

KOMENTÁŘ KE ZPRACOVANÝM NÁVRHŮM ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE PARDUBICKÉHO A STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Milan Körner

Komentář vyslovený zpracovatelem zásad územního rozvoje (ZÚR) Pardubického a Středočeského kraje představuje základní charakteristiku obou krajů z pohledu jejich prostorového postavení a vazeb v rámci České republiky, uspořádání území, potenciálu a dynamiky územního rozvoje, dopravních vazeb a demografického vývoje.

ZÚR Pardubického kraje

Pardubický kraj je jediným krajem v ČR, který měl (v roce 2006) schválený ÚP VÚC na celém území kraje.

Tato skutečnost znamenala, na rozdíl od jiných krajů, jednotný přístup k řešení celého území, zejména však stabilizaci prakticky všech významných infrastrukturních záměrů.

Pardubický kraj je v podstatě vnitrostátním územím, neboť jen na velmi malé části svého obvodu, Kralicku, má společnou hranici s Polskem.

Jsou přes něj vedeny významné tranzitní vazby (v železniční i silniční dopravě) mezi pražským metropolitním regionem a ostravskou aglomerací. V železniční dopravě je významné též spojení na Brno.

Rozhodující sídelní potenciál kraje je soustředěn v západní části území, kde rozvojová oblast Hradec Králové – Pardubice zahrnuje též druhé největší město kraje Chrudim. Ve východní části kraje dominuje dvojměstí Česká Třebová – Ústí n. Orlicí. Rozložení nižších regionálních center je poměrně dobré, jejich potenciál (ve srovnání s jinými kraji ČR) je však výrazně nižší.

Nejvýznamnější „přeshraniční“ vazby vykazuje Pardubický kraj zejména v pardubickém prostoru a to jak k blízkému Hradci Králové (společná rozvojová oblast), tak přes prostor středního Polabí s hlavními centry Kolín – Kutná Hora ve směru na Prahu.

Pro kraj je velice významná rychlostní silnice R35 umožňující zlepšení silničního propojení většiny nižších regionálních center s krajským městem. Tato trasa má i mimořádný republikový význam, neboť umožňuje propojení nejvýznamnějších prostorů koncentrace obyvatelstva ČR – pražského regionu a ostravské aglomerace přes silné aglomerace Hradec Králové/Pardubice a Olomouc.

Železniční spojení v tomto koridoru lze po realizaci nového tunelového úseku Choceň – Ústí n. Orlicí považovat za vyhovující.

Návrh ZÚR včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byl projednán s dotčenými orgány a sousedními kraji. Po vyhodnocení bude upraven a předložen k veřejnému projednávání.

V článku jsou publikovány výkresy prostorového uspořádání (viz obr. 1) a ploch a koridorů nadmístního významu (viz obr. 2).

ZÚR Středočeského kraje

Středočeský kraj je v ČR výjimečný z několika hledisek. Nemá vlastní krajské město, naopak v jeho centru leží hl. m. Praha, která je též krajem. Regionální význam hl. m. Prahy výrazně přesahuje hranice Středočeského kraje. Tato skutečnost se výrazně projevuje jak na vazbách nejbližšího (příměstského) území, tak i na vazbách republikových či středoevropských, které jsou (s výjimkou letecké dopravy) v plném rozsahu realizovány přes území Středočeského kraje. Naopak přes Prahu je

realizována podstatná část diametrálních vazeb mezi středočeskými centry. V silniční dopravě se tato skutečnost změnila po dokončení silničního okruhu kolem Prahy, v železniční dopravě mimo severovýchodní tangenty Mělník – Nymburk – Kolín zůstane podstatná část spojení přes Prahu, v podstatě přes její hlavní nádraží.

Dynamika rozvoje hl. m. Prahy a některých regionů Středočeského kraje (okolí hlavního města, Mladoboleslavsko, střední Polabí) je v rámci ČR mimořádně vysoká. I na území kraje, který je rozlohou největší v ČR, však existují rozsáhlá periferní území, jejichž stagnace či deprese pokračují i v posledních 20 letech.

