



URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ

6
2023



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE



TÉMA
USMĚRŇOVÁNÍ ROZVOJE REGIONŮ

POKYNY PRO AUTORY

NABÍDKA RUKOPISŮ

REDAKCE PŘIJÍMÁ POŽADAVKY SPOLU SE ZASLANÝMI ČLÁNKY NA E-MAILOVÉ ADRESE redakce@uur.cz. GRAFICKÉ PŘÍLOHY VĚTŠÍHO ROZSAHU JE MOŽNO ZASLAT PROSTŘEDNICTVÍM SERVERU [USCHOVNA.CZ](http://uschovnna.cz). ZASLANÝ PRŮVODNÍ DOPIS MUSÍ OBSAHOVAT PLNÉ JMÉNO, ADRESU PRACOVÍŠTĚ A KONTAKTNÍ ÚDAJE (E-MAILOVÁ ADRESA, TELEFONNÍ ČÍSLO). PŘI ŽÁDOSTI O ZAŘAZENÍ ČLÁNKU DO RECENZNÍHO ŘÍZENÍ JE TŘEBA TUTO SKUTEČNOST V PRŮVODNÍM DOPISE VÝSLOVNĚ UVÉST. PODROBNĚJŠÍ INFORMACE NALEZNETE NA www.uur.cz V SEKCI ČASOPIS UaÚR – PRO AUTORY – RECENZNÍ ŘÍZENÍ.

FORMÁLNÍ POŽADAVKY

ROZSAH TEXTU BY MĚL ČINIT CCA 3–10 NORMOSTRAN (1 NORMOSTRANA = 1 800 ZNAKŮ VČETNĚ MEZER), NEDOHODNETE-LI SE S REDAKCÍ JINAK. ZA KAŽDÝM TEXTEM PŘÍSPĚVKU MUSÍ BÝT UVEDENO JMÉNO AUTORA. STANDARDNÍMU PŘÍSPĚVKU BY MĚL PŘEDCHÁZET ZHRUBA DESETIŘÁDKOVÝ SOUHRN – ABSTRAKT (PRO RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY PLATÍ SAMOSTANÉ PRAVIDLO – VIZ NÍŽE), KTERÝ BUDE MOŽNO POUŽÍT TAKÉ PRO REDAKCÍ ZAJIŠTĚNÉ ANGLICKÉ SHRNUTÍ V HLAVNÍCH RUBRIKÁCH (NETÝKÁ SE INFORMACÍ). ZA NEDÍLNOU SOUČÁST PŘÍSPĚVKU JE POVAŽOVÁN SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A JEJICH DOSTUPNOST. BIBLIOGRAFICKÉ CITACE MUSEJÍ BÝT ZPRACOVÁNY PODLE NORMY ČSN ISO 690. TEXTOVÁ ČÁST JE VYŽADOVÁNA V TEXTOVÉM EDITORU WORD. GRAFICKÁ ČÁST SE ZÁSADNĚ POSÍLÁ SAMOSTATNĚ JAKO PŘÍLOHA S UVEDENÍM ZDROJŮ. POČÍTAČOVĚ ZPRACOVANÉ OBRÁZKY SE DODÁVAJÍ VE FORMÁTU TIFF (PŘÍP. JPG) V ROZLIŠENÍ MIN. 300 DPI; VEKTOROVÁ GRAFIKA VE FORMÁTU CDR, EPS, WMF A1. REDAKCE SI VYHRADŽUJE PRÁVO VÝBĚRU GRAFICKÉHO DOPROVODU TEXTU. ZA PŮVODNOST PŘÍSPĚVKU ODPOVÍDÁ AUTOR.

AUTORIZACE

POKUD SE AUTOR NEVYJÁDŘÍ DO PĚTI DNŮ OD ODESLÁNÍ REDAKČNÍ ŽÁDOSTI O AUTORIZACI TEXTU, POVAŽUJE REDAKCE TEXT ZA ODSOUHLAŠENÝ A ZVEŘEJNÍ JEJ S PŘÍPADNÝMI REDAKČNÍMI ÚPRAVAMI.

RELEVANTNÍ PŘÍSPĚVKY JSOU RECENZOVÁNY (www.uur.cz – ČASOPIS UaÚR – PRO AUTORY – RECENZNÍ ŘÍZENÍ).

ŽADATELŮM O RECENZNÍ ŘÍZENÍ

K RECENZOVANÝM PŘÍSPĚVKŮM POŽADUJE REDAKCE ŠIRŠÍ SHRNUTÍ V ČEŠTINĚ (V ROZSAHU CCA JEDNÉ NORMOSTRANY), KTERÉ BUDE V PŘÍPADĚ SCHVÁLENÍ REDAKČNĚ PŘELOŽENO DO ANGLIČTINY A K ČLÁNKU PŘIPOJENO. RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY NEJSOU HONOROVÁNY.

NAZORY PUBLIKOVANÉ V ČLÁNCÍCH NEMUSEJÍ VŽDY VYJADŘOVAT STANOVISKO REDAKCE A ÚÚR.



Urbanismus a územní rozvoj
Číslo 6/2023, ročník XXVI.
Vychází šestkrát ročně.
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

Vydává:

Ústav územního rozvoje
Jakubské nám. 3, 602 00 Brno
www.uur.cz

Redakce:

E-mail: redakce@uur.cz
Mgr. Tamara Blatová (šéfredaktorka)
Tel.: 542 423 116, 603 885 728
E-mail: blatova@uur.cz
Hana Čechlovská (redaktorka)
Tel.: 542 423 123, 732 762 852
E-mail: cechlovska@uur.cz

Redakční rada:

Ing. arch. Hana Bártová
Ing. Eva Fialová
prof. Maroš Finka, M.Arch, PhD., Slovensko
prof. Anna Geppert, Ph.D., Francie
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.
Ing. arch. Milan Körner, CSc.
Ing. Jakub Kotrla (místopředseda)
prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
Ing. arch. Vladimír Matuš, Kanada
Ing. arch. Jaroslav Sedlecký
MgA. Bernard Storch, Velká Británie
Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.
Mgr. Petr Tonev, Ph.D.
RNDr. Václav Tremel
Ing. arch. Martin Tunka, CSc. (předseda)
Ing. Romana Vačkářová
Ing. Roman Vodný, Ph.D. (místopředseda)
doc. Ing. arch. Jakub Vorel, Ph.D.
Ing. arch. Karel Wirth

Roční předplatné: 720 Kč + poštovné
E-mail: cechlovska@uur.cz

Sazba a tisk:

GRAFEX-AGENCY, s. r. o.
Helceletova 16, 602 00 Brno

Náklad: 1 400 výtisků

Úplný obsah čísel je zveřejněn s půlročním
zpožděním na webových stránkách ÚÚR.

Toto číslo vyšlo v prosinci 2023

Foto na titulní straně obálky:
Letecký pohled na Karlovy Vary
© iStock.com/letty17

OBSAH

**OPĚTOVNĚ SE POTVRDIL ZÁJEM OBCÍ O DOTACI NA PODPORU
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ / Zuzana Vašinová, Ilona Kunešová** 3

**OBCE PLNĚ VYUŽILY ALOKACI VÝZVY NA USPOŘÁDÁNÍ
ARCHITEKTONICKÝCH A URBANISTICKÝCH SOUTĚŽÍ
/ Zuzana Vašinová, Josef Morkus** 4

Recenzovaný článek

**KOMPAKTNÍ FORMY, CENTRALITA OSÍDLENÍ A MOBILITA JAKO
TÉMATY PRO PLÁNOVÁNÍ FUNKČNÍCH MĚSTSKÝCH REGIONŮ
PŘÍPADOVÁ STUDIE BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI / Jiří Malý** 6

**REGIONÁLNÍ KONKURENCESCHOPNOST ČESKÝCH
PŘÍHRANIČNÍCH ÚZEMÍ / Václav Novák, Jaroslav Koutský** 18

**OCHRANA HODNOT A LIMITŮ VYUŽITÍ ÚZEMÍ
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE V KONTEXTU UMISŤOVÁNÍ
FOTOVOLTAICKÝCH A VĚTRNÝCH ELEKTRÁREN
/ Jan Cihlár, Šimona Vondráčková** 30

**ÚZEMNÍ DIMENZE SOCIÁLNÍHO VYLOUČENÍ: NÁSTROJE
SLEDOVÁNÍ A VYUŽITÍ VE VEŘEJNÝCH POLITIKÁCH
/ Roman Matoušek, Hana Vališová** 41

**ZMĚNA PŘÍSTUPU K PLÁNOVÁNÍ VZTAHU OSÍDLENÍ
A ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY V ZÁZEMÍ PRAHY / Jan Martin** 49

GIS V PLÁNOVÁNÍ MĚST A REGIONŮ (GISPLAN) 2023 / Pavel Struha 62

**KONFERENCE VYZKOUŠEJTE ZMĚNU PŘINESLA NADĚJI, ŽE
NA TRANSFORMACI DOPRAVY A VEŘEJNÉHO PROSTORU MĚST
NEMUSÍME ČEKAT DESETILETÍ / Petra Syrová** 63

**12TH ACAU 2023 – OHLÉDNUTÍ ZA MEZINÁRODNÍ DOKTORSKOU
KONFERENCÍ NA FA VUT V BRNĚ
/ Jiří Palacký, Kateřina Dokoupilová-Pazderková** 65

CO PÍŠÍ JINDE 66

POŘIZOVATELSKÁ PRAXE & STAVEBNĚ SPRÁVNÍ PRAXE

Mimořádná příloha HODNOTY ÚZEMÍ

Sborník z konference AUÚP ČR, Loket 12.–13. října 2023

REJSTŘÍK 2023

SLOVO ÚVODEM

Každý region by měl mít příležitosti ke svému vyváženému rozvoji odpovídajícímu jeho potenciálu a specifickým stránkám. K dosažení tohoto cíle je nezbytné zejména zlepšovat koordinaci strategického a územního plánování a také posilovat spolupráci všech aktérů v území. V posledním letošním čísle jsme pro vás k tomuto tématu připravili články, které se usměřňování rozvoje regionů věnují.

V názorové rubrice přinášíme recenzovaný článek věnovaný významu kompaktnosti a centrality v prostorech města a metropolitní oblasti jako celku na případové studii brněnské metropolitní oblasti. Další článek představuje výsledky výzkumných činností řešící přeshraniční regiony a jejich dílčí národní části s důrazem na česká příhraniční území. Problematiku umisťování obnovitelných zdrojů energie v území reflektuje zajímavý článek představující na příkladu územní studie Moravskoslezského kraje jeden z možných metodických přístupů s důrazem na diferencovaný přístup k ochraně charakteru krajiny. Další článek k tématu představuje metodické postupy, jejichž cílem je sledovat územní dimenze sociálního vyloučení a ukázat možnosti jejich vzájemných synergií a jejich využívání při tvorbě politik sociálního začleňování. Následující článek se zabývá koordinací rozvoje území a dopravní infrastruktury s cílem podpořit využívání hromadné městské dopravy a rozvoje dopravních systémů tak, aby dokázaly obsloužit nejen stávající, ale i plánovaná centra zástavby.

V tomto čísle naleznete informace z konferencí, vyhlášení České ceny za architekturu i aktuální informace z Ministerstva pro místní rozvoj.

Mimořádnou přílohou čísla je sborník z konference Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR, která se konala v říjnu tohoto roku v Lokti. Věříme, že zajímavé příspěvky přinesou alespoň některé odpovědi na otázky týkající se identifikace hodnot v území, jak tyto hodnoty ovlivňují navrženou koncepci a kompozici a jak se s těmito hodnotami pracuje v územních plánech.

Vážení čtenáři, děkujeme za vaši přízeň a těšíme se na reakce, podněty a články k novým tématům, která jsou vyhlášena na rok 2024 a jejichž seznam naleznete na webových stránkách našeho časopisu.

Úspěšný a dobrý nový rok přeje

redakce U&ÚR

OPĚTOVNĚ SE POTVRDIL ZÁJEM OBCÍ O DOTACI NA PODPORU ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Zuzana Vašinová, Ilona Kunešová

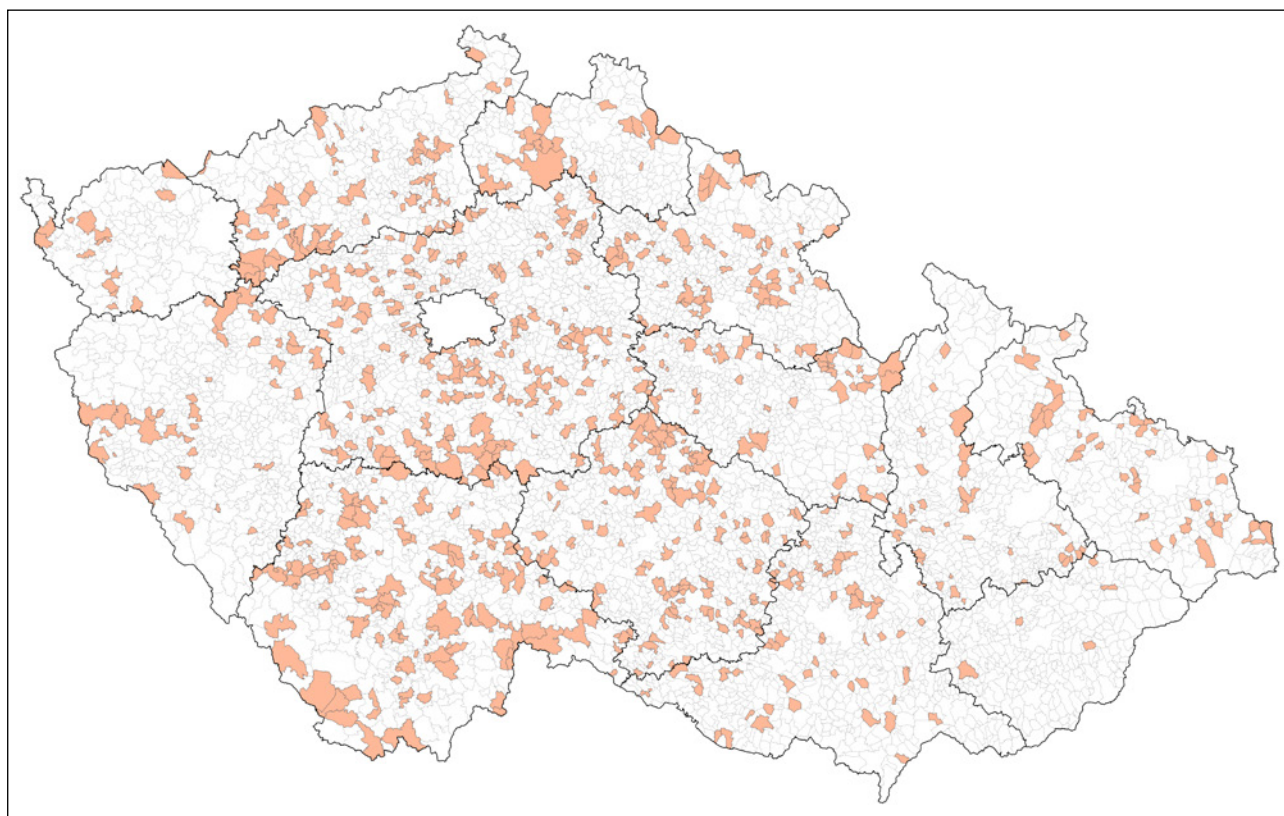
Cílem národního dotačního programu 117 55 je zpracování či konverze územních plánů do jednotného standardu. I přes navýšení alokace o 45 mil. Kč byly finanční prostředky výzvy zcela vyčerpány. Vyhlášení další výzvy lze očekávat ke konci roku 2024.

