (2011, 2012)



Zdroj: EUROSTAT

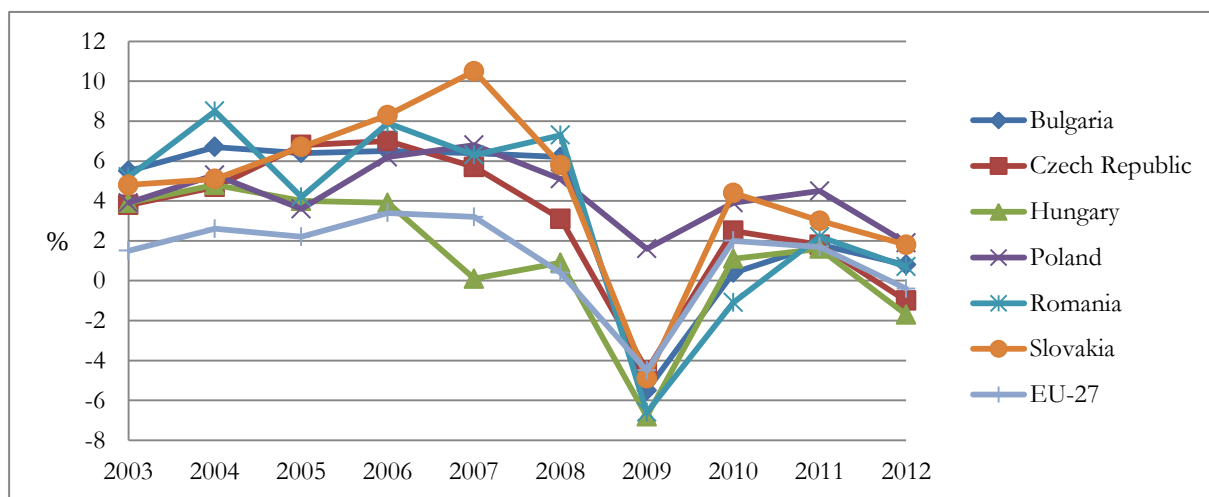
V letech před rokem 2008 byl ekonomický rozvoj v některých okrajových oblastech Evropy dynamičtější než v jádrových kontinentálních oblastech. Míra růstu HDP zemí V4+2 překročila průměr EU. Navíc byly jejich ekonomiky restrukturovány: materiální, energetická a dopravní intenzita ekonomik se podstatně snížila. Podíl služeb na HDP výrazně vzrostl, ekonomiky se staly otevřenějšími. Na druhou stranu se v Evropě regionální nerovnosti v HDP na jednoho obyvatele mezi lety 2000 a 2006 snížily o 8 %, což ukazovalo na ekonomickou konvergenci mezi regiony EU. Před krizí byla nejvyšší míra růstu zaznamenána na Slovensku, v Polsku, Rumunsku, Bulharsku a České republice, zatímco Maďarsko bylo v té době nejméně dynamické.

Vlivem celosvětové hospodářské krize poklesla míra růstu HDP v celé Evropě. Různé země a regiony Evropy byly zasaženy různě a jsou nyní vystaveny specifickým kombinacím prvků krize. Rozvinuté regiony, které byly silně zakotvené v globální ekonomice, byly mnohem více zranitelné než ty, které byly do globální ekonomiky a do spotřebitelských sítí méně zapojeny také. Na druhou stranu mají tyto regiony po těžkém ekonomickém období lepší schopnost obnovy. Lze říci, že oblastmi, které čelily největším ekonomickým výzvám od roku 2008, byly země a regiony, které před rokem 2008 rostly nejrychleji.

Globální ekonomická krize měla nejmenší vliv na Polsko, kde dokonce i v roce 2009 naměřili růst o 1,7 %, zatímco k největšímu propadu došlo v Rumunsku a Maďarsku. V současnosti vykazují relativní dynamiku Polsko a Slovensko, Rumunsko a Bulharsko zaznamenávají mírný růst, přičemž obě skupiny jsou nad evropským průměrem EU27. Naopak Česká republika a Maďarsko mají, po nejhorším období krize problémy dynamizovat své ekonomiky.

Graf 3: Míra růstu HDP v zemích V4+2, 2003–2012

* Hrubý domácí produkt (HDP) je měřítkem ekonomické činnosti, definovaný jako hodnota veškerého zboží a služeb mínus hodnota veškerého zboží a služeb použitých při jejich tvorbě. Pro měření tempa růstu HDP z hlediska objemu se HDP v běžných cenách oceňuje v cenách předchozího roku, a tudíž vypočtené objemové změny jsou uloženy na úrovni referenčního roku, což se nazývá zřetězené řady. V souladu s tím cenové pohyby nezvyšují tempo růstu.

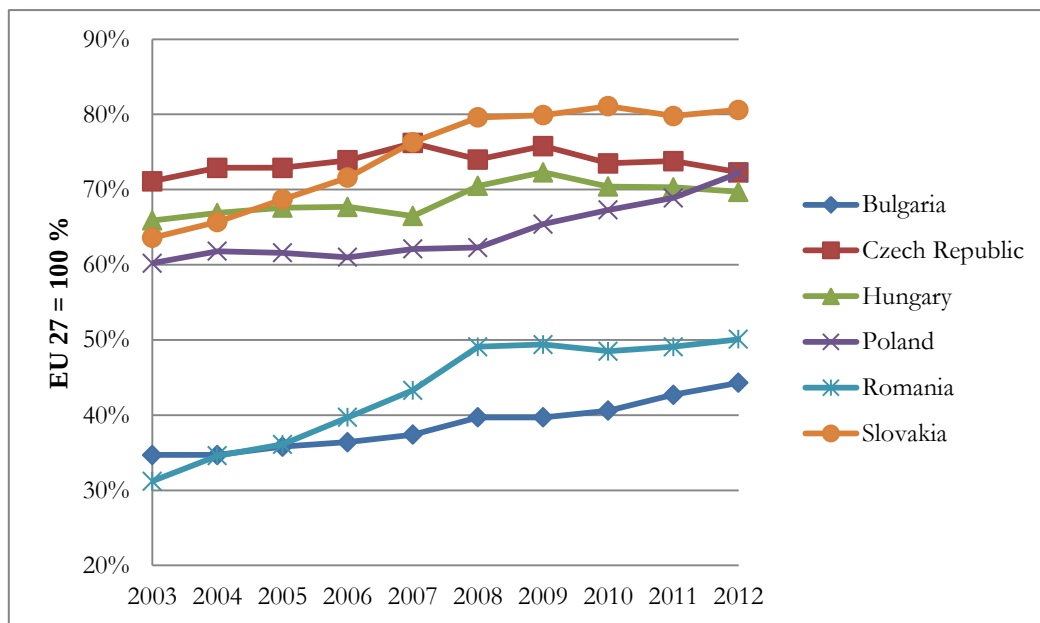


Zdroj: EUROSTAT

Produktivita a investice hrají v ekonomickém růstu důležitou roli. Produktivita práce (HDP na zaměstnanou osobu) vykazuje významné podobnosti s celkovou ekonomickou výkonností (HDP na obyvatele) zemí V4+2. Všechny tyto země zaostávají za průměrem EU27, nicméně rozdíl není tak velký jako u HDP na obyvatele (PPS). Země V4+2 jsou zřetelně rozděleny na dvě skupiny. Země V4 mají lepší výkonnost, asi okolo 70–80 % evropského průměru, zatímco Rumunsko a Bulharsko jsou pod 50% hranicí úrovně EU27. Země V4+2 by ve zkoumaném období mohly zmenšit svůj rozdíl vůči evropskému průměru, avšak Česká republika a Maďarsko zaznamenaly jen mírnou konvergenci v produktivitě práce, což také ukazuje na podobnosti s celkovým ekonomickým rozvojem (HDP na obyvatele).

Graf 4: Produktivita práce v zemích V4+2, 2003–2012

*Produktivita práce se měří pomocí hrubého domácího produktu (HDP), vyjádřeného z hlediska standardu kupní síly (PPS), v poměru k počtu zaměstnaných osob.

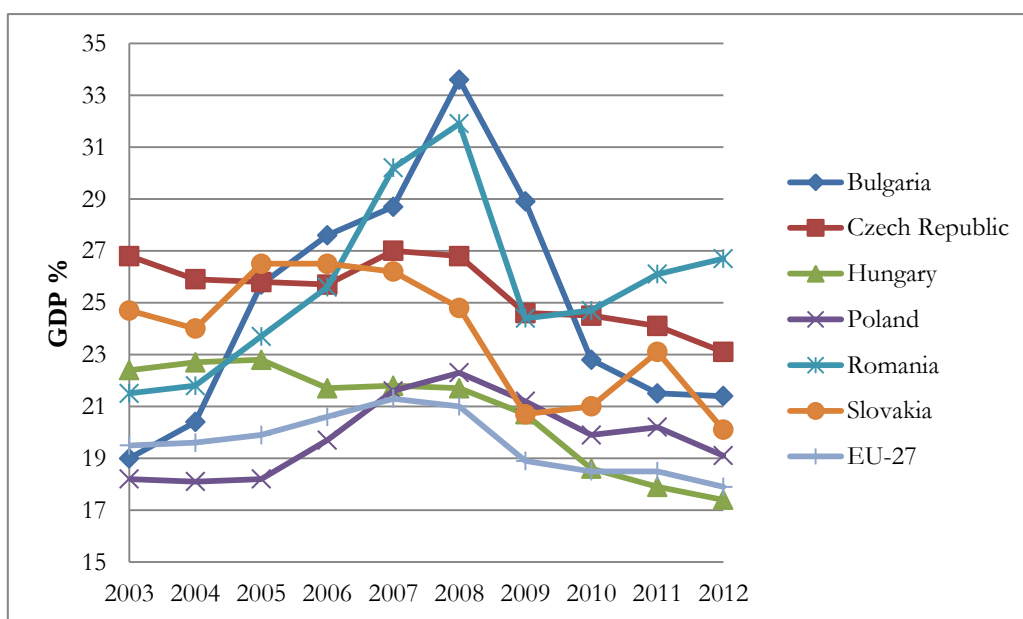


Zdroj: EUROSTAT

Úroveň investic ve všech zemích V4+2 – kromě Maďarska od roku 2010 – je nad průměrem EU27. Úroveň investic ve většině zemí vrcholila v roce 2008 v průběhu zkoumaného období, nicméně ekonomická krize ji také těžce postihla. V roce 2008 byly nejvýrazněji postiženými zeměmi Rumunsko a Bulharsko, které ale zažily největší propad až po krizi. Hodnoty Maďarska, Slovenska, Polska a České republiky poklesly méně dynamicky. Po krizi mohlo míru svých investic alespoň dočasně zvýšit pouze Rumunsko, Slovensko a Polsko a celý makroregion musí čelit zpomalení míry investic.

Graf 5: Investice* v zemích V4+2, 2003–2012 (v % HDP)

* Hrubý fixní kapitál tvoří výnosy místní výroby po odečtení hmotného a nehmotného majetku, tedy zejména strojů a zařízení,, dopravních prostředků, bytových a jiných staveb.



Zdroj: EUROSTAT

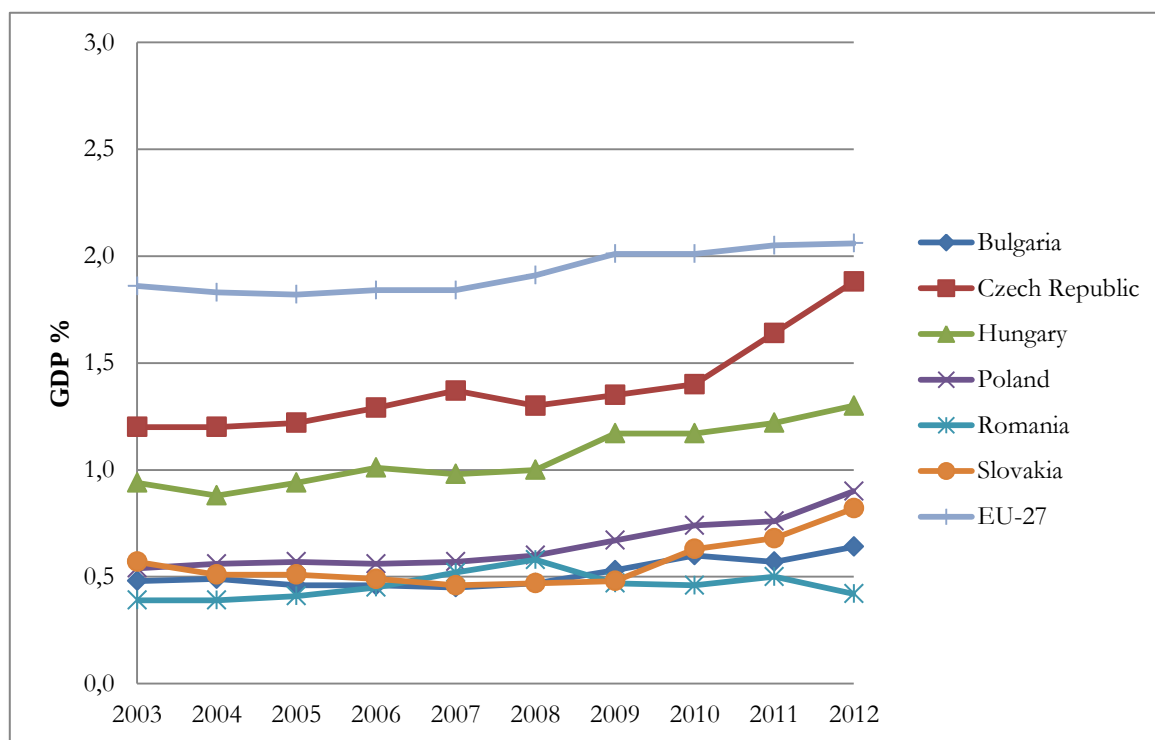
Inovace a znalostní ekonomika, chytrá specializace

Inteligentní růst znamená rozvoj ekonomiky založené na znalostech a inovaci. Přestože inovace a její hlavní indikátor – výzkum a vývoj – jsou důležitým prvkem podpory evropské ekonomiky (jedním z cílů EU 2020 je zvýšit podíl výdajů HDP na výzkum a vývoj), tyto výdaje jsou v současnosti pod 2 % HDP na celém území V4+2. Vedle toho zde je, co do výzkumu a vývoje, obrovská územní rozmanitost. Metropolitní oblasti, zvláště regiony hlavních měst, v sobě soustřeďují výdaje na výzkum a vývoj. Malá a středně velká města a venkovské oblasti mohou být také velmi důležité pro aplikování znalostí a vytváření nových inovací. Velký počet středně velkých městských oblastí (zvláště akademických center) také vykazuje vysoký podíl výdajů na výzkum a vývoj. Kreativní, atraktivní oblasti jsou centry, která přitahují obchodní investice a vysoce kvalifikované odborníky, kteří mohou být jejich potenciálními zaměstnanci. Při porovnání výdajů na vědu a výzkum s ekonomickou výkonností (HDP na obyvatele), je zde několik regionů, jejichž relativně vysoký podíl výdajů na VaV prokazuje potřebu konkurenceschopných obchodních inovátorů a na zlepšení inovačního systému jako celku.

Využívání existujících znalostí a výsledků aktivit VaV závisí na socioekonomických a institucionálních rysech konkrétní oblasti. Koncepce chytré specializace zdůrazňuje zvýšení inovace a konkurenceschopnosti založené na vnitřních potenciálech regionů. Chytrá specializace je vyhrazena každému z regionů, bez ohledu na podíl VaV, inovace nebo moderní technologii ve struktuře jejich ekonomiky, jelikož jsou zde různé vzorce inovačních aktivit.

Graf 6: Hrubé výdaje na výzkum a vývoj (GERD) v zemích V4+2, 2003–2012 (v % HDP)

*Výdaje na vědu a výzkum zahrnují veškeré výdaje na VaV, realizované na území jednotlivých států v průběhu daného období, bez ohledu na zdroj jejich financování



Zdroj: EUROSTAT

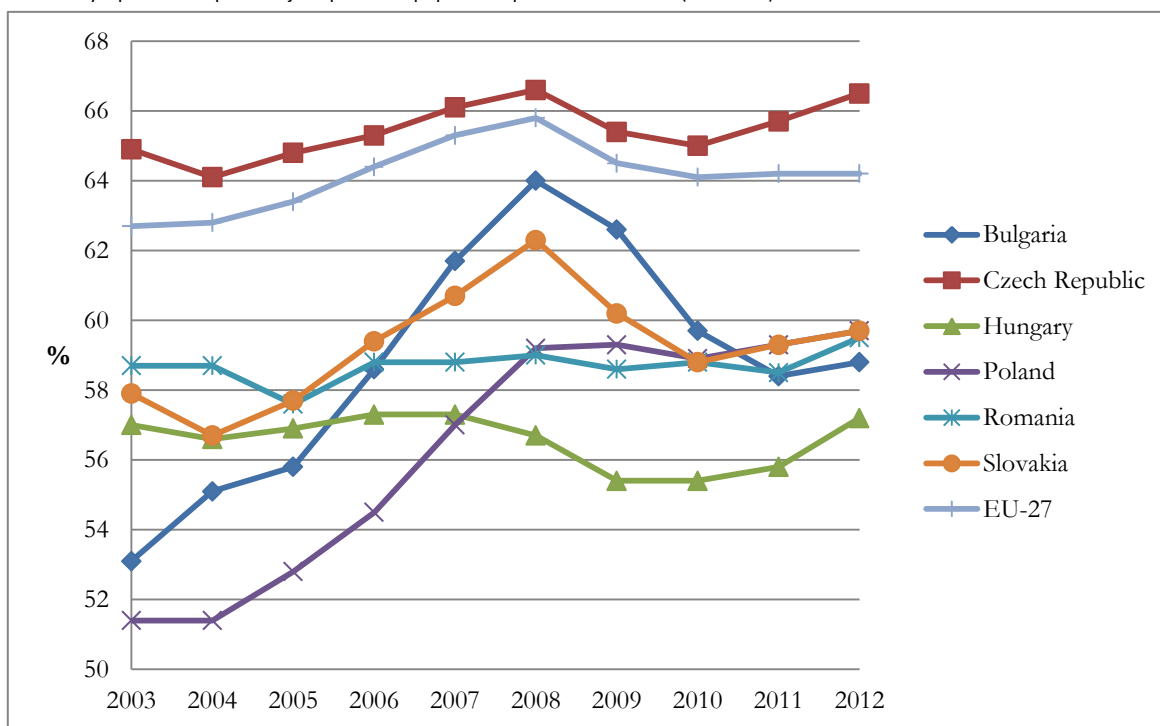
Trh práce

Pokud jde o míru zaměstnanosti, vykazují země V4+2 významné rozdíly. Mimo České republiky jsou v tomto ohledu všechny ostatní země regionu pod průměrem EU27 (64,2 % in 2012) – nejnižší míru zaměstnanosti má Maďarsko.

Růst zaměstnanosti zemí V4+2 byl také ovlivněn hospodářskou krizí. Všechny země, s výjimkou Maďarska a Rumunska, vykazovaly pozitivní míru růstu až do recese, ale po roce 2008 se pouze Polsku podařilo vyhnout poklesu míry zaměstnanosti.

Graf 7: Růst zaměstnanosti v zemích V4+2, 2003–2012

* Osoby v pracovním poměru jako procento populace v produktivním věku (15–64 let).

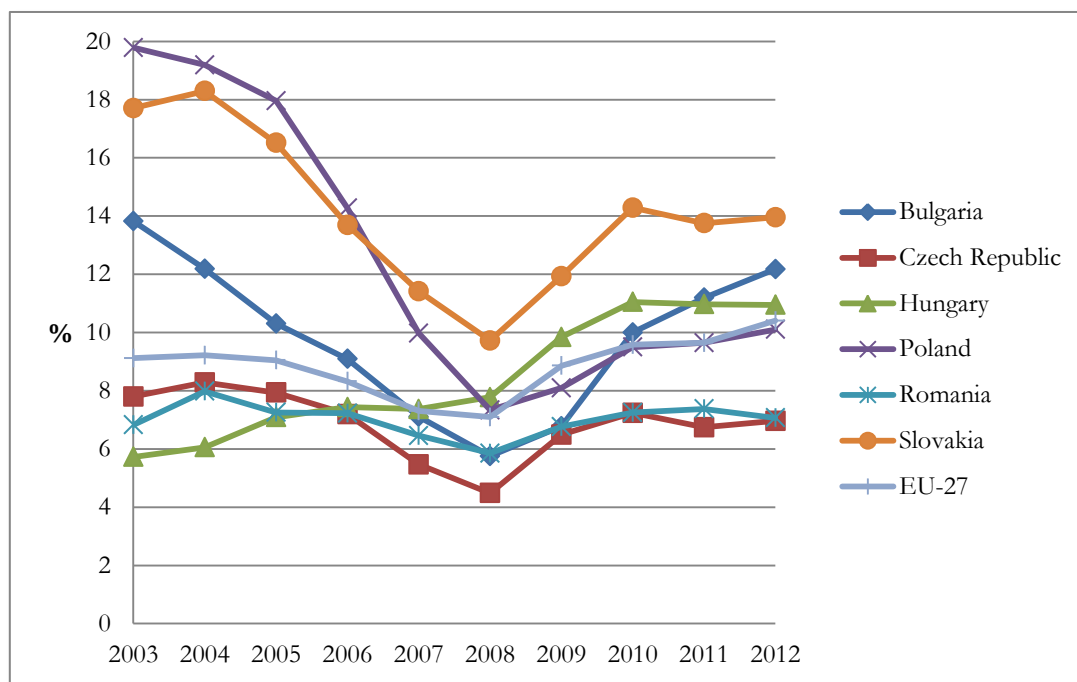


Zdroj: EUROSTAT

V roce 2012 zaznamenaly všechny země nárůst míry zaměstnanosti. Největší nárůst míry zaměstnanosti mají od roku 2008 Maďarsko a Česká republika, zatímco ostatní země vykazují pouze nepatrné zvýšení nebo dokonce stagnaci, podobnou průměru EU27.

Během druhé části dekády měly země V4+2 (kromě Maďarska), až do doby krize v roce 2008, setrvale klesající míru nezaměstnanosti. Míra nezaměstnanosti se snižovala nejvíce na Slovensku a v Polsku. Naopak před krizí měly tyto země nejvyšší míru nezaměstnaných osob. Krize měla největší dopad na nezaměstnanost na Slovensku, v Bulharsku a v Maďarsku, zatímco situace Rumunska se před a po krizi takřka nezměnila.

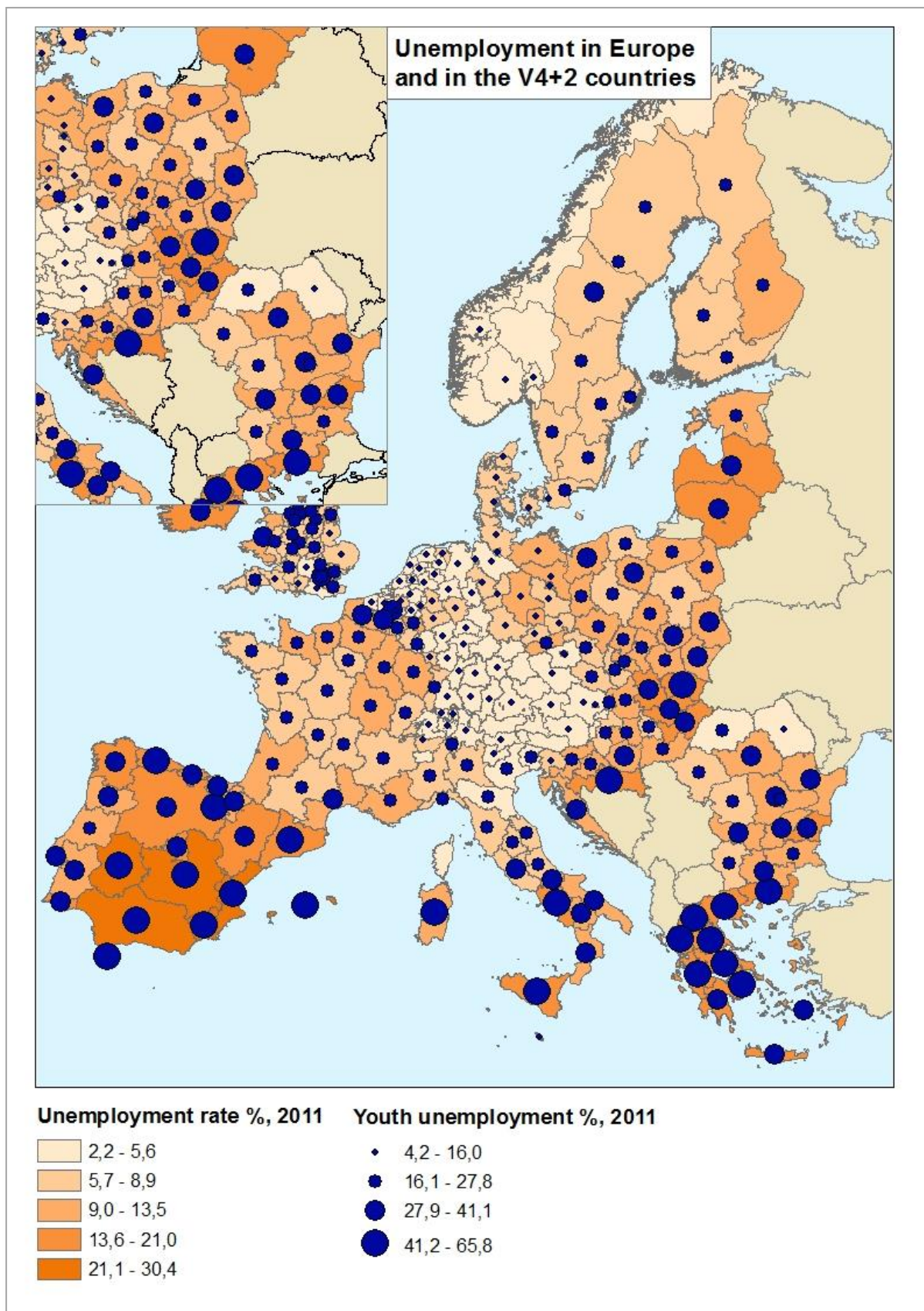
Graf 8: Míra nezaměstnanosti v zemích V4+2, 2003–2012



Zdroj: EUROSTAT

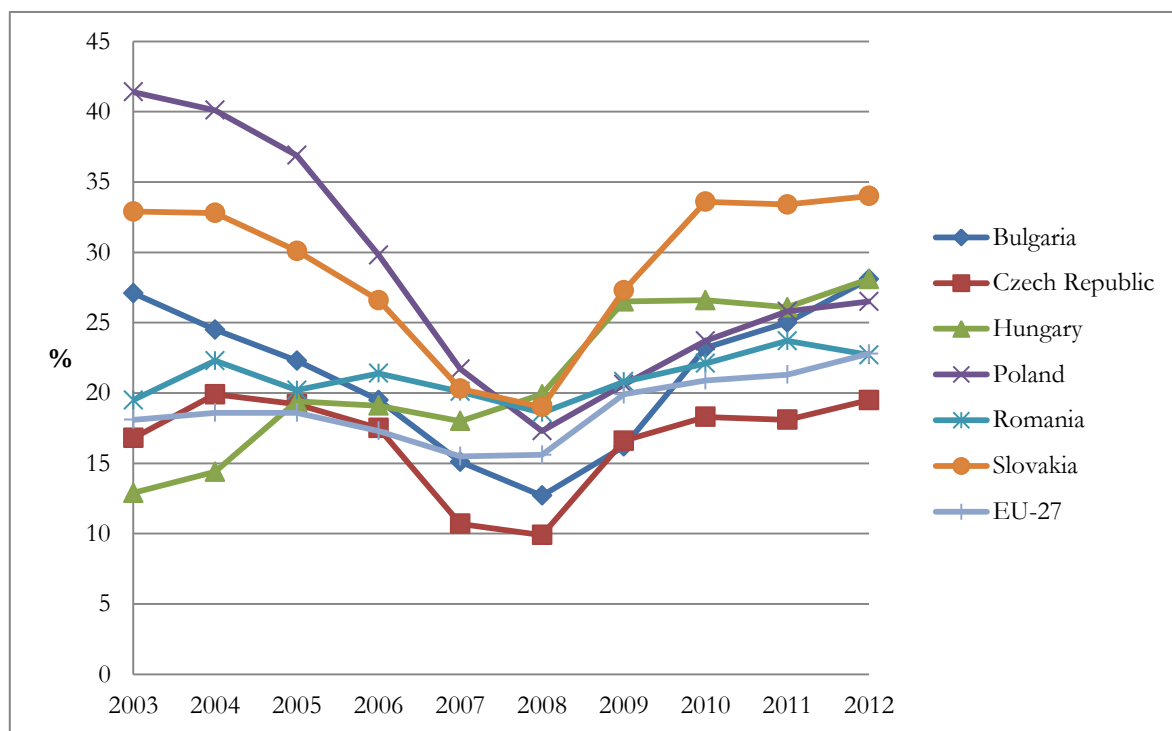
Nezaměstnanost mladých (mezi 15 a 24 lety věku) je pro země V4+2 jednou z největších výzev. Česká republika měla v roce 2012 míru nezaměstnanosti mladých nejnižší a spolu s Rumunskem je pod průměrem EU27 (22,1 %). Naopak Slovensko má se 34 % tuto míru nejvyšší, není ale tak vysoká jako v jihoevropských zemích. Kromě severovýchodního regionu Rumunska přesahuje nezaměstnanost mladých míru 16 % ve všech regionech NUTS 2 zemí V4+2. Existují ale mnohé oblasti, kde tato míra přesahuje dokonce 28 %.