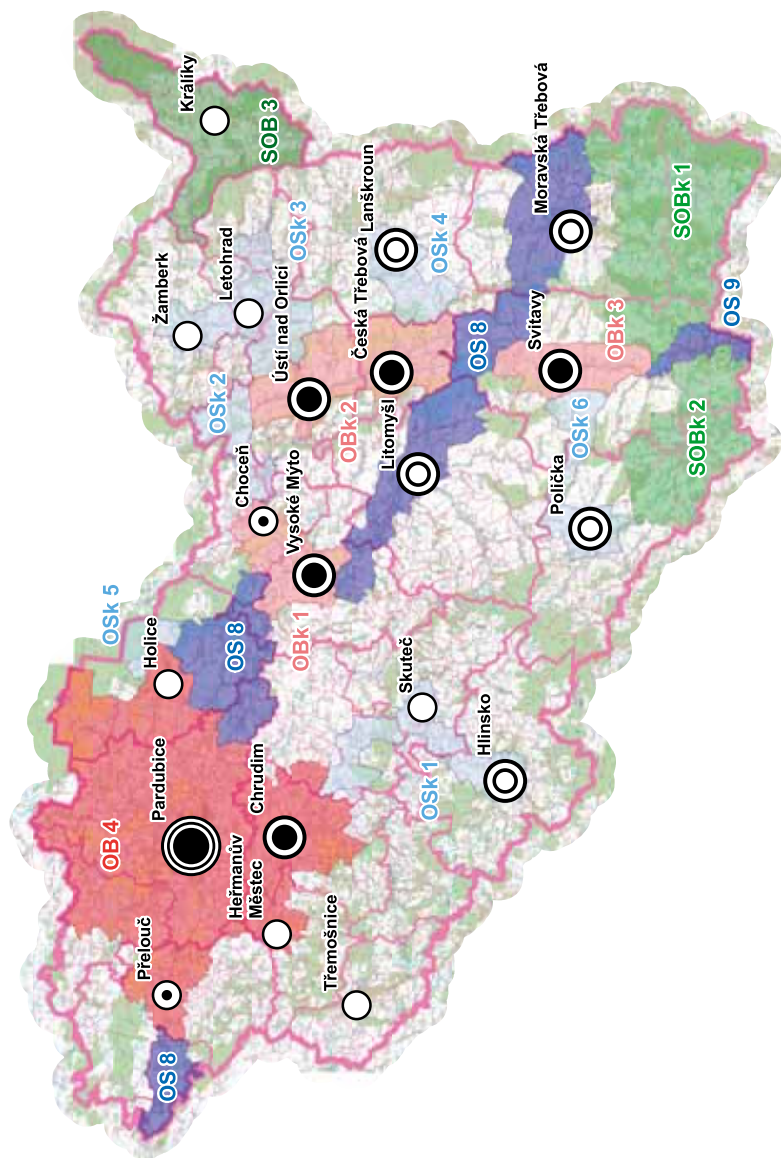
Významná část území kraje byla pokryta „novými“ ÚP VÚC (Pražský region, střední Polabí, Benešovsko, Rakovnicko) schválenými koncem roku 2006. Tato skutečnost znamenala pro ZÚR stabilizaci podstatné části významných infrastrukturních záměrů.

Základním problémem budoucího vývoje jádrového území středočeského prostoru je oproti metropolitním regionům jiných evropských zemí chybějící soustavná pozitivní koordinace rozvojových záměrů „dvou krajů“. Ta nemůže být založena jen na „navázání“ nadřazených infrastrukturních sítí, koridorů ÚSES či dalších propojení v krajině.

Velice vážným problémem je provázání regionální železniční dopravy („S Bahn“) se systémem metra a nabídka dostatečných přestupních terminálů (z autobusové hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy)

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE PARDUBICKÉHO KRAJE - NÁVRH

I.1 - VÝKRES USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ KRAJE



LEGENDA

NÁVRHOVÁ ČÁST

KATEGORIZACE CENTER

- VYŠŠÍ CENTRUM
- STŘEDNÍ CENTRUM
- VÝZNAMNĚ NIŽŠÍ CENTRUM
- OSTATNÍ NIŽŠÍ CENTRUM
- LOKÁLNÍ CENTRUM

ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY

- OB4 ROZVOJOVÁ OBLAST REPUBLIKOVÉ ÚROVNĚ
- OBk1 ROZVOJOVÁ OBLAST KRAJSKÉ ÚROVNĚ
- OS8 ROZVOJOVÁ OSA REPUBLIKOVÉ ÚROVNĚ
- OSk5 ROZVOJOVÁ OSA KRAJSKÉ ÚROVNĚ

