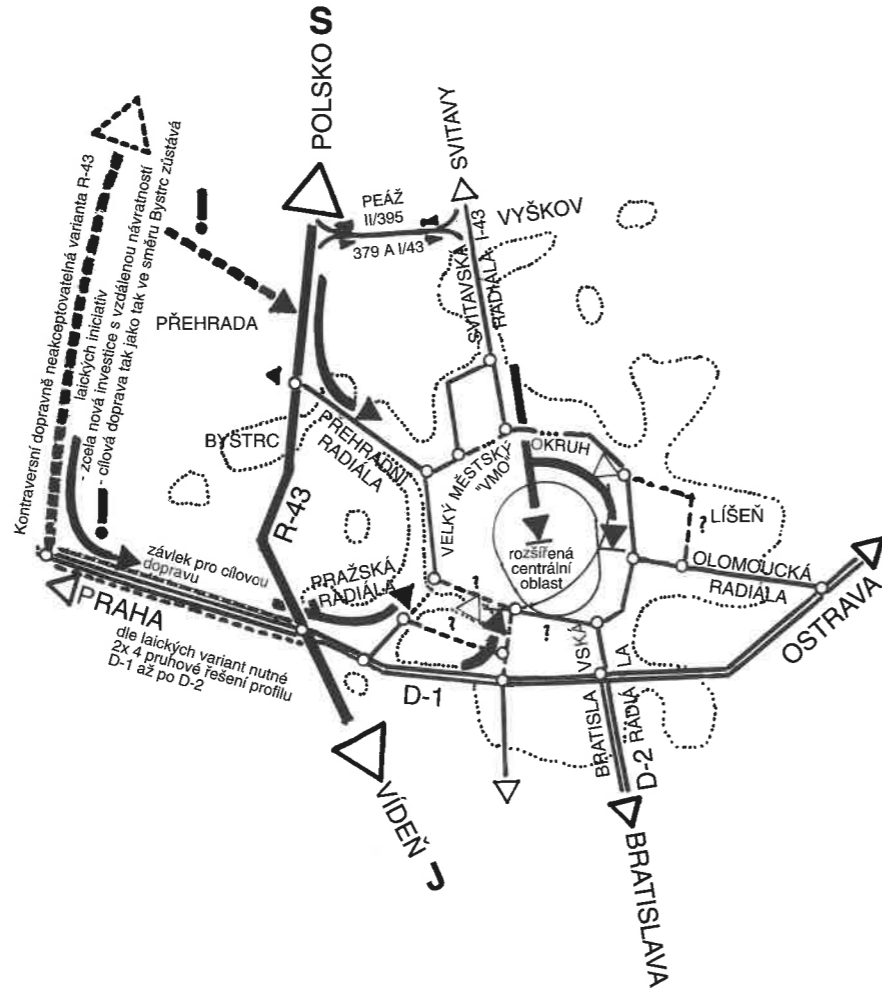


**Komentář k článku**  
**Východiska a souvislosti**  
**vymezení VÚSC v ČR**

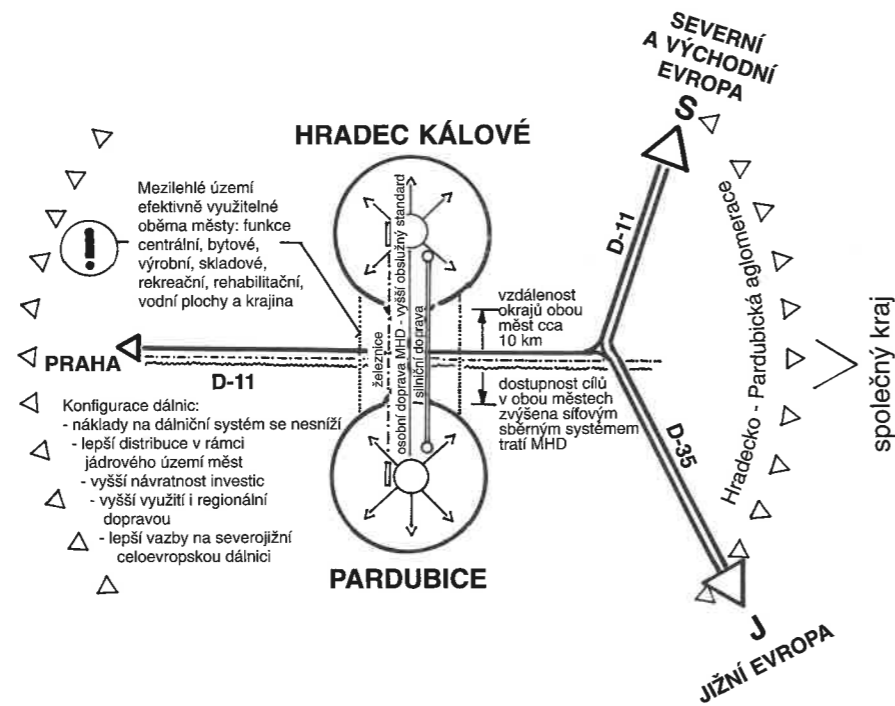
Probíhající proces rekonstrukce veřejné správy v ČR je složitý multidisciplinární problém, v němž zákonitě převažují komplexní hlediska politická nad hledisky úzce odbornými. Lze oprávněně předpokládat, že i případné územní korekce ve vymezení krajů v případech, na které autor příkladně poukazuje, dojdou naplnění pouze tehdy, vznikne-li společenská poptávka. Tě by pak měli vyhovět i političtí tvůrci koncepce nové organizace veřejné správy. Očekávat, že iniciace této organizace změn by mohla být vyvolána být sebelepšími profesními podněty, by bylo silně optimistické, protože rozhodující vždy budou společenské dohody.

Ovšem autor ve svém článku přináší ještě jinou, podnětnou myšlenku. Při nutném akceptování politické dohody v řešené správní organizaci ČR je možné - a nutné - z hledisek jednotlivých profesí a s využitím syntézy dílčích námětů, hledat a předkládat odborné návrhy, jak pro tuto novou organizaci správy území vytvářet optimální podmínky jejího rozvoje. Autor na vybraném příkladu celoevropských silničních koridorů nabízí některé