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „ministerstvo“) začalo v tomto roce realizovat program 117 55 Podpora územně plánovacích činností obcí 2023+, v rámci kterého vyhlásilo dne 14. března 2023 výzvu č. 1 k podávání žádostí o poskytnutí dotace v roce 2023 z podprogramu 117D551 Podpora územně plánovacích dokumentací obcí (dále jen „výzva“). Výzva byla zaměřena na podporu zpracování územních plánů a jejich transformace do jednotného standardu, realizovány mohly být dvě dotační aktivity, aktivita 1 – Územní plán – jednotný standard a aktivita 2 – Změna územního plánu – jednotný standard. Oprávněnými žadateli o dotaci byly obce na území ČR, které mají

5 000 obyvatel nebo méně a nemají žádný územní plán nebo mají územní plán obce nebo územní plán sídelního útvaru schválený zastupitelstvem obce před 1. 1. 2007 (platí pro aktivitu 1) a dále obce, které nemají dosud zpracovaný územní plán v jednotném standardu a změna územního plánu je realizována k územnímu plánu, který byl vydán po 1. 1. 2007 (platí pro aktivitu 2). Obce mohly získat až 80 % souhrnné výše uznatelných výdajů na zpracování územního plánu, max. však 500 tis. Kč na jeden územní plán (platí pro aktivitu 1) a 90 % souhrnné výše uznatelných výdajů za zpracování dokumentace v jednotném standardu, max. však 250 tis. Kč na jednu změnu územního plánu (platí pro aktivi-

tu 2). Obce mohly podávat žádosti o dotaci až do 31. října 2023 do 12:00 hodin (včetně).

Na výzvu ministerstvo zajistilo původně 90 mil. Kč, v závěru lhůty pro podávání žádostí o dotaci ministerstvo zaznamenalo značný nárůst počtu podaných žádostí s požadovanou dotací, která souhrnně převyšovala alokaci výzvy. Z tohoto důvodu ministerstvo přistoupilo k úpravě částky alokace výzvy, kterou navýšilo ve prospěch žadatelů o dotaci o dalších 45 mil. Kč (pozn. o finanční prostředky programu určené pro rok 2024). Netradičně se jednalo o průběžnou výzvu, jejíž výhodou pro obce je možnost dopracovat



Přijaté žádosti obcí o dotaci do programu 11755 v roce 2023

Zdroj: MMR

žádosti o dotaci tak, aby zcela odpovídaly podmínkám výzvy a mohly být podpořené, nikoli zamítnuté z formálních nedostatků.

Do konce lhůty pro podávání žádostí o dotaci bylo přijato a je evidováno 836 žádostí, na jejichž realizaci obce požadují dotaci cca 166 mil. Kč. O dotaci na provádění změn územních plánů žádalo 706 obcí, 130 obcí bude územní plán pořizovat nově. Seznam evidova-

ných žádostí je uveřejněn zde: <https://mmr.gov.cz/cs/narodni-dotace/podpora-uzemniho-planovani-a-architektonickych-u-uzemni-planu-pro-obce/uzemni-plan-a-zmena-uzemniho-planu-2023>.

Do alokace výzvy 135 mil. Kč bude možné podpořit okolo 674 žádostí o dotaci, výběr žádostí byl proveden dle data podání žádosti o dotaci na ministerstvo a je podmíněn splněním všech podmínek výzvy.

Vzhledem k využití finančních prostředků roku 2024 již ve výzvě pro rok 2023 se další výzva z programu 117 55 předpokládá až pro rok 2025, s vyhlášením ke konci roku 2024.

Ing. Zuzana Vašinová
Odbor správy programů
Ing. Ilona Kunešová
Odbor územního plánování
Ministerstvo pro místní rozvoj

ENGLISH ABSTRACT

Municipalities' Interest in Subsidies to Support Spatial Planning Reconfirmed, by Zuzana Vašinová, Ilona Kunešová

The aim of the national subsidy programme No. 117 55 is to adapt or convert spatial plans to a uniform standard. Despite the increase of the funds by CZK 45 million, the number of subsidies assigned for this call was completely drawn. The launch of another call can be expected at the end of 2024.

OBCE PLNĚ VYUŽILY ALOKACI VÝZVY NA USPOŘÁDÁNÍ ARCHITEKTONICKÝCH A URBANISTICKÝCH SOUTĚŽÍ

Zuzana Vašinová, Josef Morkus

V rámci národního dotačního programu podporuje Ministerstvo pro místní rozvoj architektonické a urbanistické soutěže. V roce 2023 bylo podpořeno patnáct soutěží a alokace výzvy byla prakticky vyčerpána. Další výzva by měla být vyhlášena do konce roku 2023.

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „ministerstvo“) začalo v tomto roce realizovat program 117 22 Podpora architektonických a urbanistických soutěží 2023+, v rámci kterého vyhlásilo dne 14. března 2023 výzvu č. 1 k podávání žádostí o poskytnutí dotace v roce 2023 z podprogramu 117D221 Architektonické a urbanistické soutěže obcí (dále jen „výzva“). Výzva byla zaměřena na podporu uspořádání architektonických a urbanistických soutěží, a to dotováním části nákladů na ceny a odměny (cena-

mi, resp. odměnami se rozumí finanční ohodnocení soutěžních návrhů stanovené v konkrétních soutěžních podmínkách, a to v souladu s platným soutěžním řádem ČKA). Jednalo se o výzvu kolovou, úspěšnost žádosti tedy závisela na splnění formálních náležitostí a počtu dosažených bodů dle stanovených hodnotících kritérií. Po vyhodnocení byl dle bodového zisku proveden výběr žádostí do výše alokace výzvy. Oprávněnými žadateli o dotaci byly obce na území ČR, pokud byly vyhlášovatelem soutěže

a vyhlásily otevřenou (veřejnou) soutěž dle podmínek výzvy. Obce mohly získat až 50 % souhrnné výše cen a odměn jedné soutěže, maximálně však 400 tis. Kč na jednu soutěž, a to i v případě dvoufázových soutěží. Obce mohly podávat žádosti o dotaci až do 31. května 2023 do 12:00 hodin (včetně).

Na výzvu ministerstvo vyčlenilo 5 mil. Kč. Do konce lhůty pro podávání žádostí o dotaci bylo přijato 17 žádostí o dotaci, na jejichž realizaci obce požadovaly dotaci



Zdroj: <https://rozvijime.prostejov.eu/projekty>

Vítězný návrh architektonické soutěže na urbanisticko-krajinářské řešení lokality bývalých Jezdeckých kasáren v Prostějově

necelých 6 mil. Kč. Seznam vyhodnocených žádostí je uveřejněn zde: <https://mmr.gov.cz/cs/narodni-dotace/podpora-uzemniho-planovani-a-architektonickych-u/architektonicke-a-urbanisticke-souteze/architektonicke-a-urbanisticke-souteze-obci-2023>. Do alokace výzvy 5 mil. Kč bude možné podpořit 15 žádostí o dotaci, kte-

ré splnily podmínky výzvy po formální a věcné stránce.

Uspořádání 14 soutěží bude základem pro stavby veřejného občanského vybavení a veřejných prostranství nebo staveb pro bydlení, uspořádání jedné soutěže přispěje obci ke zhotovení územní studie.

Vyhlášení další výzvy z programu 117 22 se předpokládá do konce roku 2023.

*Ing. Zuzana Vašinová
Odbor správy programů
Ing. arch. Josef Morkus, Ph.D.
Odbor územního plánování
Ministerstvo pro místní rozvoj*

ENGLISH ABSTRACT

Municipalities Made Full Use of the Funds Allocated to the Call for Architectural and Urban Design Competitions, by Zuzana Vašinová & Josef Morkus

Ministry of Regional Development supports architectural and urban design competitions within the framework of the national subsidy programme. Fifteen competitions were supported in 2023 and the call allocated funds were nearly spent. Another call is expected to be launched by the end of 2023.

KOMPAKTNÍ FORMY, CENTRALITA OSÍDLENÍ A MOBILITA JAKO TÉMATA PRO PLÁNOVÁNÍ FUNKČNÍCH MĚSTSKÝCH REGIONŮ PŘÍPADOVÁ STUDIE BRNĚNSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI

Jiří Malý

Funkční městské regiony jsou dlouhodobě předmětem úvah o integrovaném strategickém a územním plánování. Regionální měřítko funkčně uzavřených územních celků se zároveň stává součástí imaginací o kompaktních formách a centralitě prostoru. Článek se zabývá významy kompaktnosti a centrality v prostorech města a metropolitní oblasti jako celku. Na příkladu brněnské metropolitní oblasti jsou s využitím dat o pracovní mobilitě a funkčním využití území demonstrována specifika sídelních struktur odlišných měřítek. Výsledky poukazují na prostorovou variabilitu vztahu urbanisticky chápané statické kompaktnosti a funkčně nahlížené populační dynamiky (mobility). Zatímco dosažitelnost centrálních (městských) funkcí souvisí s kratšími pěšími nebo cyklistickými cestami v rámci osobní mobility především v historicky rostlém jádrovém městě, avšak nikoliv ve všech ostatních sekundárních městských jádrech, s posunem měřítka na metropolitní úroveň jsou krátké cesty nahrazovány veřejnou dopravou, z velké části vlakovou. Ukazuje se však, že dekoncentrace obyvatel do širší metropolitní oblasti neznamena relativní navyšování podílu vlakové dopravy, jelikož i v populačně ziskových obcích napojených přímo na železniční infrastrukturu vzrůstá význam automobilu jakožto prostředku pravidelné dojížděky. Zjištění mohou sloužit k nastavení východisek plánování mobility, ale rovněž rekonceptualizaci plánovacích konceptů města krátkých vzdáleností a patnáctiminutového města.

Klíčová slova: kompaktnost, centralita, funkční městský region, pracovní mobilita, územní plánování

Úvod

Kompaktní městské formy jsou již řadu let cílem městských plánovačů. S rostoucím významem největších urbanizovaných území se pozornost přesouvá na celé městské regiony, kdy se do popředí dostává otázka centrality osídlení. Plánovací imaginace městských forem však mnohdy nereflktují posun geografického měřítka, resp. jsou aplikovány bez uvědomění si časoprostorových odlišností fungování územních celků. Nová lipská charta [Nová lipská charta, 2020] vychází z teze, že odolný městský rozvoj je spojen s metropolitním kontextem. Dále uvádí, že skrze aktivní územní plánování jsou prvními klíčovými prvky k dosažení odolného rozvoje: „Polycentrické sídelní struktury s vhodnou kompaktností a hustotou v městských a venkovských oblastech s optimálním spojením uvnitř měst, aby se minimalizovaly vzdálenosti mezi bydlením, prací, odpočinkem, vzděláváním, místními obchody a službami. To by mělo mini-

malizovat provoz a potřebu mobility ve městech a mezi městy, být prostředkem boje proti rozpínání měst a omezit oblast dopravy.“ [Nová lipská charta, 2020, s. 6–7]. Polycentrická struktura a kompaktnost jsou tak považovány za univerzální nástroje řešení fragmentace krajiny a nadměrné mobility. Není však nastíněn zásadní rozdíl mezi charakterem měst jako historicky vznikajících center osídlení (včetně specializovaných městských infrastruktur) a vlastnostmi urbanizované, ještě nedávno převážně venkovské, krajiny širšího regionu.

Cílem článku je ilustrovat specifika hodnocení centrality a kompaktnosti městských forem při posunu měřítka z měst na metropolitní úroveň. Důraz je kladen na zachycení funkční perspektivy, která je součástí vize města krátkých vzdáleností (15minutového města) a která je mnohdy v nesouladu s optikou morfologickou vyzdvihující fyzickou kompaktnost městských struktur. S využitím dat o mobilitě osob je na příkladu metropo-

litního regionu Brna posuzován význam minimalizace délky cest při pravidelné vyjížděce jako jeden z hlavních elementů kompaktnosti funkčních městských regionů (FMR). Konkrétně studie využije hodnocení a hledání souvislostí mezi: (i) charakteristikami osídlení, které zahrnují polohový potenciál (PP), funkční mix (LUM – *land-use mix*) a populační vývoj; (ii) pracovní mobilitou obyvatel, která je strukturována dle délky dojížděky a dělby přepravní práce (*modal split*). Klíčové otázky výzkumu pak lze formulovat takto: Lze prostorovou dosažitelnost pracovních center asociovat se vzdáleností a dopravními módy použitými u skutečně realizovaných pracovních cest? Jakou roli hraje míra polyfunkčnosti území v pracovní mobilitě obyvatel? Odpovědi na tyto otázky jsou interpretovány s ohledem na zkoumané geografické měřítko. Závěrem jsou nabídnuty postřehy relevantní pro další diskusi tématu nejen v rámci české plánovací praxe.

Plánovací imaginace kompaktních městských forem

Vize kompaktních měst je významnou plánovací imaginací v moderní historii územního plánování (ale i šířeji chápaného prostorového a strategického plánování), která stále výrazně ovlivňuje plánovací praxi. Podpora kompaktního městského rozvoje bývá nejčastěji spojována s opětovným využitím opuštěných prostor (brownfieldy) a dalších volných ploch zejména v rámci intravilánu (proluky, urbánní laby). Ačkoliv jsou někdy přínosy konceptu kompaktního města zpochybňovány [Clark, 2005], účelové zvýšení hustoty městské zástavby je většinou chápáno jako základní předpoklad pro tlumení nežádoucích důsledků rozrůstání měst, ať už environmentálních či socioekonomických [Carruthers & Ulfarsson, 2003; Dieleman & Wegener, 2004; Nguyen, 2010; Hudeček et al., 2018], což je vyjádřeno i podporou kompaktních forem zástavby v rámci *Nové agendy pro města* [OSN, 2016]. V širších odborných kruzích a plánovací praxi se začal termín „kompaktního města“ hojně užívat v 90. letech 20. století, a to ve spojitosti se strategiemi dosahování udržitelného rozvoje sídel [Jenks et al., 1996]. Motivace pro podporu kompaktnosti sídel a obsahy plánovacích strategií se však liší v závislosti na prostorovém a sociálním kontextu. To je důležitý argument pro velmi obezřetné přejímání plánovacích konceptů do prostředí, ve kterém nebyly původně konstruovány.