Obr. 12: Nezaměstnanost a míra nezaměstnanosti mladých v Evropské unii, 2011



Zdroj: EUROSTAT

Graf 9: Míra nezaměstnanosti mladých (15–24 let) v zemích V4+2, 2003–2012



Zdroj: EUROSTAT

4.2.3 Územní struktura zemí V4+2

Rozvojové póly, rozvojové oblasti a osy

Rozvojové póly a oblasti růstu jsou územními strukturami, které v sobě soustřeďují ekonomickou výkonnost, inovační kapacity, vysoký počet pracovních míst, a proto jsou nejatraktivnějšími místy pro investice a migraci. V evropském měřítku se tyto funkce koncentrují v jádrových oblastech a v severní Evropě, ale i v řadě městských aglomerací mimo tato centra. Většina metropolitních regionů zemí V4+2 je prostřednictvím rozvojových os přímo napojena na evropské jádrové oblasti. Rozvojové osy jsou pásy území spojující rozvojové póly a disponující podobnými/stejnými vlastnostmi. Charakteristickým rysem rozvojových os je výskyt kvalitní a kapacitní (dopravní a technické) infrastruktury vyšší třídy, která ovlivňuje intenzitu spojení mezi rozvojovými póly. Na některých místech jsou tyto vazby prosazovány navzdory kvalitě dopravní sítě.

Venkovské oblasti

Většina venkovských oblastí zemí V4+2 čelí jako v jiných částech Evropy nepříznivým demografickým a migračním procesům. Dochází k vylidňování venkova a k nejružnějším negativním jevům jako je např. „odliv mozků“ z venkovských periferií, či ekonomicky motivovaná migrace do rozvojových zón dané země, stejně tak jako migrace do více rozvinutých států EU15. Tato mezinárodní migrace se týká především států Polska, Rumunska a Bulharska. Dalším trendem je strukturální změna a to proces ekonomické diverzifikace od tradičního zaměření na primární a sekundární sektor směrem k novým ekonomickým trendům a zaměření na terciární a v metropolitních oblastech i kvartérní sektor. Pro rozvoj venkova je důležitý rozvoj malých a středních měst, z tohoto důvodu je nezbytné podpořit politiky zaměřené na vytvoření partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi.

Bývalé průmyslové regiony

Po přechodu na tržní ekonomiku průmyslový výkon zemí V4+2 prudce poklesl a podíl průmyslového sektoru na struktuře zaměstnanosti se snížil také. Ve středovýchodní Evropě mohla být určitá část pracovní síly, která se kvůli těmto procesům stala nezaměstnanou, vstřebána do terciárního sektoru. Nicméně ve státech jihovýchodní Evropy vedl kolaps nadměrného a zastaralého průmyslu ke strukturální krizi ve velkém měřítku, což mělo za následek obrovskou nezaměstnanost (kterou mohl sektor služeb vstřebat pouze částečně, zvláště v menších městských centrech) a hospodářský úpadek měst, stejně jako problémy spojené s kvalitou životního prostředí (i když některé indexy se zlepšily vlivem ukončení průmyslové výroby). Jednostranně zaměřené průmyslové oblasti se svými obrovskými závody socialistického těžkého průmyslu ztratily své výhody. Socialistická politika industrializace několikrát rozvinula model, který nezapadal ani do historie či tradic, ani do přírodních zdrojů nebo velikosti a potřeb národního trhu jednotlivých zemí. Následkem toho tyto regiony naprosto zaostávají za rozvojovou úrovní globálního trhu. Navzdory signálům krize tu ale stále jsou významné průmyslové oblasti, které se dokázaly poměrně dobře vypořádat s problémy, (například polské Slezsko), a jsou tu také regiony potýkající se stále ještě s poměrně silným znečištěním, například Ostravský region v České republice a Košice na Slovensku.

Přeshraniční regiony a aglomerace

Tematické charakteristiky typologií přeshraničních regionů se značně liší, užívány jsou zde také geografické nebo politické charakteristiky. V případě územní typologie V4+2 je termín „přeshraniční region“ definován podle politických hraničních charakteristik. Tyto regiony představují taková území, která přímo sdílí politickou hranici (vnitřní a vnější hranice EU) a která jsou založena na hluboce zakořeněných a dlouhodobých historických a kulturních vazbách. Pohraniční oblasti makroregionu jsou obvykle méně rozvinuté a řídce osídlené. Tato nepříznivá situace souvisí s přísnou izolací danou politikou bývalého komunistického režimu, který vytvořil bariéru tzv. „železné opony“. Oblasti poznamenané takovými charakteristikami byly za nových okolností ve znevýhodněné startovací pozici s omezenými kulturními vazbami. Přeshraniční aglomerace mají co do aktivit spojených se spoluprací zvláštní význam. V zemích V4+2 byly některé funkční městské oblasti díky proměnám hranic v průběhu 20. století náhle rozděleny politickými hranicemi. Politické změny, integrace do EU a otevření trhu práce vytvořily nové příležitosti pro oblasti dříve izolované. Proces globalizace současně zvětšil spádové oblasti velkých měst, které často překračují jejich hranice. Navzdory novým okolnostem je rozvoj těchto pohraničních oblastí často omezen ve smyslu činností a rozsahu daném klasickým „hraničním fenoménem“: existují rozdíly v legislativě, jazyku a správních kompetencích, jsou zde ekonomické a územní nerovnosti atd. Stávajícími a potenciálními přeshraničními aglomeračními oblastmi zemí V4+2 jsou např. Győr – Bratislava – Wien – Brno, Komárom / Komárno, Esztergom – Štúrovo, Košice – (Miskolc), Oradea – (Debrecen), Arad, Satu Mare, Szczecin, Ózd-Putnok, Balassagyarmat, Ruse – Giurgiu, Eurocity Guben / Gubin, Eurocity Görlitz / Zgorzelec, Frankfurt (Oder) – Słubice, Cieszyn – Český Těšín, Hodonín – Holíč, Strážnice – Skalica.

Karpatské pohoří jako společná zájmová oblast zemí V4+2

Karpaty jsou jedinečnou horskou oblastí, táhnoucí se od rakousko-českých hranic na západě po rumunsko-srbské hranice na jihovýchodě, přes území České republiky, Polska, Slovenska, Ukrajiny, Rumunska a s nižšími kopci v Maďarsku, jež jsou také součástí pohoří. Zatímco Karpaty představují výjimečnou přírodní lokalitu a kulturní dědictví v srdci Evropy, je zde také několik závažných socioekonomických a ekologických problémů, které jsou podobné ve všech dotčených zemích. V celé horské oblasti se zrychluje vylidňování, jelikož jde o typicky venkovská území s nízkou hustotou osídlení. Růst městských center, která se zde nacházejí, nejen představuje hrozbu pro citlivou ekologickou rovnováhu, ale vylidňování také ztěžuje rentabilní využívání přírodních zdrojů hor. Karpaty, zvláště jejich nejvyšší hřebeny na Slovensku, v Polsku a v Rumunsku, tvoří významné

přírodní bariéry pro infrastrukturu, a tím také pro územní rozvoj. Intenzivní doprava, soustředěná v několika horských průsmycích a cestovní ruch (v nejfrekventovanějších lokalitách) již způsobují vážné znečištění, zatímco ostatní ekonomické aktivity (např. lesnictví) by měly být s ohledem na zachování ekologické rovnováhy pod přísnou kontrolou. Na druhou stranu většina populace horských oblastí čelí typickým venkovským problémům: nezaměstnanosti, nízké dostupnosti vzdělání, sociálních, zdravotních a kulturních služeb. Z tohoto hlediska přetrvávají dosavadní nepříznivé trendy horských komunit.

Karpaty jsou nicméně z větší části téměř nedotčenou přírodní oblastí, zachovávající unikátní biotopy a tradiční horské pastevectví. Jsou zde rozptýlené osady, které spoluvytvářejí jedinečné krajinné scenérie. Jedná se tedy o oblast, která – pokud bude využita optimálně a udržitelným způsobem zaměřeným na k přírodě šetrný cestovní ruch – má, stejně jako Alpský region, vysoký potenciál specifického rozvoje.

4.3 Meze a možnosti řešení

Úroveň populačního růstu je v zemích V4+2 mnohem nižší než je průměr EU. Většinu celého makroregionu charakterizuje **úbytek populace spojený s vysokým stupněm emigrace** (odchodem za prací do západní části EU) a **minimálním stupněm porodnosti**. Těmito problémy jsou výrazněji postiženy venkovské a okrajové oblasti, což má více dopadů na sociální soudržnost, poskytování obecně prospěšných služeb i na trh práce. Je zde zřetelný územní vzorec polarizace, způsobující **rostoucí demografickou nerovnováhu mezi městskými a venkovskými, centrálními a periferními oblastmi** území států V4+2.

- V mnoha částech území V4+2 klesá již delší dobu počet obyvatel v produktivním věku. Lze pozorovat **zvýšující se podíl obyvatel ve věku 65 a více let**, což výrazně zatěžuje sociální služby. Nejzávažnější problémy lze vidět v Bulharsku, které se řadí mezi první desítku nejvíce stárnoucích zemí na světě.
- Země V4+2 vykazují ve srovnání se západními evropskými zeměmi **vyšší riziko úmrtnosti a špatných zdravotních podmínek**. **Pravděpodobnost dožití se vyššího věku** (a to jak mužů, tak i žen) je výrazně **pod průměrem EU**, přesto však má stoupající tendenci. Na tomto problému se také podílejí **nedostatečný a zastaralý systém zdravotní péče, nedostatek prevence** a slabé zdravotní povědomí.
- Volný pohyb pracovních sil v rámci EU může vést k negativní migrační rovnováze, která je typická pro makroregion V4+2, zvláště v méně rozvinutých regionech Polska, Rumunska, Maďarska a Bulharska. **Pracovní migrace je charakteristická pro vysoce kvalifikovanou pracovní sílu, která by jinak byla v mateřské zemi motorem růstu (odliv mozků)**.
- Metropolitní oblasti (např. Praha, Bratislava, Varšava, Budapešť, Bukurešť, Sofie atd.) jsou nejoblíbenějšími cíli přistěhovalců, zatímco starší průmyslové a venkovské oblasti jsou méně atraktivní. Kromě České republiky a Polska vykazují ostatní země V4+2 značnou dominanci hlavních měst, z čehož vyplývá existence jejich poněkud monocentrických urbánních systémů.

Sociální nerovnost roste a znevýhodněné skupiny obyvatel se neustále rozšiřují. Znevýhodněné skupiny obyvatel lze charakterizovat **vysokou nezaměstnaností, nízkou kvalifikací, chudobou, špatným zdravotním stavem, vysokou porodností a úmrtností**. **Tyto problémy mají také územní rozměr**. Územní koncentrace sociálních problémů je spojena s nižší úrovní prosperity a veřejných služeb. U některých prvků informační a inovační společnosti lze v makroregionu pozorovat výrazné zpoždování. To vyvolává vážné problémy, a to zejména v regionech se sídly malé velikosti a v příhraničních oblastech bez městských center.

- Zatímco je zde rostoucí podíl obyvatel s úplným středním a vysokoškolským vzděláním, a podíl osob se základním vzděláním a bez vzdělání klesá (např. v Maďarsku, na Slovensku,

v Rumunsku), efektivita vzdělávání se nezlepšuje tak, jak se očekávalo. Velmi málo jedinců se celoživotně vzdělává, nedostatečné jsou i jazykové znalosti atd.

- Charakteristickými rysy zemí V4+2 na trhu práce jsou vysoký podíl nezaměstnanosti mládeže a dlouhodobá nezaměstnanost, ale také nízká úroveň vysokoškolsky vzdělaných lidí.
- Celková ekonomická výkonnost zemí V4 +2 je mnohem slabší a zranitelnější než představuje evropský průměr.
- Míra zaměstnanosti a produktivity práce je pod průměrem EU.
- Ve státech V4+2 je stále výrazný podíl oblastí s vysokou mírou zaměstnanosti v zemědělství. Zejména v Rumunsku, Polsku a Maďarsku je zemědělství stále významným zaměstnavatelem.
- Lepší využití výzkumu a vývoje, inovací a růst center vzdělanosti, má velký význam jak pro země V4+2, tak pro celou EU. Makroregion V4+2 zaostává za Evropou ve smyslu obchodních inovací, v osvojování informačních a komunikačních technologií a ve vytváření informační společnosti.
- Za účelem podpory chytré specializace v zemích V4+2 je nezbytné vyvinout specifické regionální inovační politiky, které lze popsat jako politiky chytrých inovací zvyšující inovační kapacitu regionu zvyšováním efektivit nashromážděných znalostí a identifikováním potenciálů pro socioekonomický rozvoj, zvláště: rozvojový potenciál, jedinečné kapitály, specializace nebo ekonomické klastry.

5 Environmentální podmínky

5.1 Úvod do problematiky

Území zemí V4+2 (Polsko, Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko) s celkovou výměrou přesahující 880 000 km² představuje asi 20 % celkové rozlohy Evropské unie. Společné hodnocení environmentálních podmínek zemí V4+2 je ovlivněno mimo jiné i rozdílným přístupem k monitorování složek životního prostředí v jednotlivých zemích, s také národními legislativami, které stanovují kategorie chráněných území.

Následující text obsahuje stručný přehled environmentálních podmínek jako základního faktoru rozvoje území a přeshraničních prostorových vztahů. Environmentální podmínky jsou jedním z podmiňujících a limitujících faktorů prostorového rozvoje, které je při společných rozvojových záměrech zapotřebí vyhodnocovat a zohledňovat. Důležitost rozvojových souvislostí vzhledem k environmentálním podmínkám je zdůrazněna i řadou mezinárodních dohod a směrnic EU.

5.2 Stav problematiky a zjištěné problémy

5.2.1 Fyzikálně geografická charakteristika

Území zemí V4+2 je součástí střední Evropy (Polsko, Česká republika, Slovensko, Maďarsko) a jihovýchodní Evropy (Rumunsko, Bulharsko). Střed regionu tvoří Slovensko a Maďarsko. Slovensko, Česká republika a Maďarsko jsou vnitrozemskými státy střední Evropy. Polsko, nacházející se ve střední Evropě u Baltského moře, se rozkládá v centrální části Evropy v rámci Východoevropské roviny mezi Baltským mořem, karpatským obloukem a krkonošsko-jesenickou horskou soustavou. Rumunsko a Bulharsko leží v jihovýchodní Evropě a jejich východní hranici představuje pobřeží Černého moře. Větší část Rumunska se nachází mezi Karpatami, Dunajem a Černým mořem a je důležitou součástí karpatského oblouku. Bulharsko je součástí východní části Balkánského poloostrova. Rozloha jednotlivých zemí je uvedena v tabulce 3.

Tab. 3: Rozloha jednotlivých zemí

	Země	Rozloha v km ²	Podíl z rozlohy zemí V4+2 (%)
Státy Visegrádské skupiny (V4)	Česká republika	78 866	8,93
	Maďarsko	93 034	10,54
	Polsko	312 679	35,41
	Slovensko	49 036	5,55
Státy mimo V4	Bulharsko	110 971	12,57
	Rumunsko	238 391	27,00
	Celkem	882 977	100,00

Zdroj: Environmentální podmínky zemí V4 +2 - dílčí projektové zprávy

Největší zemí je Polsko, které zaujímá přes 35 % celkové plochy regionu V4+2 a nejmenší Slovensko s podílem necelých 6 % z celkové plochy regionu. Z hlediska severní zeměpisné šířky územím procházejí základní rovnoběžky 41° až 54° a z hlediska východní zeměpisné délky procházejí územím poledníky 12 až 29°. Území je přímo v dotyku se dvěma moři – na severu s Baltským mořem a na jihovýchodě s Černým mořem. Území je součástí střední Evropy (Polsko, Česká republika, Slovensko, Maďarsko) a jihovýchodní Evropy (Rumunsko, Bulharsko). Střed regionu tvoří Slovensko a Maďarsko.

Severní část je tvořena Východoevropskou nížinou / Nizina Wschodnioeuropejska na území Polska rozčleněnou na Pomořanskou jezerní plošinu / Pojezierze Pomorskie, Mazurskowarmorskou jezerní plošinu / Pojezierze Warmińsko-Mazurskie, Velkopolskou nížinu a Mazovskou nížinu / Wielkopolska i Mazowiecka Nizina. Ve směru k blížícím se hranicím Polska s Českou republikou a Slovenskem přechází území přes vrchoviny postupně až k vyšším pohořím – významnými jsou Krkonoše a Jeseníky na/nebo v blízkosti česko-polských hranic a Tatry na polsko-slovenských hranicích. Území České republiky a Slovenska se směrem k jihu snižuje, na území Slovenska je už charakteristický karpatský oblouk. Jihozápadní část Slovenska vyplňuje Panonská pánev (Podunajská a Záhorská nížina), která pokračuje celým územím Maďarska až do maďarsko-rumunské pohraniční oblasti. Pokračující karpatský oblouk (Východní Karpaty, Južní Karpaty) rozděluje území Rumunska na dvě části, přičemž jihovýchodní část je nížinatá (Valašská nížina / Câmpia Română), severozápadní více hornatá (Transylvánská vysočina / Depresiunea Transilvaniei, Západní hory / Dealurile de Vest). Přirozenou rumunsko-bulharskou hranici tvoří řeka Dunaj a oblast má nížinný charakter. Nížinnou oblast předěluje na území Bulharska pohoří Stará planina, významnými pohořími jsou Rila, Pirin a Rodopy / Rodopi. Bulharské území je součástí Balkánského poloostrova. Nejvyššími horami na území Polska jsou Rysy (2 499 m n. m.), na území České republiky Sněžka / Śnieżka (1 603 m n. m.), na území Slovenska Gerlachovský štít (2 654 m n. m.), na území Maďarska Kékes (1 014 m n. m.), na území Rumunska Moldoveanu (2 544 m n. m.) a na území Bulharska vrch Musala (2 925 m n. m.), který je i nejvyšším vrcholem regionu V4+2.

Vzhledem k velikosti a poloze regionu ve středu Evropy je území strategicky přístupné k východní, ale i západní části Evropy. Na západě sousedí region s Německem, Rakouskem, Slovinskem, Chorvatskem, Srbskem, Makedonií, na jihu s Řeckem a Tureckem, na východě s Ukrajinou, Moldavskem, Běloruskem, Litvou a Ruskem.

Přírodní podmínky tohoto rozsáhlého území jsou velmi rozmanité, o čemž svědčí i vymezení pěti biogeografických regionů území, a to černomořský, stepní, panonský, kontinentální a alpský. Zastoupení biogeografických regionů je uvedeno na přiloženém obrázku č. 13.

Obr. 13: Biogeografické regiony na území států V4+2



Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) / European Environment Agency

5.2.2 Geologická charakteristika

Geologický vývoj celého regionu V4+2 poznamenaly tektonické procesy starohor, prvohor a třetihor. Pohoří byla formována zejména alpským a hercynským vrásněním, ostatní území je vyplněno starými štíty, tabulemi na prvohorním zvrásněném podkladu a alpskými okrajovými přehyby a mezihorskými pánvemi.

Základními geologickými jednotkami, které vyplňují toto rozsáhlé území, jsou zejména Hercynský systém, Český masiv, Donská pánev, Panonská pánev / Panónska panva / Kárpát-medence / / Câmpia de Vest, významná pohoří Karpaty / Kárpátok / Carpați, Dinaridy, Rodopy/ Rodopi a Moeská platforma.

Pestrá geologická stavba území V4+2 je základem pro využití horninového a nerostného bohatství. Měděná a stříbrná ruda a černé uhlí (především však Hornoslezská uhelná pánev) jsou jedním z nejdůležitějších minerálních zdrojů Polska hned po hnědém uhlí, olovu a zinku. Významná je těžba černého (Ostravsko) a hnědého uhlí (Mostecká a Sokolovská pánev) na území České republiky. Pro Slovensko je charakteristické využití vápence, železa a magnezitu. V Maďarsku se těží bauxit, hnědé uhlí, mangan a uran. Bohaté nerostné bohatství Rumunska představuje těžba ropy v Ploješti, a těžba železné rudy, soli, manganu a bauxitu. V Bulharsku převládá těžba rud domácích surovin olova, mědi, zinku, manganu, molybdenu a stříbra.

5.2.3 Vody

Vodní toky jsou z regionu V4+2 odváděny do čtyř moří, a to do Baltského moře, Severního moře, Černého moře a Středozemního moře. Do úmoří Baltského moře patří Polsko a malá část České republiky a Slovenska. Do úmoří Severního moře patří jen západní část území České republiky. Slovensko, Maďarsko, Rumunsko a východní část území České republiky a severní část Bulharska patří do úmoří Černého moře. Jediným územím patřícím k regionu V4+2, které patří do úmoří Středozemního moře je jižní část Bulharska.

Nejvýznamnějšími povodími velkých řek v regionu V4+2 jsou následující: Labe (Česká republika), Odra (Polsko, Česká republika), Visla / Wisła (Polsko, malá část Slovenska), Dunaj (část České republiky, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, část Bulharska) a Marica (jižní část Bulharska).

K významným vodním plochám v regionu patří větší jezera, z nichž je významné jezero Balaton (592 km²) na maďarském území. Pro vysokohorské karpatské oblasti jsou charakteristická plesa, která vznikla ústupem horského ledovce.

V regionu se nacházejí významné zásoby podzemní vody, o čemž svědčí území Žitného ostrova na Slovensku, který je největší zásobárnou pitné vody ve střední Evropě. Opakem je Polsko, které je vzhledem k vodním zdrojům jednou z nejhudších zemí Evropy a současně jsou jeho vodní zdroje nerovnoměrně rozmístěny, což způsobuje, že se zde vyskytují mnohé oblasti s periodickým nedostatkem vody.

V celé oblasti se nerovnoměrně vyskytují minerální a termální prameny, což bylo na některých místech Panonské pánve a podhorských oblastí základem pro vznik lázeňských míst (PL – Zakopane, Msczonów, Uniejów; CZ – Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Luhačovice; SK – Piešťany, Sliač, Dudince, Trenčianské Teplice, Rajecké Teplice, Turčianské Teplice; HU – Budapešť, Bükfürdő, Hajdúszoboszló, Hévíz; RO – Baile Herculane, Băile Felix, Vatra Dornei; BG – Velingrad, Bankja, Hissarja, Pomorie a mnoho jiných).

5.2.4 Klimatické poměry

Podnebí regionu V4+2 je ovlivněno vícero činiteli, jako je poloha podle zeměpisné šířky, vzdálenost od oceánu, oceánské proudy, převládající větry, rozložení horských pásem a nadmořská výška.

Celé území patří do mírného podnebního pásma a atlanticko-kontinentální oblasti, pro vyšší polohy je charakteristické horské podnebí. Členitý terén a rozdílná vzdálenost od moře ovlivňují klimatické prvky, a proto jsou na celém území značné rozdíly v teplotě, vlhkosti, oblačnosti a množství srážek. Podnebí se vyznačuje míšením kontinentálních a oceánských vlivů, což způsobuje časté střídání vzduchových hmot a poměrně časté srážky. V tabulce 4 jsou uvedeny vybrané klimatické ukazatele, ze kterých vyplývá postupné oteplování území směrem ze severu na jih.

Tab. 4: Vybrané klimatické ukazatele zemí V4+2

Země	Průměrná teplota (°C)	Rozsah průměrných měsíčních teplot (°C)	Nejteplejší období / průměrná měsíční teplota (°C)	Nejchladnější období / průměrná měsíční teplota (°C)	Roční úhrn srážek (mm) / průměrný měsíční úhrn srážek (mm)
Česká republika	7,8	21,0	červenec /23	leden /-5	508/42
Maďarsko	11,1	22,0	červenec, srpen /27	leden /-3	630/53
Polsko	7,7	22,0	červenec /24	leden /-6	471/39
Slovensko	8,7	23,0	červenec /26	leden /-7	605/50
Bulharsko	10,5	23,0	červenec /27	leden /-5	621/52
Rumunsko	11,5	26,5	červenec, srpen /30	leden /-6	579/48

Zdroj: <http://www.climatemps.com/>

Nejvyšší průměrná teplota byla zaznamenána v Rumunsku, nejnižší v Polsku. Nejvíce srážek padlo v průměru na území Maďarska, nejsušším územím je Polsko.

Vyšší hory a údolí působí jako bariéry nebo kanály vzduchových hmot, důsledkem čehož jsou ostré rozdíly v počasí na relativně krátkých vzdálenostech. Silnější kontinentální vliv během zimy se vyznačuje bohatou sněhovou pokrývkou, středomořský vliv klimatu se zvyšuje v průběhu druhé poloviny léta a vyznačuje se teplým a suchým počasím.

5.2.5 Flóra a fauna

Flóra a fauna takto rozsáhlého území regionu V4+2 se vyznačuje vysokou biodiverzitou. V mnoha zemích se zachovala původní flóra a fauna na četných loukách, mokřadlech, v lesích a na pastvinách, které zůstaly téměř nedotčeny. Současná přirozená vegetace je ukázkou významné ekologické rozmanitosti.

Pro Českou republiku a Polsko je charakteristický vliv kontinentálního biogeografického regionu. Na území dominují zemědělské plochy a klimatické podmínky jsou vhodné pro smíšené a listnaté lesy (buk, habr, dub). Kontinentální biogeografický region dále sahá až na území Rumunska a Bulharska.

Alpský biogeografický region se táhne přes Slovensko až do Rumunska a zahrnuje i bulharské hory (Stará planina / Stara planina a Rodopy / Rodopi). V podhorských lesích dominuje dub zimní, v horských oblastech smíšené porosty buk – jedle, které ve vyšších porostech ustupují kombinaci smrk – borovice limba. Pro Starou planinu jsou typické mnohé endemické stromy, např. borovice balkánská (*Pinus peuce*), jedle cara Borise (*Abies borisii-regis*) a borovice Heldreichova (bělokora) (*Pinus heldreichii*). Karpaty jsou ve skutečnosti hlavním koridorem pro migraci druhů a jejich rozptýlení v důsledku jejich strategického umístění mezi východem a západem.

Do panonského regionu patří celé území Maďarska, jakož i okrajové území Slovenska, České republiky a Rumunska. Tento region má velký význam především z hlediska ptactva. Mnohé druhy, které jsou v jiných částech EU ohrožené, tady stále hnízdí ve značných počtech, např. drop velký (*Otis tarda*). Díky velkému počtu mělkých mokřadů a alkalických jezer jsou tyto oblasti úplným rájem pro vodní ptactvo a stěhovavé ptáky.

Stepní oblast se nachází v zemích V4+2 jen ve východní části Rumunska. Charakteristické biotopy jako stepi, opadavé houštiny a dubové lesy jsou roztříštěné, vyskytují se v obhospodařované krajině izolovaně. Do regionu zasahuje delta Dunaje s důležitými oblastmi přirozených lužních ekosystémů. Stepní region zahrnuje řadu brakických a slaných jezer, jako Balta Alba a Jirlau nedaleko města Buzau, které hrají důležitou úlohu při migraci ptactva.

V jednotlivých státech regionu V4+2 je ochrana vzácných druhů rostlin a živočichů zabezpečena právními předpisy, díky nimž jsou vyhlášeny různé typy ochrany přírody území. I přesto však dochází k degradaci některých vzácných ekosystémů nebo k jejich totální likvidaci na úkor uměle vybudovaných ploch.

5.2.6 Využití území

Pro hodnocení využití území jsou v dokumentu využity údaje z katastru nemovitostí a z projektu CORINE Land Cover.

V údajích z katastru nemovitostí jsou zapsány a graficky vyznačeny všechny pozemky a nemovitosti a práva k nim podle národního práva jednotlivých zemí. V některých situacích však právní informace zapsané v katastru nemovitostí nemusí odpovídat skutečnému stavu využití (z důvodu nevypořádání majetkoprávních otázek, neaktuální změny využití apod.). Z tohoto důvodu je zajímavé porovnání údajů z projektu CORINE Land Cover, jehož cílem bylo vytvořit databázi krajinného pokryvu na základě jednotné metodiky pro evropské země.

K dispozici je mapování krajinného pokryvu projektu CORINE Land Cover pro 3 časová období (1990, 2000, 2006). Výstupy projektu bývají často aktualizovány. V současnosti se připravuje verze za rok 2010. Jednotlivé verze mapování je možno mezi sebou porovnávat a zjistit tak úbytky nebo naopak přibývání vybraných typů krajinného pokryvu s použitím specializovaných nástrojů GIS.

5.2.6.1 Hodnocení území podle národních údajů katastru nemovitostí

Údaje podle národních katastrálních úřadů jsou shromážděny za tři časová období (1991, 2001, 2011), aby tak mohly být porovnány změny za dvě desetiletí. K hlavním příčinám změn ve využití půdy patří pád komunistického režimu, změna vlastnictví půdy, hospodářský růst hlavních městských center a růst životní úrovně lidí. Vlivem hospodářského rozvoje začalo rozšiřování míst s novými zastavěnými prostory na úkor zemědělské půdy. Tento trend je možno pozorovat ve všech šesti zemích regionu V4+2.