dílčí úpravy dálničních tras v ČR, které už zejména v prostoru Hradec Králové - Pardubice zohledňují bicentritu tohoto regionu. Je nutno si uvědomit, že schválená struktura 14 krajů (13 + Praha) se vrací k původnímu modelu z doby před r. 1960, zatímco všechny koncepční práce z posledních let vycházely z modelu 8 krajů (7 + Praha). Nový model se musí v některých detailech nutně odrazit v územních plánech velkých územních celků (ÚPN VÚC), případně v celostátních koncepcích. Kromě toho vyvstal po listopadu 1989 nový fenomén, který po našem zapojení do EU silně ovlivní vývojové křivky některých území našeho státu - euroregiony. Autor prognózuje oblast Vídeňskou, která se zřejmě odrazí v prostoru jižní Moravy, jakož i oblast Ostravsko - Katovickou (uvedená oblast Krakovská je zřejmě přehlédnutí), která - zejména po výstavbě chybějící dopravní infrastruktury - bude představovat jednu z největších sídelních aglomerací na evropské pevnině. Tomu však neodpovídá námět autora na vedení celoevropské dálniční trasy S - J mimo toto těžiště, mimo geograficky přirozenou a historicky prověřenou Moravskou bránu. Na řešení těchto úkolů by autorem nabízená metoda týmově organizované činnosti jistě měla najít své místo.