V severoamerickém kontextu vyplývá důraz na kompaktní městské formy z dlouhotrvající fragmentace sídelního systému, jejíž akcelerace je spojena zejména s masovou dostupností automobilu, ale i relativně snadnou přeměnou dostatečného množství půdy ve stavební pozemky (v určitých etapách vývoje) a specifickým historickým vývojem sídelního systému v hlavních fázích urbanizace. Dekoncentrace osídlení vyústila v dnes již typický obraz suburbií a neuspořádaných městských periferií označovaný jako „urban sprawl“, česky překládáno jako „sídelní kaše“ [viz Hnilička, 2012]. Transformace krajiny v důsledku nekoordinované rozptýlené urbanizace příměstského prostoru, popisované také jako „scattered develop-

ment“ [Schneider a Woodcock, 2008], nebo v důsledku politik podporujících zónování využití území (např. greenbelts) a vytvářejících oddělené enklávy městského prostředí („leapfrog“ development [Ewing, 1997]), jsou ve většině případů nevratné. Automobilita, která je v americkém prostředí nejen vyjádřením dopravní poptávky, ale rovněž kulturním fenoménem, zásadním způsobem definuje charakter amerických suburbií a každodenní život jejich obyvatel [Filion, 2018]. Dekády trvající proces disperze osídlení vedl k proměnám sociální struktury, vzorců dojížděky a preferencí bydlení, což se odrazilo i v alternativních konceptualizacích nových sídelních forem, jako je např. „post-suburbánní“ krajina [Phelps, 2018]. V Severní Americe, příp. v anglosaském prostředí, je tak v rámci plánovacího narativu kompaktního města (metropolitního území) akcentována vysoká hustota zalidnění, smíšené využití území, efektivní systém veřejné dopravy potlačující nadměrnou automobilitu, podpora pěší a cyklistické dopravy, nízká spotřeba energie, snížení znečištění životního prostředí, posílení sociálních interakcí a bezpečnosti [Dempsey, 2010].

Odlišný vývoj evropského sídelního systému, jiné fyzicko-geografické podmínky a historicky podmíněná kulturní a politická rozdrobenost Evropy mají za následek jak výrazně hustší síť center osídlení, tak existenci separátních různorodých vývojových trajektorií sídelních systémů i vnitřních struktur měst a metropolitních území [Lees & Lees, 2007]. V neposlední řadě se na podobě dnešních evropských měst a městských regionů podepisuje pestrá minulost a rozmanitost tradic územního (městského) plánování [Guerra, 2023]. Ačkoliv i evropská města a jejich zázemí zažívají v posledních dekádách intenzivní suburbanizační procesy, měřítko a struktura výstavby nových rezidenčních a komerčních celků nedosahují tak dramatických rysů jako v americkém prostředí. S jistou mírou generalizace lze říci, že představa ideálu kompaktních městských forem vychází v evropském prostředí z reakce na přílišnou akcentaci funkčního zónování měst a metropolitních celků v rámci funkcionalistického (materialistického) plánování vycházejícího částečně z tezí Athénské charty [CIAM, 1933]. Vize kompaktního města v zásadě obsahuje dva hlavní na-

rativy, které se mnohdy překrývají. První narativ zdůrazňuje architektonické hledisko materiality města, design prostoru, morfologii a strukturu zástavby [Catalán et al., 2008]. Druhý narativ věnuje pozornost funkčním a společenským vazbám v prostoru, prostupnosti města, minimalizaci vzdáleností, redukci (auto)mobility a polyfunkčnímu využívání území [Boussauw et al., 2012], přičemž je výrazně reflektován v rámci navazujících diskurzů města krátkých vzdáleností [tradice zejména v německy mluvících zemích, viz např. Pätz, 2001] či 15minutového města [Khavarian-Garmsir et al., 2023].

Centralita prostoru a plánování v rámci funkčních městských regionů

Ačkoliv je často imaginace kompaktního města spojována s vnitřní strukturou velkých měst, případně měst střední velikosti, důvody prosazování kompaktního rozvoje pramení z procesů odehrávajících se na řádově jiné hierarchické úrovni. Měřítka každodenního života se posouvají na úroveň městských regionů (tam lze sledovat dekoncentrační procesy urbanizace) a neodehrává se pouze v uzavřených městských enklávách [Parr, 2005]. Plánování kompaktních měst v měřítku jádrových oblastí tedy nevyřeší problémy funkčně propojeného širšího celku.

Konceptualizace FMR pro analytické a plánovací potřeby má svou poměrně dlouhou historii a regionální specifika. Zatímco ve Spojených státech amerických jsou používány zejména pro statistické účely jednotky MSA („Metropolitan Statistical Area“), v Evropě se vžilo označení FUA („Functional Urban Area“), v předloženém článku používáno v českém ekvivalentu FMR (funkční městský region). Kritéria vymezování obou prostorových jednotek se liší [Dijkstra et al., 2019]. V obou případech se však jedná o území integrující socioekonomické aktivity a vyznačující se jejich vysokou koncentrací. Z hlediska metodického je možné identifikovat dva hlavní přístupy k vymezení funkčních městských regionů. Zatímco první přístup je inspirován *Teorií centrálních*

míst, kdy k definovaným centrům jsou přiřčeny další sídla v zázemí dle intenzity vazeb [Christaller, 1933], druhý přístup bývá označován jako induktivní, kdy relativně funkčně uzavřené územní jednotky (např. TTWA – „travel-to-work-area“, nebo LLS – „local labor system“) jsou vymezovány na základě nejsilnějších vazeb v území bez apriori definovaných center [Sýkora & Muliček, 2009]. Ačkoliv je FMR analyticky definovaným územím, které je dynamické a jeho hranice se v čase mění (jak v závislosti na proměně intenzity integrujících procesů, tak s ohledem na účel jeho vymezení), nejedná se o důvod pro rezignaci na jeho plánování.

Nehledě na metodiku vymezování je možné území FMR hodnotit z hlediska sídelní struktury. V tomto kontextu jsou často analýzy zaměřené na průběh zástavby/hustoty zalidnění a jejich míru kompaktnosti („compactness“), spojitosti [„(dis)continuity“], stuhovosti/pásovitosti („ribbon/strip“) [Tsai, 2005] a na míru koncentrace (klastrování vs. disperze) nebo centralizace lidských aktivit v prostoru [Lee, 2007]. V případě analýzy centrality je funkční a prostorová konfigurace sídel hodnocena na škále od monocentrického (jedno výrazné centrum) po polycentrické (více podobně významných center) uspořádání [Burger et al., 2014]. Obě úrovně jsou však především modelovými hodnotami, jelikož v zásadě všechny městské regiony jsou multicentrické, tedy zahrnují více center bez ohledu na jejich velikost a význam [Humer et al., 2022]. Hodnocení centrality podléhá nastavenému geografickému měřítku, přičemž ve FMR mnohdy při plánování sídelní struktury převládá tzv. „druhořadá“ perspektiva („second-tier polycentricity“), kdy vedle dominantního jádra regionu je podporován vyvážený rozvoj sekundárních center [Malý & Krejčí, 2022]. Znak kompaktnosti a centrality jsou do jisté míry symbolizovány mírou funkčního mixu, resp. smíšenosti využití půdy. Předpokladem kompaktní zástavby je v tomto případě polyfunkční využití území, které značí jednak koncentraci významných funkcí a jednak snadnou dostupnost těchto funkcí pro obyvatele (v případě, že součástí mixu je i funkce rezidenční) ovlivňující jejich dopravní chování [Duncan et al., 2010].

Podobně jako v měřítku města je tedy možné i na úrovni FMR identifikovat převážně morfologické přístupy k chápání kompaktnosti a vedle toho funkční perspektivu zdůrazňující centralitu prostorů a vzájemné vztahy mezi sídly. Morfologické přístupy jsou typické pro prostředí amerických metropolitních areálů, případně pro kulturně a prostorově odlišná území, která jsou však podobná měřítkem rozsahu chaotického rozrůstání městských forem a celkové disperze osídlení. V českém (příp. slovenském) prostředí se podobné přístupy vážou převážně na měřítko města [Felcman & Franke, 2013; Halás et al., 2013] nebo jeho nejtěsnějšího zázemí [Hurbánek, 2008]. Vzhledem k výrazně menší míře výskytu, resp. menšímu rozsahu „urban sprawl“ na českém území (zejména oproti USA), a s ohledem na kompaktnost českých sídel (ač v rámci fragmentovaného sídelního systému), je omezení výzkumu na prostor města logický [výjimku představuje výzkum pražského metropolitního regionu, viz např. Zévl & Ouředníček, 2021]. Hledisko funkčně-prostorových vazeb již překračuje hranice největších měst i v rámci českého výzkumu, přičemž vnitřní struktura regionů nahlížena optikou centrality sídel bývá součástí širšího výzkumného rámce, např. problematiky vymezování FMR [Sýkora & Muliček, 2009; Tonev et al., 2017], dostupnosti FMR [Maier et al., 2007] nebo hodnocení intra-regionálních disparit [Malý, 2016]. Studie uvažující vnitřní strukturu osídlení a funkční vztahy v rámci FMR z hlediska naplňování ideálu kompaktních městských forem však abscentují.

Česká plánovací praxe

V rámci strategických dokumentů České republiky je v kontextu plánování měřítko FMR diskutováno v různé míře podrobnosti. Dokument *Strategický rámec Česká republika 2030* klade velký důraz na koordinaci plánování v měřítku, které neodpovídá administrativní hranici obce, ale je menší než kraj, a které tvoří funkční urbanizované území s intenzivními vazbami, které není možné plánovat prostřednictvím stávajících územních plánů [Úřad vlády ČR, 2017]. Podobně *Zásady úrbánní politiky* deklarují podporu legislativně-právního

„ukotvení metropolitních oblastí a sídelních aglomerací v předpisech o regionálním rozvoji“ [MMR ČR, 2017: 22]. Specificky orientované strategické dokumenty vytvářené na národní úrovni, ale zabývající se dílčími územními kontexty, však již podrobnější mechanismy plánování funkčních městských regionů nenabízí. *Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+* sice nabádá ke koordinovanému prostorovému rozvoji metropolitních území, ale s využitím stávajících procesů a nástrojů (zejména prostřednictvím plánovacího aparátu na krajské úrovni a koordinace strategických a územních postupů plánování) [MMR ČR, 2019]. Konkrétnější není ani *Koncepce Smart Cities*, která téma městských regionů, jejich struktury a plánování prakticky neotvírá [MMR ČR, 2021a].

Význam FMR je ve strategických dokumentech dáván do souvislosti zejména s ekonomickou produktivitou metropolitních území. Z hlediska struktury osídlení převládá negativní konotace s problémy vyplývajícími ze suburbanizačních procesů (nadměrná dojíždka, nedostatečná vybavenost), které jsou však většinou nahlíženy z perspektivy jádrového města. Mezi hlavní strategické cíle patří omezení tempa suburbanizace a rozrůstání sídel formou podpory zastavění nevyužívaných ploch a zahušťování jader metropolitních území [Úřad vlády ČR, 2017; MMR ČR, 2019]. Především v rámci strategií zaměřených na mobilitu lze vyčíst apel na koncipování sídel s využitím principu krátkých vzdáleností, který by měl redukovat nadměrnou dojíždku, avšak bez rozlišení měřítka, v jakém by daný princip měl být aplikován [MD ČR, 2021; MMR ČR, 2021a]. V rovině konkrétních nástrojů mají v současné době na rozvoj FMR patrně největší vliv *Integrované územní investice* (ITI), které zajišťují realizaci plánů z územních strategií aglomerací a metropolitních území vymezených Ministerstvem pro místní rozvoj. Integrované strategie však nemají přímý územní průmět, přičemž jejich vznik je spojen s čerpáním evropských dotací a nikoliv s lokální iniciativou.

V rámci územně plánovacích koncepčních dokumentů je jediným koordinačním nástrojem na národní úrovni *Politika územního rozvoje ČR* (PÚR ČR), která svým širokým záběrem logicky nenabízí

blíže funkčně prostorový rámec pro plánování FMR [MMR ČR, 2021b]. Územní kontext FMR je do jisté míry definován rozvojovými oblastmi, jejichž rozvoj mají koordinovat *zásady územního rozvoje* (ZÚR) jednotlivých krajů. Krajské územně plánovací dokumenty pak do jisté míry věnují specifickou pozornost FMR na svém území, avšak v řadě případů je administrativní vymezení krajů překážkou pro efektivní plánování FMR, které svým rozsahem překračují hranice kraje (např. pražská metropolitní oblast nebo hradecko-pardubická aglomerace). Správy jednotlivých municipalit pak mají pouze omezené možnosti vyjadřovat se k plánům mimo jejich správní vymezení. Pakliže tu možnost mají, nejedná se o koordinovanou činnost s mimoobecními subjekty probíhající od počátku plánovacího procesu, ale o ex-post vyjádření, které má buď formu námítky k ZÚR, nebo připomínky k územnímu plánu souseďných obcí.

Případová studie brněnské metropolitní oblasti

Metodika

Přístup odkrývající specifika hodnocení kompaktnosti FMR je založen na kvantitativní geografické analýze a ilustrován na případové studii brněnské metropolitní oblasti (BMO) ve vymezení, které je definováno pro potřeby ITI [Ouredníček et al., 2020]. Celá BMO je tak chápána jako případové území FMR. Základními vstupními daty jsou údaje ze *Sčítání lidu, domů a bytů 2021* (SLDB) [ČSÚ, 2021; případně poskytnutá data od ČSÚ na vyžádání] uváděné pro obvykle bydlící obyvatelstvo a data z *Registru územní identifikace, adres a nemovitostí* (RÚIAN) [ČÚZK, 2020]. Charakteristiky osídlení městského regionu jsou popsány skrze polohový potenciál (PP), funkční mix (LUM) a populační vývoj. Znaky udržitelné mobility obyvatel jsou hodnoceny

skrze délku a modal split pravidelné vyjížďky.

Polohový potenciál definuje úroveň dosažitelnosti pracovních míst. Poloha ve vztahu k centrům pracovních míst (jejich dosažitelnost) bývá ovlivněna vymezením pracovních center (které je vždy účelové, resp. závislé na zvolené metodice), a proto při různých vymezeních může docházet k odlišnému hodnocení dostupnosti pracovních center. Zvolený přístup využívající PP řeší nevýhodu předem definovaných center tím, že hodnotí míru atraktivity relativní polohy místa vzhledem k rozmístění všech pracovních míst, přičemž vahou je právě počet (resp. koncentrace) pracovních míst definovaných jako obsazená pracovní místa (OPM). OPM jsou stanovena pro základní sídelní jednotky (ZSJ) počtem ekonomicky aktivních zaměstnaných (EAZ) osob, k nimž je přičten počet celkově dojíždějících za práci a odečten počet celkově vyjíždějících za práci¹. Výpočet PP je pak inspirován hodnocením atraktivity území ČR [viz Maier et al., 2010] a zejména pak polohovým potenciálem hodnotícím dopravní dostupnost [viz Muliček & Sýkora, 2011], když je kalkulován takto:

$$PP_i = \sum_{j=1}^n \left(\frac{OPM_j}{d_{ij}} \right)$$

Pro kalkulaci PP v ZSJ i je počet OPM v ZSJ j dělen vzdáleností mezi oběma ZSJ d_{ij} , přičemž se k tomuto zlomku přičítají všechny ostatní ZSJ v regionu (n)². Výpočet zohledňuje nejen dosažitelnost ostatních ZSJ, ale také dosažitelnost pracovních míst lokalizovaných ve stejné ZSJ. I tato pracovní místa mohou být využita EAZ bydlícími v dané ZSJ. Zatímco pro dvě různé ZSJ byla vzdálenost d spočtena jako délka přímé spojnice vybraných území (vzdálenost souřadnic centroidů území jednotlivých ZSJ),

v rámci totožné ZSJ byla vzdálenost stanovena na 0,3 km v případě brněnských ZSJ a 0,5 km v případě ostatních ZSJ³.