Výměra zemědělského půdního fondu se na celém území V4+2 oproti roku 1991 snížila asi o 1,3 %. Výměra samotné orné půdy však klesla až o 4 %, což je z hlediska trvale udržitelného rozvoje negativním jevem. Dopad na tento jev měly v Bulharsku přímé platby za ornou půdu, kde se v důsledku toho snížila výměra orné půdy až přibližně o 13 %.

V zemích V4+2 existuje obava, že dojde ke změnám hodnotných národních biotopů, což povede ke ztrátě přírodních zdrojů a snížení biodiverzity, státy proto přijímají další právní předpisy v environmentální politice, aby se tak těmto jevům zabránilo.

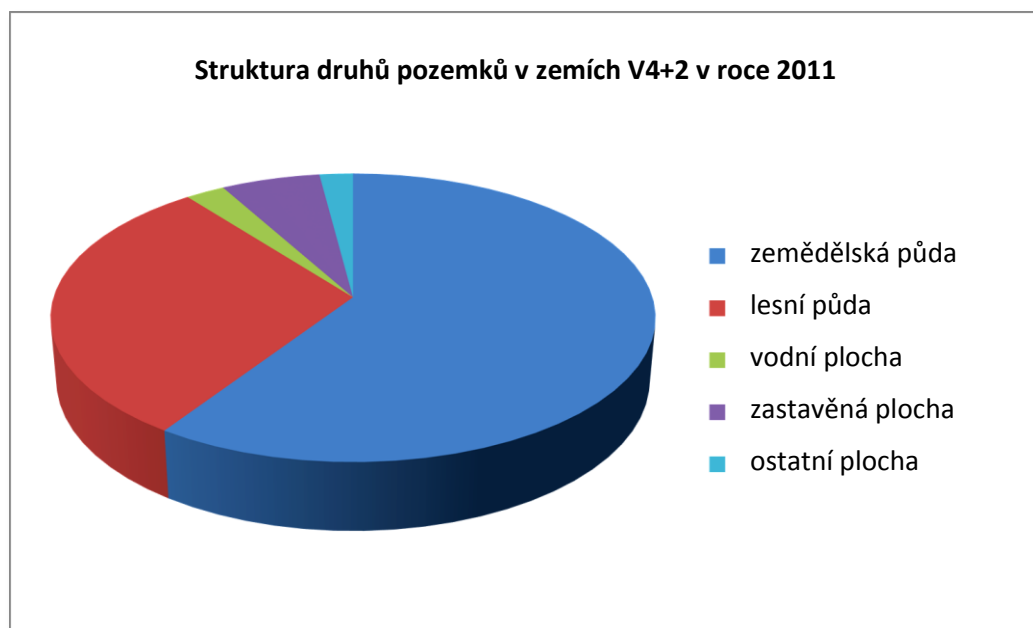
Na celém území je poměrně vysoká lesnatost, všechny státy vykazují více než 20 % lesnatosti a oproti roku 1991 se výměra lesů zvýšila. Hodnotnější jsou zachovalé komplexy lužních lesů (zejména břehy Dunaje, delta Dunaje), plnící mnoho funkcí, např. protipovodňovou, protierozní stabilizační, krajinnotvornou a jiné.

Tab. 5: Výměry druhů pozemků a jejich podíly na celkové ploše území celého regionu V4+2

Druh pozemku	Výměra v km ² za roky			Podíl na celkové ploše území		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Zemědělská půda	530 326	521 941	519 131	60,06	59,13	58,79
– z toho orná půda	379 188	374 999	352 920	42,94	42,48	39,97
lesní půda	255 162	256 439	263 131	28,90	29,05	29,80
vodní plocha	14 103	21 286	21 114		2,41	2,39
zastavěná plocha	13 381	47 705	53 088		5,40	6,01
ostatní plocha	22 313	19 510	17 925		2,21	2,03
celková plocha území	883 005	882 768	882 977		100,00	100,00

Zdroj: Environmentální podmínky zemí V4+2 – dílčí projektové zprávy

Graf 10: Struktura druhů pozemků v zemích V4+2 v roce 2011



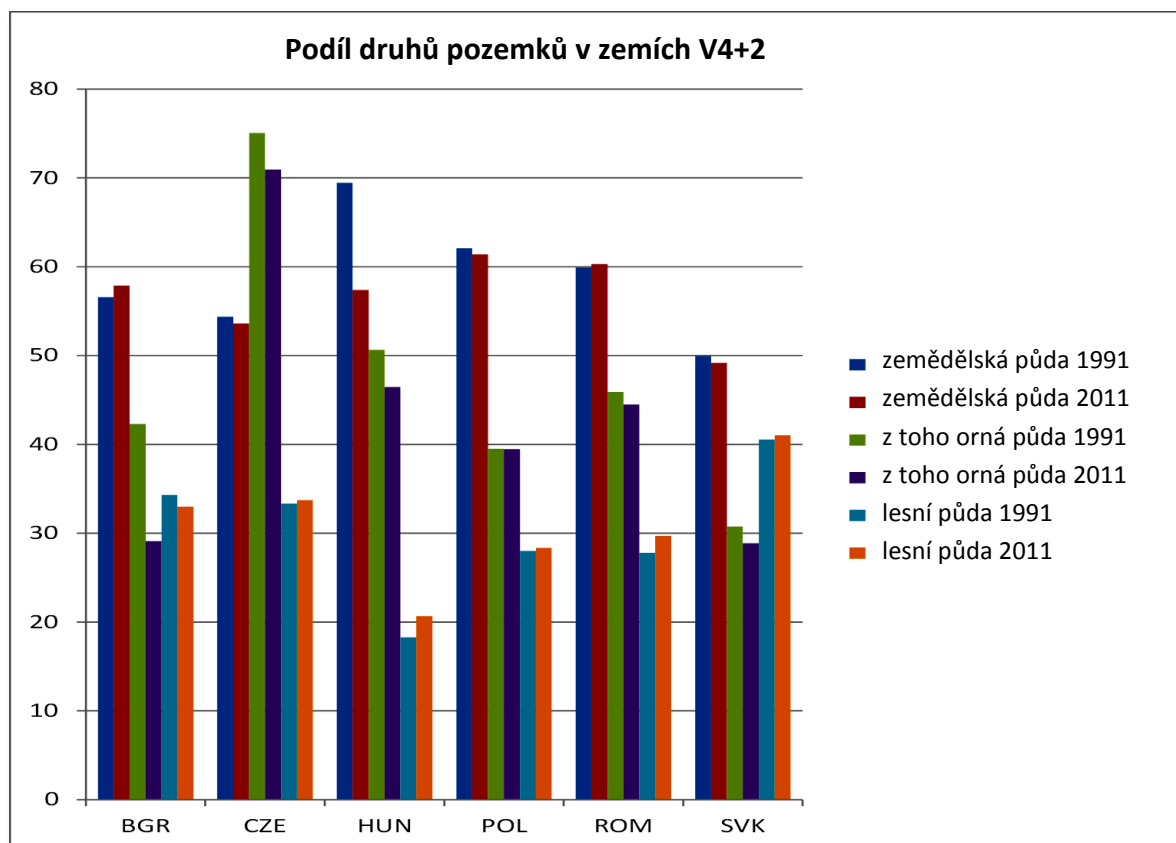
V tabulce 6 jsou zaznamenány výměry druhů pozemků pro jednotlivé státy V4+2.

Tab. 6: Výměry druhů pozemků zemí a jejich podíly na celkové ploše země V4+2

Druh pozemku	Výměra v km ² za roky 1991, 2001, 2011								
	Bulharsko			Česká republika			Maďarsko		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Zemědělská půda	62 781	63 765	64 304	42 875	42 774	42 292	64 597	58 653	53 373
z toho orná půda	46 931	49 769	32 272	32 190	30 752	30 004	47 142	45 161	43 223
lesní půda	38 104	37 158	36 569	26 295	26 389	26 598	17 012	17 733	19 217
vodní plocha	2 048	2 010	2 010	1 581	1 595	1 634	2 181	2 441	2 524
zastavěná plocha	4 139	4 603	4 637	1 264	1 307	1 317	9 242	14 207	17 920
ostatní plocha	3 930	3 466	3 451	6 879	6 799	7 025			
celková plocha státu	111 002	111 002	110 971	78 866	78 865	78 866	93 032	93 034	93 034
Druh pozemku	Rumunsko			Polsko			Slovensko		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Zemědělská půda	147 983	148 523	146 355	187 600	183 924	188 699	24 490	24 302	24 108
z toho orná půda	94 235	94 015	94 050	143 600	140 952	139 215	15 090	14 350	14 156
lesní půda	66 801	66 057	67 576	87 060	89 156	93 048	19 890	19 946	20 123
vodní plocha	8 934	8 684	8 336		5 629	5 661	940	926	948
zastavěná plocha		10 183	11 170		15 26	15 724		2 179	2 320
ostatní plocha	14 673	4 944	4 953		2 863	959	3 710	1 438	1 537
celková plocha státu	238 391	238 391	238 391	312 685	312 685	312 679	49 030	48 791	49 036

Druh pozemku	Procentuální podíl na celkové ploše státu								
	Bulharsko			Česká republika			Maďarsko		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Zemědělská půda	56,60	57,40	57,90	54,32	54,24	53,62	69,44	63,04	57,37
z toho orná půda	42,30	44,80	29,10	74,32	71,89	70,95	50,67	48,54	46,46
lesní půda	34,30	33,50	33,00	33,33	33,46	33,73	18,29	19,06	20,66
vodní plocha	1,80	1,80	1,80	2,00	2,02	2,07	2,34	2,62	2,71
zastavěná plocha	3,70	4,10	4,20	1,61	1,66	1,67	9,93	15,27	19,26
ostatní plocha	3,50	3,10	3,10	8,72	8,62	8,91			
celková plocha státu	100,00	100,00	100,00	100,0	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Druh pozemku	Rumunsko			Polsko			Slovensko		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Zemědělská půda	62,08	62,30	61,39	59,90	61,30	60,30	49,95	49,81	49,16
z toho orná půda	39,53	39,44	39,45	45,90	45,10	44,50	30,78	29,41	28,87
lesní půda	28,02	27,71	28,35	27,80	28,50	29,70	40,57	40,88	41,04
vodní plocha	3,75	3,64	3,50		1,80	1,80	1,92	1,90	1,93
zastavěná plocha		4,27	4,69		4,87	5,00		4,47	4,73
ostatní plocha	6,15	2,07	2,08		0,90	0,30	7,57	2,95	3,13
celková plocha státu	100,00	100,00	100,00		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Graf 11: Podíl druhů pozemků v zemích V4+2



5.2.6.2 Hodnocení území podle mapování CORINE Land Cover

V tabulce 7 jsou vypočteny procentuální podíly typů krajinného pokryvu první hierarchické úrovně legendy CORINE Land Cover (1 – umělé povrchy, 2 – zemědělské areály, 3 – lesní a polopřírodní areály, 4 – zamokřené areály, 5 – vody) z celkové plochy státu pro léta 1990, 2000 a 2006 za všechny země V4+2.

Z uvedených výsledků vyplývá, že poměrně velkou část území států V4+2 (téměř 90 % plochy státu) zabírají zemědělsky zaměřené oblasti a plochy lesa s polopřírodními oblastmi. Procentuálně nejvyšší hodnoty v zastoupení zemědělských areálů dosahuje Maďarsko, nejnižší Slovensko. Slovensko má však podle výpočtů z údajů CORINE Land Cover nejvyšší procentuální zastoupení lesních oblastí, zatímco Maďarsko tuto hodnotu vykazuje mezi státy V4+2 nejnižší. Česká republika vykazuje mezi státy V4+2 nejvyšší procentuální hodnotu v zastoupení umělých antropogenních povrchů. Tato hodnota dosahuje něco přes 6 %. Nejnižší hodnoty v témže ukazovateli dosahuje Polsko. Důležitým a poměrně vzácným stabilizačním prvkem v zemi jsou mokřady, které mají nejvyšší procentuální zastoupení v Rumunsku a nejnižší na Slovensku.

Tab. 7: Procentuální podíl typů krajinného pokryvu na celkové ploše zemí V4+2

CLC kód	1 umělé povrchy			2 zemědělské areály			3 lesní a polopřírodní areály		
	1990	2000	2006	1990	2000	2006	1990	2000	2006
BGR	4,87	4,90	5,01	51,74	51,70	51,74	42,51	42,51	42,32
CZE	6,00	6,06	6,31	57,95	57,82	57,25	35,25	35,30	35,59
HUN	5,59	5,68	6,00	68,34	67,86	66,94	23,13	23,48	24,25
POL	3,28	3,33	4,00	64,51	64,40	62,90	30,43	30,48	31,29
ROM	6,25	6,28	6,30	56,83	56,81	56,99	33,94	33,94	33,70
SVK	5,61	5,62	5,45	50,20	49,73	48,34	43,61	43,97	45,51

Tab. 7: pokračování

CLC kód	4 zamokřené areály			5 vody		
	1990	2000	2006	1990	2000	2006
BGR	0,10	0,10	0,10	0,78	0,78	0,83
CZE	0,11	0,11	0,13	0,68	0,70	0,72
HUN	1,11	1,12	0,92	1,83	1,87	1,89
POL	0,37	0,35	0,34	1,41	1,44	1,47
ROM	1,59	1,58	1,41	1,39	1,39	1,60
SVK	0,12	0,09	0,06	0,46	0,59	0,64

Pozn.: Tučným písmem jsou vyznačeny maximální hodnoty, kurzivou jsou vyznačena minima.

Zdroj: www.eea.eu

V tabulce 8 jsou uvedeny změny krajinné struktury během dvou časových úseků 2000–2006 a 1990–2006. Za negativní jev možno označit snižování výměr zemědělsky obhospodařovaných oblastí a jejich zabírání pro výstavbu obytných a průmyslových oblastí. V některých případech dochází k dlouhodobému nevyužívání zemědělských ploch, které se v důsledku toho postupně přeměňují na les.

Tab. 8: Změny typů krajinného pokryvu v zemích V4+2 v časových úsecích 2000–2006 a 1990–2006

CLC kód	1 umělé povrchy		2 zemědělské areály		3 lesní a polopřírodní areály		4 zamokřené areály		5 vody	
	00-06	90-06	00-06	90-06	00-06	90-06	00-06	90-06	00-06	90-06
BGR	0,11	0,14	0,04	0,01	-0,19	-0,19	0,00	0,00	0,05	0,05
CZE	0,25	0,32	-0,57	-0,70	0,29	0,34	0,02	0,01	0,01	0,03
HUN	0,33	0,41	-0,93	-1,40	0,77	1,12	-0,20	-0,19	0,03	0,06
POL	0,67	0,72	-1,50	-1,61	0,81	0,86	-0,01	-0,03	0,04	0,06
ROM	0,03	0,05	0,18	0,16	-0,24	-0,25	-0,17	-0,17	0,21	0,21
SVK	-0,17	-0,16	-1,39	-1,86	1,54	1,90	-0,03	-0,06	0,05	0,18

Pozn.: Úbytky krajinného pokryvu jsou zvýrazněné tučným písmem.

Zdroj: www.eea.eu

5.2.7 Ochrana přírody a krajiny

5.2.7.1 Ochrana přírody a krajiny z hlediska národních a mezinárodních závazků

Území s vysokou biologickou a ekologickou hodnotou jsou z hlediska stupně zachovalosti nebo ohroženosti biotopů vyhlášeny za chráněné v některé z kategorií chráněných území nebo podléhají zvláštní ochraně podle národní legislativy jednotlivých zemí V4+2. Kromě toho země ratifikovaly několik důležitých smluv a dohod, které mají za cíl výraznější zachování světového dědictví na Zemi (biosférické rezervace, lokality kulturního a přírodního dědictví UNESCO, mokřady mezinárodního významu Ramsarské úmluvy o mokřadech, síť chráněných území států Evropské unie NATURA 2000 a jiné).

Z celkového pohledu je možno konstatovat, že za poslední dvě desetiletí se počet a rozloha chráněných území ve státech V4+2 zvýšil. Velmi významným a zajímavým územím je biosférická rezervace delta Dunaje, kde dochází k překrývání vícero typů ochrany. (NATURA 2000, biosférická rezervace, mokřad mezinárodního významu, přírodní světové dědictví).

V tabulce 9 jsou uvedeny počty a podíly chráněných území z každé země regionu V4+2. Kategorie chráněných území jsou v jednotlivých zemích rozdílné, proto tabulka obsahuje jen v jednotlivých státech shodné kategorie ochrany přírody. Všechny kategorie chráněných území jsou srovnatelné podle metodiky IUCN (International Union for Conservation of Nature).

Tab. 9: Počet chráněných území a jejich podíl na celkové výměře zemí V4+2

	BGR		CZE		HUN		POL		ROM		SVK	
	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
Národní park	3	1,70	4	1,52	10	5,18	23	1,00	13	1,33	9	6,61
Chráněná krajinná oblast	849	0,80	25	13,78	38	3,60	386	22,6	15	3,24	14	10,91
Přírodní parky	11	2,30	141	9,49	6	2,91						
Geoparky			4	6,78	1	1,34	3		1	0,42	3	2,21
Biosférické rezervace	18	0,40	6	5,85	5	1,45	10	1,50	3	2,79	4	5,04
Ramsarské lokality	11	0,30	14	0,7	29	2,62	13	0,50	8	2,85	14	0,87

Zdroj: Environmentální podmínky zemí V4+2 – dílčí projektové zprávy

Problémem ve světě, Evropu nevyjímaje, je problém rozmanitosti právních norem týkajících se chráněných území, které se dají navzájem jen velmi obtížně sladit. Světová komise pro chráněná území patřící pod organizaci IUCN poskytuje pomoc při klasifikaci chráněných území. Výsledkem jsou Zásady pro používání managementových kategorií chráněných území (IUCN), které se pokoušejí vnést pořádek (srozumitelnost) do velkého množství rozdílných kategorií. Uvedené zásady jsou výsledkem mnohaletého procesu. V současnosti jsou k dispozici kategorie I až VI, označující chráněná území. Názvy kategorií a součty chráněných území v jednotlivých kategoriích IUCN jsou uvedeny v tabulce 10 pro celé území na úrovni států V4+2.

Tab. 10: Rozdělení chráněných území v zemích V4+2 do kategorií ochrany přírody podle IUCN

Kategorie	BGR	CZE	HUN	POL	ROM	SVK	Spolu	%
Ia – přísná (přírodní) rezervace	2	3	0	1	68	0	74	1,12
Ib – území (areál) divočiny	54	0	0	0	0	603	657	9,97
II – národní park	3	2	5	16	13	10	49	0,74
III – přírodní památka	771	264	0	0	211	289	1 535	23,28
IV – chráněné území (areál) péče o stanoviště / druhy	47	1 460	91	1 239	608	166	3 611	54,77
V – chráněné suchozemské (krajinné) / mořské území	11	26	37	124	14	14	226	3,43
VI – chráněné území (areál) s péčí o zdroje	0	0	0	0	0	0	0	0
nedefinované chráněné území	65	18	34	256	9	59	441	6,69
CELKEM	953	1 773	167	1 636	923	1 141	6 593	100,00

Zdroj: <http://protectedplanet.net>

Kategorie chráněných území se mají lišit zejména jejich předmětem ochrany, ale většinou v chráněném území dochází k jejich kombinaci, a tak je někdy zařazení do kategorie složité. Některá území zůstávají jako nedefinované.

Ochrana chráněných území podle zásad IUCN slouží hlavně k:

I. přísné ochrany (přísná přírodní rezervace / území divočiny)

- Ia přísná (přírodní) rezervace – suchozemské nebo mořské území vyznačující se výjimečnými nebo reprezentativními ekosystémy, geologickými nebo fyziologickými znaky a/nebo druhy, jejíž management se v první řadě orientuje na vědecký výzkum a/nebo monitoring životního prostředí;
- Ib území (areál) divočiny – rozsáhlé původní nebo mírně změněné suchozemské a/nebo mořské území se zachovaným přírodním charakterem, bez trvalého nebo významnějšího osídlení, jehož ochrana a management slouží k zachování jeho přírodního stavu.

II. ochrany ekosystémů a rekreaci (národní park)

- přírodní suchozemské nebo mořské území, vyhlášené na ochranu ekologické integrity jednoho nebo několika ekosystémů v zájmu současné generace i generací budoucích, ukončení exploatace nebo nevhodného využívání, které brání dosažení cílů vyhlášení a jako potenciál pro získávání duševních zážitků, stejně jako pro poskytování vědecké, vzdělávací a rekreační nabídky pro návštěvníky, přičemž všechny tyto cíle musí být v souladu s přírodou a kulturou.

III. ochrany přírodních jevů (přírodní památka)

- území zahrnující jeden nebo i více pozoruhodných nebo jedinečných přírodních nebo přírodně kulturních významných nebo unikátních výtvarů, které jsou cenné svou vzácností, reprezentativností, estetickou kvalitou nebo kulturním významem.

IV. ochraně pomocí péče (chráněné území pro biotopy / druhy)

- suchozemské nebo mořské území, na němž se provádějí zásahy s cílem zabezpečit další existenci biotopu a/nebo uspokojit potřeby určitého druhu.

V. ochraně suchozemských nebo mořských území a k rekreaci (chráněné suchozemské / mořské území)

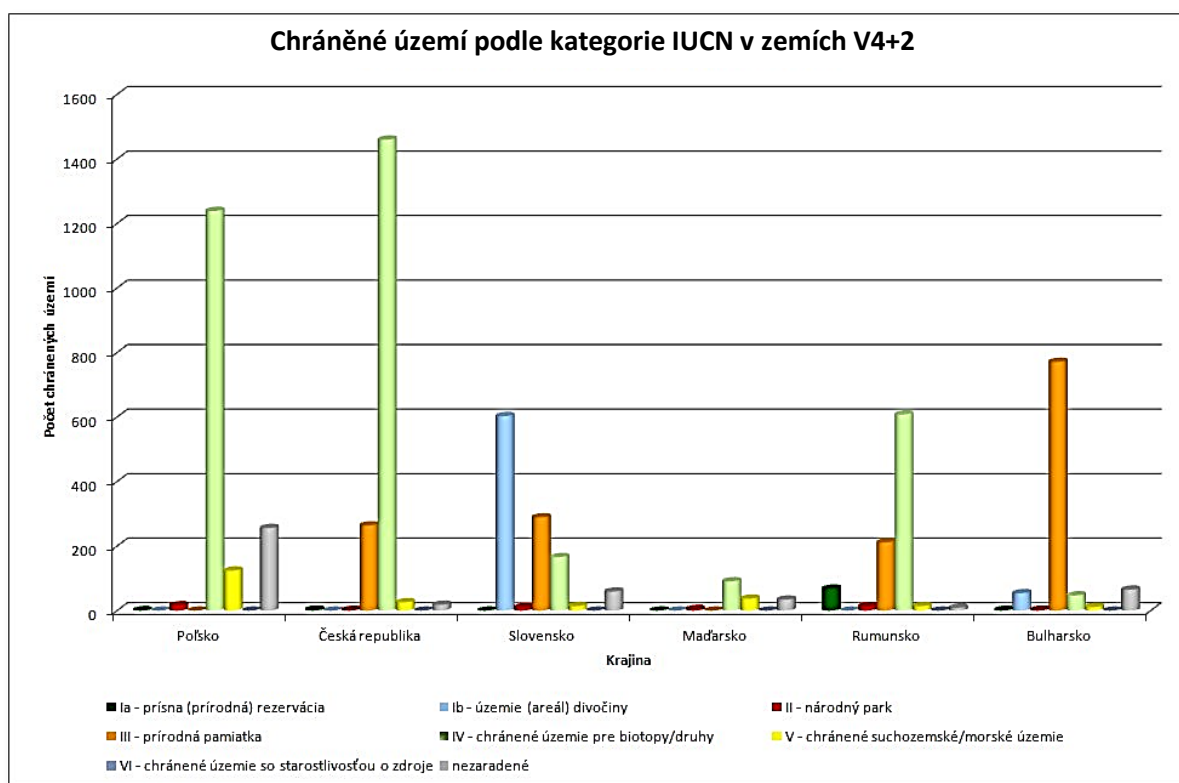
- suchozemské, případně pobřežní nebo mořské území, které získalo dlouhodobou součinností člověka a přírody specifický charakter výjimečných estetických, ekologických a/nebo kulturních hodnot a často se vyznačuje jedinečnou biologickou rozmanitostí. Pro ochranu, zachování a další vývoj území je nutné nerušené pokračování tohoto tradičního spolužití.

VI. trvale udržitelnému využívání přírodních ekosystémů (chráněné území s péčí o zdroje)

- území zahrnující zejména přírodní systémy v jejich původním stavu a jehož management zaručuje trvalou ochranu a zachování druhové rozmanitosti, současně však poskytuje i přírodní produkty a služby k uspokojování potřeb společnosti podle principu trvalé udržitelnosti.

Pro lepší porovnání byly výsledky přeneseny do následujícího grafu, ze kterého vyplývá značná rozmanitost typů chráněných území v jednotlivých státech V4+2. Z tabulky 8 vyplývá, že strategie zemí V4+2 je zaměřena na ochranu vzácných druhů rostlin a živočichů, téměř 55 % chráněných území z celkového počtu patří do IV. kategorie IUCN. Přibližně 23 % celého území je zaměřeno na ochranu vzácných přírodních útvarů (III kategorie IUCN).

Graf 12: Chráněné území podle kategorie IUCN v zemích V4+2



Zdroj: vypracováno podle <http://protectedplanet.net>

V Polsku, České republice, Maďarsku a Rumunsku převládají chráněná území typu IV, z čehož vyplývá zejména ochrana vzácných druhů a jejich biotopů. V Bulharsku převládá na základě kategorie III ochrana přírodních jevů, na Slovensku převládá kategorie Ib zaměřená na ochranu původních a mírně změněných biotopů.

5.2.7.2 NATURA 2000 – celoevropská síť chráněných území

NATURA 2000 je soustava chráněných území členských zemí Evropské unie, jejímž hlavním cílem je zachování přírodního dědictví, které je významné nejen pro příslušný členský stát, ale hlavně EU jako celek.

Soustavu NATURA 2000 tvoří dva typy území:

- ptačí území (CHPÚ) – vyhlášené v souladu se Směrnicí Rady č. 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (známé také jako směrnice o ptácích – Birds directive);
- území evropského významu (ÚEV) – území vyhlášené v souladu se Směrnicí Rady č. 92/43/EHS z 22. května 1992 o ochraně přirozených biotopů, volně žijících živočichů a rostlin (známé také jako směrnice o biotopech – Habitats directive).

V zemích V4+2 za přípravu sítě NATURA 2000 odpovídá příslušné ministerstvo. Rozloha chráněných ptačích území je větší než území evropského významu, a tak často dochází k jejich vzájemnému překrývání. Území soustavy NATURA 2000 jsou často už součástí vyhlášených chráněných území podle národní legislativy. Proces vyhlášení území NATURA 2000 je dlouhodobý a národní seznamy navrhovaných lokalit se mohou měnit. Počty, výměry a podíly na celkové rozloze státu lokalit NATURA 2000 jsou uvedeny v následující tabulce. NATURA 2000 má největší pokrytí v Bulharsku, kde chráněná ptačí území a území evropského významu zaujímají až jednu třetinu státu, což je téměř dvakrát tolik než průměr Evropské unie. Dále následuje Slovensko, kde lokality NATURA 2000 pokrývají také téměř jednu třetinu státu, výměra těchto území je však podstatně menší vzhledem k celkové rozloze státu. Nejnižší pokrytí lokalitami NATURA 2000 mezi všemi zeměmi V4+2 má Česká republika (14 %).

Soustava chráněných území NATURA 2000 nese sebou několikéré limity ve využití území a může působit jako bariéra. Ochrana druhů a biotopů by měla být na chráněných územích prioritním zájmem společnosti, a měla by tak být nadřazena všem ostatním lidským činnostem. Nadřazenost však neznamená úplné vyloučení aktivit hospodářského charakteru z daného území. Jde spíše o to, aby se pro konkrétní chráněné území vypracoval podrobný plán péče, který by specifikoval, které činnosti a v jakém rozsahu je možno z hlediska zabezpečení cílů dlouhodobé ochrany provádět a které jsou z hlediska ochrany zakázány. V případě zemědělství by se omezení týkala např. používání hnojiv - pesticidů a forem hospodaření. Ztráty vyplývající z omezení činností hospodaření by měly být kompenzovány v souladu s platnou legislativou.