SPECIFICKÉ OBLASTI

- SOB3 SPECIFICKÁ OBLAST REPUBLIKOVÉ ÚROVNĚ
- SOBk2 SPECIFICKÁ OBLAST KRAJSKÉ ÚROVNĚ

INFORMATIVNÍ ČÁST

ZÁKLADNÍ INFORMACE O ÚZEMÍ

- HRANICE KRAJE
- HRANICE SPRÁVNÍHO OBLASTI OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ
- HRANICE SPRÁVNÍHO OBLASTI OBCE S PŮVĚŘENÝM OBLASTNÍM ÚRADEM
- HRANICE OBCE

Nový územní plán o.č. 02/06

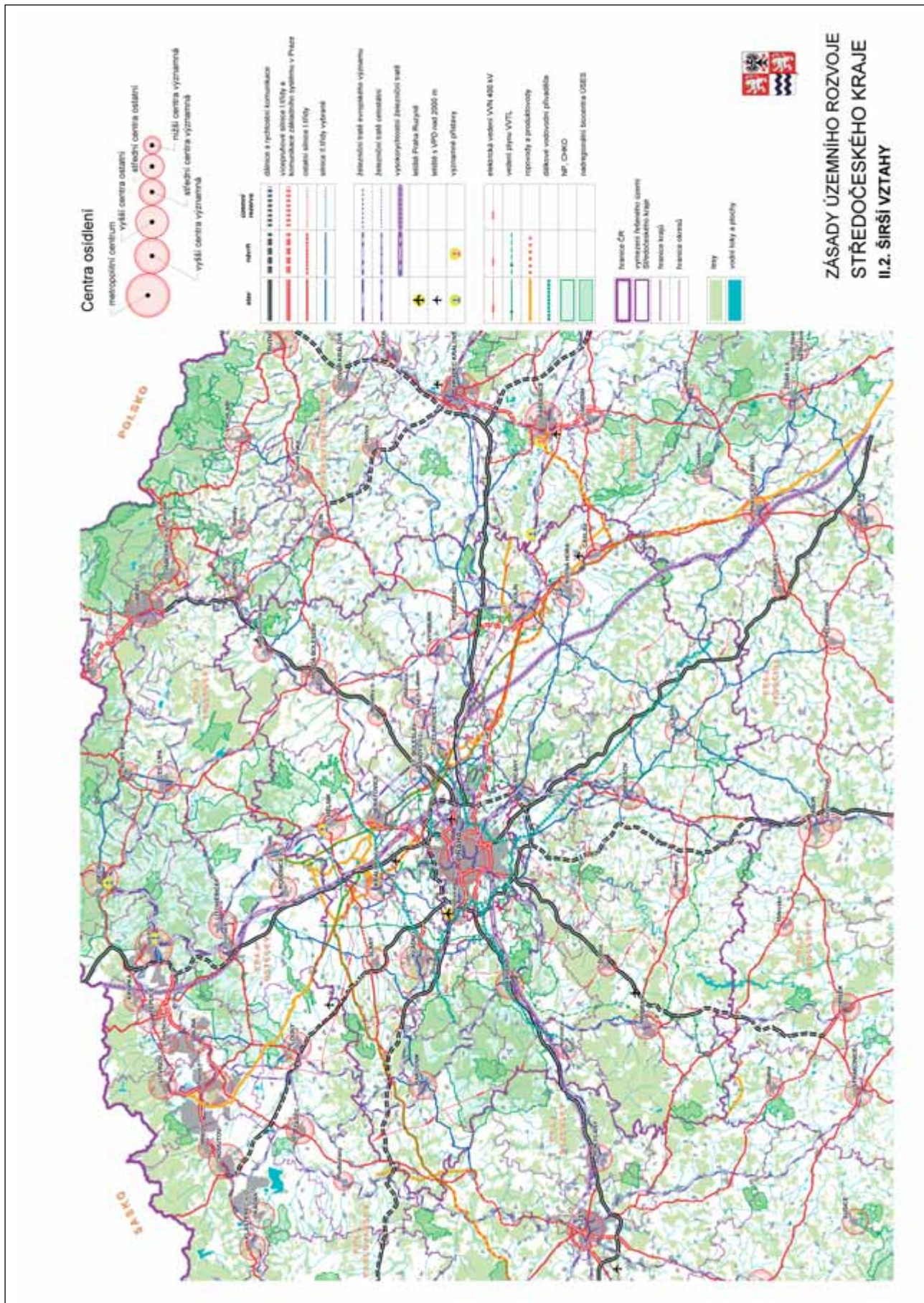
Obr. 1: Uspořádání území kraje (návrh ZÚR Pardubického kraje)