Dosažitelnost pracovních míst v prostoru je srovnána se vzdálenostmi vyjížďky do zaměstnání a využívání dopravními módy, a to pomocí parciální korelace umožňující vyloučení vlivu ostatních proměnných. Ačkoliv je možné funkční vazby v rámci FMR hodnotit i na základě odlišně motivovaných cest (např. služby), pracovní toky byly zvoleny z důvodů: (i) chápání místa zaměstnání jako klíčového kotevního bodu každodenních aktivit denních městských systémů [Van Der Laan, 1998; Limtanakool et al., 2009]; (ii) významu vzdálenosti dojížděky v kontextu vlivu na životní (městské) prostředí, bezpečnost a ekonomickou produktivitu [Boussauw et al., 2012; Jin & Paulsen, 2017]; (iii) možnosti využít aktuální data z cenzu 2021 zachycující téměř celý základní soubor populace.

Pro každou ZSJ v BMO je vypočten medián vzdálenosti celkové pracovní vyjížďky, a to na základě datové matice vyjížďky mezi jednotlivými ZSJ, tedy ve shodě s kalkulací vzdálenosti v rámci PP (SLDB poskytuje pouze data o zdroji a cíli vyjížďky, nikoliv délky konkrétních tras). Analýza zahrnuje jen ZSJ s počtem 100 a více EAZ. Cílem je, aby nedocházelo ke zkreslování analyzovaných prostorových vzorců řídké obydlenými lokalitami se zanedbatelným vlivem na celkovou funkční konfiguraci pracovní vyjížďky. Kromě vzdálenosti jsou spočteny i podíly využití převládajících dopravních módů při cestě do zaměstnání (automobil, vlak, autobus, chůze a jízdní kolo, MHD, jiné).

V další části analýzy jsou identifikovány ZSJ, které vykazují znaky udržitelné mobility. Na základě distribuce četností mediánu vzdálenosti pracovní vyjížďky, podílu využití chůze a jízdního kola při

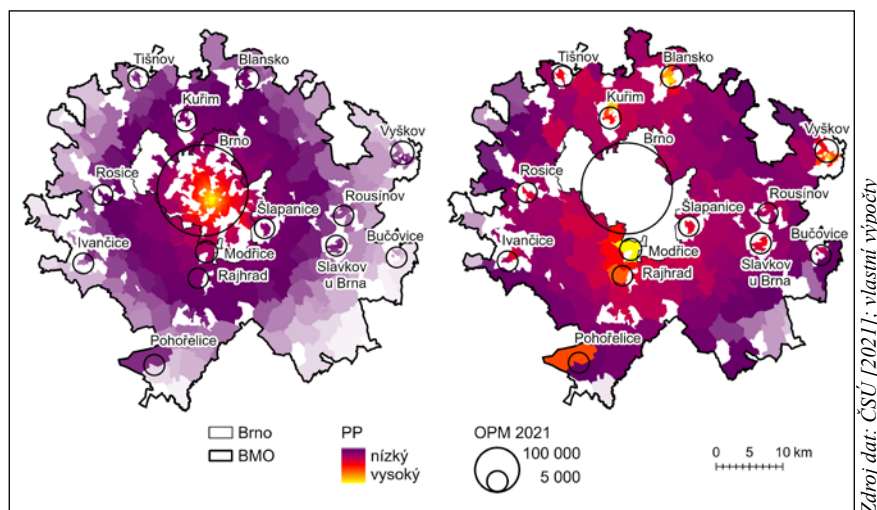
¹ V případě EAZ byla dopočtena část osob v kategorii „nezjištěno“, a to ekvivalentně podle podílu zaměstnaných na počtu obyvatel dané obce. Podobným způsobem byla přičtena k počtu vyjíždějících část osob s nezjištěným místem dojížděky (výsledné počty v souhrnu za obec se pak v zásadě rovnají hodnotám za meziobecní dojížděky).

² Ačkoliv je BMO považována za prostorově integrovanou územní jednotku, do následných analýz vstupují i počty OPM za obce sousedící s BMO, jelikož funkční uzavřenost regionu nemůže být stoprocentní a zároveň je snahou eliminovat riziko vyloučení větších pracovních center situovaných v těsné blízkosti BMO, které by mohly mít vliv na pracovní toky v regionu. Součástí n je tedy i 82 sousedních obcí.

³ Stanovení hodnoty vzdálenosti vyjížďky v rámci ZSJ vychází z nejnižších hodnot vzdáleností mezi centroidy sousedících ZSJ. Pro výpočet PP není možné mít nulovou hodnotu vzdálenosti (ačkoliv řada osob může pracovat z místa bydliště), proto je zvolena hodnota přibližně odpovídající průměrným vzdálenostem v rámci měřítka vnitřního území ZSJ.

vyjížděce a podílu využití MHD, vlaku a autobusu při vyjížděce byly stanoveny prahové hodnoty pro vykázání znaků udržitelné mobility, a to zvláště pro město Brno a BMO. Prahové hodnoty jsou určeny na základě nejvýraznějších zlomů v četnosti jevu. Pokud ZSJ převyšuje prahovou hodnotu v alespoň jedné ze tří charakteristik, je považována za území se znaky udržitelné mobility a v důsledku přispívající k funkčně kompaktnímu městskému regionu.

Takto definovaná ZSJ jsou komparována s mírou funkčního mixu území a v případě Brna rovněž s městskými centry vymezenými v rámci Územně analytických podkladů města Brna [KAM, 2020]. Cílem je přiblížit vztah polyfunkčního území s menšími nároky na mobilitu – kratšími cestami realizovanými udržitelnými dopravními prostředky. Funkční mix je hodnocen na základě dat z RÚIAN o převládajícím způsobu využití stavebních objektů a počtu podlaží [ČÚZK, 2020]. V případě chybějících dat byla pro zpřesnění využita datová sada z Průzkumu budov v Brně realizovaného Kanceláři architekta města Brna [data.Brno, 2021], případně vlastní šetření založené na vizuální identifikaci počtu podlaží a funkce objektu dle veřejných mapových aplikací (mapy.cz nebo google.maps.com). S využitím výměry půdorysu budov byly vypočteny hrubé podlažní plochy (m²) (výměra půdorysu násobená počtem podlaží) pro každou z 11 definovaných kategorií funkčního využití (bydlení, kanceláře, maloobchod a služby, průmysl a logistika, veřejná vybavenost, rekreace, zemědělství a lesnictví, technická infrastruktura, dopravní infrastruktura, polyfunkční budova, garáže). Následně byly spočteny podíly jednotlivých funkcí na celkové hrubé podlažní ploše, a to v měřítku čtvercových buněk o rozměru 250 m x 250 m tvořících gridovou síť pokrývající celé území BMO⁴. Hodnocení funkčního mixu využívá index LUM, který bývá používán v rámci urbanistických a prostorových analýz [viz Mavoa et al., 2018]:



Obr. 1: Polohový potenciál ZSJ v prostoru BMO (vpravo bez vlivu Brna)

$$LUM_i = -1 \left(\sum_{j=1}^n p_i * \ln(p_i) \right) / \ln(n)$$

Pro buňku sítě i je hodnota p podíl hrubé podlažní plochy budov funkce j z celkové hrubé podlažní plochy ve vymezeném území buňky a n je počet kategorií funkčního využití. Index LUM tak bere v potaz nejen počet jednotlivých funkcí, ale i jejich vzájemný poměr. Hodnota indexu se pohybuje mezi 0 (žádný mix – pouze jedna funkce) a 1 (nejvyšší možný mix v relativně vyváženém poměru).

Poslední částí analýzy je bližší pohled na obce v BMO optikou jejich populačního vývoje a vývoje dělby přepravní práce (modal split) celkové vyjížděky do zaměstnání a škol mezi roky 2001 a 2021⁵. Vývoj populační velikosti obcí je sledován na základě dat ČSÚ [2022], zdrojem informací o vyjížděce jsou cenzy z let 2001 [ČSÚ, 2001] a 2021 [ČSÚ, 2021]. Cílem je zhodnotit vývoj dělby přepravní práce v obcích regionu napojených na vlakovou dopravu, a to v rámci obcí s: (i) výrazným růstem obyvatel (o více než 50 % mezi roky 2001–2021); (ii) růstem obyvatel (26–50 %); (iii) mírným růstem obyvatel (6–25 %); (iv) stagnací/poklesem obyvatel (5–10 %). Vzhle-

dem k masivnímu růstu počtu obyvatel v BMO v posledních dekádech je snahou zjistit, zda jsou zejména rostoucí obce napojené na železniční infrastrukturu schopny udržet podíl vyjíždějících vlakem, jakožto udržitelného dopravního módu, i přes výrazné migrační zisky na jejich území⁶.

Výsledky

Hodnoty PP jsou napříč ZSJ v BMO výrazně prostorově diferenciovány. Při zahrnutí všech relevantních ZSJ je zřejmé, že zásadní vliv na dosažitelnost pracovních míst má město Brno (viz obr. 1). Prostorový vzorec PP vykazuje silně koncentrické uspořádání, což svědčí o převažující monocentricitě sídelního systému BMO. Relativní význam sekundárních center BMO je možné spatřit při vyjmutí jádrového města Brna z analýzy (je zřejmé, že se jedná o čistě modelovou situaci). Objevuje se tak lokální důležitost menších center (např. Kuřim, Blansko, Vyškov, Šlapanice, Slavkov u Brna, Modřice, Rosice), avšak skutečný vliv Brna tyto drobné rozdíly v polohovém potenciálu smazává (výjimkou budiž Vyškov, který vzhledem k větší vzdálenosti od Brna vykazuje vyšší potenciál než obce v jeho blízkosti situované blíže k městu Brnu).

⁴ Do analýz vstupovaly buňky sítě s více než 5 000 m² hrubé podlažní plochy a zároveň podílem bydlení větším než 20 % z celkové hrubé podlažní plochy buňky.

⁵ Srovnání dat o dojížděce a použitím dopravním módu mezi cenzy není možné provést podrobněji vzhledem k odlišné struktuře publikovaných, příp. poskytovaných dat. Uvažována je tak celková vyjížděka (zahrnující cesty za prací i do škol), a to dle dopravních módů – auto, vlak, autobus, jiné.

⁶ Vymezení obcí napojených na železniční infrastrukturu je provedeno zvláště pro oba sledované roky (2001, 2021). Ačkoliv nedošlo v posledních letech k významným změnám železniční sítě, rok 2001 vykazuje menší počet napojených obcí (příkladem budiž Židlochovice využívající znovuotevřenou trať až od roku 2019).

Území	Medián pracovní vyjížďky (m)	Modal split (%)					
		Automobil	Vlak	Autobus	Chůze a jízdní kolo	MHD	Jiné
Brno	3 186	39,04	1,15	1,15	12,17	45,71	0,78
BMO	5 700	67,46	8,38	9,67	7,77	6,12	0,61

Tab. 1: Medián pracovní vyjížďky a modal split (%) v Brně a BMO, rok 2021

Území	Parciální korelační koeficient polohového potenciálu (PP) s:				
	Vzdálenosti vyjížďky	Využíváním automobilu	Využíváním vlaku	Využíváním chůze a jízdního kola	Využíváním MHD
Brno	-0,519**	-0,101	0,123	0,592**	0,087
BMO	-0,036	0,080	0,215**	0,069	0,654**

** statisticky významné na hladině významnosti 0,01

Poznámka: Odstíny barev symbolizují interpretaci korelace [dle de Vaus, 2014]: 0,01–0,09 triviální, žádná; 0,10–0,29 nízká; 0,30–0,49 střední; 0,50–0,69 silná; 0,70–0,89 velmi silná; 0,90–1,00 téměř perfektní.

Tab. 2: Parciální korelace polohového potenciálu (PP) s vybranými charakteristikami v Brně a BMO, rok 2021

Polohový potenciál je sledován ve vztahu k dílčím charakteristikám skutečné pracovní vyjížďky, které jsou definovány zvlášť pro město Brno a BMO (chápáno bez území Brna), viz tab. 1. Medián vzdálenosti cest za prací je v BMO téměř dvojnásobný oproti městu Brnu. Vzhledem k existenci husté sítě MHD je v Brně nižší podíl cest automobilem než v BMO. Naopak podíl vlakové a autobusové dopravy při dojíždě do zaměstnání je v BMO vyšší. Chůze a jízdní kolo má větší význam v Brně.

Pokud je hodnota PP asociována se vzdáleností pracovních cest (a záro-

veň jsou uměle vyloučeny vlivy ostatních proměnných definujících použitý dopravní mód), lze konstatovat, že poloha v rámci města Brna souvisí silně s délkou vyjížďky (viz tab. 2). V BMO souvislost PP se vzdáleností vyjížďky není zřejmá. Výhodnost polohy v rámci Brna je spojena s vyšším využitím chůze a jízdního kola při pravidelné vyjížďce za prací a naopak s nižším využitím automobilu. Vyšší PP v rámci BMO má mírnou souvislost s větším využíváním vlaku. Silnou asociaci lze nalézt v případě volby MHD, což souvisí s exponovanou polohou obcí v těsném zázemí Brna (např. Modřice, Šlapanice), které vy-

kazují vysoké hodnoty PP a které jsou často přímo napojeny na infrastrukturu MHD Brna.

ZSJ se znaky udržitelné mobility jsou odvozené od distribuce četností ZSJ dle mediánu vzdálenosti, podílu využití chůze a jízdního kola a podílu využití MHD, vlaku a autobusu při vyjížďce do zaměstnání, a to zvlášť v Brně (tab. 3, obr. 2) a BMO (tab. 4, obr. 3). Rozdíl mezi minimálními a maximálními hodnotami v rámci daných charakteristik (variační rozpětí) je rozdělen na deset intervalů (zvolený počet tříd), které jsou vzhledem k rozdílným absolutním hodnotám znázorněny v grafech relativním vyjádřením (%). Výběr ZSJ se znaky udržitelné mobility je odvozen ze zlomů v četnostech jevů směřujících směrem k maximálním hodnotám v případě podílu využití dopravních módů a směrem k minimálním hodnotám v případě mediánu vzdálenosti.

Identifikované ZSJ se znaky udržitelné mobility jsou mírně častější v prostředí města Brna, kde tvoří 30 % (60 ze 198) všech analyzovaných ZSJ. V prostoru BMO je to 28 % (83 z 297). Prostorová variabilita výskytu těchto ZSJ je důvodem pro obezřetnou interpretaci jejich lokalizace. V rámci Brna se ZSJ se znaky udržitelné mobility výrazně překrývají s centrální (historicky i geograficky chápanou) částí města, která koncentruje lokality nejvyššího funkčního mixu (viz obr. 4). Současně je to oblast s výskytem městských center nadměstského významu nebo center městského/čtvrťového významu často v podobě městských tříd [KAM, 2020]. Udržitelná pracovní mobilita je tak spojena s polyfunkčním územím historického jádra a jeho nejbližším okolím, ovšem nikoliv se všemi jinými sekundárními městskými centry (ač polyfunkčními ve své struktuře) v širším městě či na jeho okraji.