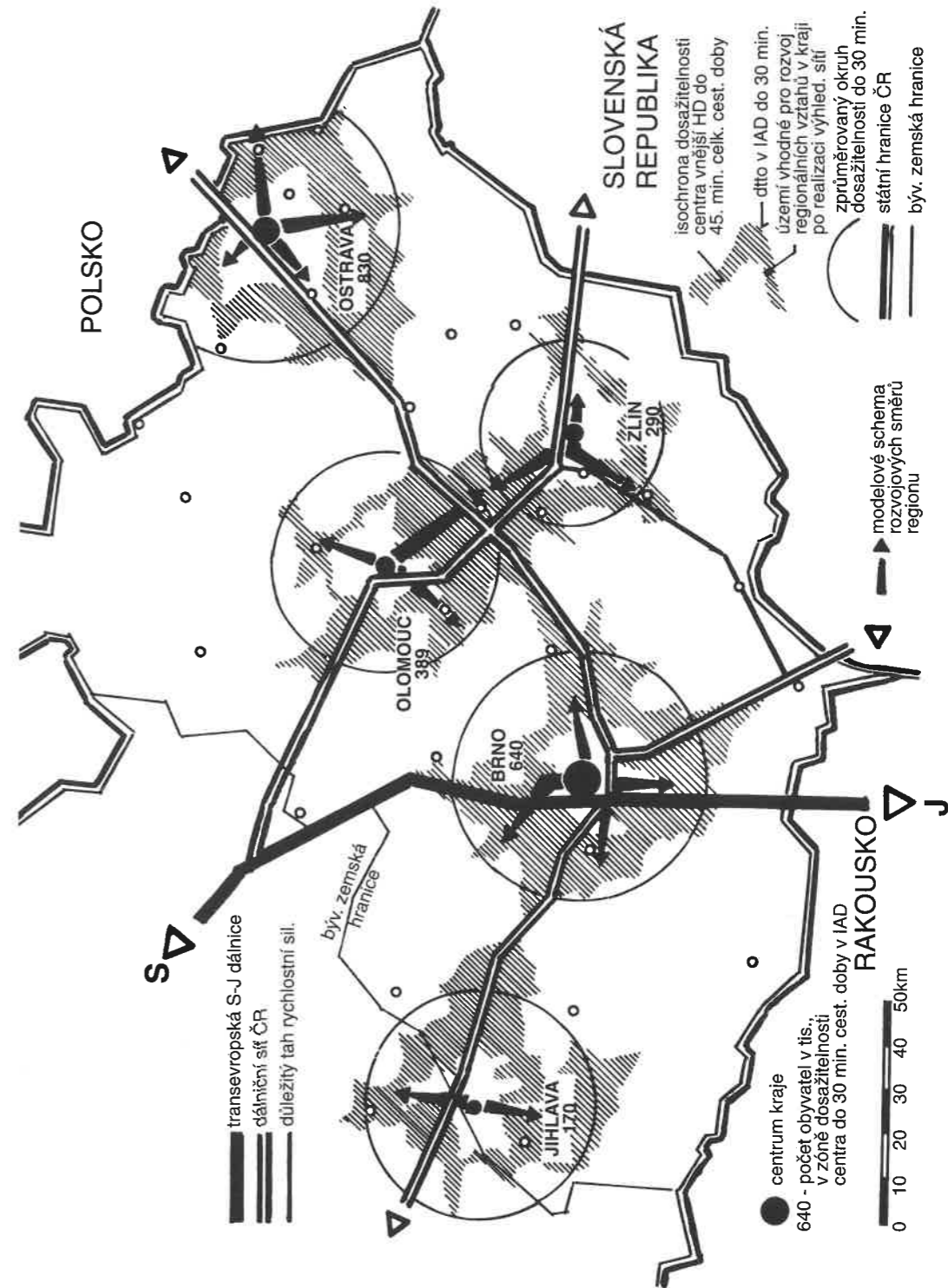
Marie Rozhonová



Obr. 3b Schema dopravy územního plánu z r. 1994

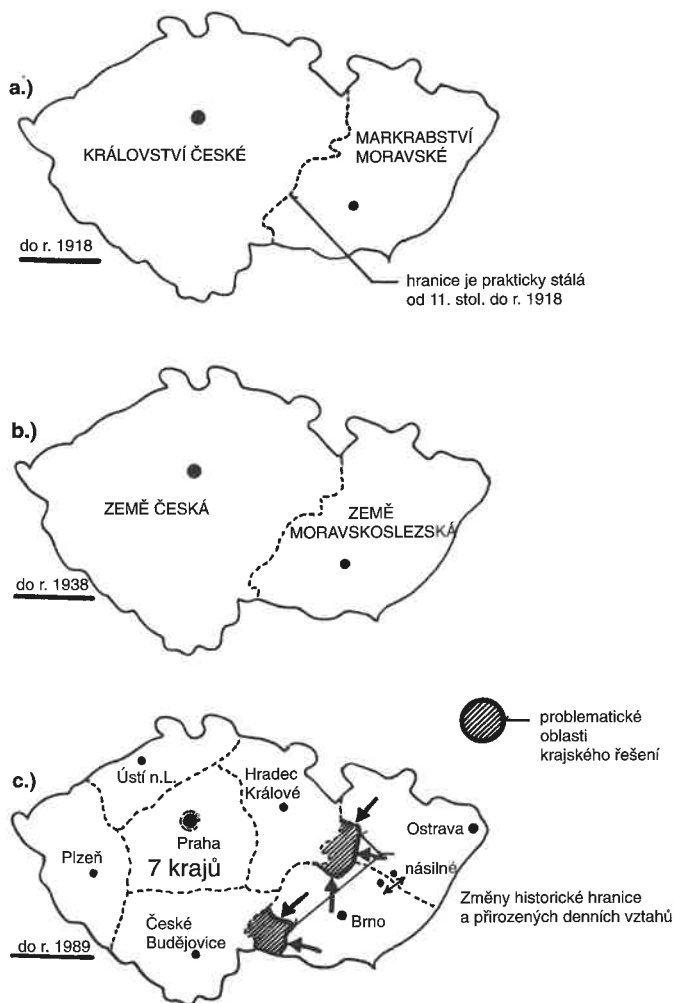


Obr. 4 Společný kraj Hradecko-Pardubický

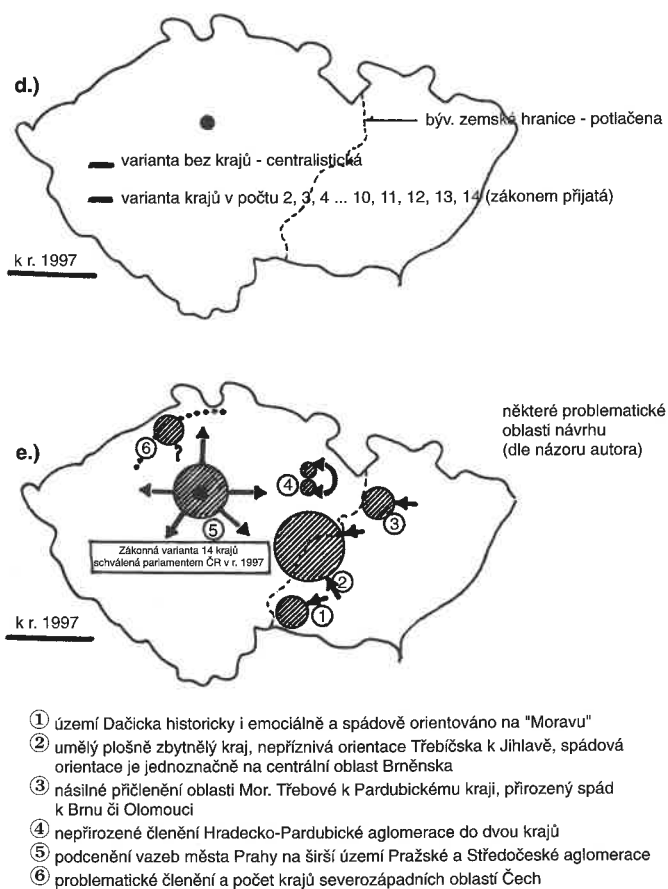


Obr. 5 Časoprostorová dosažitelnost center vybraných měst

Obr. 6.1 Historický vývoj členění státu a návrhy krajských variant



Obr. 6.2 Teoreticky možné varianty krajského uspořádání



Obr. 6.3 "EUROREGIONY" s vazbou na evropské metropolitní oblasti (modelový příklad - dlouhodobý výhled po stabilizaci struktury EU)