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE PARDUBICKÉHO KRAJE - NÁVRH

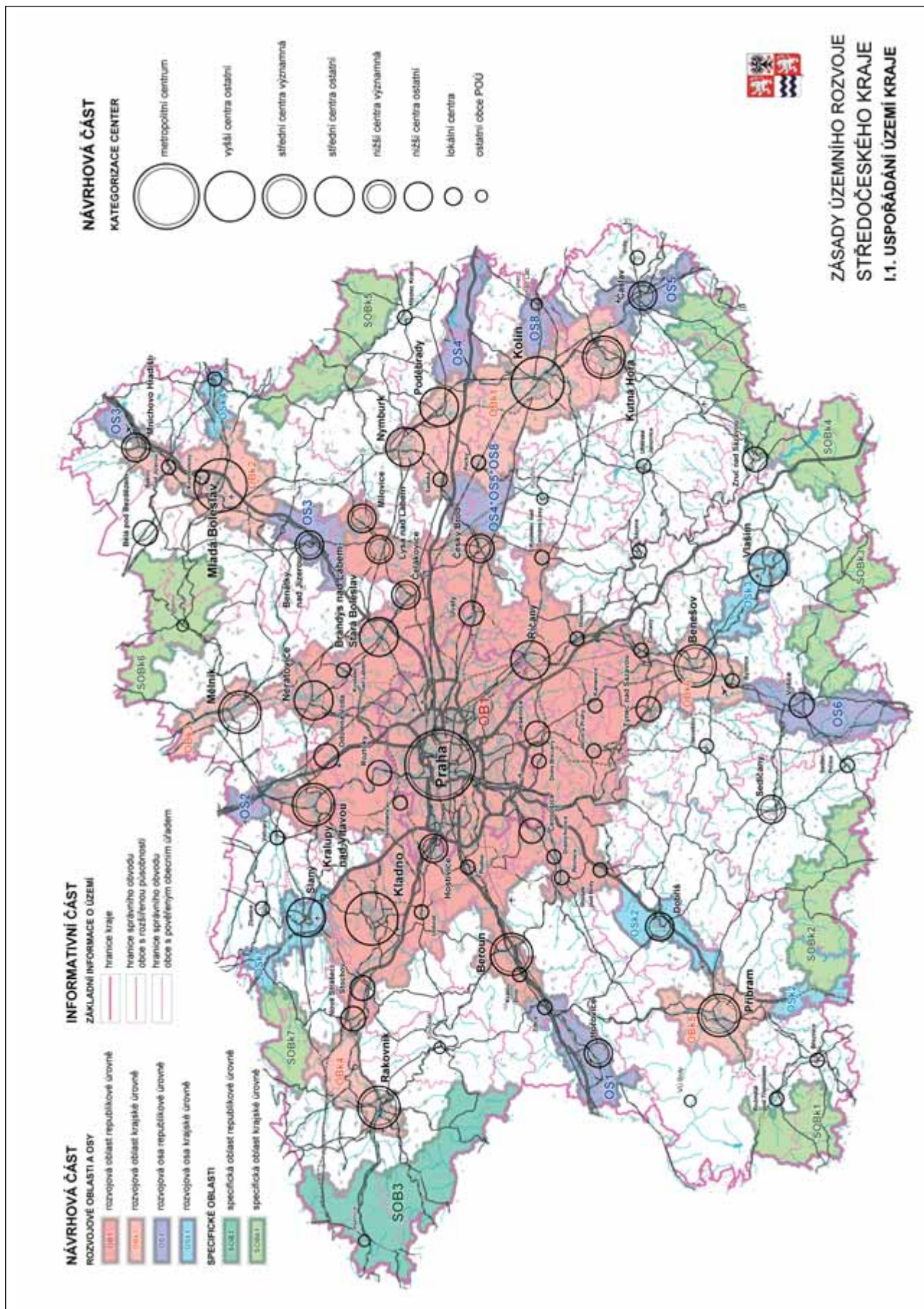
I.2 - VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU,
VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ PRO PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍ STUDII