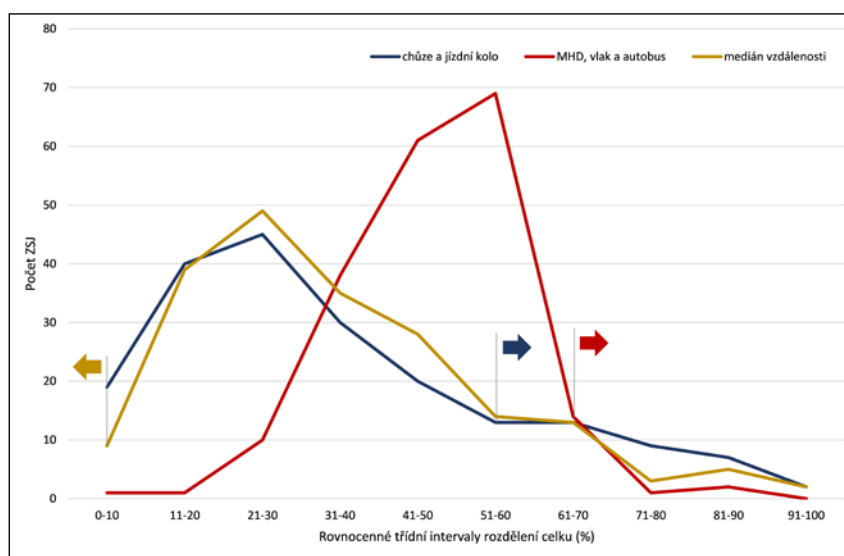
Třídní intervaly rozdělení celku (v %)	Chůze a jízdní kolo		MHD, vlak a autobus		Medián vzdálenosti	
	podíl využití (%)	počet ZSJ	podíl využití (%)	počet ZSJ	vzdálenost (m)	počet ZSJ
0–10	0,6–4,0	19	5,6–14,1	1	300–1 115	9
11–20	4,1–5	40	14,2–22,6	1	1 116–1 931	39
21–30	7,6–10,9	45	22,7–31,1	10	1 932–2 746	49
31–40	11,0–14,3	30	31,2–39,6	38	2 747–3 561	35
41–50	14,4–17,7	20	39,7–48,1	61	3 562–4 377	28
51–60	17,8–21,1	13	48,2–56,6	69	4 378–5 192	14
61–70	21,2–24,6	13	56,7–65,1	14	5 193–6 007	13
71–80	24,7–28,0	9	65,2–73,6	1	6 008–6 822	3
81–90	28,1–31,4	7	73,7–82,1	2	6 823–7 638	5
91–100	31,5–34,8	2	82,2–90,6	0	7 639–8 453	2

Tab. 3: Distribuce četností výskytu ZSJ v Brně dle charakteristik mobility – sedě podbarveny ZSJ se znaky udržitelné mobility, rok 2021

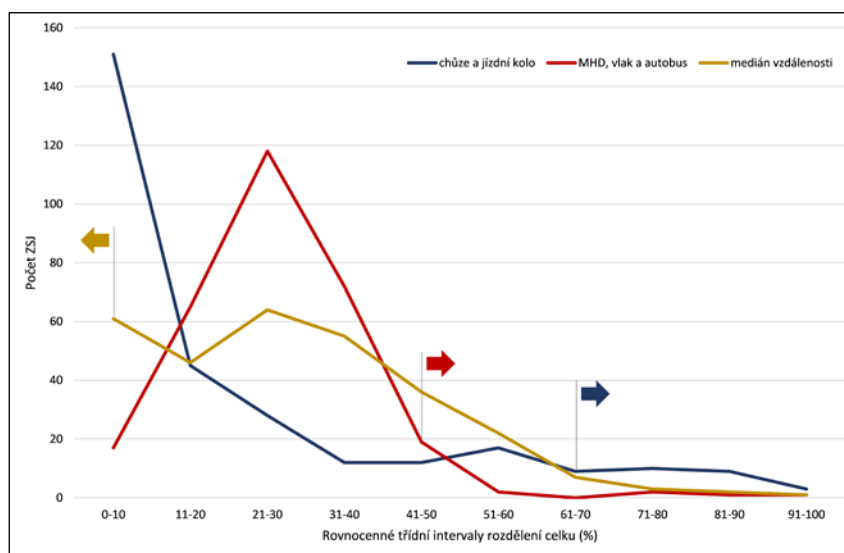
V rámci BMO se ZSJ se znaky udržitelné pracovní mobility nachází ve dvou typech území (viz obr. 5). Prvním jsou větší obce plnící roli lokálních center, které se vyznačují dostatkem pracovních příležitostí (relativně koncentrovaných) (např. Vyškov, Bučovice, Slavkov u Brna, Ivančice, Tišnov). Takové lokality jsou charakteristické sice nižším PP, ale vyšším podílem využití chůze a jízdního kola při cestě do zaměstnání, přičemž cesty jsou vůči ostatním územím kratší. Druhým typem jsou obce s vysokým PP a relativně vysokým podílem využívání vlaku, autobusu či MHD při cestě za prací. V tomto případě lze vyčlenit zvlášť obce těžící z napojení na regionální železniční infrastrukturu a síť autobusových linek (Adamov, Kuřim, Blansko, Rosice) a obce přímo napojené na MHD Brna (Šlapanice, Modřice).

V řadě obcí BMO vykazující nadprůměrné počty pracovních míst, polyfunkční strukturu území nebo napojení na železniční infrastrukturu se však ZSJ se znaky udržitelné mobility (definovanými funkčním hlediskem PP a pracovní mobility) nenachází (čemuž napovídá i méně významná a slabší korelace PP s charakteristikami vyjížděky). Vedle konfigurace sídelního systému a struktury samotných sídel je tak potřeba hledat další faktory, které stojí za charakteristikami pracovní mobility.

V BMO vykazuje PP souvislost s využíváním veřejné dopravy (vlak a MHD). Předpokladem je, že vlaková doprava bude více využívána v místech s dostupnou železniční infrastrukturou. V BMO skutečně v obcích s napojením na vlakovou dopravu činí podíl využívajících železnici až pětinašobek podílu v obcích bez vlakového napojení (viz obr. 6). Otázkou však zůstává, do jaké míry je infrastruktura veřejné dopravy schopna absorbovat nové vyjíždějící v důsledku populačního růstu obcí (plynouceho především z kladného migračního salda). Obce jsou tak rozděleny dle změny počtu obyvatel do čtyř kategorií. Ve všech je možné pozorovat pokles podílu využívání vlakové dopravy mezi roky 2001 a 2021, a to především ve prospěch využívání automobilu. Zároveň se ukazuje, že v obcích nejvýraznějšího populačního růstu napojených na že-



Obr. 2: Distribuce četností výskytu ZSJ v Brně dle charakteristik mobility – směr šipky znázorňuje příslušnost k ZSJ se znaky udržitelné mobility, rok 2021

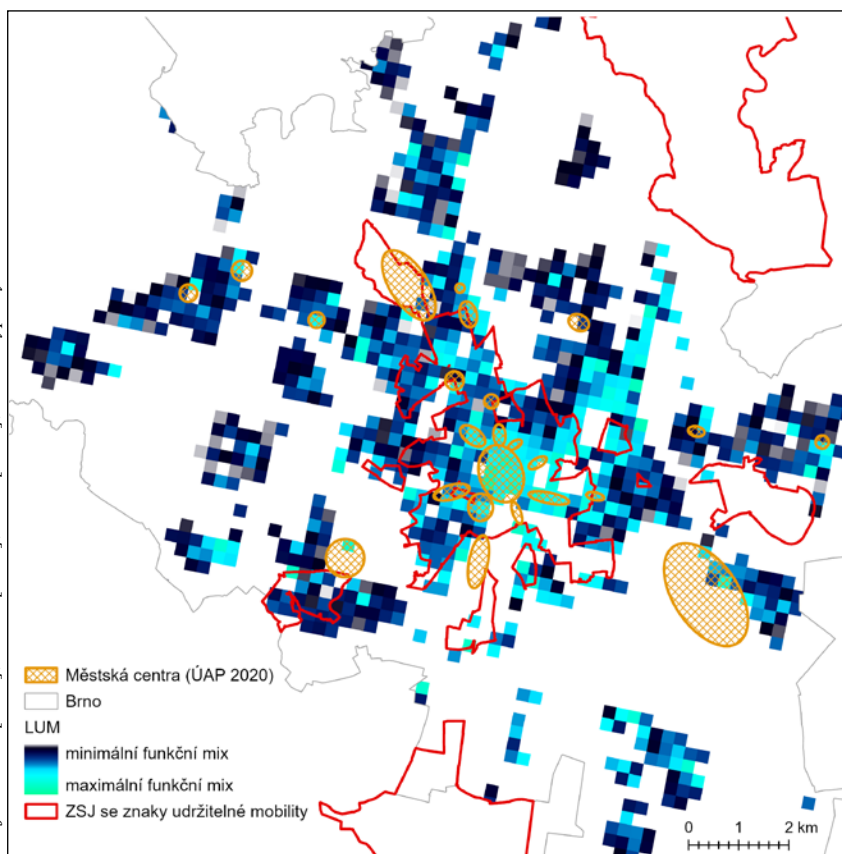


Obr. 3: Distribuce četností výskytu ZSJ v BMO dle charakteristik mobility – směr šipky znázorňuje příslušnost k ZSJ se znaky udržitelné mobility, rok 2021

Třídní intervaly rozdělení celku (v %)	Chůze a jízdní kolo		MHD, vlak a autobus		Medián vzdálenosti	
	podíl využití (%)	počet ZSJ	podíl využití (%)	počet ZSJ	vzdálenost (m)	počet ZSJ
0–10	0,0–3,3	151	6,7–12,8	17	500–2 480	61
11–20	3,4–6,6	45	12,9–18,9	65	2 481–4 460	46
21–30	6,7–9,9	28	19,0–25,0	118	4 461–6 440	64
31–40	10,0–13,3	12	25,1–31,1	72	6 441–8 420	55
41–50	13,4–16,6	12	31,2–37,2	19	8 421–10 400	36
51–60	16,7–19,9	17	37,3–43,2	2	10 401–12 379	22
61–70	20,0–23,2	9	43,3–49,3	0	12 380–14 359	7
71–80	23,3–26,5	10	49,4–55,4	2	14 360–16 339	3
81–90	26,6–29,8	9	55,5–61,5	1	16 340–18 319	2
91–100	29,9–33,1	3	61,6–67,6	1	18 320–20 299	1

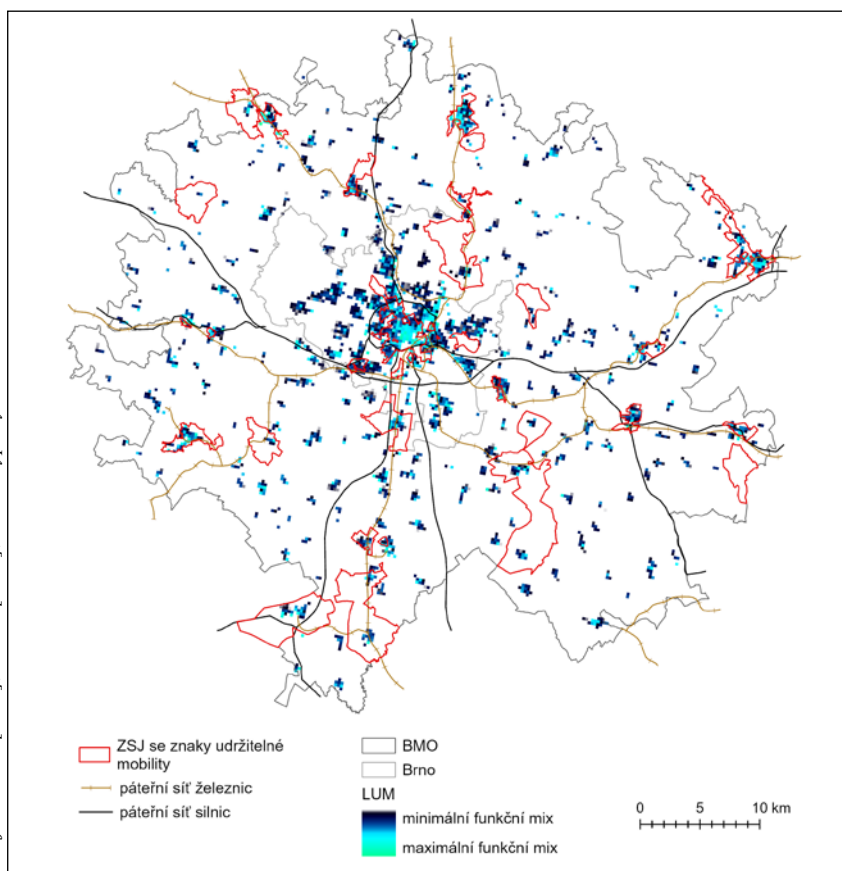
Tab. 4: Distribuce četností výskytu ZSJ v BMO dle charakteristik mobility – šedě podbarveny ZSJ se znaky udržitelné mobility, rok 2021

Zdroj dat: ČSÚ [2021]; ČÚŽK [2020]; KAM [2020]; vlastní výpočty



Obr. 4: LUM index v gridové síti 250 m x 250 m, ZSJ se znaky udržitelné mobility a městská centra vymezená ÚAP v prostoru Brna