Tab. 11: Přehled vybraných statistických ukazvatelů sítě NATURA 2000 v zemích V4+2

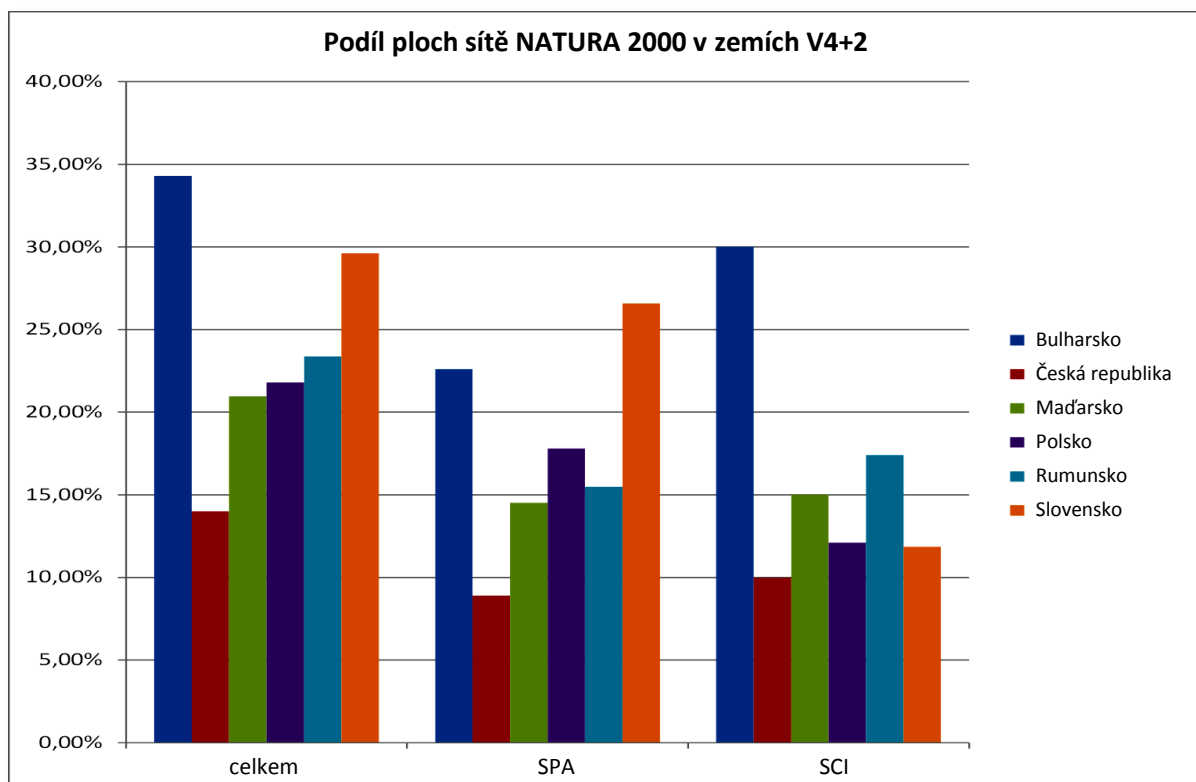
Země	Počet		Rozloha (km ²)		Podíl (%)		
	SPA	SCI	SPA	SCI	SPA	SCI	Spolu
Bulharsko	118	231	25 666	33 912	22,60	30,00	34,30
Česká republika	41	1075	7 034	7 856	8,92	9,96	14,03
Maďarsko	55	466	13 514	13 974	14,53	15,02	20,96
Polsko	145	825	55 752	37 950	17,80	12,10	21,80
Rumunsko	148	383	36 944	41 522	15,50	17,41	23,37
Slovensko	41	473	13 109	5 840	26,59	11,85	29,62
Státy EÚ27	5 347	22 594	517 340	583 888	12,50	14,00	17,50

Zdroj: Environmentální podmínky zemí V4+2 – dílčí projektové zprávy

SPA – Special Protection Areas – Natura 2000 (Ptačí oblast – Natura 2000)

SCI – Sites of Community Importance – Natura 2000 (Evropsky významná lokalita – Natura 2000)

Graf 13: Podíl ploch sítě NATURA 2000 v zemích V4+2



Z tabulky 11 a grafu 13, kde jsou zaznamenány údaje o chráněných územích NATURA 2000, vyplývá, že největší pokrytí územími evropského významu má Bulharsko (30 %), které dvojnásobně převyšuje tento ukazatel v rámci zemí V4+2. Nejvyšší zastoupení v rámci chráněných ptačích území má Slovensko, kde z uvedených výsledků vyplývá, že podíl chráněných ptačích území na Slovensku na celkové rozloze země činí téměř 27 %.

5.3 Meze a možnosti řešení

Území států V4+2 je z hlediska přírodních a environmentálních podmínek velmi rozmanité. Jedním z nejzásadnějších problémů jsou rozdílná legislativa ohledně chráněných území v jednotlivých zemích, a proto je poměrně složité porovnat některé charakteristiky pro celé území společně. Přehled chráněných území v krajinách V4+2 ukázal, že existují specifické kategorie chráněných území, které v jiných zemích nejsou vyhlášovány. Chráněná území v Evropě, ale i v ostatním světě, je možno klasifikovat podle mezinárodních zásad pro používání managementových kategorií chráněných území (IUCN), ale i tato klasifikace nese rizika subjektivního hodnocení v dané zemi. Proto je vhodné zaměřit se na celoevropskou společnou síť chráněných území NATURA 2000, jejíž území se do značné míry překrývají s národní sítí. Území NATURA 2000, tak jak jsou dosud vyhlášena a připravována k vyhlášení, jsou nejvhodnějším podkladem pro společné hodnocení environmentální situace a pro zvažování základních koncepčních rozvojových koncepcí zemí V4+2. Přestože je podíl území NATURA 2000 v jednotlivých zemích rozdílný (což vychází jak z evropských, tak i národních kritérií a jejich vymezení), vytvářejí základní kostru chráněných přírodních území vzájemně porovnatelnou na společné úrovni. Ochrana těchto území v souladu s regulativy EU vytváří, kromě jejich ekologické, krajinářské, a tedy i turistické hodnoty, současně i určité bariéry prostorového rozvoje. Rozvoj jakýchkoli aktivit ve vztahu k těmto územím je zapotřebí specificky hodnotit podle konkrétních podmínek. Výhoda vymezení území NATURA 2000 spočívá ve vytvoření určitých společných kritérií pro jejich vymezení na celoevropské úrovni, jakož i společná spolupráce při jejich vymezování.

Vývoj využití území v posledních 20ti letech ukázal v jednotlivých zemích poněkud rozdílný vývoj podílu typů pozemků, obecně však lze konstatovat snižování podílu zemědělské půdy včetně ornice.

V oblasti využití půdy je zapotřebí zaměřit se na udržení zejména nejkvalitnějších druhů zemědělské půdy a zabránit jejich zabírání za účelem jiného využití. Zejména jde o nekoordinovanou zástavbu, ale i zalesňování, případně jednostrannou exploataci některými technickými plodinami. Tuto problematiku je nutno řešit spíše na národní úrovni, kde mohou mít navržená opatření vyšší dopad.

Globálním environmentálním problémem je změna klimatu, která má dopad na celé území, ale její negativní vlivy mohou být řešeny spoluprací. Důležitým faktorem je snižování zranitelnosti ekosystémů a zvyšování jejich odolnosti, přičemž je důležité zejména úsilí o udržení původních společenství.

Obr. 14: Schéma sítě chráněných území podle národní legislativy



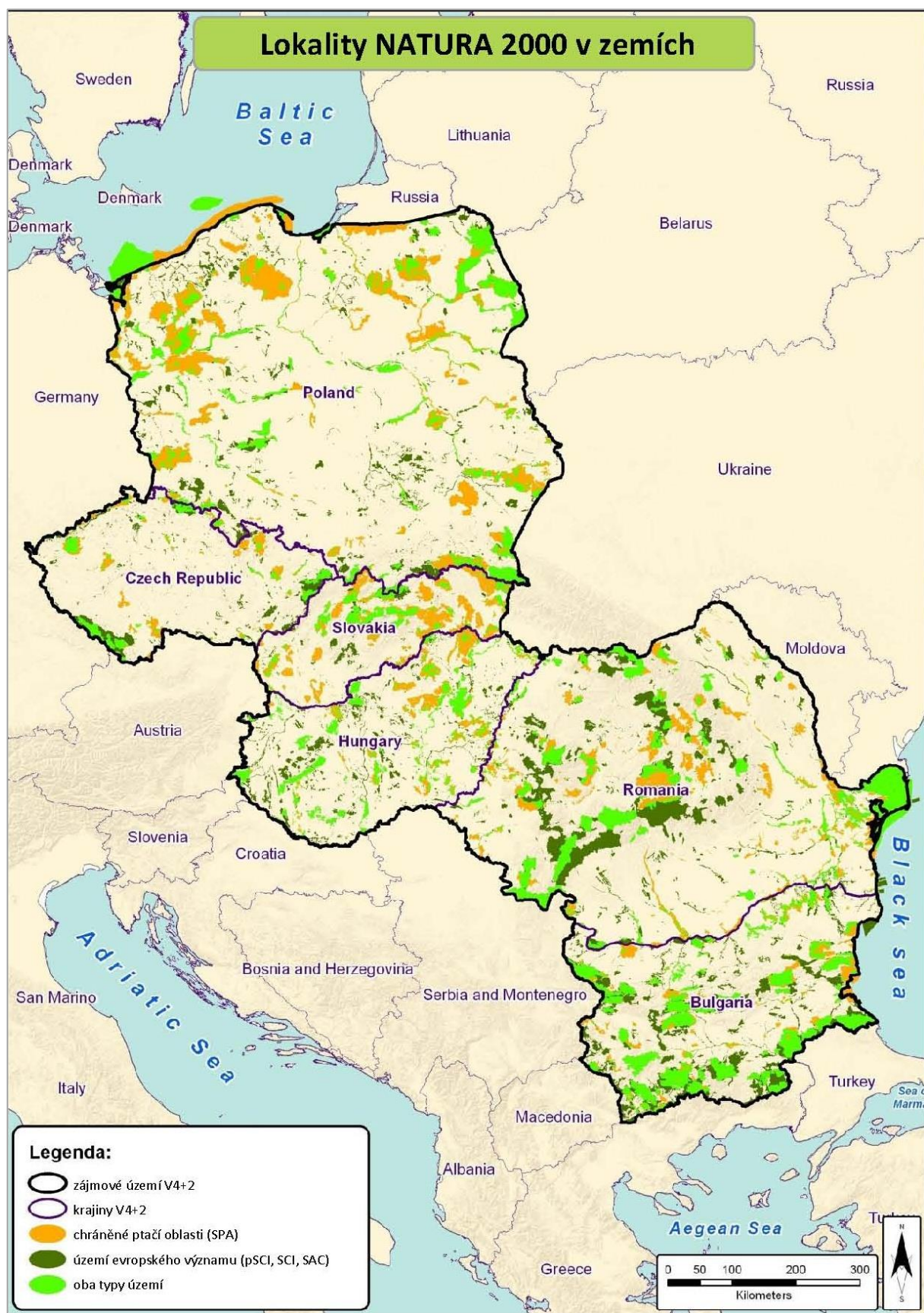
Obr. 15: Schéma sítě NATURA 2000 SPA



Obr. 16: Schéma sítě NATURA 2000 SCI



Obr. 17: Schéma sítě NATURA 2000 SCI + SPA



Obr. 18: Schéma využití území podle CORINE Land Cover 2006



6 Bariéry územního rozvoje a možnosti jejich eliminace

6.1 Úvod do problematiky

Téma bariér územního rozvoje a jejich překonávání bylo zvoleno při formulování osnovy *Společné strategie územního rozvoje států V4+2* zejména ve vztahu k rozvoji dopravní a technické infrastruktury. Jde o jedno ze základních témat, na nichž stojí či padá efektivita a funkčnost nadnárodní spolupráce.

Bariéry územního rozvoje představují nejrůznější překážky, které zasahují do rozvojových procesů, zpomalují územní rozvoj nebo jej činí nemožným. Existují bariéry přírodní, jiné prostorové (např. vodárenská ochranná pásma, povrchová těžba nerostných surovin včetně poddolovaných a sesuvných území, rozsáhlé zastavěné plochy či vojenské výcvikové prostory), hospodářské a sociální, administrativní, jazykové a legislativní, které kladou územnímu rozvoji a spolupráci někdy menší, jindy ale dosti zásadní překážky. Jako nejdůležitější a nejaktuálnější k řešení byly na základě shody zástupců zúčastněných stran *Společné strategie* vybrány bariéry přírodní (dané jednak fyzicko – geografickou charakteristikou území a jednak stupněm legislativní ochrany přírody).

Přírodní bariéry – překážky, ale i šance pro územní rozvoj

Přírodní bariéry patří k nejčastějším a nejvýznamnějším, neboť komplikují, zpomalují a zdražují pozemní dopravu i vedení technické infrastruktury a mohou tak ovlivnit a snižovat tok všech druhů výměn a komunikací. Jelikož přírodní bariéry „fyzicky“ brání společnému územnímu rozvoji, způsoby jejich překonání technickými prostředky mohou vést k (příliš) vysokým investicím. Přírodní bariéry bývají tvořeny nejčastěji:

- **vysokými horami** – zde nezáleží jen na nadmořské výšce, ale zejména na výšce relativní (oproti okolí), sklonitosti svahů, vlastnostech jejich hornin a půd, šířce a počtu hřebců, šířce a prostupnosti sedel a průsmyků apod.;
- **širokými řekami, jezery, vodními nádržemi** – záleží zejména na šířce prostoru určeného k překonání, tedy např. mokřadu, lužního lesa, kaňonu apod.

Mnohé přírodní bariéry byly současně vyhlášeny za velkoplošná chráněná území přírody a krajiny – národní parky, chráněné krajinné oblasti (a jim legislativně adekvátní území), lokality soustavy NATURA 2000, kam náleží nejen horstva a říční údolí, ale i cenné lesní, mokřadní či stepní oblasti, v nichž jsou omezeny některé rozvojové aktivity z důvodu ochrany vysokých přírodních hodnot. Zejména Karpaty – nejrozsáhlejší horská soustava Evropy, zasahující do všech zemí V4+2 s výjimkou Bulharska (které má však srovnatelně hodnotná pohoří), představuje rozlehlý areál dosud málo fragmentovaný dopravní infrastrukturou a tedy dovolující poměrně nerušenou migraci velkých evropských savců, zejména šelem a kopytníků. Cenný potenciál mnohých z těchto území, spočívající v málo narušené přírodě a krajině, umožňující šetrnou turistiku, rekreaci, osvětu a sport, je sám o sobě významným rozvojovým faktorem. Proto na tyto lokality je třeba pohlížet nejen jako na bariéry územního rozvoje, ale rovněž jako na oblasti umožňující rozvoj specifického charakteru. Překonávání přírodních bariér na společných hranicích může být současně výzvou k využití jejich potenciálů, k celé řadě přeshraničních projektů v oblasti životního prostředí, zemědělství, lesního a vodního hospodářství, dopravní a technické infrastruktury i kultury, případně jejich kombinací.

Nejvýraznějšími přírodními bariérami států V4+2 jsou Karpatské pohoří a řeka Dunaj, které však netvoří jen bariéru na hranicích, ale i bariéry uvnitř států (zejména Slovenska a Rumunska). Na Dunaj a další široké splavné řeky lze nahlížet nejen jako na bariéry, ale také jako na důležité dopravní osy. Dunaj byl definován jako panevropský koridor umožňující důležitou přepravu zboží i osob po řece i přes ni (lodní doprava a přívozy). Karpaty byly z historického hlediska rovněž

zdrojem společné identity obyvatelstva střední Evropy a Balkánu. Migrace pastevců (tzv. valašská kolonizace) po hřebenech Karpat v historii je dobře zdokumentována.

V evropském kontextu lze do jisté míry srovnat Karpaty a Alpy jako regiony s podobnými přírodními podmínkami. Alpy však nejsou příliš vnímány jako přírodní bariéra či chudé, vylidňující se horské území, ale v zásadě jako prosperující region cenných přírodních i estetických hodnot s pověstným cestovním ruchem, sportem a různými atraktivními a živými formami horského hospodářství včetně agroturistiky.

Rovněž velké evropské řeky jako Rýn, Labe či Dunaj (na německém a rakouském území) představují tradiční koridory, spojující cenná kulturní města a oblasti se specifickým hospodářstvím jako jsou vinice apod.

V dalších kapitolách jsou identifikovány přírodní bariéry jak na jednotlivých společných hranicích států V4+2, tak i ve vnitrozemí těchto států. Závažnost přírodních bariér byla klasifikována následovně:

Velmi významné přírodní bariéry (VVB)

- vysoké hory (obvykle od cca 1 501 m n. m. a výše) – určeno z vrstevnic zjistitelných z mapových podkladů pro střední Evropu a Balkán (zakreslené od nadmořské výšky 1 001 m n. m. v intervalu po 500 m), se zohledněním relativní výšky a sklonitosti terénu. Horská pásma vyšší než 2 001 m n. m. zaujímají velmi malá území – jedná se o nejvyšší horské hřebeny na hranicích Slovenska a Polska, v Rumunsku a Bulharsku;
- široké řeky, jezera a přehradní nádrže (obvykle 501 m a širší – celková šířka zahrnuje i údolí nebo související mokřady), zpravidla delty v ústí řek u moře a veletok Dunaj;
- národní parky, NATURA 2000, přísně chráněné přírodní rezervace.

Významné přírodní bariéry (VB)

- středně vysoká pohoří (obvykle cca 701–1 500 m n. m.);
- středně široké řeky (obvykle 201–500 m šířky – celková šířka zahrnuje i údolí nebo související mokřady);
- chráněné krajinné oblasti a jiná velkoplošná chráněná území přírody podobného legislativního charakteru.

Bariéry uvnitř států jsou všechny klasifikovány pouze jako významné.

Metodologická poznámka:

Bariéry jsou klasifikovány dle svého nejvyššího stupně „bariérovosti“. Ač kupříkladu netvoří daná bariéra zásadní překážku svým reliéfem, nicméně je však národním parkem (mokřad, step, prales), je zařazena mezi velmi významné přírodní bariéry, neboť fragmentace jeho území liniovou stavbou je obvykle vyloučena.

Stejně tak je vždy zmíněn jen jeden (hlavní) důvod „bariérovosti“. To znamená, že je-li území národním parkem, neuvádí se, že je současně vysokým pohořím nebo územím soustavy Natura 2000.

Přes uvedená kritéria nejsou všechna vysoká pohoří nebo široké veletoky vnímány vždy jako zásadní bariéry. Při vyšší hustotě dobře fungujících průsmyků nebo mostů jsou v daném území pohoří či řeka prezentovány spíše svým pozitivně působícím přírodním potenciálem.

Uvedeny jsou pouze ty bariéry, které mají zásadní význam pro spolupráci států V4+2, tedy na jejich společných hranicích nebo uvnitř států, představují-li vážnou překážku pro dopravní nebo technickou infrastrukturu. Přírodní bariéry na hranicích dalších států nebo v jejich blízkosti nejsou řešeny ani jmenovány.

6.1.1 Evropská politika a dokumenty

Problematika bariér územního rozvoje je mimo jiné náplní významného evropského dokumentu *Územní agenda Evropské unie 2020*. Jejím hlavním cílem je vzdělaná a udržitelná Evropa podporující optimální využívání a začlenění všech rozmanitých regionů s ohledem na jejich přírodní a kulturní specifika. Zejména v bodě 17 zmiňuje nutnost lepší provázanosti regionů na evropské a národní úrovni, omezení okrajové pozice hraničních regionů a lepší využití jejich lidských, kulturních, hospodářských a ekologických zdrojů.

Bod 30 říká, že horské oblasti, říční údolí, jezerní pánve a další druhy území mají specifické rysy nebo trpí závažnými a trvalými přírodními či demografickými znevýhodněními, jako je nízká hustota obyvatelstva, což ovlivňuje jejich potenciál rozvoje. Tento specifický potenciál lze využít a problémy řešit integrovaným způsobem ve spolupráci subjektů z různých států či regionů.

Odstavec 35 nabádá k nezbytnému zajištění přístupu k silniční, železniční, vodní a letecké dopravě a širokopásmovým transevropským energetickým sítím.

V bodě 36 se připomíná rozvoj transevropských sítí TEN-T a rozvoj silnic druhé třídy na regionální úrovni a přístupnost okrajových oblastí, kde z důvodů sociálních a hospodářských nevýhod může hrozit vyloučení zranitelných skupin. Tam, kde je to vhodné, je třeba rozvíjet spoje přes územní bariéry.

A konečně bod 42 uvádí, že zohlednění územních dopadů při vytváření strategií může napomoci omezení vzniku bariér a neúmyslných územních dopadů na územní celky. Strategie by měly zohledňovat územní rozdíly, opatření je třeba přizpůsobit územním specifikům. To zlepší využívání územního kapitálu.

6.2 Stav problematiky a zjištěné problémy

6.2.1 Přírodní bariéry na společných státních hranicích

Česká republika – Polsko

Přírodní bariéry – stav

Přírodní bariéru Čech, Moravy a české části Slezska vůči polskému Slezsku tvoří Hercynská pohoří Krkonoško-jesenické soustavy a část západních Karpat. Jde o hornatiny s nadmořskou výškou nejčastěji mezi 801–1 500 m n. m. Pouze Krkonoše tuto výšku přesahují několika nejvyššími vrcholy. Mnohé z hercynských hornatin nebo jejich části byly vyhlášeny jako velkoplošná chráněná území nebo byly zařazeny do soustavy Natura 2000. Uvedené hory sice často tvoří bariéru v dopravní prostupnosti, ale jsou naopak místy přeshraniční spolupráce a rozvoje cestovního ruchu. Zatímco některá cenná území (např. česká i polská část Krkonoš) jsou již turistickým ruchem přetíženy, u jiných tento potenciál ještě není plně využit (např. Rychlebské hory, Králický Sněžník, Zlatohorská vrchovina). Nejprostupnější a také environmentálně nejvíce postižené území této hranice tvoří Slezská uhelná pánev, kde těžební a průmyslová spolupráce a s tím související výměna pracovních sil vždy byla velmi intenzivní. Jde o nejhustěji osídlené území obou států, bez významnějších přírodních bariér, kudy prochází transevropský multimodální tranzitní koridor (evropský železniční koridor i zatím jediná společná dálnice).

Hodnocení závažnosti a potenciálu bariér CZ – PL

Velmi významné přírodní bariéry

- Krkonošský národní park / Karkonoski Park Narodowy
jedinečná horská krajina a oblast cestovního ruchu zásadního významu v obou státech;

- CHKO⁸ Broumovsko (část) / Park Narodowy Gór Stołowych: unikátní pískovcová skalní města a cenné soubory zejména barokních památek – silný turistický potenciál.

Významné přírodní bariéry

- CHKO Jizerské hory / Góry Izerskie, Wysoki Grzbiet: cenné přírodní území v současnosti postižené imisní destrukcí horských lesů. Přesto turisticky a vodohospodářsky významné;
- Vraní hory / Góry Krucze;
- CHKO Orlické hory / Góry Bystrzyckie;
- Ptačí oblast Králický Sněžník / Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Gór Sowich: hodnotná území s dosud málo využitým potenciálem šetrné turistiky;
- CHKO Jeseníky / Park Krajobrazowy Góry Opawskie;
- Rychlebské hory / Góry Złote: hodnotné území s dosud málo využitým potenciálem šetrné turistiky;
- Slezské Beskydy / Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego: hodnotné území se zachovalým pasteveckým horským osídlením s rozvíjejícím se turistickým ruchem.

Česká republika – Slovensko

Přírodní bariéry – stav

Prakticky zcela přírodní hranice je vymezena řekou Moravou, Bílými Karpatami a Beskydami, což jsou současně velkoplošná chráněná území, vhodná zejména pro spolupráci na poli ochrany přírody, managementu horských oblastí a měkkého cestovního ruchu. Většinu přechodů hranice tvoří sedla a průsmyky.

Hodnocení závažnosti a potenciálu bariér CZ – SK

Významné přírodní bariéry

- CHKO Bílé Karpaty / CHKO Biele Karpaty,
- CHKO Beskydy, Slezské Beskydy / CHKO Kysuce.
V obou případech se jedná o hornatiny se zachovalým charakterem přírodních biotopů a částečně i horského pasteveckého osídlení;
- biosférická rezervace Dolní Morava – řeka Morava / CHKO Záhorie: mezinárodně významná oblast lužních pralesů a mokřadů.

Slovensko – Polsko

Přírodní bariéry – stav

Hranice tvořená v celé délce karpatskými pohořími charakteru hornatin až velehor, z toho jsou tři národní parky a další tři velkoplošná chráněná území. Celé území, zvláště jeho východní část je poměrně řídko osídleno a hustota významných dopravních komunikací je relativně nízká (dvě významnější silniční a dvě železniční spojení), existují dlouhé úseky bez jakéhokoliv dopravního propojení. V některých částech společné hranice panuje díky výjimečným přírodním podmínkám čilý cestovní ruch (Tatry, Pieniny).

Hodnocení závažnosti a potenciálu bariér SK – PL

Velmi významné přírodní bariéry

- CHKO Horná Orava / Babiogórski Park Narodowy;

⁸ CHKO – chráněná krajinná oblast

- Tatranský Národný park / Tatrzński Park Narodowy;
- Pieninský národný park / Pieniński Park Narodowy;
- Popradzki Park Krajobrazowy, Magurski Park Narodowy / Busov;
- Národný park Poloniny / Bieszczadzki Park Narodowy.

Významné přírodní bariéry

- CHKO Kysuce / Beskid Śląski;
- Kysúcké Beskydy / Żywiecki Park Krajobrazowy;
- Skorušinské vrchy / Brazda;
- Spišská Magura / Magura Spiskia;
- Ľubovnianské vrchovina / Beskid Sądecki;
- CHKO Východné Karpaty / Beskid Niski, Jaśliński Park Krajobrazowy a Ciśniańsko-Wetliński Park Krajobrazowy.

Ve všech případech se jedná o velmi zachovalé a vysoce hodnotné přírodní oblasti. S výjimkou Tater a Pienin nejsou ještě příliš dotčeny turistickým ruchem.

Slovensko – Maďarsko

Přírodní bariéry – stav

Hranice je v západní části tvořena Dunajem / Duna, který spolu s hodnotnými lužními lesy, vyhlášenými jako CHKO Dunajské luhy (v Maďarsku Szigetközi Tájvédelmi Körzet) vytváří významnou přírodní bariéru. Další významnou část hranice tvoří přítok Dunaje / Duna – Ipeľ / Ipoly, který je pro svou malou šířku bariérou téměř bezvýznamnou. Následuje sopečné pohoří a chráněné oblasti CHKO Cerová vrchovina / Karancs-Medves Tájvédelmi Körzet a na ni volně navazující Národný park Slovenský kras (na maďarské straně národný park Aggteleki Nemzeti Park). Relativně bez bariér je území mezi řekou Bodvou / Bódva a Hornádem / Hernád. Poslední slovensko-maďarskou hraniční bariéru tvoří jižní část Slánských vrchů – masiv Velkého Milíče / Nagy-Milic. Všechna zmíněná horstva v sobě skrývají dosud nedostatečně využitý turistický potenciál. Zbytek území tvoří prostupná Východoslovenská nížina s výjimkou pětikilometrového hraničního úseku Tiszy na slovensko-maďarsko-ukrajinském pomezí. Železniční i silniční koridor, jakož i společná dálnice se nachází v jihozápadní části území v Podunajské nížině. Dalším významným rozvojovým a transportním územím je prostor Košice – Miskolc.

Hodnocení závažnosti a potenciálu bariér SK – HU

Velmi významné přírodní bariéry

- řeka Dunaj / Duna:
evropský dopravní koridor Dunaj je v této oblasti cenným územím spleti původních říčních ramen a lužních pralesů vhodných pro řízenou poznávací turistiku;
- národný park Slovenský kras / Aggteleki Nemzeti Park,
- Duna-Ipoly Nemzeti Park:
oba národní parky představují krajinařsky i biologicky velmi cenná území.

Významné přírodní bariéry

- řeka Tisa / Tisza;
- CHKO Cerová vrchovina / Karancs-Medves Tájvédelmi Körzet,
- Velký Milíč / Zempléni-hegység:
obě pohraniční vrchoviny skrývají dosud poměrně neobjevený krajinný potenciál.

Maďarsko – Rumunsko

Přírodní bariéry – stav

V evropském měřítku zcela unikátní hranice, která s výjimkou poměrně krátkého úseku na řece Maros / Mureș, není tvořena žádnými přírodními prvky, neboť probíhá Velkou Panonskou nížinou, a je tedy zcela umělá.

Je zde několik menších chráněných přírodních oblastí, ale nepřekračují žádné významnější dopravní trasy, takže nevytváří žádné bariéry. Na rumunské straně hranice se nachází krátký úsek řeky Maros / Mureș a přírodní rezervace lužního lesa Pădurea Cenad bez jakéhokoli pokračování na maďarské straně, která je z části obydlena a zastavěna. Mezi další oblasti patří Denés-majori Csígás-erdő poblíž Gyula, bez pokračování v Rumunsku, lehce na sever je Parcul natural Cefa, bez pokračování v Maďarsku a konečně Fényi-erdő poblíž Carei, bez pokračování v Rumunsku.

Maďarsko-rumunskou hranici přetínají tři významné železniční tratě a dálniční spojení má k sobě nejbližší v oblasti Makó – Arad, kde v současnosti chybí již jen relativně krátký dálniční úsek přes společnou hranici.

Hodnocení závažnosti a potenciálu bariér HU – RO

Významné přírodní bariéry

- řeka Maros / Mureș:
neregulovaná řeka s lužními lesy vytváří v pohraničním úseku cenný přírodní potenciál.