Obr. 2: Plochy a koridory nadmístního významu (návrh ZÚR Pardubického kraje)



Obr. 3: Širší vztahy (návrh ZÚR Středočeského kraje)



Obr. 4: Uspořádání území kraje (návrh ZÚR Středočeského kraje)

jak na území hlavního města (zejména na jeho obvodě), tak i v příměstském území. Dlouhodobým problémem (zejména na území Prahy) je zlepšení železniční infrastruktury tak, aby mohla být základem (obdobně jako v jiných metropolitních regionech) regionální hromadné dopravy.

Nejvýznamnějším deficitem v této oblasti je kolejové spojení největšího středočeského města Kladna a letiště Ruzyně s centrální oblastí Prahy.

Systémové vazby však nejsou problémem v úrovni ZÚR, ale především v územní a následné realizační přípravě konkrétních staveb. To se týká nejen železnice, ale i některých „silničních radiál“.

Návrh ZÚR Středočeského kraje byl dokončen v listopadu 2008. Následně je zpracováváno Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území. Poté bude zahájeno projednávání.

Pro srovnání s jinými vydanými či rozpracovanými ZÚR je v článku publikováno schéma širších vztahů (viz obr. 3) a schéma prostorového uspořádání (viz obr. 4). Vzhledem k struktuře osídlení středočeského prostoru (zahrnujícího též hl. m. Prahu) a vazeb na okolní území (s výjimkou Karlovarského kraje sousedí Středočeský kraj se všemi českými kraji) je považujeme pro diskusi nad dalším směřováním ZÚR za nejvýznamnější.

Zkušenosti zpracovatele s územím tří krajů (mimo výše uvedených též kraje Vysočina) vedou k závěrům, že mezi jednotlivými kraji a zejména mezi jejich částmi jsou výrazné rozdíly „rozvojového“ potenciálu. V posledních téměř dvaceti letech se tyto rozdíly nezměnily, ale v řadě případů dokonce prohloubily. Potvrzuje to značně rozdílná ekonomická výkonnost jednotlivých regionů, a to i v rámci jednotlivých krajů.

Zprostředkovaně se úspěšnost některých regionů, resp. center, projevuje v intenzitě bytové výstavby a s ní souvisejícím nárůstem počtu obyvatel. S výjimkou příměstského území hl. m. Prahy jsou však migrační změny relativně malé.

Velká města stagnují nebo vykazují ztráty počtu obyvatel. Pokles počtu obyvatel však lze ve více případech zaznamenat i souhrnně (včetně suburbanizačních procesů) v rámci aglomerací velkých měst.

Varující skutečností je však dokonce zrychlený úbytek počtu obyvatel, doprovázený zhoršováním demografických charakteristik u periferních území, která se vyskytují většinou na hranicích sousedních krajů. Jejich společným problémem je neexistence či špatná dostupnost silnějších regionálních center, schopných nabídnout nejen obslužné funkce, ale i strukturovanou nabídku pracovních příležitostí.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
AURS, spol. s r. o.*

ENGLISH ABSTRACT

Commenting on the Drafts of the Spatial Development Principles of the Regions of Pardubice and Central Bohemia, by Milan Körner

Comments worded by the procurer of the Spatial Development Principles of the Regions of Pardubice and Central Bohemia represent the basic characteristics of both regions in regard to their spatial positions and links within the Czech Republic, the territorial arrangement, the potential and dynamics of spatial development, transportation links, and the demographic development.