Zdroj dat: ČSÚ [2021]; ČÚŽK [2020]; vlastní výpočty



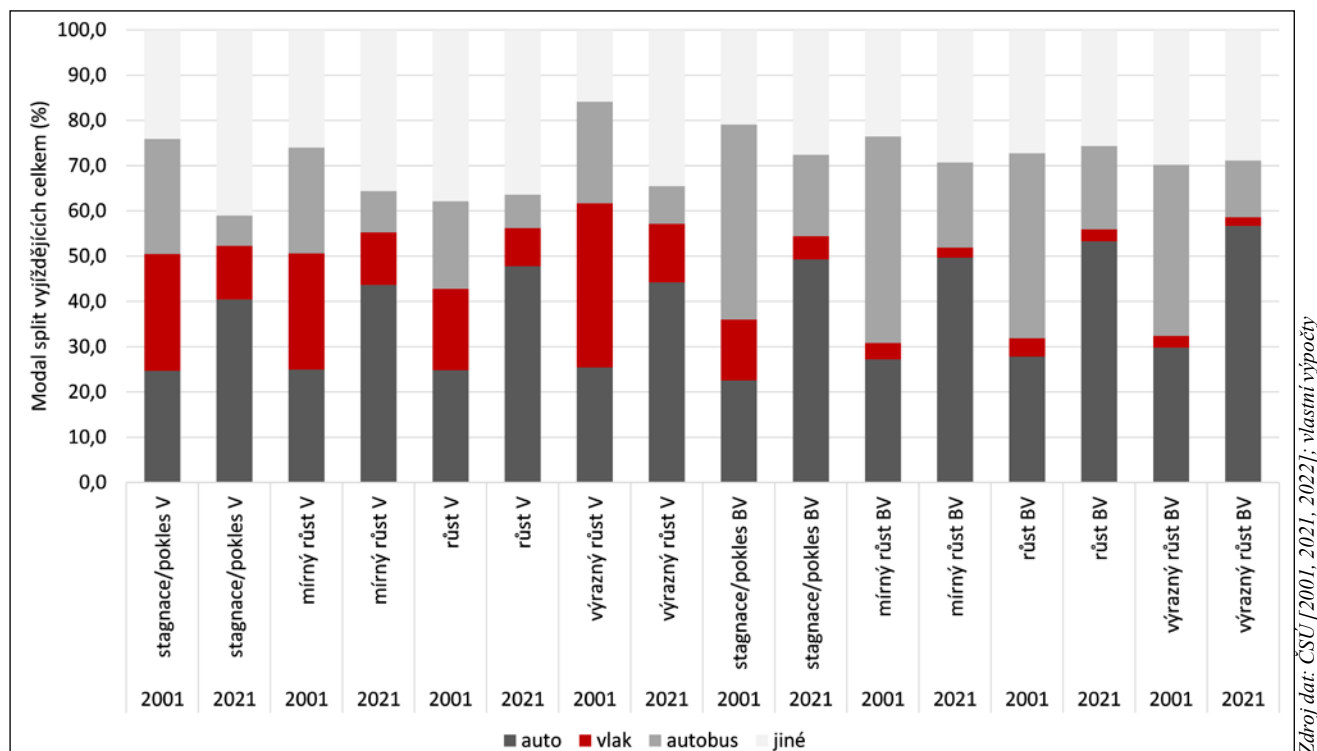
Obr. 5: LUM index v gridové síti 250 m x 250 m a ZSJ se znaky udržitelné mobility v prostoru BMO

leznici došlo k největšímu relativnímu propadu používání vlakové dopravy (na jednu třetinu původní hodnoty). Vlaková regionální doprava si tak může do jisté míry držet absolutní počty cestujících (vyjíždějících do zaměstnání a škol), avšak relativně její význam při pravidelné dojížděce klesá. Příčinou mohou být odlišné mobilitní strategie a praktiky nových rezidentů, ale taktéž celkově proměňující se životní styly obyvatel metropolitního regionu.

Diskuse výsledků

Měřítka FMR není v české územně plánovací praxi legislativně ukotveno, a proto i doporučení pro jeho koordinovaný rozvoj bývá často vágní. Imaginace kompaktního či polycentrického rozvoje pak představuje abstraktní vize s nejasným rozlišením prostorového kontextu (ve smyslu geografického měřítka), na který se váží. Na příkladu BMO se ukazuje, že podoby kompaktního osídlení jsou heterogenní, přičemž různou váhu mají různé charakteristiky osídlení (polohový potenciál, funkční mix a populační vývoj), které nabývají rozmanitých souvislostí s pravidelnou mobilitou osob.

První část analýzy byla zaměřená na vztah polohového potenciálu s mobilitou osob. Zatímco prostředí jádrového města vykazuje vazbu mezi dosažitelností pracovních míst a vzdáleností vyjížděky, v BMO tento vztah neplatí. Současně krátké vzdálenosti pracovní mobility jsou v městském prostředí spojeny s využíváním chůze či jízdního kola. Naopak v širším městském regionu je polohový potenciál asociován s volbou veřejné dopravy při pravidelné pracovní vyjížděce. Tento vztah vyplývá z pozice regionálních sekundárních center v systému osídlení, kdy železniční doprava primárně napojovala lokální (většinou průmyslová) střediska, jež mohou těžit z napojení na železniční infrastrukturu do dnes. Využívání vlakové dopravy pro pravidelnou pracovní vyjížděku v Brně je o poznání méně intenzivní (výrazná konkurence MHD). Výsledky poukazují na skutečnost, kdy se změnou měřítka – od husté zástavby vnitřního města po vyšší úroveň městského regionu – souvisí polohový potenciál



Zdroj dat: ČSÚ [2001, 2021, 2022], vlastní výpočty

Obr. 6: Modal split vyjíždějících celkem v prostoru BMO (bez Brna) v obcích napojených (V) a bez přímého napojení (BV) na železniční vlakovou dopravu v letech 2001 a 2021

méně se vzdáleností vyjížděky a naopak vykazuje těsnější spojení s volbou veřejné dopravy.

Druhá část analýzy posunula měřítko na úroveň vnitřní struktury sídel, přičemž sledovala vztah funkčního využití území a mobility. V měřítku jádrového města FMR je možné identifikovat subcentra definovaná vyšší koncentrací různorodých městských funkcí. Polyfunkčně definovaná subcentra jako sousedství vhodná pro pěší, která jsou dle Morena et al. [2021] nutnou součástí kompaktního města, však na sebe ne vždy váží udržitelné formy mobility, alespoň co se týče cest za prací. Jinými slovy, pracovní mobilita realizovaná v okolí subcenter je spojena s jinými prostorovými kontexty, tedy s jinou měřítkovou úrovní vykonaných cest. Tento argument přináší kritický pohled na ideu města krátkých vzdáleností [Khavarian-Garmsir et al., 2023], a to ve vztahu k pracovní mobilitě. Jiná situace nastává v centrální poloze Brna, kde nadměrná hustota pracovních příležitostí a silně polyfunkční struktura mají dopad na vyšší podíly pracovních cest realizovaných na krátké vzdálenosti (chůzí, na kole či MHD). Zároveň je třeba poznamenat,

že subcentra mohou hrát zásadní roli v lokální obslužnosti a veřejné vybavenosti. V tomto kontextu je pro pochopení denního akčního časoprostoru klíčové řetězení cest při každodenní mobilitě a hledání faktorů volby místa aktivit návazných na pracovní cesty, nicméně výzkum v této oblasti je marginální [Sabouri, 2021]. Vzhledem ke značné provázanosti aktivit s cestami za prací, alespoň v brněnském kontextu [KAM, 2021], je zřejmé, že výhody řady subcenter polyfunkčního charakteru v podobě dostupnosti základních služeb a vybavenosti mají přínos jen pro určité socioekonomické skupiny (ekonomicky neproduktivní) a nikoliv pro pravidelně vyjíždějící za prací.

Kolem jádrové oblasti výrazně monocentrického regionu BMO se vytváří oblast mísení urbanizovaných a venkovských struktur, oblast peri-urbánního charakteru funkčně propojena s městem Brnem. Potenciální dosažitelnost ekonomických funkcí (pracovních míst) je nejvyšší v nejbližším suburbánním lemu Brna, přičemž ve vybraných obcích je zřetelné intenzivní využívání MHD, jejíž síť v mnohých případech přesahuje administrativní území Brna. Oproti Brnu však nelze fyzickou (eu-

klidovskými pojímanou) dosažitelnost pracovních míst ztotožnit s pěší či cyklistickou docházkou. Ačkoliv volba chůze či jízdního kola může být častá v některých sekundárních centrech regionu, které svou funkční rozmanitostí umožňují volbu zaměstnání v docházkové vzdálenosti, nejedná se o plošně platné pravidlo, ačkoliv v jiných kulturních a prostorových kontextech může být souvislost vyšší [Duncan et al., 2010]. Prostorový nesoulad („*spatial mismatch*“) bydlení a pracovních příležitostí, daný přetrvávajícím těsným vztahem suburbaniť k jádrovému městu, vyplývá také z menšího rozsahu komerční suburbanizace v českém prostředí [Ouředníček, 2013]. Udržitelný způsob mobility v těchto lokalitách (ale i menších sídlech bez větší pracovní funkce) je navíc umocněn jejich napojením na železniční infrastrukturu. Do jisté míry se tímto potvrzuje klíčová úloha regionální vlakové dopravy a její historicky podmíněná determinace pro současnou mobilitu v rámci městských regionů [Maier et al., 2007].

Třetí část analýzy se zaměřovala na poslední zvolenou charakteristiku osídlení, a to populační růst obcí a její vztah k železniční dopravě. Případová studie

BMO poukázala na klesání relativní významnosti vlakové dopravy pro pravidelnou mobilitu v regionu. S neustále se zvyšujícím stupněm automobilizace nejen v ČR, ale i celé Evropě [Eurostat, 2023], se vychylují poměry v rámci dělby přepravní práce. Dekoncentrace obyvatel v městských regionech má za následek kontinuální navyšování počtu obyvatel ve vybraných obcích, přičemž dochází ke změně demografické a sociální struktury. Ačkoliv se společně s proměnou životních stylů, kulturních hodnot, forem zaměstnání a pronikáním nových technologií zvyšuje variabilita mobilitních strategií a taktik [Lindón, 2013], generalizovaný pohled na základní proudy pracovní a školské dojížděky přináší evidenci o silícím významu automobilu jakožto základního dopravního prostředku. Tento trend je zřejmý i v municipalitách s přímým napojením na železnici. Zatímco sledovaný vývoj lze dávat do souvislosti s realizací ideje bydlení za městem naplňovanou projekty výstavby rodinných domů, a s tím spojenou vyšší mírou automobility [Braun Kohlová, 2009], budoucí vývoj může nabízet větší pestrost forem bydlení a mobility, ať už jako projev měnících se preferencí a životních strategií, tak v důsledku vynucené migrace a adaptace na silící fenomény související s energetickými a ekonomickými krizemi. Dosavadní snahy o zvyšování kvality regionální vlakové dopravy však neměly zásadní vliv na zmírnění relativního navyšování významu automobilu při pravidelné dojížděce.

Výzvy pro plánovací praxi

Teoreticko-analytický příspěvek zde na základě současného stavu české plánovací praxe a empirických výsledků případové studie předkládá soubor poznatků, jejichž ambicí je přispět k odborné diskusi o rozvoji FMR. Následující body lze zároveň chápat jako apel či výzvu pro široce chápanou plánovací praxi (územní, strategickou) na různých měřítkových úrovních:

- Významnost FMR pro územní rozvoj měst a regionů je vnímána národními strategickými dokumenty, avšak nižší hierarchické úrovně plánovacího aparátu se drží rigidního administrativního

ho členění. Navzdory neexistenci legislačního a institucionalizovaného ukotvení měřítka FMR v české plánovací praxi je zřejmé, že koordinace rozvoje těchto území je nezbytná. Zejména absence snahy plánování území FMR v regionálních (krajských) plánech devalvuje národní koncepcce na proklamace bez ambicí.

- Měřítka FMR chybí dostatečný analytický a datově bohatý aparát. Vyrůstá riziko vzniku nedostatečně analyticky podpořených rozhodnutí. Nehledě na formální rámec vzniku analytických podkladů, vytvoření analytické báze silně podpoří význam integrovaných metropolitních strategií (příkladem budíž Analytická východiska *ISR BMO 21+* v brněnském městském regionu), samozřejmě za předpokladu koordinované spolupráce všech aktérů.
- Pro komplexnější interpretaci natativů kompaktních městských forem a městské centrality je důležité geografické měřítko. Konceptualizace rozvojových principů vznikající na bázi prostorových imaginací (či ideálů, podle mnohých utopií) musí reflektovat specifika velkoměstského a metropolitního (ve smyslu regionálního) prostředí.
- Pro plánovací praxi je nezbytné kritické zhodnocení konceptů města krátkých vzdáleností a 15minutového města, a to zejména z pohledu pracovních cest. Blízkost funkčně heterogenních území (subcenter) nemusí znamenat zkracování vzdáleností dojížděky a volbu udržitelných módů dopravy. Urbanistická optika polyfunkční městské struktury by měla být ekvivalentně vyvážena perspektivou dynamiky lidského pohybu a jeho časoprostorových rutin.
- Hlubší poznání mobility obyvatel a charakteristik osídlení by mělo být implementováno do analytických východisek územního plánování (např. periodicky aktualizovaných územně analytických podkladů). Indikátory polohového potenciálu a funkčního mixu komparované s trendy v oblasti mobility přinesou vodítka pro vyhodnocení vztahu struktury osídlení a dopravního chování.
- Efektivní plánování regionální veřejné dopravy je možné pouze s ohledem na strukturu obyvatel a jejich životní styly, na proměny trhu práce

a bydlení a také v koordinaci s územním plánováním obcí. Jsou to právě územní plány, které definují rozsahem návrhových ploch potenciál přírůstu obyvatel. Klíčová otázka pak zní, jaké dopravní chování lze od nových obyvatel očekávat.

Územní jedinečnost FMR se nezbytně promítá do výsledků analýz. Je tedy nasnadě, že zjištění v rámci BMO se mohou rozcházet se situací jiných regionů.

Závěr

Článek se zabýval významem centrality a kompaktnosti městských forem v měřítku FMR, a to s cílem ilustrovat specifika jejich hodnocení při posunu geografické úrovně z měst na metropolitní úroveň. Na příkladu brněnské metropolitní oblasti byla demonstrována různá míra souvislosti charakteristik osídlení [využívající polohový potenciál (PP) jako způsob hodnocení dosažitelnosti pracovních míst polohového potenciálu, funkční mix (LUM) pro hodnocení polyfunkčnosti území, populační vývoj pro zachycení atraktivitu území] a mobility obyvatel hodnocené prostřednictvím vzdáleností vyjížděky a použitých dopravních módů.

Zatímco historicky chápaný kompaktní střed města vykazuje principy ideálu města krátkých vzdáleností, městská subcentra ne vždy splňují předpoklady udržitelné mobility. Peri-urbánní prostředí městského regionu pak vykazuje předpoklady kompaktních forem ve vybraných centrech osídlení, ty jsou určeny odlišnými faktory, především dostupností veřejné dopravy. Zároveň zde polohový potenciál hraje menší roli z hlediska délky pravidelné vyjížděky. Empirické výsledky jsou podkladem pro plánovací praxi. Hlavní doporučení se týkají reflexe významnosti FMR v regionálních plánech a vytvoření jejich analytického aparátu, rekonceptualizace plánovacích imaginací s ohledem na geografické měřítko, kritického zhodnocení konceptu města krátkých vzdáleností (15minutové město) z perspektivy pracovní mobility a koordinace plánování veřejné dopravy ve FMR s územ-

ními plány obcí definujícími očekávanou populační přírůsteky.

Kvantitativní přístup vyhodnocení vztahu struktury osídlení a udržitelnosti mobility osob sice využívá data územně pokrývající celou oblast případové studie, avšak nedokáže odhalit hlubší souvislosti mobilitních strategií a taktik. Předložené výsledky je tak nutné chápat s vědomím nutných interpretačních limitů, které jsou navíc umocněny měřítkem analýzy, jež nedovoluje zmapovat podrobnější časoprostorové atributy realizovaných cest. Metody prostorové analýzy jsou však relativně snadno replikovatelné, jelikož využívají zpravidla dostupná data a transparentní geograficko-statistické postupy. Pro navazující výzkumy se nabízí bližší zaměření na oblasti, které dle charakteristik osídlení naplňují předpoklady kompaktního osídlení, ale nevykazují znaky udržitelné mobility. Porozumění časoprostorových aspektů mobility v těchto lokalitách by přispělo k přehodnocení některých východisek územně plánovacích narativů kompaktního či 15minutového města.