Rumunsko – Bulharsko

Přírodní bariéry – stav

Okolo 77 % hranice leží na dolním toku Dunaje / Dunărea / Dunav, vytvářejícím významnou bariéru, ale také jednu z hlavních evropských vodních cest. Na celé hranici jsou jen dva mosty, jeden mezi Giurgiu a Ruse, další mezi Calafatem a Vidinem, který byl otevřen v červnu roku 2013 a je plně funkční. Mezi nimi leží cca 280 km dlouhý úsek Dunaje, překonávaný jen dvěma místními, málo kapacitními trajekty. Pro část cca 115 km mezi Giurgiu a Călărași – Silistra (kde jezdí další nízkokapacitní trajekt) neexistuje žádný jiný most. Zbytek hranice mezi odklonem Dunaje severním směrem u města Silistra, odkud řeka teče dále rumunským územím k Černému moři, je tvořen umělou pozemní hranicí. Leží v rovině Dobruža (Dobrogea) či mírné pahorkatině a je tedy bez bariér.

Hodnocení závažnosti a potenciálu bariér RO – BG

Velmi významné přírodní bariéry

- řeka Dunărea / Dunav.

6.2.2 Přírodní vnitřní bariéry

Přírodní bariéry vzájemné spolupráce a společného rozvoje často neleží jen na společných hranicích, ale v některých zemích daleko výrazněji uvnitř jejich území. Jedná se zejména o vysoká a strmá pohoří a o široké řeky včetně nepřístupných bažinatých částí jejich niv, případně hlubokých zaříznutých kaňonů. Zohledněna jsou i významná velkoplošná chráněná území – národní parky a chráněné krajinné oblasti. Uvedeny jsou ty vnitřní bariéry, které komplikují vzájemnou spolupráci států V4+2 a stojí v cestě významným železničním tratím a silničním komunikacím. Zmíněné bariéry však obvykle mají značný význam pro biodiverzitu, kvalitu životního prostředí a tedy i pro aktivní rekreaci v uvedených zemích.

Bulharsko

Přírodní vnitřní bariéry – stav

Zásadní vnitřní bariérou procházející od západu k východu a rozdělující tak zemi prakticky na dvě poloviny je Balkánské pohoří – Stara planina. Na jih od ní je souběžný nižší hřeben pohoří Sredna Gora. Nejvyšší pohoří na jihozápadě Bulharska (Rila) a další vysoké hřebeny (Pirin) nebo horské masivy (Rodopy) tvořící jižní hranici státu, jsou sice významnými přírodními bariérami, ale ne z hlediska spolupráce států V4+2. Sedla a průsmyky, překonávající Starou Planinu, mají zásadní význam.

Významné vnitřní bariéry

- Národní park Rila, Národní park Pirin, Stara planina, Rodopy / Rodopi, Sredna Gora – pohoří: všechna uvedená pohoří představují velmi cenný a dosud málo dotčený přírodní potenciál chráněný ve dvou národních parcích a několika dalších velkoplošných chráněných územích.

Česká republika

Přírodní vnitřní bariéry – stav

Povrch České republiky vyplňují převážně pahorkatiny až vrchoviny. Většina pohoří typu hornatin leží na hranicích státu. Česká republika nemá ani vzhledem ke své geografické poloze na hlavním evropském rozvodí tak široké veletoky jako ostatní státy skupiny V4+2. Nejširší české a moravské řeky (Labe, Vltava, Morava, Dyje, Ohře, Odra) tvoří v některých místech určité bariéry tím, že vytvářejí hluboká zaříznutá údolí nebo naopak širokou mokřadní nivu. Vnitřní přírodní bariéry tedy netvoří tak významné překážky územnímu rozvoji a dopravně ekonomickým vazbám jako v některých jiných státech V4+2.

V mezinárodní i vnitrostátní dopravě jednoznačně převažuje směr západ-východ (přesněji severozápad-jihovýchod).

V severojižním směru leží jako nejvýznamnější bariéry České Středohoří, Ještědsko-kozákovský hřbet, Jizerské hory, Broumovské stěny a Hrubý Jeseník, které činí obtížný přístup do některých pohraničních oblastí. Specifikem je úzké údolí Svitavy mezi Brnem a Blanskem, které působí jako bariéra pro modernizaci koridorové trati a významný terénní zlom Hřebečský hřbet ve Svitavské pahorkatině je bariérou vůči připravované dálnici. Na střední Moravě tvoří menší bariéru Moravská brána a na jižní Moravě vytváří pohoří Chřiby s řekou Moravou a Vizovickými vrchy tzv. Napajedelskou bránu. Jde o relativně úzká místa, kudy musí projít významné koridory dopravní a technické infrastruktury.

Významné vnitřní bariéry

- Vltava, Labe, Morava – středně široké řeky včetně niv a údolí (v některých místech),
- Ještědsko-kozákovský hřbet, CHKO Jizerské hory, CHKO Broumovsko a CHKO Jeseníky, CHKO České středohoří,
- Ptačí oblast Bzenecká Doubrava a Strážnické Pomoraví, evropsky významná lokalita Hodonínská Doubrava – Natura 2000.

Maďarsko

Přírodní vnitřní bariéry – stav

Maďarsko je na většině svého území rovinatou zemí, tedy bez významnějších bariér tvořených reliéfem. O to závažnější bariéru tvoří řeka Dunaj / Duna protékající zemí od severu k jihu a rozdělující zemi prakticky na dvě poloviny. S výjimkou Budapešti byly na Dunaji donedávna pouze dva mosty. K efektu úzkého hrdla dochází i v tzv. Dunajském zákrutu / Duna-kanyar severně

od Budapešti, kde železniční koridor je sevřen Dunajem a příkrými svahy pohoří Börzsöny, které je současně národním parkem. Podobné úzké hrdlo tvoří jižní úpatí pohoří a chráněné oblasti a pohoří Gerecse se zástavbou města Tatabánya, kudy prochází rovněž významný železniční koridor a dálnice. Další poměrně významnou bariérou je i řeka Tisza. Také Budínské vrchy (Budai-hegység), které jsou rovněž chráněnou krajinnou oblastí (Budai Tájvédelmi Körzet), tvoří významnou přírodní bariéru mezi Budapeští a severní částí aglomerace. Podle zvolených kritérií by díky svému úzkému tvaru mělo být za významnou bariéru považováno i jezero Balaton, které však pro svůj zásadní rekreační význam není jako územní bariéra vnímáno a kde vedení významných nadmístních koridorů dopravy a technické infrastruktury též není žádoucí.

Významné vnitřní bariéry

- Duna, Tisza – široké řeky:
významné dopravní koridory (zvláště Dunaj) a cenné přírodní biotopy (větší část obou toků).
- Duna-Ipoly Nemzeti park – národní parky;
- Gerecsei Tájvédelmi Körzet – chráněné oblasti:
Scenéricky i biologicky hodnotné lesnaté hornatiny vytvářející cenné rekreační zázemí metropolitní oblasti hlavního města.

Polsko

Přírodní vnitřní bariéry – stav

Polsko je díky ledovci převážně rovinatou zemí s významnějšími pohořími pouze na jižních hranicích. Jisté bariéry dle zvolených kritérií tedy představují jen polské řeky a na ně navazující plavební kanály. Díky dosti hustému osídlení a poměrně husté dopravní síti včetně mostů nejsou polské řeky (byť v případě Wisły a Odry dosti široké) vnímány obyvateli jako bariéry. Několik méně významných bariér je tvořeno lesními či mokřadními národními parky rovinného charakteru.

Významné vnitřní bariéry

- Odra, Wisła, Warta, Bug, Narew – střední až široké řeky:
jde o významné řeky jak dopravně (zejména Odra a Wisła), tak i svým přírodním potenciálem;
- Wielkopolski Park Narodowy, Narwiański Park Narodowy, Biebrzański Park Narodowy – národní parky:
v Polsku je celkem 23 národních parků. Uvedené tři však tvoří relativně největší bariéry pro vedení dopravní a technické infrastruktury.

Rumunsko

Přírodní vnitřní bariéry – stav

Území Rumunska má velký podíl hornaté krajiny s dlouhým úsekem Karpatkých hor, který je velmi specifického obloukovitého tvaru. Transylvánská planina je tak téměř úplně obklopena Karpatkým pohořím – nicméně je zde řada horských průsmyků, které spojují Transylvánii s ostatními rumunskými regiony. Zvláště jižní Karpaty (Carpații Meridionali) jsou velmi vysoké. Je zde jen několik horských průsmyků, které umožňují přechod. Nicméně jsou tu nyní dvě zmodernizované silnice, které Karpaty překračují ve velmi vysokých nadmořských výškách (přes 2 000 m), čímž mírně snižují neprostupnost pro silniční dopravu (v letních měsících), přestože jsou užívány více pro turistické účely. Západní Karpaty (Munții Apuseni) je také celkem obtížné překonat, nejdůležitější trasy se jim musí vyhnout směrem na jih nebo na sever.

Jsou zde také důležité říční bariéry, Dunaj rozděluje oblast Dobrogea (župy Constanța a Tulcea) od zbývajících žup, kdy oba břehy řeky spojují pouze dva mosty. Další velké řeky (Mureș, Olt, Siret) jsou v některých oblastech důležitými přírodními bariérami.

Významné vnitřní bariéry

- většina území Carpatii Meridionali, Carpatii Orientali, Muntii Apuseni, Muntele Mare, Muntii Banatului, Muntii Poiana Ruscă, Munții Mehedinti, část Carpatii Orientali – pohoří: většina rumunských pohoří skrývá v evropském kontextu dosud velmi nenarušené ekosystémy, původní pastevecké obhospodařování a živý folklór. Některé nejceněnější části Karpat byly vyhlášeny národními parky;
- Dunărea, Mureș, Olt, Siret – střední až široké řeky: Dunajská delta / Delta Dunării je národním parkem globálního významu. Dosud jen málo regulované rumunské řeky vytvářejí specifické říční krajiny. Jejich energetický potenciál ještě není plně využit, ale je jej třeba koordinovat se zájmy ochrany přírody.

Slovensko

Přírodní vnitřní bariéry – stav

Území Slovenska je tvořeno hornatou krajinou s bohatým členěním na různé horské části Karpatského masívu. Z hlediska dopravně-komunikačních a socio-ekonomických vazeb, jak mezi regiony, tak i v mezinárodních tranzitních vztazích, je nutné překonávat bariéry horských masívů.

Mezi nejvýznamnější přírodní bariéry v severo-jížním směru patří především Velká Fatra, Nízke Tatry a Slovenské rudohorie, zejména jeho východní část – Volovské vrchy.

Mezi nejvýznamnější přírodní bariéry v západo-východním směru, vedle výše uvedených masívů v severo-jížním směru, patří především CHKO Malé Karpaty, Považský Inovec, CHKO Strážovské vrchy, CHKO Oravská Magura a NP Malá Fatra v západní části území Slovenska a Branisko Čergov, Slánske Vrchy a Vihorlat ve východní části území Slovenska. Za určitou bariéru lze pokládat i dolní tok Váhu kvůli potenciální splavnosti řeky Váh až k Žilině.

Významné vnitřní bariéry

- Národní park Nízke Tatry, Národní park Malá Fatra, Národní park Velká Fatra – střední až vysoké hory, národní parky;
- Národní park Slovenský kras – národní park;
- CHKO Malé Karpaty, Volovské vrchy, Považský Inovec, CHKO Strážovské vrchy, Branisko, Čergov, Slánske vrchy, CHKO Vihorlat – pohoří: všechna slovenská pohoří patří k ochránářsky, vodohospodářsky a lesnický významným územím. S výjimkou částí Nízkých Tater a Malé Fatry nejsou ještě plně turisticky využívána.

6.2.3 Přírodní bariéry ve vztahu k vedení dopravní a technické infrastruktury

Jak již bylo uvedeno, vysoká pohoří a široké řeky představují nejen překážku územnímu rozvoji, ale také hodnoty území značného významu. Problémy, které tyto přírodní bariéry vytvářejí, se projevují zejména ve vedení dopravní a technické infrastruktury. Při překonávání bariér těmito sítěmi nezáleží často na absolutní nadmořské výšce pohoří nebo šířce dané řeky, ale více na relativní výšce, kterou je třeba překonat, geologických a půdních poměrech, stavu údolní nivy (špatný přístup z důvodu neregulace, rozsáhlé mokřady apod.), na hloubce, šířce a půdorysné členitosti kaňonu, kterým komunikace prochází apod. Přitom každý druh dopravy nebo technické infrastruktury má jiné požadavky a nároky na reliéf území a jeho překonávání. Např. sklony a převýšení, které bez zásadních technických problémů zvládne silnice I. třídy, jsou již obtížnější pro rychlostní silnici, ještě obtížnější pro železnici a dálnici a nejrozsáhlejší úpravy takového terénu vyvolá stavba vysokorychlostní trati (VRT). Je třeba si uvědomit, že např. tunel nad 500 m délky již vyžaduje náročnější a tedy nákladnější bezpečnostní opatření (únikové štolky apod.).

Průchody plánované dopravní a technické infrastruktury přes příslušné přírodní bariéry je třeba řešit nejen technicky, ale zejména strategicky. Řešení by měla být ekonomická a současně by měla zohlednit potřebu co nejmenších nepříznivých dopadů na okolí. Proto již historicky byla

k přechodům hor vybírána sedla a k nim směřující horská údolí, jejichž kapacita sice po staletí vyhovovala pro standardní vozovku, problém nastává právě při zkapacitnění a rozšiřování silnic i železnic, tak i přidáváním vedení jednotlivých druhů technické infrastruktury. Mosty přes velké řeky byly logicky stavěny ve velkých městech, případně v nejužších místech. Dnes jsou možnosti stavby nových mostů navíc omezeny splavností toků podle dohody EHK OSN AGN o vnitrozemských vodních cestách, případně TEN-T, neboť zde se projevuje nejen rozpětí mostů, ale i jejich potřebná výška nad hladinou toku, která způsobuje především u železnic rozsáhlé nájezdy na mostní konstrukci, jež jsou v nížinách viditelné již z daleka a samy tvoří umělou místní bariéru v území.

Následující text vymezuje průchody plánovaných tras dopravní a technické infrastruktury nejvýznamnějšími přírodními bariérami států V4+2. Jde o prostory, kde se často koncentrují linie plánovaných tras silnic, železnic, plynovodů, produktovodů a velmi vysokého elektrického napětí a procházejí přes (nebo skrz) hřebeny hor nebo široké toky řek, případně rovinné národní parky (mokřady a pralesy). Může jít jak o území zcela nová – dosud nevyužívaná, tak i prostory (mosty, průsmyky a horská sedla) stávající, skrze které dochází jen ke zkapacitnění stávajících vedení dopravní a technické infrastruktury.

Průchody bariérami již v současnosti využívané jsou vymezeny názvy obcí na obou stranách bariéry, případně názvy vzdálenějších měst na dané dopravní ose či trase technické infrastruktury pro zdůraznění strategického významu tohoto úzkého hrdla. Značkou lomeno (/) jsou odděleny dva či více směrů do něj směřujících. U horských bariér, tam, kde je to účelné, je uveden i název příslušného průsmyku (soutěsky).

V případě plánování zcela nových tras dopravní a technické infrastruktury jsou přibližné prostory jejich přechodů přírodních bariér definovány širším popisem bez závazně vymezujících průchodových bodů.

6.2.3.1 Problémy ve vedení plánované dopravní a technické infrastruktury z hlediska bariér na společných státních hranicích

Česká republika – Polsko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu na hranici CZ – PL

	Druh dopravy	Směr	Bariéra	Význam bariéry	Přibližné vymezení průchodu bariérou
A	VRT	Praha – Wrocław	Krkonoško – Jesenická soustava	VB	Náchodsko (Aa), Trutnovsko (Ab)
B	Dálnice D11/R11/Expresní silnice S3	Praha – Hradec Králové – Lubawka – Legnica – Sulechów	východní Krkonoše	VB	Žacléřský průsmyk
C	Rychlostní/expresní silnice	Brno – Wrocław	Orlické hory / Góry Bystrzyckie, Králický Sněžník / Śnieżnik	VB	Mladkovské sedlo

Přírodní bariéry ve vztahu k vedení plánované dopravní a technické infrastruktury – problémy

Veškeré uvedené přírodní bariéry na česko-polské hranici nebo v její blízkosti představují větší či menší překážku dopravě a rozvoji území. V současné době lze identifikovat pouze jednu bariéru představující aktuální problém k řešení.

Bariéra 1: Mladkovské sedlo (Orlické hory, Králický Sněžník)

Hraniční přechod: Lichkov – Międzyzlesie (železnice č. 024), Dolní Lipka – Boboszów (silnice I/43)

Plánované dálkové spojení: Wrocław – Brno

Popis problému: Problém se netýká polské strany, kde komunikace je vedena širokou nivou Kladské Nisy (Nysa Kłodzka) bez závažnějších územních limitů.

Problémem je střet potencionálního rozšíření komunikace na české straně s více lokalitami v zájmu ochrany přírody. Jde zejména o:

- Natura 2000 – Ptačí oblast Králický Sněžník – přímý střet – území zvažované k vyhlášení jako CHKO;
- Natura 2000 – Evropsky významná lokalita Tichá Orlice – přímý střet.

Česká republika – Slovensko**Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu na hranici CZ – SK**

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Význam bariéry	Přibližné vymezení průchodu bariérou
D	Trať č. 280 – modernizace	Hranice – Vsetín – Púchov	Javorníky / Bílé Karpaty	VB	Lyský průsmyk
E	Trať č. 320 – modernizace	Český Tešín – Čadca	Slezské (Těšínské) Beskydy / Kysuce	VB	Jablunkovský průsmyk
F	R49 / R6 – rychlostní silnice	Zlín – Púchov	Vizovické vrchy, Javorníky	VB	Pozděchovský tunel, Lyský průsmyk
G	VVN 400 kV	Hodonín – Otrokovice – Púchov (SK)	Vizovické vrchy, Javorníky	VB	Lužná – Lidečko – Lyský průsmyk

Přírodní bariéry ve vztahu k vedení plánované dopravní a technické infrastruktury – problémy

Zásadní problém představuje potenciální střet plánovaného průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe s cennými mokřadními a lužními biotopy Moravy a Dyje chráněných v následujících režimech:

- Evropsky významná lokalita Natura 2000 Soutok – Podluží;
- Ptačí oblast Natura 2000 Soutok – Tvrdonicko;
- Biosférická rezervace MAB UNESCO Dolní Morava;
- Mokřady mezinárodního významu (*Ramsarská úmluva*) – Mokřady Dolní Dyje.

Slovensko – Polsko**Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu na hranici SK – PL**

	Druh dopravy	Směr	Bariéra	Význam bariéry	Přibližné vymezení průchodu bariérou
H	D3/S69 – dálnice, expresní komunikace	Žilina – Bielsko-Biala	Kysuce / Beskid Żywiecki)	VB	Skalité – Zwardoń
I	Modernizace železnice	Žilina – Bielsko-Biala	Kysuce / Beskid Żywiecki)	VB	Skalité – Zwardoń
J	R3/S7 rychlostní/expresní silnice	Martin – Kraków	Chočské vrchy, údolí Oravy	VB	Ružomberok – Dolný Kubín – Tvrdošín
K	R4/S19 rychlostní/expresní silnice	Prešov – Rzeszów	Východné Karpaty / Beskid Niski	VB	Duklianský priesmyk

Přírodní bariéry ve vztahu k vedení plánované dopravní a technické infrastruktury – problémy

Přírodní bariéry na slovensko-polském pohraničí sestávají z relativně vysokých horských masivů, jejichž překonání si vyžaduje náročnější technické řešení. Možnost přechodu hranic je omezená jen na několik přechodů daných přírodními možnostmi.

Slovensko – Maďarsko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu na hranici SK – HU

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Význam bariéry	Přibližné vymezení průchodu bariérou
L	M11 – dálnice	Štúrovo – Budapest	Dunaj / Duna	VVB	Štúrovo – Esztergom (viz nenávaznosti)
M	VVN 400 kV	Bratislava – Győr	Dunaj / Duna	VVB	Medveďov (západně od obce)

Přírodní bariéry ve vztahu k vedení dopravní a technické infrastruktury – problémy

Problémy přechodu slovensko-maďarského pohraničí se vyskytují především v úsecích, kde hranici tvoří řeky – Dunaj / Duna, Ipeľ / Ipoly a Tisa / Tisza. Z hlediska ochrany přírody je na slovenské straně bariérou CHKO Cerová vrchovina a NP Slovenský kras. Jde o území, která mají pokračování i na maďarské straně hranic. Na maďarské straně je národní park Duna-Ipoly Nemzeti Park bez návaznosti na adekvátní chráněné území na slovenské straně. Uvedená chráněná území jsou i součástí soustavy NATURA 2000.

Maďarsko – Rumunsko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu na hranici HU – RO Neexistují.

Přírodní bariéry ve vztahu k vedení dopravní a technické infrastruktury – problémy

Jelikož většina pohraničí není ovlivněna přírodními bariérami, neexistují tedy na hranici Maďarska a Rumunska žádné významné problémy tohoto druhu. Jediný možný problém se vztahuje k lokalitám Natura 2000, které by mohly ovlivnit výstavbu nové přeshraniční komunikace (jako navrhovaná expresní silnice mezi Satu Mare a Nyíregyháza).

Rumunsko – Bulharsko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu na hranici RO – BG Dunav / Dunărea

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Význam bariéry	Přibližné vymezení průchodu bariérou
N	Modernizace železnice	Giurgiu – Ruse	Dunav/Dunărea	VVB	Giurgiu – Ruse – nový most nebo rekonstrukce stávajícího
O	Modernizace silnice	Giurgiu – Ruse	Dunav/Dunărea	VVB	Giurgiu – Ruse – nový most nebo rekonstrukce stávajícího
P	Silnice – most	București – Calarași – Silistra – Varna	Dunav/Dunărea	VVB	Calarași – Silistra
Q	Silnice – most	București – Turnu Măgurele – Nikopol Sofia	Dunav/Dunărea	VVB	Turnu Măgurele – Nikopol
R	Silnice – most, Plynovod Nabucco (neaktuální)	Craiova – Bechet – Orjahovo – Vraca, Turecko – severozápadní Evropa	Dunav/Dunărea	VVB	Bechet – Orjahovo

Přírodní bariéry ve vztahu k vedení dopravní a technické infrastruktury – problémy

Řeka Dunaj vytváří významnou bariéru podél hranic Rumunska a Bulharska o délce 470 km a k dispozici jsou zde pouze dva výše zmíněné mosty (kromě malých trajektů) Giurgiu – Ruse a Calafat – Vidin. Současný most mezi Giurgiu a Ruse se také nepovažuje za vhodný pro přeshraniční provoz v této oblasti a vyžaduje zásadní zkapacitnění a rekonstrukci.

Přitom jsou oba mosty součástí stávajících panevropských koridorů č. 4: ... Craiova – Calafat – Vidin – Montana – Sofia – Blagoevgrad – Kulata – (Řecko) a č. 9: ... Bucuresti – Giurgiu – Ruse – Veliko Tarnovo – Stara Zagora – Haskovo / Kurdzsali – (Řecko / Turecko). Mostem Giurgiu – Ruse se realizuje také hlavní spojení mezi Bukureští a Varnou (přístav a letiště). V současnosti probíhají diskuse ohledně nového mostu přes Dunaj, který byl prodiskutován meziinstitucionálním výborem, jenž vznikl v návaznosti na společné Memorandum o srozumění mezi dvěma vládami, schválené v roce 2012.

Dalším problémem je také k historicky málo rozvinutá silniční a železniční infrastruktura v poměrně řídké osídlené pohraniční oblasti obou zemí.

Podél bulharsko-rumunské hranice je navíc mnoho chráněných oblastí, včetně lokalit Natura 2000, Ramsarských lokalit atd. Všechna plánovaná přeshraniční propojení jsou ale navržena mimo tyto oblasti.

6.2.3.2 Průchody bariérami ve vnitrozemí jednotlivých států

Bulharsko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Přibližné vymezení průchodu bariérou
1	Modernizace železnice	Sofia – Plovdiv – Edirne (TR)	Ihtimanska Sredna Gora	Novi Khan – Momin prohod – Ihtiman

Přírodní vnitřní bariéry z hlediska vedení dopravní a technické infrastruktury – problémy

Potencionální problémy se mohou vyskytnout také vlivem stávajících vnitřních přírodních bariér na území Bulharska. Pohoří Stara Planina (součást Balkánského horského hřebenu) je významnou bariérou rozvoje rychlé a vysoce kvalitní dopravní infrastruktury ve směru sever-jih a propojení celého území V4+2 s Řeckem, Tureckem, Egejským a Středozezemním mořem (a oblastí). Část horského masívu Rila-Rodopy může být považována za další vnitřní bariéru v části koridoru č. 4 – Sofia – Blagoevgrad – Petrich (Kulata) – (Řecko). Lze zmínit, že jedinou možností je přechod přes údolí Struma.

Česká republika

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Přibližné vymezení průchodu bariérou
2	Železnice	Praha – Liberec	Ještědsko-kozákovský hřbet	Turnov – Liberec
3	VRT, Moravia – plynovod	Brno – Ostrava, Dolní Dunajovice / Náměšť nad Oslavou – Kojetín – Bohumín	Moravská brána	Hranice – Běloutín
4	VRT	Praha – Dresden	České středohoří	Lovosice – Ústí nad Labem

5	Trať č. 260, modernizace	Brno – Česká Třebová	údolí Svitavy	Brno – Blansko
6	R35 – rychlostní silnice	Hradec Králové – Mohelnice	Svitavská pahorkatina	Hřebečský hřbet, Nízký Jeseník
7	R55 – rychlostní silnice	Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav	Napajedelská brána	Napajedla
8	R55 – rychlostní silnice	Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav	Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví	Bzenec – Hodonín
9	Ropovod Družba – zdvojení	Rusko – střední Evropa	Evropsky významná lokalita Hodonínská Doubrava	Mutěnice – Hodonín

Přírodní vnitřní bariéry z hlediska vedení dopravní a technické infrastruktury – problémy

Bariéra 1: Červenohorské sedlo

Směr na hraniční přechod: Mikulovice – Gluchořazy (silnice, železnice).

Dálkové spojení: Opole – Nisa – Brno / Olomouc – I/44.

Popis problému: Hřeben Jeseníků v Červenohorském sedle a jejich rozhraní s Rychlebskými horami v Ramzovském sedle představují zásadní vnitřní přírodní bariéru. Zejména v době sněhových kalamit, polomů apod. dojde snadno k zneprůjezdnění obou těchto strategických úzkých hrdel a okres Jeseník tak bývá odříznut od zbytku republiky. Navíc komunikace II/369 prochází Ptačí oblastí Králický Sněžník a I/44 protíná Ptačí oblastí Jeseníky a také stejnojmennou CHKO.

Maďarsko

Průchody bariérami pro dopravní a technickou infrastrukturu

	Druh dopravy/média	Směr	Bariéra	Přibližné vymezení průchodu bariérou
10	M4 – rychlostní silnice	Budapest – Szolnok – Gyula	Tisza	Szolnok – severní okraj
11	VRT, Plynovod Nabucco*	Szeged – Arad (RO), Turecko – severozápadní Evropa	Tisza	Szeged – severní okraj
12	M8 – dálnice	Sárvár – Veszprém	Badacsony	Ajka – Bánd
13	M10 – dálnice	Budapest – Dorog	Budai-hegység	Pilisszentiván – Piliscsaba
14	M0 – dálnice	Budapest Ring – dálniční okruh	Budai-hegység	Budapest – severozápadní okraj
15	Plynovod Nabucco*	Turecko – severozápadní Evropa	Duna, Duna-Dráva Nemzeti park	Mohács – severně od města
16	South Stream – plynovod	Turecko – severozápadní Evropa	Duna	Harta – Bölske
17	VVN 400 kV	Alsógöd – Tatabánya	Duna	Alsógöd – Szentendre
18	VVN 400 kV	Cegléd – Paks	Duna	Kalocsa – Paks

* neaktuální

Přírodní vnitřní bariéry z hlediska vedení dopravní a technické infrastruktury – problémy**Bariéra č. 1: Budínské vrchy (Budai-hegység)**

Hlavním problémem je, že údolími Budínských vrchů / Budai-hegység vede pouze několik vysoce frekventovaných silnic spojujících hlavní město se severozápadní částí aglomerace. Vrchy jsou také bariérou pro dálniční okruh okolo Budapešti, protože jeho dokončení by mělo podstatný dopad na přírodu Budínských vrchů / Budai-hegység, což představuje nejen finanční problém, ale také konflikt s orgány pro ochranu přírody.

Polsko**Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu**

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Přibližné vymezení průchodu bariérou
19	VRT	Wrocław – Kalisz – Łódź – – Warszawa	Wisła	Nový most nebo úprava stávajícího mostu ve Warszawě
20	VRT	Kalisz – Poznań	Warta	Nový most jihovýchodně od Poznaň
21	VRT	Praha – Wrocław	Odra we Wrocławiu	Nový most nebo úprava stávajícího mostu ve Wrocławu
22	VRT, VVN 400 kV	Warszawa – Bydgoszcz –Jasiniec – Grudziądz – Pelplin – Gdańsk Przyjaźń	Wisła	Možné překročení v prostoru Bydgoszcz
23	S11 – expresní silnice	Poznań – Koszalin	Warta	Oborniki Wlkp.
24	S11 – expresní silnice	Upper Silesia basin – Poznań	Warta	Nowe Miasto
25	S3 – expresní silnice	Szczecin – Świnoujście	Dziwna – Zalew Szczeciński	Wolin
26	S3 – expresní silnice	Szczecin – Świnoujście	Swina	Wolin
27	S7 – expresní silnice	Gdańsk – Elbląg	Wisła	Jihovýchodně od Gdańska
28	S5 – expresní silnice, VVN 400 kV	Bydgoszcz – Grudziądz –Olsztyn, Jasiniec – Grudziądz – Pelplin – – Gdańsk Przyjaźń	Wisła	Grudziądz, Grudziądz – Nowe Miasto
29	S74 – expresní silnice	Kielce – Nisko	Wisła	Sandomierz
30	S19 – expresní silnice	Hranice Běloruska – Białystok – – Lublin	Bug	Jarniki
31	VVN 400 kW	Plewiska – hranice PL	Odra	Górzynkowo – Brody

Bariéra č. 1:

Mezi hlavní oblasti, z důvodu vysokého podílu chráněných území přírody, náleží severovýchodní Polsko (Warmińsko-Mazurskie vojvodství) a horské oblasti. Jedná se o vojvodství Małopolskie a Podkarpackie a do jisté míry i Warmińsko-Mazurskie a Lubelskie vojvodství.

Bariéra č. 2:

Říční údolí – zejména tam, kde toky nejsou regulovány; mají funkci biokoridorů a jsou do velké míry chráněny (hlavně jako evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti Natura 2000). Týká se to mimo jiné údolí největších řek Wisły a Odry.

Bariéra č. 3:

Mokřady, jako jsou bažiny a rašeliniště, nejsou vhodné pro investice. Největší z nich představují Biebrzańskie a Narwiańskie mokřady, nacházející se ve východním Polsku (hlavně vojvodství Podlaskie).

Přírodní vnitřní bariéry z hlediska vedení plánované dopravní a technické infrastruktury – problémy

Bariéra č. 1:

Hlavní problémy lze přičíst střetům s lokalizací nové liniové dopravní infrastruktury, jako je Via Baltica.

Bariéra č. 2:

Zejména modernizace vodní cesty řeky Odry (nejdůležitější vodní cesty v Polsku) bude velmi náročná.

Bariéra č. 3:

Mokřady liniového charakteru komplikují průchod kapacitní dopravní a technické infrastruktury do větší části Podlaského vojvodství a jeho metropole Białystoku.

Rumunsko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Přibližné vymezení průchodu bariérou
32	VRT	București – Constanța	Dunarea	Fetești – Cernavoda
33	VRT, Modernizace železnice	Timișoara – Brașov – Ploiești – București	Carpații Meridionali	Průsmyk Predeal
34	VRT	Timișoara – Sibiu	Údolí řeky Mureș	Margina – Deva – Oraștie
35	Modernizace železnice, Plynovod Nabucco*	Timișoara – Craiova, Turecko– severozápadní Evropa	Údolí řeky Timiș, Carpații Meridionali, údolí řek Timis a Cerna	Caransebeș – Orșova
36	Modernizace železnice, dálnice, VVN 400 kV	Timișoara – Craiova, Orșova – Calafat, Drobeta–Turnu Severin – Timișoara – Arad	Soutěska Dunarea Porțile de Fier	Orșova – Drobeta –Turnu Severin
37	Modernizace železnice	Timișoara – Craiova	Řeka Jiu	Jugastru – Filiași
38	Dálnice	Ploiești – hranice Moldavska	Siret	Cosmești
39	A1 – dálnice	Sibiu – Pitești	Carpații Meridionali, údolí řeky Olt	Průsmyk Turnu Roșu
40	A3 – dálnice	Turda – Iași – Ungheni (Moldavsko)	Carpații Orientali	Praid – Tugheș – Târgu Neamț
41	Ropovod	Panchevo (Srbsko) – Constanța	Munții Banatului	Orșova – Oravița – Drobeta-Turnu Severin
42	VVN 400 kV	Brașov – Buzău	Munții Buzăului	Nehoiu – Prejmer
43	VVN 400 kV	Cernavoda – Buzău	Munții Întorșurii, údolí řeky Buzău	Hârșova – Însurăței
44	VVN 400 kV	Cluj – Suceava	Carpații Orientali	Ilva Mare – Gura Humorului
45	VVN 400 kV, Plynovod Nabucco*	Severin – Timișoara – Arad, Turecko– severozápadní Evropa	Munții Banatului, Semenicului, Almajului	Orșova – Anina

* neaktuální

Přírodní vnitřní bariéry z hlediska vedení plánované dopravní a technické infrastruktury – problémy

Bariéra č. 1:

Karpaty, vzhledem k malému počtu soutěsek a vysokému podílu chráněných území přírody, představují bariéry pro nadregionální dopravní a technickou infrastrukturu.

Bariéra č. 2:

Říční údolí – zejména tam, kde vodní toky nejsou regulovány; občas mají také funkci zelených koridorů a území evropského významu NATURA 2000. Dunaj (mezi Čălărași a Galati), ale také několik vnitrozemských řek (Siret, Olt, Jiu, Mureș, Someș, Buzău), představují bariéry pro dopravní a technickou infrastrukturu.

Slovensko

Průchody bariérami pro plánovanou dopravní a technickou infrastrukturu

	Druh dopravy / média	Směr	Bariéra	Přibližné vymezení průchodu bariérou
46	R2 – rychlostní silnice	Trenčín – Nováky	Povážský Inovec / Strážovské vrchy	Mnichova Lehota – Trenčianská Jastrabie
47	R2 – rychlostní silnice	Nováky – Žilina	Kremnícké vrchy	Handlová – Lovčica – Trubín
48	R2 – rychlostní silnice	Zvolen – Lučenec	Veporské vrchy	Kriváň – Mýtna
49	R2 – rychlostní silnice	Košice – Rožňava	Slovenský kras	Krásnohorské Podhradie – Jablonov nad Turňou (Soroška)
50	R1 – rychlostní silnice	Banská Bystrica – Ružomberok	Nízke Tatry	Slovenská Ľupča – Hiadeľské sedlo – Korytnica kúpele
51	R3 – rychlostní silnice	Žiar nad Hronom – Martin	Kremnícké vrchy	Kremnica – Ráztočno
52	D1 – dálnice	Košice – Michalovce	Slánske vrchy	Bidovce – Sečovce

Přírodní vnitřní bariéry z hlediska vedení plánované dopravní a technické infrastruktury – problémy

Bariéra č. 1:

Mezi hlavní problémy vedení rychlostní komunikace R2 je možné uvést především kopcovitý terén a potřebu výstavby tunelů na některých úsecích.

Bariéra č. 2:

Trasa R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok vede Hiadeľským sedlem (přírodní chráněné území) přes CHKO Nízke Tatry (NATURA 2000 – území evropského významu, chráněné ptací oblasti), kde je třeba řešit citlivé environmentální problémy, a také ve dvou úsecích vést trasu tunely.

Bariéra č. 3:

Vedení trasy R3 je navrženo alternativně ve směru od Martina na Žiar nad Hronom přes Ráztočno (dále v souběhu s R2), resp. od Martina přes Kremnicu. Obě alternativy jsou vedeny náročným geomorfologickým terénem s potřebou překonání výškových rozdílů a vybudováním tunelů.

Bariéra č. 4:

Vedení trasy D1 v úseku Košice – Michalovce předpokládá vybudování tunelu Dargov.

6.3 Meze a možnosti řešení

Vysoká a strmá pohoří, široké toky s bažinatými nivami, hluboké kaňony, případně velkoplošná chráněná území se jeví jako bariéry, které vznikly nezávisle na člověku a jejich charakter a prostupnost územím lze měnit jen omezeně. V celé šíři si lze tento problém uvědomit zvláště v situacích, kdy je byt jen krátkodobě z provozu vyřazen strategicky významný most či průsmyk a dlouhé objízdné trasy a dopravní zácpy docela zásadně změň život v dotčeném území. Tyto bariéry lze odstranit náročným technickým řešením, je ovšem nutno rozhodnout, zda je nutno k takovému kroku přistoupit a za jakých podmínek. Každá taková investice vyžaduje spolehlivé zhodnocení vlivů na životní prostředí a více variant navržených alternativních řešení pro výběr optimálního řešení jak ve vztahu k životnímu prostředí, tak i s ohledem na místní komunitu.

Možností je ale také nahlížet na přírodní bariéry jako na potenciál, který nezdědka spočívá v zachování unikátní přírody a krajiny, rázovitého venkovského osídlení a podobně. Spolu s vhodnými terénními podmínkami tak vznikají možnosti pro provozování udržitelné turistiky a cestovního ruchu. Jako příklad je možno uvést ekonomicky prosperující alpský region ve srovnání s regionem karpatským, jehož optimální využití svému potenciálu ještě hodně dluží. Podobně i veletoky jako Dunaj, Tisza, Odra či Wisła nejsou pochopitelně jen bariérami, ale kromě zásadní dopravní funkce na sebe vážou četné přírodní atraktivity, stávají se nezaměnitelnými symboly mnoha měst či oblastí a logicky na sebe tak váží pozornost a návštěvnost.

Hledání přijatelných, citlivých technických, náhradních a kompenzačních řešení při překonávání bariér a současně optimálního využití jejich přírodního potenciálu, který může přinést žádoucí rozvoj do periferních oblastí, je jedním z úkolů tohoto dokumentu.

6.3.1 Možnosti řešení bariér na hranicích jednotlivých států

Česká republika – Polsko

Historické spojení dvou významných měst Wrocław a Brna Kladskou pánví přes Mladkovské sedlo, Lanškroun a Svitavy s pokračováním do Vídně je třeba prověřit. Nové trasování kapacitní komunikace a případně i železnice se ale neobejde bez střetu s ptačí oblastí a evropsky významnou lokalitou Natura 2000, a to přímo v prostoru státní hranice i dále za ní na území České republiky. Vedení a dimenzování optimální trasy přijatelné pro obě strany je zřejmě možné jen technicky náročnou stavbou a bude tedy otázkou kompromisů a její definitivní vyřešení bude složité.

Česká republika – Slovensko

Plánované průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe bude muset hledat jak optimální trasu, tak i citlivé technické řešení, které v daném přírodně cenném území mezinárodního významu pomůže udržet stávající stav i podmínky pro rozvoj cenných druhů i jejich biotopů.

Slovensko – Polsko

Pro překonání přírodních bariér je nutné využít existující silniční a železniční přechody, v rámci nichž se také plánuje výstavba nadřazených dopravních infrastruktur.

Slovensko – Maďarsko

V části hranic tvořených řekami jsou nutná jen technická řešení (výstavba mostů na řece Dunaj / Duna a Ipeľ / Ipoly). Při průchodu ostatním územím je třeba hodnotit souvislosti s chráněnými územími.

Maďarsko – Rumunsko

Doporučuje se blízká spolupráce s orgány životního prostředí obou zemí, aby bylo zajištěno, že projekty nebudou mít hned od první fáze plánování nepříznivý dopad na lokality Natura 2000.

Rumunsko – Bulharsko

Oba státy přijaly opatření pro řešení uvedených problémů a navrhly příslušná řešení v Akčním plánu, stanoveném Meziministerským výborem pro udržitelný rozvoj, založeném v rámci Podunajské strategie v říjnu 2012 společným memorandem o porozumění obou vlád v rámci Strategie EU pro Dunajský region.

Podle společného návrhu příslušných bulharských a rumunských orgánů, budou přijata opatření pro provádění prací na obnově železniční trati Craiova – Calafat – hranice RO / BG – Vidin – Montana, která je součástí koridoru č. 4 a zpracování studií na obnovu železniční trati Bukurešť – Giurgiu – hranice RO / BG – Ruse – Gorna Orjachovica, která je součástí hlavní sítě TEN-T. V současné době probíhá několik diskusí o tom, jak bude tento proces organizován z hlediska plánování a definování technických parametrů železničních tratí.

Společný Akční plán zahrnuje činnost pro zlepšení propojitelnosti mezi oběma zeměmi a v rámci této činnosti bude zpracována studie, která zanalyzuje nejvhodnější umístění nového mostu přes Dunaj. Je zde několik alternativ: Čălărași – Silistra, Bechet – Orjachovo, Turnu Măgurele – Nikopole a modernizovaný most Giurgiu – Ruse.

Zlepšení hraničních přechodů podél Dunaje mezi Rumunskem a Bulharskem nyní významně pokročilo. Most mezi Calafat a Vidin je v provozu od června 2013. Výstavba následného třetího mostu pak významně zlepší vztahy nejen na místní, ale také na regionální a mezinárodní úrovni. Novými mostními spojeními budou posíleny alternativní trasy sever-jih přes území států V4+2, tedy Rumunsko – Bulharsko – Istanbul – (Turecko), respektive – oblast východního Středomoří.

6.3.2 Možnosti řešení vnitřních bariér jednotlivých států

Bulharsko

Pokračující výstavba dálnice “Struma”: Sofia – Blagoevgrad – Kulata – hranice Řecka zlepší podmínky pro dopravní koridor č. 4 a hlavně překoná některé stávající přírodní a dopravní bariéry v oblasti Středomoří.

Česká republika

Možnost řešení bariéry 1. Červenohorské sedlo

Reálnou možností řešení je tunel pod Červenohorským sedlem na komunikaci I/44, uvedený v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje. Jeho územní a investiční příprava s ohledem na nezbytnou délku i zájmy ochrany přírody však nebude jednoduchá.

Maďarsko

Možnost řešení bariéry č. 1 Budínské vrchy / Budai-hegység

Současné plány počítají s výstavbou několika tunelů v nejdůležitějších, a z hlediska přírody chráněných částech Budínských vrchů, takže problémy se znečištěním životního prostředí a s ochranou přírody by byly vyřešeny, nicméně by to výrazně zvýšilo rozpočet na výstavbu.

Polsko

Každá investice vyžaduje solidní hodnocení vlivů na životní prostředí a více variant pro výběr řešení, které bude co nejohleduplnější z hlediska environmentálního i z hlediska dopadu na místní obyvatelstvo.

Rumunsko

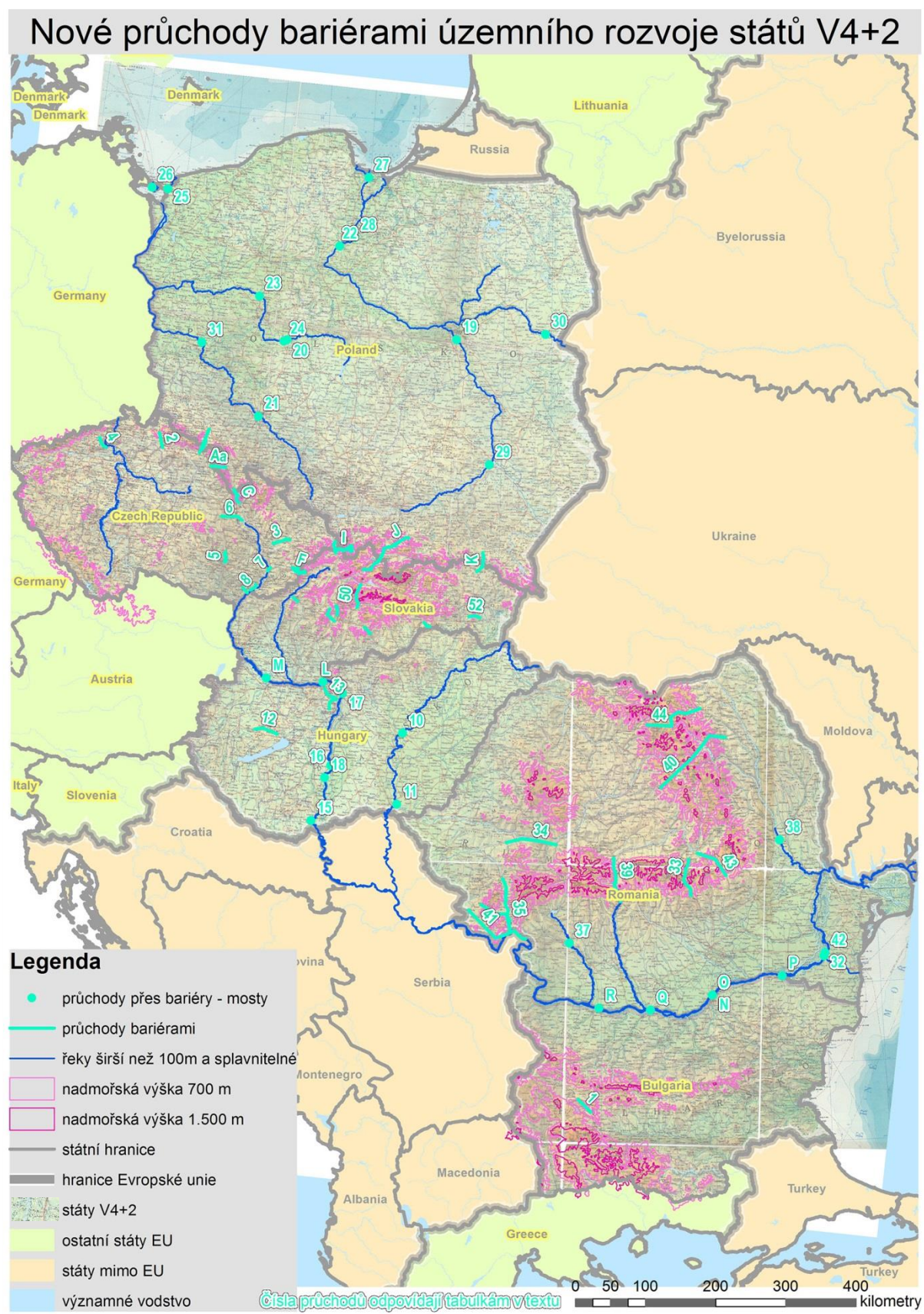
Několik zpracovaných projektů na výstavbu dálnic, které řeší nebo minimalizují problémy způsobené přírodními bariérami: dálnice Ploiești – Brașov, Sibiu – Pitești, Târgu Mureș – Iași (část Ditrău – Târgu Neamț).

Co se týče vnitřních bariér na Dunaji, most přes Dunaj v prostoru Brăila – Galați překoná zásadní bariéru a umožní lepší dopravní spojení mezi izolovanými částmi regionu Dobrogea (okresy Tulcea and Constanța).

Slovensko

Existující vnitřní bariéry vedení tras nadřazených komunikací sestávají především z přírodních bariér hornatého terénu. Překonávání těchto bariér je současně spojené především s překonáváním vyhlášených přírodních chráněných území, s čímž je zapotřebí počítat při jejich realizaci. Současné plány vedení dálnic a rychlostních komunikací proto prakticky ve všech trasách uvažují na více místech s výstavbou tunelů.

Obr. 19: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2



Obr. 20: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody)



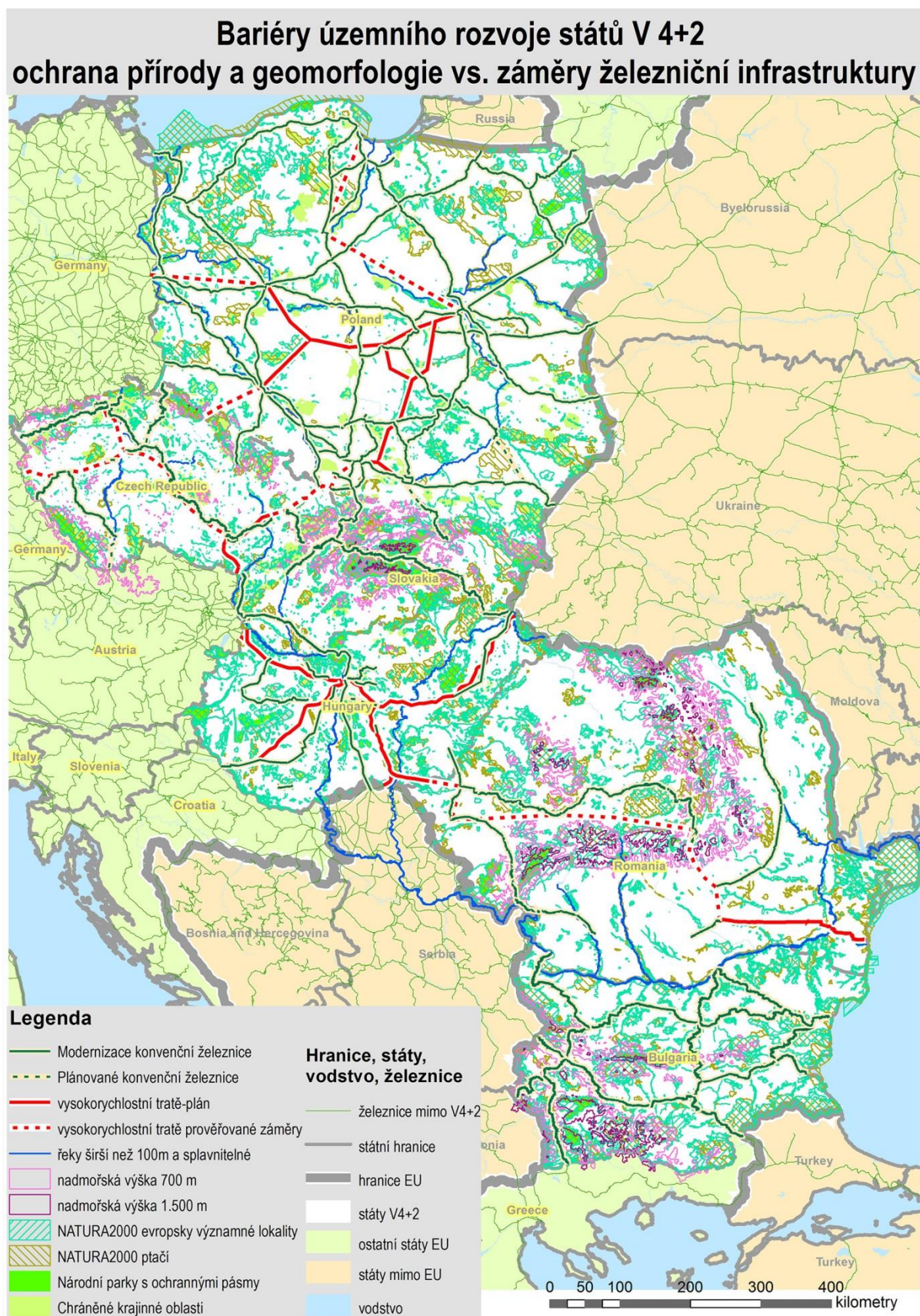
Obr. 21: Bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům dopravní infrastruktury



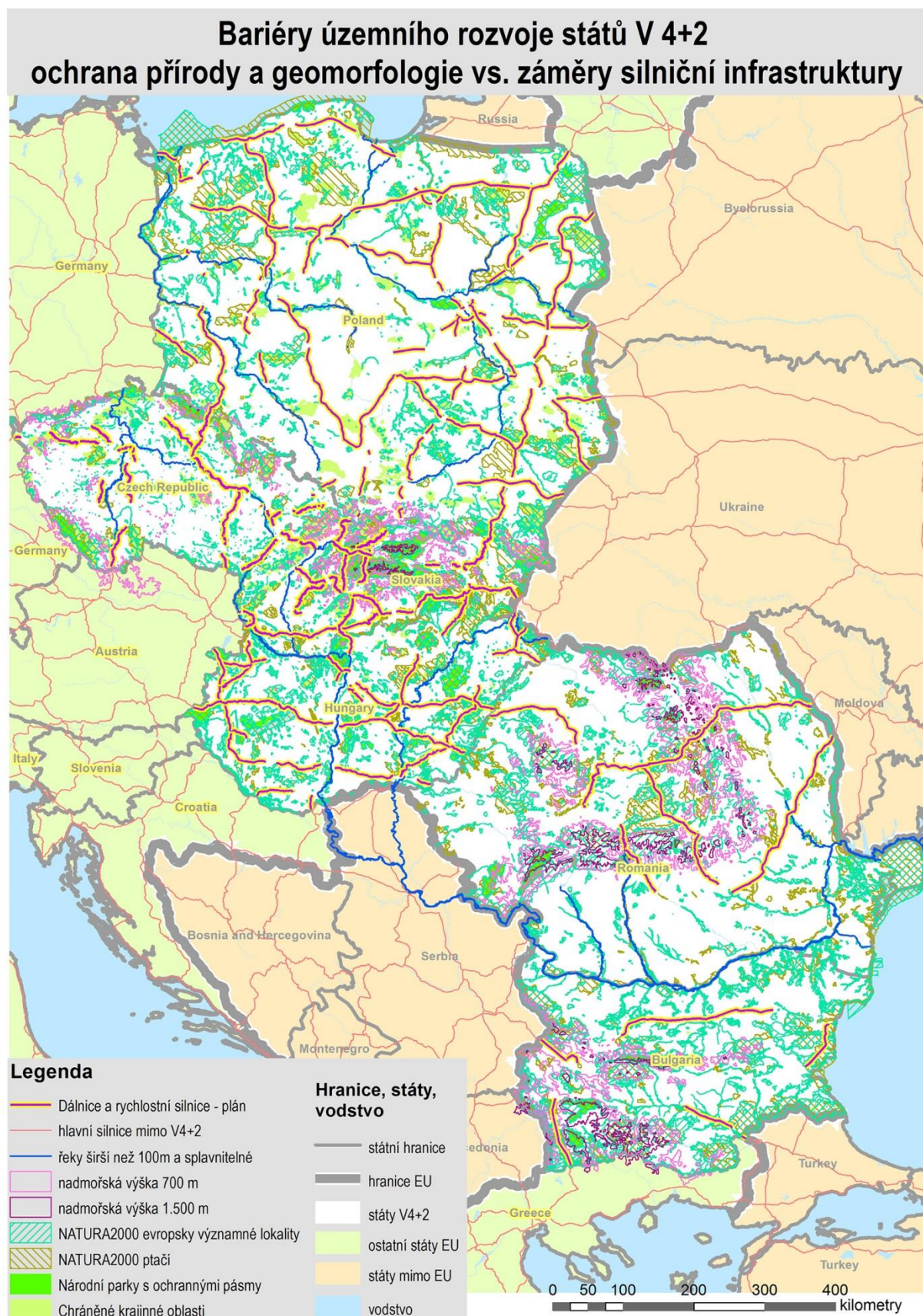
Obr. 22: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům dopravní infrastruktury



Obr. 23: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům železniční infrastruktury



Obr. 24: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům silniční infrastruktury



Obr. 25: Bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům technické infrastruktury



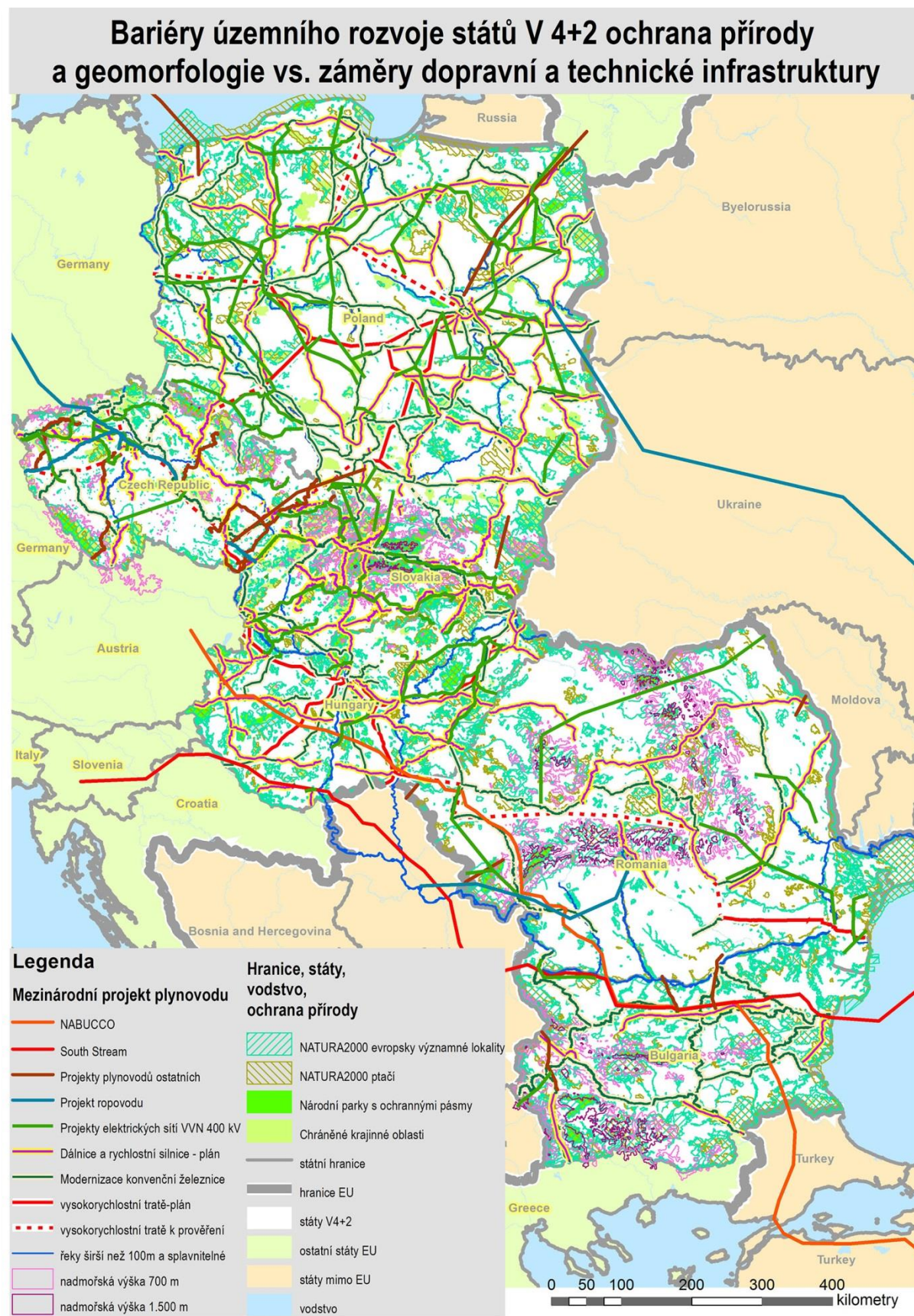
Obr. 26: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům technické infrastruktury



Obr. 27: Bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům dopravní a technické infrastruktury



Obr. 28: Vnější a vnitřní přírodní bariéry územního rozvoje – státy V4+2 (vč. chráněných území přírody) ve vztahu k záměrům dopravní a technické infrastruktury



III. SPOLEČNÉ PERSPEKTIVY A PRIORITY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ZEMÍ V4+2

1 Úvod

Úkol formulovat *Společnou strategii územního rozvoje států V4+2* v evropském kontextu byl uložen v závěrech jednání ministrů zodpovědných za regionální rozvoj zemí Visegrádské čtyřky, Bulharska a Rumunska, Budapešť (29. 3. 2010⁹).