Tento článek vznikl v rámci projektu 20-13713S „Kompaktní a polycentrické urbánní formy: Konflikt prostorových imaginací?“ financovaného Grantovou agenturou České republiky (GA ČR).

Použité zdroje:

BOUSSAUW, K.; NEUTENS, T.; WITLOX, F. 2012. Relationship between Spatial Proximity and Travel-to-Work Distance: The Effect of the Compact City. In: *Regional Studies*, roč. 46, č. 6, s. 687–706. ISSN 0034-3404.

BRAUN KOHLOVÁ, M. 2009. Faktory volby dopravního prostředku – podstatný aspekt proměny současných měst. In: *AUC Philosophica et Historica*, roč. 2009, č. 1, 121–135. ISSN 0567-8293.

BURGER, M. J.; VAN DER KNAAP, B.; WALL, R. S. 2014. Polycentricity and the Multiplexity of Urban Networks. In: *European Planning Studies*, roč. 22, č. 4, s. 816–840. ISSN 0965-4313.

CARRUTHERS, J. I.; ULFARSSON, G. F. 2003. Urban sprawl and the cost of public services. In: *Environment and Planning B: Planning and Design*, roč. 30, č. 4, s. 203–222. ISSN 2399-8083.

CATALÁN, B.; SAURÍ, D.; SERRA, P. 2008. Urban sprawl in the Mediterranean? Patterns of growth and change in the Barcelona Metropolitan Region 1993-2000. In: *Landscape and Urban Planning*, roč. 85, č. 3–4, s. 174–184. ISSN 0169-2046.

CIAM. 1933. *Athénská charta*. Marseille-Athény: 4. kongres Congrès International d'Architecture Moderne.

CLARK, M. 2005. The Compact City: European Ideal, Global Fix or Myth? In: *Global Built Environment Review*, roč. 4, č. 3, s. 1–11. ISSN 1474-6832.

ČSÚ. 2001. *Sčítání lidu, domů a bytů 2001*. Český statistický úřad. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/sldb/scitani_lidu_domu_a_bytu_v_roce_2001.

ČSÚ. 2021. *Sčítání lidu, domů a bytů 2021*. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vysledky-scitani-2021-otevrena-data>.

ČSÚ. 2022. *Databáze demografických údajů za obce ČR*. Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>.

ČÚZK. 2020. *Registr územní identifikace, adres a nemovitostí*. Český úřad zeměměřický a katastrální. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/uvod/Odkazy/RUIAN/REGISTR-UZEMNI-IDENTIFIKACE-ADRES-A-NEMOVITOSTI.aspx>.

DATA.BRNO. 2021. *Průzkum budov v Brně (2018–2020)*. Dostupné z: <https://data.brno.cz/datasets/mesto-brno::pr%C5%AFzkum-budov-v-brn%C4%B-buildings-research-in-brno-2018-2020/about>.

DE VAUS, D. 2014. *Surveys in social research*. Oxon, New York: Routledge. 382 s. ISBN 978-0415530187.

DEMPSEY, N. 2010. Revisiting the Compact City? In: *Built Environment*, roč. 36, č. 1, s. 4–8. ISSN 0263-7960.

DIELEMAN, F.; WEGENER, M. 2004. Compact City and Urban Sprawl. In: *Built Environment*, roč. 30, č. 4, s. 308–323. ISSN 0263-7960.

DIJKSTRA, L.; POELMAN, H.; VENERI, P. 2019. *OECD Regional Development Working Papers 2019/11: The EU-OECD definition of a functional urban area*. Dostupné z: <https://dx.doi.org/10.1787/d58cb34d-en>.

DUNCAN, M. J.; WINKLER, E.; SUGIYAMA, T.; CERIN, E.; LESLIE, E.; OWEN, N. 2010. Relationships of land-use mix with walking for transport: Do land uses and geographical scale matter? In: *Journal of Urban Health*, roč. 87, č. 5, s. 782–795. ISSN 2198-1833.

EUROSTAT. 2023. *Passenger cars per 1 000 inhabitants*. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_EQS_CARHAB/default/table?lang=en.

EWING, R. 1997. Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable? In: *Journal of the American Planning Association*, roč. 63, č. 1, s. 107–126. ISSN 0194-4363.

FELCMAN, J.; FRANKE, D. 2013. Geografický tvar města a dostupnost volné krajiny. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 16, č. 6, s. 15–22. ISSN 1212-0855.

FILION, P. 2018. Enduring features of the north american suburb: Built form, automobile orientation, suburban culture and political mobilization. In: *Urban Planning*, roč. 3, č. 4, s. 4–14. ISSN 2183-7635.

GUERRA, M. W. 2023. Introduction: The Continuity of Urban Planning and Its Changing Historiography. In: *European Planning History in the 20th Century: A Continent of Urban Planning*. Guerra, M. W.; Abarkan, A.; Castrillo Romón, M. A.; Pekár, M. (eds.). New York, Oxon: Routledge, s. 1–8. ISBN 978-1032222264.

HNILÍČKA, P. 2012. *Sídelní kaše: Otázky k suburbaní výstavbě kolonií rodinných domů*. 2. dopl. vyd. Brno: Host. 207 s. ISBN 978-80-7294-592-4.

HUDEČEK, T.; DLOUHÝ, M.; HNILÍČKA, P.; LEŇO CUTÁKOVÁ, L.; LEŇO, M. 2018. *Hustota a ekonomika měst*. Praha: IPR. 136 s. ISBN 978-80-87931-75-2.

HUMER, A.; CARDOSO, R.; MEIJERS, E. 2022. Breaking with the spatial-cycle model: the shift towards 'syncurbanization' in polycentric urban regions. In: *Regional Studies*, roč. 56, č. 1, s. 21–35. ISSN 0034-3404.

HURBÁNEK, P. 2008. Recent developments in definitions of rurality/urbanity. Focus on spatial aspect and land cover composition and configuration. In: *Europa*, roč. XXI, č. 17, s. 9–27. ISSN 1429-7132.

CHRISTALLER, W. 1933. *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena: Gustav Fischer. 342 s. ISBN 978-3-534-19736-1.

JENKS, M.; BURTON, E.; WILLIAMS, K. 1996. *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* London, New York: Routledge. 360 s. ISBN 978-0419213000.

JIN, J. 2017. Does accessibility matter? Understanding the effect of job accessibility on labour market outcomes. In: *Urban Studies*, roč. 55, č. 1, s. 91–115. ISSN 0042-0980.

KAM. 2020. *Územně analytické podklady 2020–04 Funkční uspořádání města*. Kancelář architekta města Brna. Dostupné z: https://upmb.brno.cz/wp-content/uploads/2022/06/04_Funkcni_usporadani_mesta.pdf.

KAM. 2021. *Průzkum dopravního chování v brněnské metropolitní oblasti*. Kancelář architekta města Brna. Dostupné z: <https://kambmo.cz/pruzkum-dopravniho-chovani/>.

KHAVARIAN-GARMSIR, A. R.; SHARIFI, A.; SADEGHI, A. 2023. The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. In: *Cities*, roč. 132, 104101. ISSN 0264-2751.

LEE, B. 2007. Edge or edgless cities? Urban spatial structure in U.S. metropolitan areas, 1980 to 2000. In: *Journal of Regional Science*, roč. 47, č. 3, s. 479–515. ISSN 0022-4146.

LEES, A.; LEES, L. H. 2007. *Cities and the Making of Modern Europe*. 1750–1914. Cambridge: Cambridge University Press. 316 s. ISBN 978-0521839365.

LIMTANAKOOL, N.; SCHWANEN, T.; DIJST, M. 2009. Developments in the Dutch Urban System on the Basis of Flows. In: *Regional Studies*, roč. 43, č. 2, s. 179–196. ISSN 0034-3404.

LINDÓN, A. M. 2013. Territorialized everydayness between proxemics and diastemics: space-time rhythms in a context of acceleration. In: *Body and time: Bodily rhythms and social synchronism in the digital media society*. Pirani, B. M.; Smith, T. S. (eds.). Cambridge: Cambridge Scholars Publishing. s. 84–105. ISBN 978-1443847155.

MAIER, K.; DRDA, F.; MULÍČEK, O.; SÝKORA, L. 2007. Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 10, č. 3, s. 75–80. ISSN 1212-0855.

MAIER, K.; MULÍČEK, O.; FRANKE, D. 2010. Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 13, č. 5, s. 71–81. ISSN 1212-0855.

- MALÝ, J. 2016. Impact of Polycentric Urban Systems on Intra-regional Disparities: A Micro-regional Approach. In: *European Planning Studies*, roč. 24, č. 1, s. 116–138. ISSN 0965-4313.
- MALÝ, J.; KREJČÍ, T. 2022. Polycentricity of daily urban systems: A misconceived concept and buzzword in 'metropolitan' planning practice. In: *European Urban and Regional Studies*, roč. 29, č. 4, s. 515–532. ISSN 0969-7764.
- MAVOA, S.; BOULANGÉ, C.; EAGLESON, S.; STEWART, J.; BADLAND, H. M.; GILES-CORTI, B.; GUNN, L. 2018. Identifying appropriate land-use mix measures for use in a national walkability index. In: *Journal of Transport and Land Use*, roč. 11, č. 1, s. 681–700. ISSN 1938-7849.
- MD ČR. 2021. *Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030*. Ministerstvo dopravy České republiky. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>.
- MMR ČR. 2017. *Zásady územní politiky: Aktualizace 2017*. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/ede18d30-7bc2-4d2b-9011-f527446872e8/ZUP_2017.pdf?ext=.pdf.
- MMR ČR. 2019. *Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+*. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. Dostupné z: <https://mmr.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf.aspx?ext=.pdf>.
- MMR ČR. 2021a. *Koncepce Smart Cities: Odolnost prostřednictvím SMART řešení pro obce, města a regiony*. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/koncepce-smart-cities-odolnost-prostrednictvim-smart-reseni-pro-obce-mesta-a-regiony.pdf.
- MMR ČR. 2021b. *Politika územního rozvoje České republiky*. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/408dfd7d-ae56-44a2-a73b-2dea219355d5/Uplne_zneni_PUR_CR_zavazne_od_20210901.pdf.aspx?ext=.pdf.
- MORENO, C.; ALLAM, Z.; CHABAUD, D.; GALL, C.; PRATLONG, F. 2021. Introducing the '15-Minute City': Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. In: *Smart Cities*, roč. 4, č. 1, s. 93–111. ISSN 2624-6511.
- MULÍČEK, O.; SÝKORA, L. 2011. *Atlas sídelního systému České republiky*. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/i2gd4hiu/atlas-sidelniho-systemu-2011.pdf>.
- NGUYEN, D. 2010. Evidence of the impacts of urban sprawl on social capital. In: *Environment and Planning B: Planning and Design*, roč. 37, č. 4, s. 610–627. ISSN 2399-8083.
- NOVÁ LIPSKÁ CHARTA. 2020. *Nová lipská charta: Využití transformativní schopnosti měst pro obecné blaho*. Přijato na neformálním zasedání ministrů pro městské záležitosti dne 30. listopadu 2020. Dostupné z: <https://mmr.cz/getmedia/7a79072f-92be-4591-a6da-c25d8b532e03/Nova-lipska-charta.pdf.aspx>.
- OSN. 2016. *Nová agenda pro města*. Quito, 17.–20. 10. 2016. Organizace spojených národů. Dostupné z: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Czech.pdf>.
- OUŘEDNÍČEK, M. 2013. Výzkum suburbanizace v České republice: vývoj, příčiny a důsledky. In: *Sub Urbs: krajina, sídla a lidé*. Ouředníček, M.; Špačková, P.; Novák, J. (eds.). Praha: Academia. s. 61–80. ISBN 978-80-200-2226-4.
- OUŘEDNÍČEK, M.; NEMEŠKAL, J.; POSPÍŠILOVÁ, L. 2020. *Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR*. Dostupné z: <https://mmr.cz/getmedia/d60073f1-5e12-4554-aa30-b703cf110cff/Vymezeni-uzemi-pro-ITI-v-CR.pdf.aspx?ext=.pdf>.
- PARR, J. B. 2005. Perspectives on the city-region. In: *Regional Studies*, roč. 39, č. 5, s. 555–566. ISSN 0034-3404.
- PÄTZ, A. 2001. Walkable city - Experience from a town planning project in Tübingen. In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, roč. 145, č. 5, s. 28–35. ISSN 0031-6229.
- PHELPS, N. A. 2018. In what sense a post-suburban era? In: *The Routledge Companion to the Suburbs*. HANLON, B.; VICINO, T. (eds.). Oxon, New York: Routledge, s. 39–47. ISBN 978-0367733711.
- SABOURI, S. 2021. Assessing polycentric development in terms of trip chaining efficiency. In: *Cities*, roč. 117, 103300. ISSN 0264-2751.
- SCHNEIDER, A.; WOODCOCK, C. E. 2008. Compact, dispersed, fragmented, extensive? A comparison of urban growth in twenty-five global cities using remotely sensed data, pattern metrics and census information. In: *Urban Studies*, roč. 45, č. 3, s. 659–692. ISSN 0042-0980.
- SÝKORA, L.; MULÍČEK, O. 2009. The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of the Czech urban and regional system. In: *Urban Research & Practice*, roč. 2, č. 3, s. 287–307. ISSN 1753-5069.
- TONEV, P.; DVOŘÁK, Z.; ŠAŠINKA, P.; KUNC, J.; CHALOUPKOVÁ, M.; ŠILHAN, Z. 2017. Different approaches to defining metropolitan areas (Case study: cities of Brno and Ostrava, Czech Republic). In: *Geographia Technica*, roč. 12, č. 1, s. 108–120. ISSN 2065-4421.
- TSAI, Y. H. 2005. Quantifying Urban Form: Compactness versus 'Sprawl'. In: *Urban Studies*, roč. 42, č. 1, s. 141–161. ISSN 0042-0980.
- ÚŘAD VLÁDY ČR. 2017. *Strategický rámec České republiky 2030*. Praha: Polygrafie Úřadu vlády ČR. 396 s. ISBN: 978-80-7440-181-7
- VAN DER LAAN, L. 1998. Changing Urban Systems: An Empirical Analysis at Two Spatial Levels. In: *Regional Studies*, roč. 32, č. 3, s. 235–247. ISSN 0034-3404.
- ZÉVL, J. J.; OUŘEDNÍČEK, M. 2021. Measuring the morphology of suburban settlements: scale-dependent ambiguities of residential density development in the Prague Urban Region. In: *Moravian Geographical Reports*, roč. 29, č. 1, s. 27–38. ISSN 2199-6202.

Mgr. Jiří Malý, Ph.D.

✉ maly@geogr.muni.cz

Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita

Oddělení environmentální geografie
Ústav geoniky AV ČR, v. v. i.