Tento požadavek vyplynul ze spolupráce partnerských zemí při přípravě *Společného dokumentu územního rozvoje států V4+2*. V části 2 tohoto dokumentu „*Návrh dalších prací na Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2 zaměřených na odstraňování bariér územního rozvoje a na posílení územní soudržnosti*“ jsou uvedena následující doporučení:

1. „Zvýšení vzájemného povědomí o národních přístupech a postupech v oblasti územního rozvoje (jehož výsledkem jsou národní dokumenty územního rozvoje) s cílem usnadnění další spolupráce. Napomoci by mělo:
 - zpracování přehledu o systémech územního plánování v jednotlivých státech a hesláře odborných termínů podle vzoru, který byl vytvořen maďarskou stranou (viz příloha 5 Společného dokumentu);
 - soustavná výměna informací o pracích na rozvojových dokumentech jednotlivých států;
 - sdílené internetové stránky pro interní potřebu zainteresovaných subjektů a veřejných internetových stránek o Společném dokumentu.
2. Naformulování Společné strategie územního rozvoje zemí V4+2 v evropském kontextu.
3. Stanovení témat, která by byla předmětem další spolupráce (např. energetická infrastruktura, změna klimatu, demografie, polycentrické osídlení, kulturní dědictví, lesy a další environmentální hodnoty území aj.). To může případně vyústit v novou formu spolupráce, např. nový projekt.
4. Společná diskuse k evropským plánovacím procesům v oblasti územního rozvoje (v rámci diskuse o aktualizaci dokumentů Územní agenda EU, Stav a perspektivy území EU, ESDP, včetně revize TEN-T).“

Ve *Společné strategii* je územní rozvoj chápán jako rozvoj hodnot a možností území, který přináší prospěch všem zúčastněným partnerům. Územní rozvoj zemí i regionů, má-li být úspěšný a udržitelný, nemůže probíhat izolovaně v jednom regionu, v jedné zemi, bez souvislostí s jejich sousedy.

2 Společná východiska a zkušenosti

Územní rozvoj je řešen zeměmi V4+2 v národních dokumentech zaměřených jednak na problematiku územního plánování, jednak na národní regionální politiku. Národní dokumenty tohoto zaměření jsou zpracovávány pro různě dlouhá období. Je zřejmá vazba územního rozvoje jednotlivých partnerů na témata evropské politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti.

Dosavadní spolupráce na společné koordinaci územního rozvoje jednoznačně prokázala pro partnery výrazně větší přínos, než pouze formálně vyžadované postupy konzultací, stanovené např. v evropských směrniciích pro posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí.

Z evropského kontextu územního rozvoje¹⁰ je zřejmé, že společné problémy jsou způsobeny především více jak 40letým rozdělením Evropy na tzv. východní a západní blok. I když tato politická i hospodářská bariéra už neexistuje více jak 20 let a zúčastněné země jsou součástí EU již od roku 2004, resp. 2007, důsledky této izolace jsou stále významné. Neprojevují se jenom v regionech podél

⁹ Ministerské závěry z jednání ministrů zodpovědných za regionální rozvoj zemí Visegrádské čtyřky, Bulharska a Rumunska, BUDAPEŠŤ, 29. 3. 2012.

¹⁰ Např. ESPON.

bývalé železné opony, ale i v regionech zúčastněných zemí a v ostatních zemích bývalého východního bloku. Země V4+2 mají ve srovnání s průměrem EU např. zřetelně nižší dostupnost území po silnicích i po železnici. S tím souvisí i nižší produktivita práce a rovněž nižší HDP s výjimkou metropolitních oblastí. Území spolupracujících zemí se vyznačuje výraznými rozdíly HDP vůči jejich okolí – výrazně nižší HDP vůči zemím EU 15 a současně vyšší v porovnání s většinou sousedících nečlenských států EU. Zřejmý je i depopulační trend a stárnutí obyvatel, zvláště v odlehlejších venkovských oblastech.

Tyto charakteristiky zemí V4+2 vykazují značnou setrvalost a nelze je úspěšně ovlivnit pouze samostatným úsilím jednotlivých partnerů zapojených do spolupráce na *Společném dokumentu* a na *Společné strategii*. Důležitá je spolupráce i sousedních členských zemí EU a podpora institucí EU. Specifické a také náročnější jsou požadavky koordinace územního rozvoje na trojmezí (styku více zemí). Takovýmto regionům by bylo vhodné věnovat pozornost společně se zeměmi, které se na *Společné strategii* dosud nepodílejí. Z těchto důvodů je tato *Společná strategie* otevřena pro účast dalších zemí, směřující k podpoře územní soudržnosti uvnitř EU i podél vnějších hranic EU.

3 Společné perspektivy a priority územního rozvoje zemí V4+2 v evropských souvislostech

Pro *Společnou strategii*, stanovení společných perspektiv a priorit územního rozvoje států V4+2 a pro jejich uplatňování je zásadní evropský kontext, vytvářený zejména *Územní agendou EU 2020*. Pro řešení problémů územního rozvoje zemí V4+2 je významná podpora územní soudržnosti v Evropě jako nový cíl Evropské unie¹¹, usilující o rovné příležitosti pro občany a podniky ať jsou situovány kdekoli¹². K dosažení územní soudržnosti je nejvhodnější přizpůsobit příležitosti rozvoje specifickým rysům určitých oblastí¹³. S ohledem na uvedené charakteristiky a problémy územního rozvoje zemí V4+2 vyžaduje uplatňování *ÚA EU 2020* specifický přístup.

S ohledem na témata územního rozvoje jednotlivých zemí V4+2 v části II. *Společné strategie* a na zjištění v podkapitolách „Meze a možnosti řešení“, na specifika jejich území a regionů a na sdílené problémy jsou ve *Společné strategii* rozvíjeny z *ÚA EU 2020* ty výzvy a priority, které lze účelně řešit společným úsilím více zemí. Výzvy a územní priority *ÚA EU 2020*¹⁴, které jsou lépe řešitelné samostatným postupem jednotlivých zemí, nejsou obsahem *Společné strategie*.

Územní agenda EU 2020 – II. „Výzvy a potenciál pro územní rozvoj; Hnací síly a jejich územní aspekty“

Pro územní rozvoj států V4+2 se z *ÚA EU 2020* jeví jako významné následující výzvy:

- **„Větší vliv globalizace – strukturální změny po globální hospodářské krizi“**
*Metropolitní a další městské oblasti, mezinárodní a globální dopravní uzly jsou místy pro rozvoj celého evropského území, pokud další regiony těží z jejich dynamiky a jsou propojeny prostřednictvím sítí. Místní přednosti a územní charakteristiky mají stále větší význam pro regiony při zvládání vnějších otřesů a následné obnově.*¹⁵
- **Výzvy integrace EU a rostoucí vzájemná provázanost regionů**
Soudržnost na vnějších hranicích má zásadní význam, jelikož rozdíly a odlišnosti v právním, sociálním a politickém systému mají značné dopady zvláště v oblasti migrace a obchodu. Narůstající vzájemná provázanost regionů vyvolává poptávku po lepším propojení na celosvětové, evropské a národní úrovni. Překážky pro integraci na místní a regionální úrovni mohou rovněž způsobit nedostatečné

¹¹ Viz *ÚA EU 2020* např. bod 3)

¹² Viz *ÚA EU 2020*, bod 8)

¹³ Viz *ÚA EU 2020*, bod 9)

¹⁴ Viz *ÚA EU 2020*, část II. „Výzvy a potenciál pro územní rozvoj, Hnací síly a jejich územní aspekty“ a část III.

„Územní priority rozvoje Evropské unie“

¹⁵ *ÚA EU 2020*, bod 16

využívání lidských, kulturních, hospodářských a ekologických zdrojů příhraničních regionů a prohloubit jejich okrajovou pozici a sociální vyloučení.¹⁶

- **Demografické a sociální výzvy liší se podle územních celků a vyloučení zranitelných skupin**
Stárnutí a vylidňování přinesou změny v mnoha regionech, včetně venkovských a okrajových regionů, a způsobí závažné dopady na sociální a územní soudržnost, poskytování veřejných služeb, trh práce a bydlení.¹⁷
Vyloučení ze socioekonomického řetězce má nepochybně silný územní charakter. Riziko vyloučení je vyšší v oblastech s nižší přístupností, horšími ekonomickými výsledky, nedostatkem sociálních příležitostí či s dalšími zvláštními územními poměry.¹⁸
- **Energetické výzvy zaujímají přední místo a ohrožují konkurenční schopnost regionů**
Některé evropské regiony čelí výzvám v oblasti zabezpečení dodávek energie, jelikož v široké míře závisejí na dovozu fosilních paliv nebo jsou specializovány v činnostech s velkou spotřebou energie. ... je třeba usilovat o energeticky udržitelná řešení, jimiž jsou např. využívání potenciálních obnovitelných zdrojů energie a přechod k zelenějším, nízkouhlíkovým hospodářským činnostem. Nedostatečná energetická infrastruktura a závislost vytvořená stávajícími sítěmi vyžadují rozrůznění energetické produkce a dodávek a rozvoj energetického trhu a integraci.¹⁹

Důležitý je rozvoj energetických systémů a sítí a rozvoj konkurenčního integrovaného trhu s energií na makroregionální úrovni. Závažným tématem je zvýšit odolnost přenosových soustav proti riziku tzv. „black out“, zvýšit jejich schopnost zvládnout velké nárazové kapacity energie z obnovitelných zdrojů energie; je zapotřebí zaměřit se i na řešení těch nenávazností energetických přenosových sítí v jednotlivých partnerských zemích, které mohou podmiňovat celkový přínos pro všechny partnery.

- **„Ztráta biologické rozmanitosti, ohrožené přírodní, krajinné a kulturní dědictví**
Přírodní a kulturní dědictví jsou součástí kapitálu a identity územních celků. Ekologické hodnoty, kvalita životního prostředí a kulturní dědictví mají zásadní význam pro blaho občanů a hospodářské možnosti a poskytují jedinečné příležitosti pro rozvoj.²⁰

Pohoří Karpat a údolí Dunaje jsou bariérou a současně významnými možnostmi pro společný územní rozvoj (např. hranice Římské říše – limes romanus atd.), zaměřený na cestovní ruch a rekreaci.

Územní agenda EU 2020 – III. „Územní priority rozvoje Evropské unie“

Specifický průmět do Společné strategie mají následující územní priority Územní agendy EU 2020:

„1. Podpora polycentrického a vyváženého územního rozvoje

- *Politika polycentrického územního rozvoje by měla podporovat územní konkurenceschopnost území EU též mimo centrální pětiúhelník.²¹*
- *Politické úsilí by mělo přispět ke snížení silné územní polarizace hospodářských výsledků, k vyvarování se velkých regionálních rozdílů na evropském území řešením překážek růstu v souladu se strategií Evropa 2020.²²*

Společná dlouhodobá perspektiva územního rozvoje zemí V4+2

Cílem je napomoci takovému dynamickému rozvoji, který bude méně zranitelný a odolnější proti možným hospodářským otřesům. Polycentrický rozvoj by měl být zohledněn na národní, regionální a také makroregionální úrovni. Hlavním podnětem hospodářského rozvoje, územní soudržnosti a spolupráce na evropské úrovni by mělo být posilování vzájemně přínosných vazeb mezi metropolitními a městskými regiony a mezi velkými a středně velkými městy.

¹⁶ Viz ÚA EU 2020, bod 17

¹⁷ Viz ÚA EU 2020, bod 18

¹⁸ Viz ÚA EU 2020, bod 19

¹⁹ Viz ÚA EU 2020, bod 22

²⁰ Viz ÚA EU 2020, bod 23

²¹ Viz ÚA EU 2020, bod 25

²² Viz ÚA EU 2020, bod 26

Spolupráce metropolitních oblastí zemí V4+2

Můžeme pozorovat vznik nových metropolitních oblastí ve střední a východní Evropě (Varšava, Budapešť, Praha, Bratislava, Sofia a Bukurešť), který má mírně vyrovnávací účinek na úrovni evropské sítě měst. Je třeba posilovat spolupráci metropolitních oblastí zemí V4+2, které by měly vytvářet síť, aby byly schopny působit jako centra přispívající k rozvoji svých širších regionů.

Pro bezpečnější a méně zranitelný rozvoj EU je důležité rozložení aktivity do více dynamických oblastí. Dlouhodobým cílem je diverzifikovat hospodářské aktivity EU, nyní dominantně soustředěné pouze do centrálního pentagonu. To vyžaduje soustavné a cílevědomé úsilí vytvářet podmínky pro využití možností rozvoje dalších dynamických oblastí celoevropského významu a jejich provázání na oblasti původní.

„2. Podpora integrovaného rozvoje ve městech a venkovských a specifických oblastech

- *Ve venkovských, okrajových a řídko osídlených územích může být zapotřebí zlepšit jejich přístupnost, podpořit podnikání*
- *Zvláštní pozornost by zřejmě měla být věnována málo vyvinutým okrajovým venkovským oblastem a řídko obydleným oblastem, kde jsou znevýhodněné sociální skupiny*
- *Ve venkovských oblastech, kde zemědělství a lesnictví stále představuje důležité způsoby využívání půdy, je zásadní modernizace primárního sektoru* ²³

Uvolnění potenciálu speciálních venkovských regionů V4+2

Mnohé venkovské oblasti zemí V4+2 mají významné kulturní a přírodní bohatství. Je zapotřebí ve shodě partnerů vymezit specifické venkovské oblasti přesahující hranice států, které vyžadují společnou pozornost. Pro venkovské oblasti zemí V4+2 je třeba identifikovat možnosti jejich rozvoje (např. venkovský turismus, přeshraniční spolupráce, ekonomická diverzifikace – místní produkty a alternativní zemědělství, rekreační funkce).

Problémem je posilování dostupnosti venkovských a periferních oblastí, která patří mezi důležité faktory rozvoje podnikání a přispívá ke zvýšení využívání těchto oblastí pro rekreační účely.

Speciální pozornost je třeba věnovat zaostalým periferním venkovským oblastem, ve kterých roste počet obyvatel patřících do znevýhodněných společenských skupin. Tito lidé často trpí v důsledku segregace, nedostatku pracovních míst a chudoby.

Další typy venkovských území, které čelí vážnému vylidňování, potřebují dlouhodobá řešení, aby zachovaly svou ekonomickou aktivitu prostřednictvím zvýšení tvorby pracovních míst, vytváření atraktivních životních podmínek a poskytováním veřejných služeb obyvatelům a podnikům.

Pohoří Karpat a řeka Dunaj

Hlavní přírodní potenciály a současně bariéry územního rozvoje zemí V4+2 tvoří pohoří Karpat a řeka Dunaj.

Pohoří Karpat je společná oblast zájmu zemí V4+2. V tomto území se soustředí řada demografických, ekologických a ekonomických problémů, které lze účinně řešit především prostřednictvím společných nástrojů (např. strategií, plánů, programů). Současně se jedná o jedinečnou horskou oblast v Evropě, v níž se nachází značná část přírodního a kulturního dědictví zemí V4+2. Nicméně Karpaty zasahují do Maďarska jen méně rozsáhlou nižší částí a do Bulharska nedosahují. Avšak pohoří na jeho území je stejného geologického původu a jeho problémy, stejně jako potenciály, jsou prakticky stejné jako v případě Karpat. Vedení koridorů dopravní a technické infrastruktury přes karpatské hřebeny je vázáno na poměrně řídké průsmyky a soutěsky, což se týká zejména hranic slovensko-polských a vnitřního území Slovenska a Rumunska.

Řeka Dunaj má vedle svých nesmírně cenných mokřadních území i významnou funkci z hlediska evropské říční lodní dopravy. Řeka Dunaj je zároveň i bariérou zejména na hranicích maďarsko-slovenských a rumunsko-bulharských, jakož i uvnitř Maďarska a Rumunska.

²³ Viz ÚA EU 2020, bod 28

„3. Územní integrace v přeshraničních a nadnárodních funkčních regionech

- integrace územních celků prostřednictvím územní spolupráce může být důležitým faktorem při podpoře celosvětové konkurenceschopnosti. V této souvislosti by měla být věnována pozornost oblastem podél vnějších hranic EU.²⁴

Integrace území prostřednictvím společně koordinovaného územního plánování může být důležitým faktorem při posilování konkurenceschopnosti regionu V4+2. V poslední době se zavádějí komplexní strategie pro makroregiony EU s cílem koordinovat opatření a politiky členských států, regionů, mezinárodních organizací, finančních institucí a nevládních organizací. Existuje také naléhavá potřeba koordinace plánovacích a rozvojových činností v zemích V4+2. Územní specifika regionu V4+2 je třeba více zdůraznit v politikách územního rozvoje na úrovni EU a ve všech relevantních programech (např. ESPON).

Konkrétně se doporučuje společný postup v těchto oblastech:

- nadnárodní spolupráce: umístění regionu V4+2 do územní struktury Evropy se speciálním ohledem na skutečnost, že její území spojuje podunajský a baltský makroregion;
- přeshraniční aglomerace a funkční regiony: příprava přeshraničních územních vizí a strategií a jejich zohlednění v makroregionálních a národních dokumentech územního rozvoje i v sektorových plánech a posouzeních vlivů; pravidelné přeshraniční doladování všech plánů a opatření týkajících se územního rozvoje; vypracování společných přeshraničních regionálních plánů a případně územních studií jako nejužší formy přeshraniční spolupráce v oblasti územního rozvoje;
- přeshraniční periferní oblasti, jejichž rozvoj zaostává, a které jsou charakterizovány zejména stárnutím obyvatelstva a vylidňováním, vysokou mírou nezaměstnanosti a koncentrací zranitelných skupin a etnických menšin;
- plánování ochrany a turistického využívání chráněných oblastí při společné hranici včetně metropolitních oblastí růstu a oblastí postižených průmyslovou restrukturalizací.

Koordinace přístupů ke zjišťování problémů územního rozvoje

Je třeba lépe synchronizovat zjišťování a dostupné databáze o územním rozvoji včetně používání existující databáze (např. ESPON). Cílem je poskytovat srovnatelné informace, analýzy a scénáře možností a dynamiky územního rozvoje.

„5. Zlepšení územního propojení pro jednotlivce, komunity a podniky

- pro územní soudržnost je zásadní spravedlivý a dostupný přístup ke službám obecného zájmu, k informacím, znalostem a mobilitě. Poskytování služeb a odstraňování infrastrukturních překážek může zlepšit konkurenceschopnost a udržitelný a vyvážený územní rozvoj Evropské unie. Mimo jiné je důležité zajistit přístup k silniční, železniční, vodní a letecké dopravě a k dalším infrastrukturním zařízením, jako jsou širokopásmové a transevropské energetické sítě. Zasadíme se o decentralizovanou, účinnou a bezpečnou výrobu příznivou životnímu prostředí a využívání obnovitelné a nízkouhlíkové energie.²⁵
- Vzrůstající význam globálních spojů vyžaduje vyváženou mezikontinentální dopravu včetně širšího využití pozemních spojů s Asií. Základním prvkem integrované sítě by měl být další rozvoj transevropských sítí (TEN-T) propojujících nejdůležitější evropská centra jako hlavní města, metropolitní regiony a uzly TEN, zlepšující též propojení mezi primárními a sekundárními systémy.²⁶

Pro zlepšení dopravních sítí a zabezpečení energetické bezpečnosti států V4+2 je mimo jiné nutné v národních dokumentech územního rozvoje vycházet ze základních úkolů uvedených v dokumentu TEN-T revize a z Nařízení EP a Rady (EU) č. 347/2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě.

²⁴ Viz ÚA EU 2020, bod 31

²⁵ Viz ÚA EU 2020, bod 35

²⁶ Viz ÚA EU 2020, bod 36

Území států V4+2 ve srovnání s ostatními zeměmi EU zřetelně trpí nedostatkem kapacitní dopravní infrastruktury a v důsledku toho zhoršenou dostupností. Kapacitní propojení metropolitních a dalších městských regionů, které jsou zdrojem i cílem mezinárodní spolupráce, jsou nezbytná pro rozvoj nejen území států V4+2, ale i pro rozvoj okolních regionů. Společný územní rozvoj posilující hospodářskou, sociální a územní soudržnost je podmíněn společným postupem, zaměřeným zejména na rozvoj dopravních infrastrukturních vazeb mezi rozvojovými póly jako hlavními částmi sítě měst a regionů; existuje silná potřeba kapacitního dopravního propojení, které překoná existující bariéry mezi jednotlivými spolupracujícími zeměmi, ale i zlepší vazby jejich regionů, metropolitních oblastí, zesílí územní spolupráci rozvojových pólů, sítě měst a venkovských oblastí i s regiony okolních zemí²⁷. To se neobejde bez cílených investic do dopravní a technické infrastruktury.

Je zapotřebí nejen zlepšit propojení dopravní infrastrukturou ve směru sever-jih v rámci států V4+2. Stejně tak významné je kapacitní propojení ve směru východ-západ, umožňující rozvoj vazeb EU s okolními zeměmi. Za účelem dosažení tohoto cíle je zapotřebí zaměřit se i na řešení těch nenávazností dopravní sítě v jednotlivých partnerských zemích, které mohou podmiňovat celkový přínos pro všechny partnery.

Zlepšující se vazby mezi primárními a sekundárními systémy jsou důležité pro integraci států V4+2 do evropských dopravních sítí a zajištění energetické bezpečnosti států V4+2.

4 Další spolupráce zemí V4+2 v oblasti územního rozvoje

Další spolupráce by, kromě výše uvedených perspektiv a priorit, měla být zaměřena na:

- vzájemnou informovanost o nových / aktualizovaných dokumentech územního rozvoje, zejména s ohledem na dopady rozvojových záměrů na sousední státy;
- spolupráci v pohraničních oblastech, se zvláštním zřetelem na území, kde se střetávají hranice tří zemí, např. zpracováním společných studií rozvoje;
- stanovení témat, která by měla být předmětem další spolupráce a jejichž řešení by vyžadovalo zpracování společného projektu;
- případnou aktualizaci *Společné strategie územního rozvoje V4+2*, pokud ji zúčastněné země budou považovat za účelnou.

²⁷ Východiskem je *Bílá kniha* – Plán jednotného evropského dopravního prostoru, která si klade za cíl nejen odstranění klíčových bariér v oblastech, ale i vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

Příloha 1

Stav řešení nenávazností rozvojových os

Ve *Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2* (dále též *Společný dokument*) byly jednotným způsobem vymezeny rozvojové póly a rozvojové osy na území států V4+2 a identifikovány jejich nenávaznosti.

V období mezi rokem 2010 a 2013 došlo k řešení některých zjištěných nenávazností, případně k upřesnění identifikované nenávaznosti.

V průběhu roku 2012 došlo k bilaterálním jednáním mezi sousedními státy, kde byly dohodnuty následující závěry.

Porovnání stavu 2010 a 2013 (členění a značení je převzato ze *Společného dokumentu*):

Absence rozvojové osy na jedné straně státní hranice

- A. Mezi **Bulharskem a Rumunskem** ve směru **Vidin – Craiova – Timișoara** (na bulharskou hlavní osu nenavazuje žádná rumunská osa), viz obr. 1 – **X1**.

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost doporučením, aby v průběhu zpracování *Strategie územního rozvoje Rumunska* byla do ní zahrnuta **nová osa na rumunské straně ve směru Calafat – Craiova**. Dále by měla být zohledněna dopravní síť TEN-T a nový most přes Dunaj, spojující Calafat a Vidin.

- B. Mezi **Slovenskem a Polskem** ve směru **Žilina – Katovice** (na slovenskou sekundární osu nenavazuje žádná polská osa).

Ve schváleném *KPZK 2030* je zpracována sekundární rozvojová osa ve směru na Žilinu, v aktualizovaném *KÚRS 2011* tato osa zůstala. Lze tedy konstatovat, že **nenávaznost je vyřešena**.

- C. Mezi **Slovenskem a Polskem** ve směru **Ružomberok – Kraków** (na slovenskou sekundární osu nenavazuje žádná polská osa).

Ve schváleném *KPZK 2030* je zpracována sekundární rozvojová osa ve směru na Ružomberok, v aktualizovaném *KÚRS 2011* tato osa zůstala. Lze tedy konstatovat, že **nenávaznost je vyřešena**.

- D. Mezi **Slovenskem a Maďarskem** ve směru **Lučenec – Salgótarján** (na slovenskou sekundární osu nenavazuje žádná maďarská osa).

V maďarské *Koncepci národního a územního rozvoje* je zpracována tato rozvojová osa a byla zohledněna skutečnost, že na slovenské straně je tato trasa sekundární osou. **Nenávaznost je tedy vyřešena**.

- E. Mezi **Bulharskem a Rumunskem** ve směru **Varna – Constanța** (na bulharskou sekundární osu nenavazuje žádná rumunská osa), viz obr. 1 – **X3**.

Strany se dohodly vyřešit tuto nenávaznost doporučením, aby v průběhu zpracování *Strategie územního rozvoje Rumunska* do ní byla zahrnuta nová osa na rumunské hranici ve směru Constanța – Mangalia – Varna.

Střetávání různých kategorií os na státních hranicích

1. Mezi **Polskem a Slovenskem** ve směru **Rzeszów – Prešov** (na polskou sekundární osu navazuje slovenská hlavní osa).

V aktualizovaném *KÚRS 2011* byla tato osa povýšena na hlavní osu, ale naopak v *KPZK 2030* byla určena jako sekundární osa, především z důvodu ochrany přírody a krajiny. Rozvojová osa ale jako celek byla zachována, **nejedná se o nenávaznost**, ale jiné vnímání důležitosti v jednotlivých zemích.

2. Mezi **Českou republikou a Slovenskem** ve směru **Zlín – Žilina** (na českou hlavní osu navazuje slovenská sekundární osa).

V *KÚRS 2011* byla tato osa změněna na hlavní osu, **nenávaznost je vyřešena**. Slovenská strana doporučila změnit směr na Zlín – Púchov, protože na slovenském území se teprve za Púchovem osa rozděluje na Žilinu a Bratislavu. Česká strana souhlasí, v *PÚR ČR 2008* je tato osa označena jako Zlín – hranice ČR / Slovensko (– Púchov).

3. Mezi **Slovenskem a Maďarskem** ve směru **Bratislava – Győr** (na slovenskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa).

Maďarská strana v *Koncepci národního a územního rozvoje* povýšila tuto osu na osu hlavní; **nenávaznost byla odstraněna**.

4. Mezi **Slovenskem a Maďarskem** ve směru **Košice – Miskolc** (na slovenskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa).

V *Koncepci národního a územního rozvoje* maďarská strana povýšila tuto osu na osu hlavní; **nenávaznost tak byla odstraněna**.

5. Mezi **Rumunskem a Maďarskem** ve směru **Oradea – Debrecen** (na rumunskou hlavní osu navazuje maďarská sekundární osa).

Maďarská *Koncepce národního a územního rozvoje* povýšila osu Debrecen – Oradea na osu hlavní; **nenávaznost byla odstraněna**.

6. Mezi **Rumunskem a Maďarskem** ve směru **Arad – Szeged** (na rumunskou hlavní osu navazuje pouze maďarská sekundární osa).

Maďarská *Koncepce národního a územního rozvoje* zapracovala osu **Szeged – Arad – Timișoara** a zohlednila fakt, že na rumunské straně jde o hlavní osu; **nenávaznost byla odstraněna**.

Nové podněty, které nebyly v době ukončení prací na *Společném dokumentu* dostatečně se sousedním státem projednány

- I. Mezi **Českou republikou a Polskem** ve směru **Wrocław – Brno**, viz obr. 1 – **X1**

V *KPZK 2030* je zapracována jako sekundární osa z důvodu předpokládaného severojižního propojení Poznaň – Vídeň.

Na české straně se předpokládá pouze železniční propojení a železnice nemá rozvojový účinek takového významu, aby zde mohla být navržena rozvojová osa. Propojení silnicí není možné z důvodu ochrany přírody a krajiny. Česká strana prověří v rámci *A-PÚR ČR*.

- II. Mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Nyíregyháza – Satu Mare**, viz obr. 1 – **X2**

Strany se dohodly navrhnout tuto rozvojovou osu během vypracovávání nové *Koncepce národního a územního rozvoje* a nové *Strategie územního rozvoje Rumunska*.

- III. Mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Szeged – Timișoara**

Viz bod 6.

Identifikace nových nenávazností, vyplývajících z nových / aktualizovaných dokumentů

V období od vydání *Společného dokumentu* do zpracování tohoto dokumentu přijalo Polsko *Národní koncepci územního rozvoje 2030 (KPZK 2030)*, na Slovensku byl aktualizována *Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001 (KÚRS 2011)*.

- a) V *KPZK 2030* byla rozvojová osa ve směru **Kraków – Prešov** určena jako hlavní osa, v *KÚRS 2011* jako terciérní osa. Oba státy ale tento stav **nepovažují za nenávaznost**, ale jiné vnímání důležitosti v jednotlivých zemích.
- b) V *KPZK 2030* je zapracována sekundární osa z důvodu předpokládaného východo-západního propojení **Kraków – Praha**, viz obr. 1 – **X4**.

Česká strana prověří zapracování této osy v rámci *A-PÚR ČR*.

Další nenávaznosti nebyly zjištěny.

Příloha 2

Stav řešení nenávazností dopravních sítí

1 Původní nenávaznosti vyplývající ze *Společného dokumentu*

Porovnání stavu 2010 a 2012 (členění a značení je převzato ze *Společného dokumentu*).

1.1 Nenávaznost z důvodu absence dopravní sítě

Železniční síť

- A. Mezi **Českou republikou a Polskem** ve směru **Ostrava – Katowice** (na českou plánovanou VRT nenavazuje žádná polská VRT, ta zatím končí v Katowicích).

Odstraněno na polské straně v dokumentu *KPZK 2030*, kde je zatím ve fázi vstupní analýzy. Řešení plánováno ve třetí etapě koncepce. Vstup *KPZK 2030* z prosince 2011 se však zatím nepromítá do návrhu TEN-T revize na rozdíl od nového propojení Praha – Wrocław.

Nenávaznost je vyřešena částečně.

- B. Mezi **Maďarskem a Slovenskem** – ve směru **Győr – Bratislava** (na maďarskou plánovanou VRT nenavazuje žádná slovenská VRT, viz obr. 2, nenávaznost A) – stav trvá, neočekává se změna, změnit by ji mohly výsledky projednávání TEN-T revize. Řešení bylo nalezeno na internetu přímo v rámci železničního uzlu Bratislava (TEN-T VRT do roku 2015: Petržalka – Filiálka – Rača a Hlavná stanica – Nové Město – Letisko), tedy spíše jako propojení významných zastávek v Bratislavě, ale bez řešení návaznosti na sousední státy.

Identifikovaná nenávaznost trvá.

- C. Mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Szeged – Arad – Timișoara** (na maďarskou plánovanou VRT nenavazuje žádná rumunská VRT). Problematika potřeby napojení byla již řešena před přijetím V4+2, ale v současnosti vzhledem k nejasnosti koridoru na rumunské straně jsou známy pouze uzlové body Arad – Timișoara – București – Constanța bez přesného stanovení předávacího bodu na hranicích. Přes dílčí problémy se obě strany shodly, že nenávaznost byla vyřešena. Koridor je však součástí návrhu TEN-T revize, byť pouze v schematickém znázornění.

Nenávaznost je vyřešena.

1.2 Střetávání různých kategorií dopravních sítí na hranicích

Silniční síť

- A. Mezi **Českou republikou a Polskem** ve směru **Mohelnice – Opole** (na českou plánovanou nadnárodní hlavní silnici navazuje polská silnice nižšího významu). Polská strana neuvažuje o změně kategorie navazující silnice. V rámci *A-PÚR ČR* bude prověřeno řešení bez přeshraničního propojení do Polska. Rozhodujícím pro zařazení do *PÚR ČR 2008* bylo především překonání jesenického masivu jako vnitřní přírodní bariéra a zlepšení napojení odlehlého Jesenicka na vnitrostátní silniční síť ČR. Zlepšení napojení na Polsko bylo pouze doplňkem řešení.

Nenávaznost v řešení českou stranou.

- B. Mezi **Maďarskem a Slovenskem** ve směru **Esztergom – Štúrovo** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje slovenská silnice nižšího významu, viz obr. 3, nenávaznost A). V období let 2020–2030 má dojít k výstavbě mostu mezi oběma výše uvedenými městy v tomto hraničním území. Na maďarské straně by to byla dálnice, na slovenské primární silnice, čímž by nenávaznost vyřešena nebyla. Pokud by však maďarská strana proti

předpokladu vybudovala pouze primární silnici, podobně jako Slovensko, potom by byl problém nenávaznosti vyřešen.

Identifikovaná nenávaznost trvá.

- C. Mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Nyíregyháza – Satu Mare** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu). Rumunsko uvažuje o rychlostní silnici Baia Mare – Satu Mare – Petea – hranice Rumunsko / Maďarsko od roku 2007. Později maďarská strana zjistila problém s překročením lokality NATURA 2000 poblíž hranice, a proto byl bod dotyku posunut o 10 km jižně. V současnosti se čeká na projednání nového koridoru na maďarské straně a následně na nové jednání o stanovení bodu přechodu a následně dokončení plánování změny koridoru na rumunské straně. Obě strany řeší kategorii ve shodě, jedná se pouze o vhodné umístění předávacího bodu rychlostní silnice. Přitom tato rychlostní silnice nebyla zahrnuta do TEN-T ani TEN-T revize. Ale vzhledem k množství přechodů a významnosti sídel má tato vazba mezistátní význam.

Nenávaznost je vyřešena.

- D. Mezi **Maďarskem a Rumunskem** ve směru **Békéscsaba – Chişineu Criş** (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu, viz obr. 3, nenávaznost B). Na rumunské straně existuje možnost propojení s maďarskou stranou, neboť uvažovaná rychlostní silnice Arad – Oradea v síti TEN-T prochází jen 25 km od hranice. Ale záměr maďarské strany na rychlostní silnici údajně po vydání nařízení vlády č. 1222/2011 (VI. 29) nezmiňuje koridor Békéscsaba – Chişineu Criş jako rychlostní dopravní koridor. Z toho vyplývá, že zde nenávaznost není a možná ani nebyla, neboť žádná ze stran neplánuje v tomto koridoru rychlostní silnici, byť maďarská strana připouští možnost rozšíření (k němuž dle www.mapy.cz minimálně lokálně v úseku Békéscsaba – Gyula došlo, nicméně v okolí není žádný další podobný úsek, i tento úsek je sice čtyřpruhý, ale není jisté, zda má charakter rychlostní silnice). Přesto po vzájemném projednání se strany dohodly na společném hledání řešení.

Nenávaznost je v řešení, mezi oběma stranami proběhly první výměny názorů, jednání pokračují.

- E. Mezi **Bulharskem a Rumunskem** ve směru **Shumen – Călăraşi** přes **Silistra** (rumunská silnice menšího významu navazuje na bulharskou silnici nadnárodního významu, viz obr. 3, nenávaznost C). Nebylo rozhodnuto, zda nenávaznost je prostě jen věcí nesouladu terminologie, nebo zda bulharská „další silnice nadnárodního významu“ je ve strategických dokumentech definována jako nadnárodní. To je nyní předmětem dalšího jednání mezi bulharskou a rumunskou stranou na úrovni ministerstev dopravy, které podají následně zprávy ministerstvům podílejících se na V4+2. Přesto se však obě strany shodly na tom, že zde stejně zůstane minimálně bariéra přírodní, neboť v koridoru neexistuje most přes řeku Dunaj (viz kapitola 6. Bariéry).

Identifikovaná nenávaznost trvá.

2 Nové podněty, které nebyly v době ukončení prací na *Společném dokumentu* dostatečně se sousedním státem projednány

2.1 Nenávaznost z důvodu absence dopravní sítě

Silniční síť

- První nenávaznost zjištěná z nového polského dokumentu se již dostala na pořad společného jednání o nenávaznostech koncem července 2012 v rámci V4+2, a to expresní silnice **Wrocław – Kłodzko – hranice Polsko / ČR**, viz obr. 3, nenávaznost D, kde česká strana upozornila polskou, že zde má sice v terénně výhodném území (průsmyk) bariéru (viz kapitola 6 Bariéry),

kteřou vytváří především soustava NATURA, případně v budoucnu připravovaná CHKO. Dalším důvodem může být i malá intenzita využití stávajících dopravních cest i nízká intenzita využití území. Přes tyto argumenty se česká strana rozhodla, že tento rozvojový záměr bude prověřen v rámci A-PÚR ČR.

Nenávaznost bude prověřena českou stranou.

3 Identifikace možných nových nenávazností, vyplývajících z nových / aktualizovaných dokumentů

3.1 Nenávaznost z důvodu absence dopravní sítě

Železniční síť

Vysokorychlostní železnice Wrocław – Praha

Nenávaznost vzniká tím, že v roce 2011 byl v Polsku vytvořen dokument *KPZK 2030*, v *PÚR ČR 2008* záměr uveden není (viz obr. 2, nenávaznost B). Dopravní spojení je prověřováno v A-PÚR ČR.

Problém nenávaznosti a celého záměru bude třeba projednat.

Vnitrozemské vodní cesty

- Průplavní spojení **Odra–Váh** (viz obr. 4, nenávaznost A)

Na společném jednání (červenec 2012) nedošlo ke shodě, pouze bylo konstatováno, že propojení Česko – Slovensko i Polsko – Slovensko je možné. Vláda ČR uložila ve *Zprávě o uplatňování PÚR ČR 2008* vyřadit tento záměr z A-PÚR ČR. Polsko považuje záměr za překonaný, naopak Slovensko trvá na jeho zachování a má jej ve svých rozvojových dokumentech.

Problém nenávaznosti a celého záměru bude třeba projednat.

3.2 Střetávání různých kategorií dopravních sítí na hranicích

Vnitrozemské vodní cesty

- Průplavní spojení **Dunaj–Odra–Labe**

KPZK 2030 označuje část Odry jako regionální vodní cestu. Proto také tato regionální část řeky Odry není zařazena ani v TEN-T revize. Vzhledem k tomu, že průplavní spojení je připravováno jako spojení mezinárodní, minimálně na území Polska by tohoto cíle nebylo dosaženo.

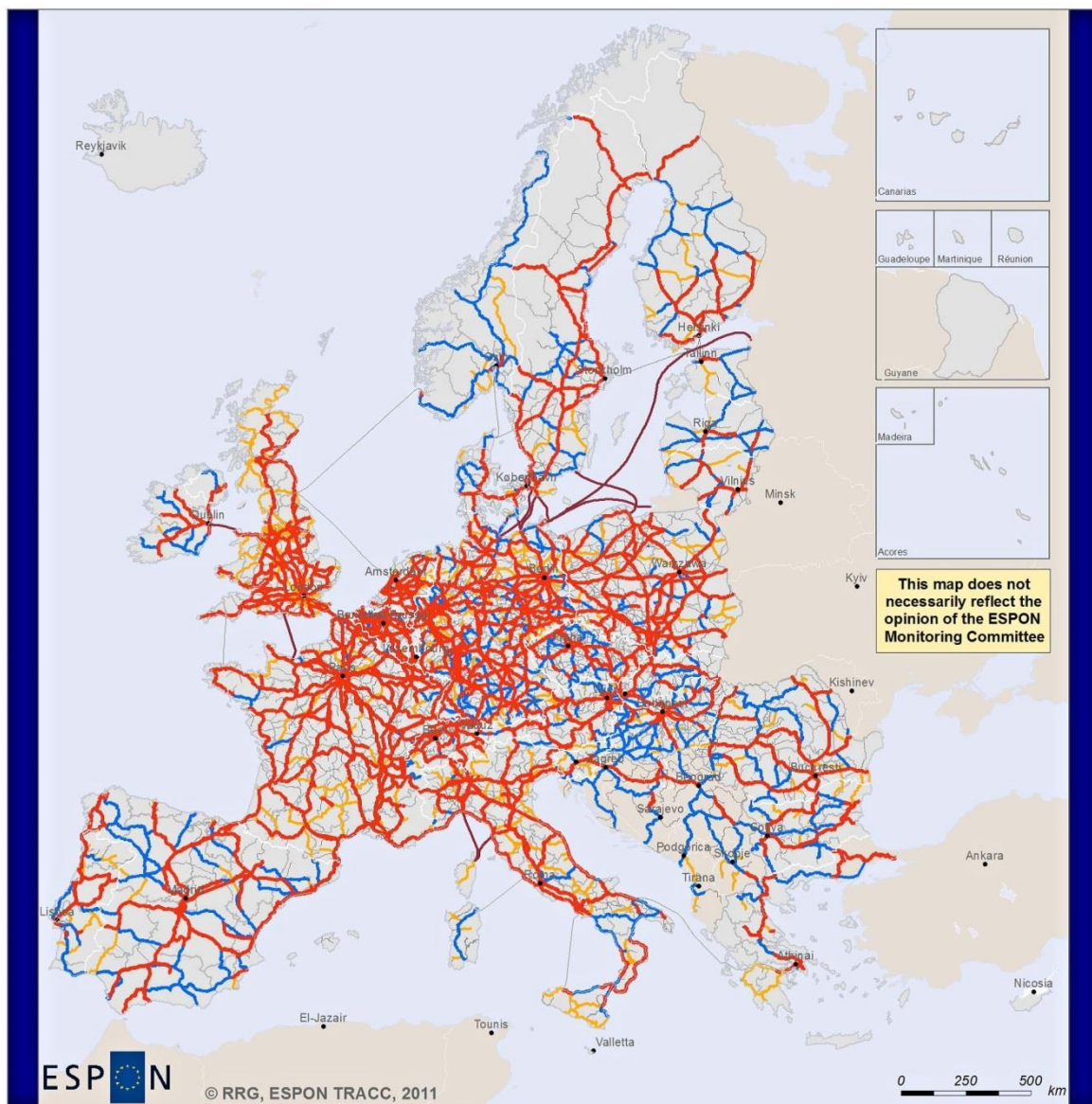
Vláda ČR svými usneseními uložila hájit území formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích a projednat koridor s představiteli dotčených zemí a signatáři příslušných dohod. Především další ochrana území při potvrzení dlouhodobosti záměru (např. po roce 2050) je v ČR problematická, neboť územní ochrana průplavního spojení trvá již přes 40 let a značná část území je tím nevyužitelná. Vláda ČR uložila v přijaté *Zprávě o uplatňování PÚR ČR 2008* prověřit účelnost vymezení tohoto průplavního spojení.

Problém nenávaznosti a celého záměru i jeho časových horizontů bude třeba projednat.

Příloha 3

Stav evropské dopravní sítě podle programu ESPON

1 Železniční síť



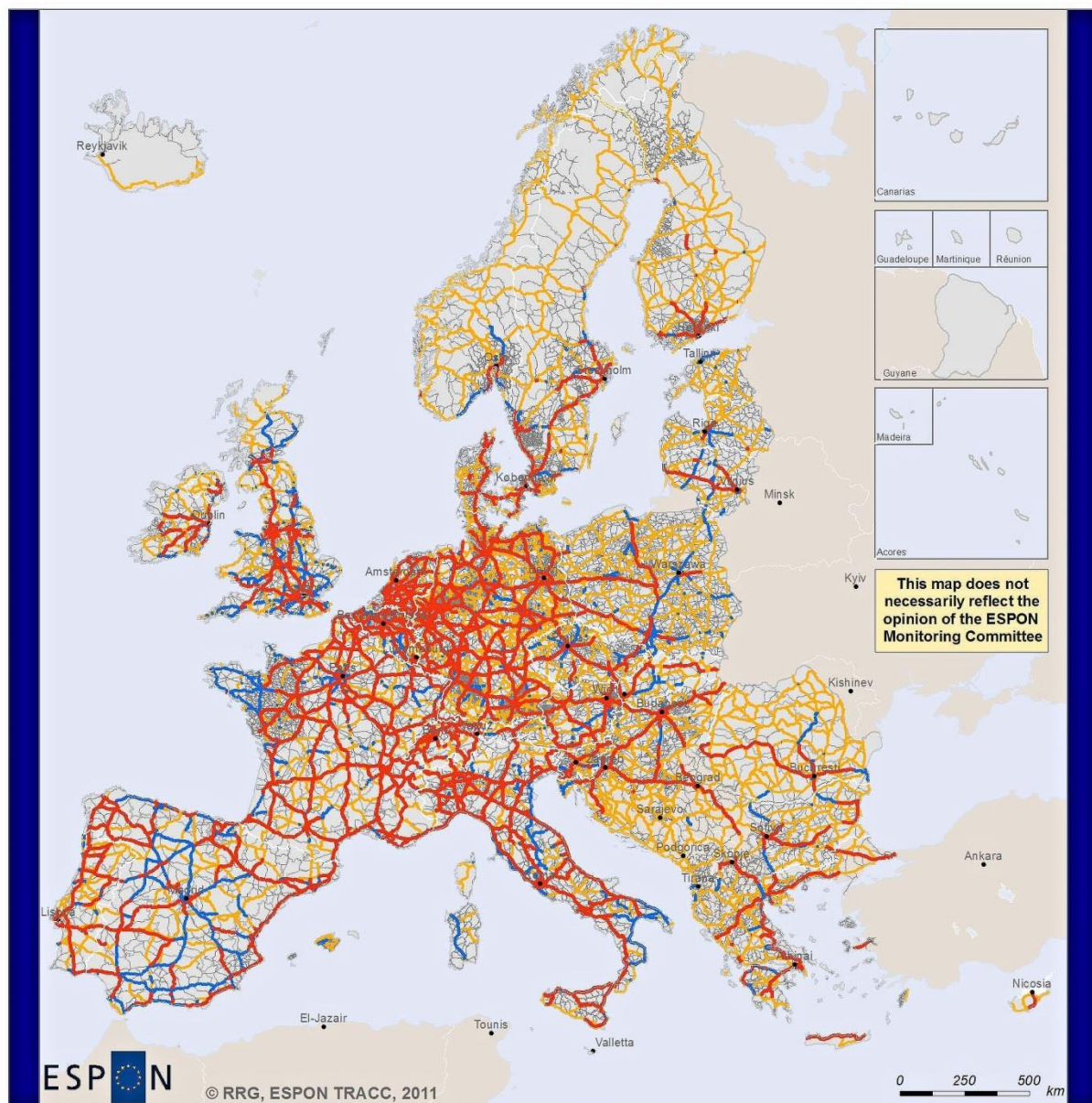
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

RRG GIS Database, RRG 2011
© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Evropská železniční síť

- hlavní vícekolejná trať
- hlavní jednokolejná trať
- vedlejší trať
- železniční trajekt

2 Silniční síť



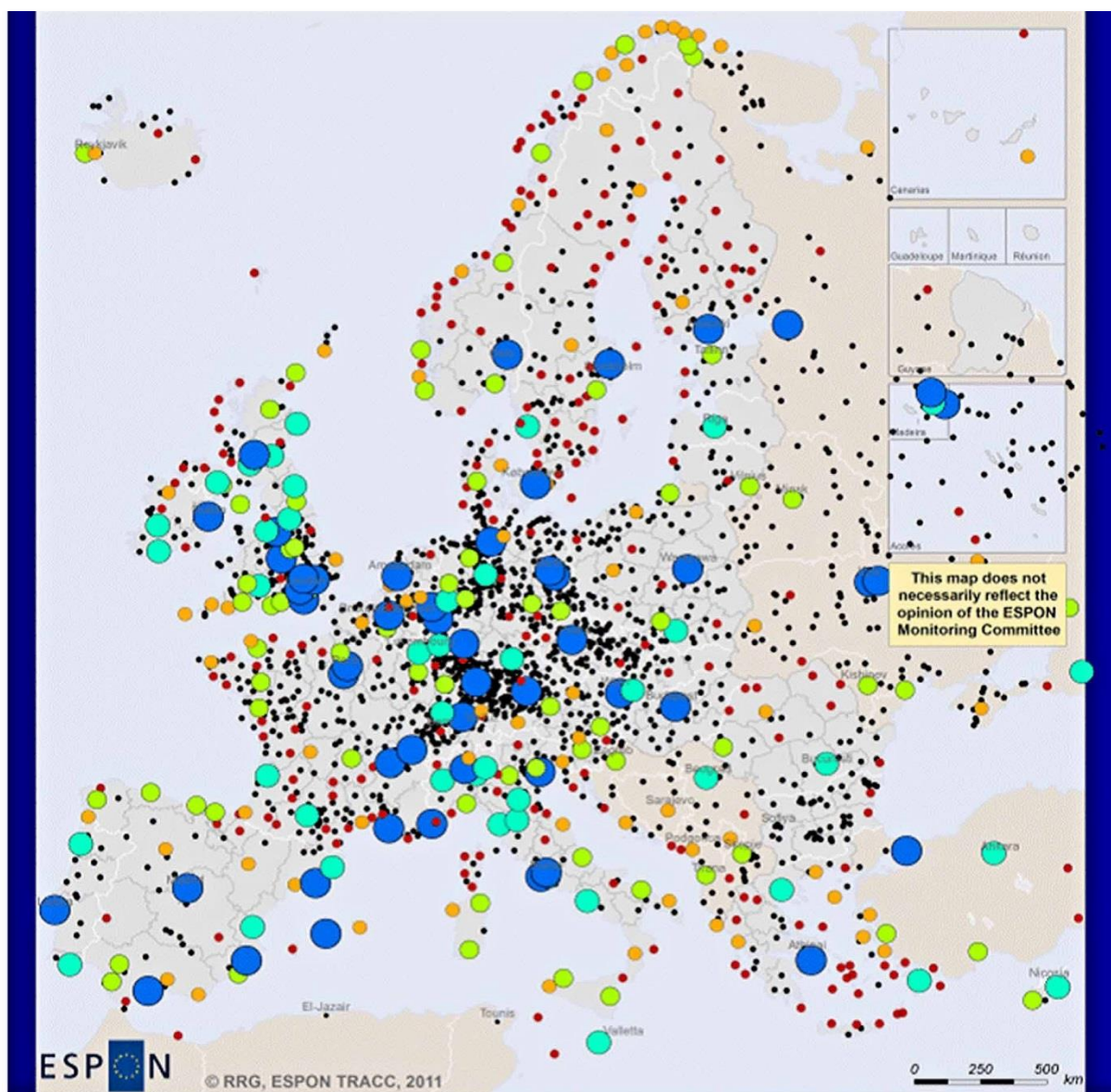
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

RRG GIS Database, RRG 2011
© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Evropská silniční síť

- dálnice
- expresní silnice
- hlavní silnice
- ostatní silnice (netvořící síť)

3 Letiště



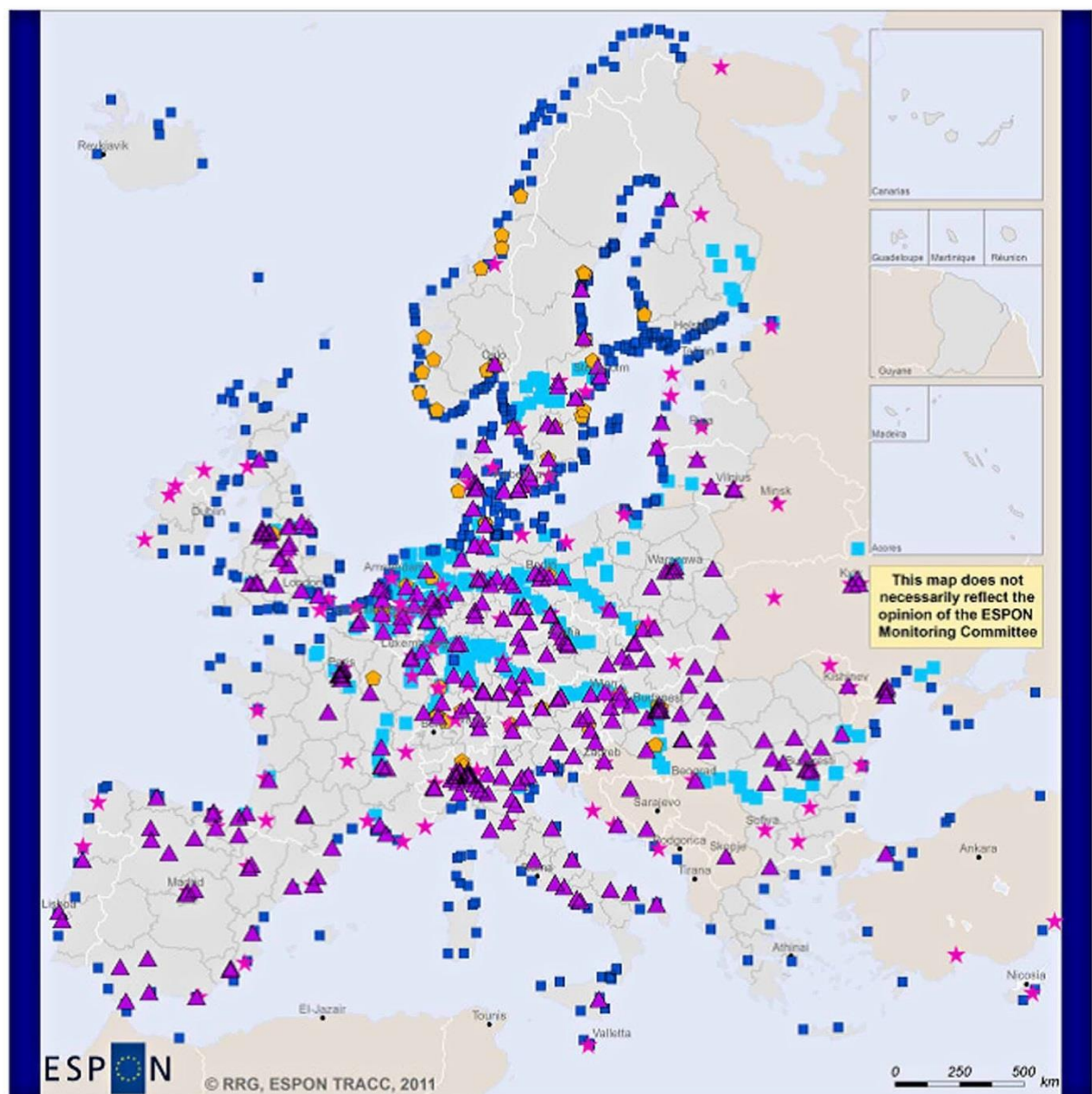
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

RRG GIS Database, RRG 2011
© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Letiště:
počet obsluhovaných destinací

- 1 - 5
- 6 - 10
- 11 - 25
- 26 - 50
- 50 a více
- letiště bez standardních letů

4 Překladní uzly



EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE

RRG GIS Database, RRG 2011
© EuroGeographics Association for administrative boundaries

Překladní uzly

- ▲ překladní uzel
- ★ letiště (s překladními kapacitami)
- vnitrozemský přístav
- námořní přístav
- ◆ jiné

Příloha 4

Seznam relevantních dokumentů

Název dokumentu	Stát / vydal	Datum schválení/projednání (aktualizace)
Společný dokument územního rozvoje států V4+2	Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko, Bulharsko, Rumunsko	29. 3. 2010
www.v4plus2.eu	Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko, Bulharsko, Rumunsko	
Územní agenda Evropské unie 2020 (ÚA EU 2020)	/ EU	19. 5. 2011
Stav a perspektivy území EU	/ EU	2011
„BÍLÁ KNIHA“, Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje	/ EU	březen 2011
Evropa 2020	/ EU	2010
Smernica Rady č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov (Smernica o vtákoch – Birds directive) – část NATURA 2000	/ EU	2. 4. 1979
Smernica Rady č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov, voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Smernica o biotopoch – Habitats directive) – část NATURA 2000	/ EU	21. 5. 1992
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (TEN-T revize)	/ EU	11. 12. 2013
TEN-E (Program Transevropské energetické sítě)	/ EU	6. 9. 2006
Výstupy z programu ESPON	/ EU	
Národní strategie územního rozvoje pro období 2013–2025 (NSÚR)	Bulharsko	5. 11. 2012
Politika územního rozvoje České republiky 2008 (PÚR ČR 2008)	Česká republika	20. 7. 2009
Aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky 2008 (A-PÚR ČR)	Česká republika	připravuje se
Dopravní politika ČR pro období 2014–2020	Česká republika	12. 6. 2013
Státní energetická koncepce ČR	Česká republika	10. 3. 2004 připravuje se aktualizace
Dopravní sektorové strategie, 2. fáze	Česká republika	13. 11. 2013
Národní rozvoj 2030 – Koncepce národního a územního rozvoje	Maďarsko	prosinec 2013
Národní dopravní strategie	Maďarsko	
Národní koncepce územního rozvoje 2030 (KPZK 2030)	Polsko	13. 12. 2011

Společná strategie územního rozvoje států V4+2

Strategie rozvoje dopravy do roku 2020 (s výhledem do r. 2030)	Polsko	30. 3. 2011
Strategie územního rozvoje Rumunska	Rumunsko	připravuje se
Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001, ve znění KÚRS 2011	Slovensko	14. 8. 2002 aktualizace 16. 11.2011
Ramsarská úmluva	160 zemí / Irán	2. 2. 1971 úprava 1982
Smernica pre manažmentové kategórie chránených území	/ IUCN	2000