ENGLISH ABSTRACT

Compact Forms, Settlement Centrality and Mobility as Themes for Planning Functional Urban Areas. A Case Study of the Brno Metropolitan Area, by Jiří Malý

Functional urban areas have long been a subject of consideration for integrated strategic and spatial planning. At the same time, the regional scale of functionally closed territorial units becomes part of the imagination of compact forms and centrality of space. The article explores the meanings of compactness and centrality in urban environment and the metropolitan area as a whole. Using data on labour mobility and functional territory use, the specifics of settlement structures of different scales are demonstrated in the example of the Brno metropolitan area. The results show the spatial variability of the relationship between urbanistically approached static compactness and functionally viewed population dynamics (mobility). While the accessibility of central (urban) functions is related to shorter walking or cycling routes for personal mobility mainly in the historically established city centre, (however not in all other secondary urban centres), short routes are being replaced by public transport, largely by train transport, as the scale shifts to the metropolitan level. However, it turns out that the deconcentration of the population into the wider metropolitan area does not imply a relative increase in the share of train travel, as even in population-gaining municipalities connected directly to rail infrastructure, the importance of the car as a means of regular commuting has been increasing. The findings can serve both to set the basis for mobility planning and to rethink the planning concepts of the short-distance city and the fifteen-minute city.

REGIONÁLNÍ KONKURENCESCHOPNOST ČESKÝCH PŘÍHRANIČNÍCH ÚZEMÍ

Václav Novák, Jaroslav Koutský

Předkládaný příspěvek reflektuje výsledky výzkumných činností v rámci projektu TA ČR Beta a řeší přeshraniční regiony a jejich dílčí národní části. Pozornost je věnována především českým příhraničním územím. Hlavním cílem práce je posouzení konkurenceschopnosti českých příhraničních regionů prostřednictvím složeného indikátoru regionální konkurenceschopnosti. Využita mohla být data s přeshraniční komparabilitou. V regionálním členění byla použita data o hrubém domácím produktu, demografické indikátory, údaje o odvětvové zaměstnanosti a hrubé přidané hodnotě. Analýza je doplněna o další poznatky získané smluvním výzkumem. Bylo zjištěno, že české příhraniční kraje v konkurenceschopnosti stále velmi zaostávají za sousedními regiony Německa a Rakouska. Existence výrazných asymetrií v přeshraničním kontextu stále přetrvává. Jiná situace je v česko-polském pohraničí. Polské regiony vykazují obdobnou míru konkurenceschopnosti jako české, průmyslové oblasti prochází poměrně úspěšně procesem reindustrializace. Byla zjištěna nízká míra provázanosti se slovenskými příhraničními regiony.

Úvod

V roce 2019 byla Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem se svými partnerskými pracovišti úspěšná v rámci soutěžního řízení vyhlášeného Technologickou agenturou ČR (ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR) na zpracování výzkumné veřejné zakázky s názvem „Analýza přeshraniční konkurenceschopnosti krajů ČR“. Požadovanými výstupy byly mj. certifikovaná metodika, specializovaná mapa a analýza doporučení k rozvoji příhraničních regionů České republiky. Tento příspěvek je zaměřen na samotnou metodu vymezování přeshraničních území a hodnocení regionální konkurenceschopnosti těchto typů území, kde stále více zanedbatelnou roli hraje státní hranice. Do textu byly vkládány dílčí grafické výstupy a poznatky z metodiky, specializované mapy i ze samotné analýzy.

O konkurenceschopnosti českých příhraničních regionů vůči regionům sousedních zemí má smysl uvažovat v momentě, kdy je hranice mezi státy propustná. Tato podmínka zcela jistě nebyla splněna v případě česko-rakouské a česko-bavorské hranice ještě v 80. letech 20. století. Změna nastala až v 90. letech, kdy přestala být hranice se SRN a Rakouskem pro cesty do sousedního státu bariérou. Otevření hranic (se západem) a společensko-politické změny vytvořily nové podmínky pro aktivity obyvatelstva v příhraničních oblastech [Jeřábek, 1996], což vedlo k vytváření přeshraničních socioekonomických vazeb. V 90. letech se významně zlepšila propustnost také na

česko-polské hranici. Důsledkem byl výrazný nárůst četnosti cest Poláků i Čechů do sousedících příhraničních oblastí, které byly odůvodněné především návštěvou příbuzných [Jeřábek, 2002]. Přeshraniční aktivity na česko-slovenské hranici byly po rozpadu Československa spíše utlumeny. Další změnou vedoucí k nárůstu možností přeshraničních kontaktů byl vstup Česka do EU v roce 2004. Ovšem bezprostředně po vstupu do EU nebyly v českém pohraničí zaznamenány výrazné změny životní úrovně [Dokoupil a kol., 2017]. Stále totiž platila omezení vstupu občanů z nových členských zemí na německý a rakouský trh práce. I když zde nepochybně existovala nelegální pracovní migrace, na kterou obecně ze strany občanů nových členských zemí EU upozorňoval Cyrus s Vogelem [2006]. Dalším přelomem tak byl rok 2011, kdy byl otevřen volný přístup na pracovní trhy Německa a Rakouska. Tato administrativní změna spolu se stárnutím populace především v německých příhraničních oblastech vedla k enormnímu nárůstu počtu pendlerů nejen do Bavorska a Rakouska, ale i do Saska [Novák, 2023]. Povaha a intenzita přeshraničních vazeb se v průběhu 30 let od roku 1990 měnila. Otázkou je, zdali v přeshraničním kontextu stále přetrvávají výrazné socioekonomické rozdíly mezi jednotlivými částmi přeshraničních regionů, které v jejich důsledku způsobují asymetrické vazby. Zesilování asymetrií může v konečném důsledku vést k závažnému funkčnímu oslabení zdrojových regionů, které stále více zaostávají nejen vůči regionu sousední země, ale i ve vnitrostátním porovnání.

Hlavním cílem příspěvku je vyhodnocení přeshraniční konkurenceschopnosti českých příhraničních regionů, přičemž v případě Německa, Rakouska a Polska bude nabídnuta komparace na mezoregionální (NUTS 2) i mikroregionální (NUTS 3) úrovni. Za ČR a Slovensko vstupují do analýzy NUTS 3 regiony mající mezoregionální atributy. Dojde ke zhodnocení postavení českých krajů prostřednictvím komplexního indikátoru regionální konkurenceschopnosti s detailním zaměřením na čtyři vybrané přeshraniční regiony. Dalším poměrně náročným úkolem bude vymezení přeshraničních regionů, které lze v rámci tohoto textu vnímat jako dílčí cíl či jako nutný výchozí krok pro naplnění hlavního cíle. Domníváme se však, že i tato diskuse je pro geografickou komunitu zajímavá, a proto jí věnujeme významnější prostor.

1. Teoretické vymezení tématu

V regionálních vědách mají dlouholetou tradici přístupy, které zkoumají, proč je jedno území vyspělejší či úspěšnější než druhé, jaké to má podmiňující faktory a důsledky. Pojetí konkurenceschopnosti a její regionální (územní) implikace se v posledních dekáдах stalo předmětem výrazné odborné pozornosti a zároveň bylo možné sledovat jeho značnou akceleraci. Iniciace tématu je často připisována americkému ekonomovi Porterovi [např. 2000]. Ten však do značné míry jen využil, co již bylo dlouhodobě

známo, zkoumáno, a jeho přínos vnímáme spíše v novém terminologickém ukotvení, schematizaci a popularizaci. Nárůst popularity tématu a větší počet přispívajících do diskuse paradoxně způsobil značné teoreticko-metodologické rozvolnění tématu a mnohé konceptuální nejasnosti a rozdíly.

Regionální (územní) konkurenceschopnost je primárně vázána na ekonomickou stránku rozvoje regionů (území). Americký geograf Storper [1997] definuje územní konkurenceschopnost jako schopnost místní ekonomiky disponovat (udržovat a přitahovat) firmy se stabilními nebo rostoucími podíly na trhu a současně schopnost této regionální ekonomiky zajistit stabilní nebo rostoucí životní standard pro místní obyvatele. S odkazem i na další autory [např. Kitson a kol., 2004; Turok, 2004] lze tedy souhrnně říci, že finálním cílem (výsledkem) regionální ekonomické konkurenceschopnosti je to, aby v daném území byly produktivní firmy a odvětví a lidé žijící v území měli kvalitní pracovní příležitosti a mzdy. Podstatou konkurenceschopnosti je také její relativizační rozměr, neboť je vždy třeba

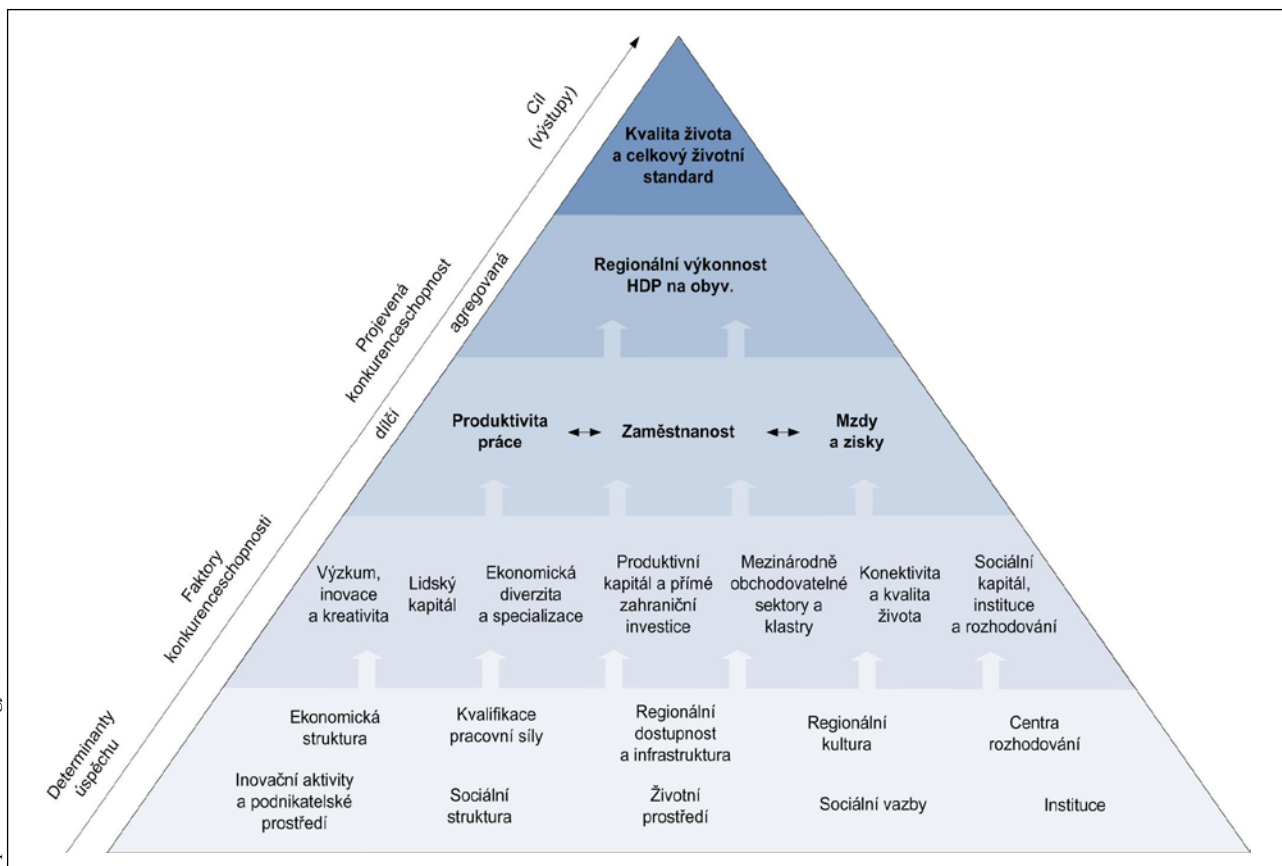
srovnávat pozici daného území vůči jinému území či jiným územím. To znamená, že je nutné vždy přesně specifikovat „v rámci čeho“ a „vůči komu“ se konkurenceschopnost území řeší. Následně je nutné rozebrat, jaké vstupní podmínky a faktory vedou k tomu, aby podobného stavu bylo dosaženo v relativním srovnání s jiným územím, jež má tyto parametry odlišné. Také je důležité zmínit, pomocí kterých ukazatelů (indikátorů) je vlastně vůbec možné regionální ekonomickou konkurenceschopnost vyjádřit. Samozřejmě nelze opomenout ani strategickou rovinu řešení tématu a je třeba hledat způsoby a opatření, pomocí kterých se dá regionální ekonomika stimulovat, aby její relativní významová pozice byla posilována.

Specifickou podmnožinou problematiky je diskuse regionální ekonomické konkurenceschopnosti příhraničních/přeshraničních regionů. Odlišnosti se odvíjí od vlastních rozdílů mezi příhraničními regiony a ostatními regiony. Přestože se význam státní hranice mezi národními státy v průběhu 20. století razantně měnil, tak se dá říci, že i nadále státní hranice v růz-

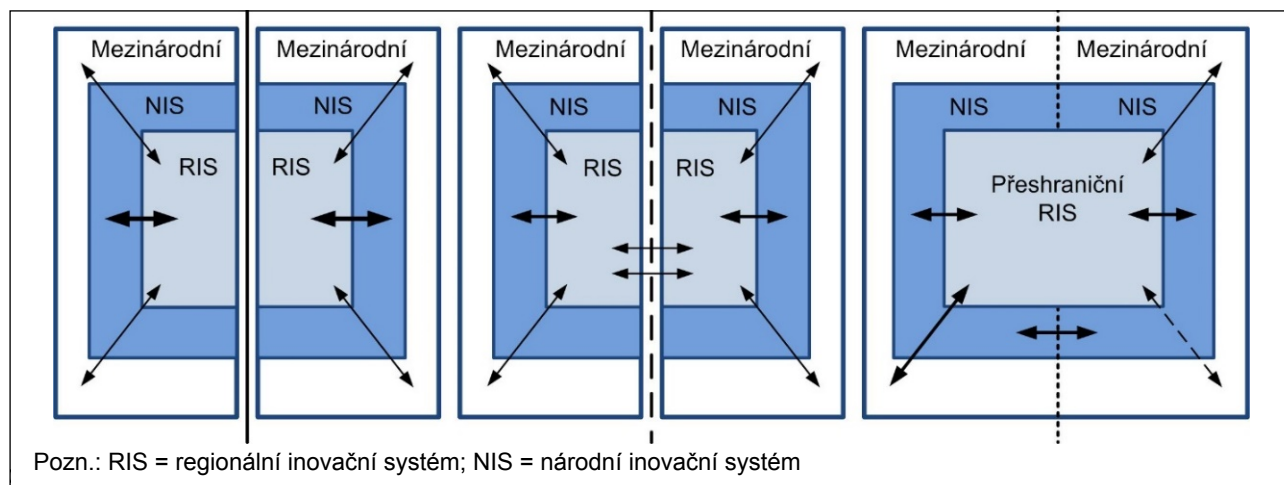
né míře představuje prostorovou bariéru. Mezi dvěma přiléhajícími prostory sousedních států je vždy nějaká:

- Prostorová diskontinuita. Jde o dezintegraci geografického prostoru, jež se odráží v mnohých aspektech institucionálního prostředí, a to jak v rámci formálních, tak neformálních institucí. Přes postupující proces harmonizace se nadále liší legislativní rámec, politické prostředí, správní systémy, existují sociokulturní rozdíly a v některých případech přímo i problémy a animozity.
- Prostorová asymetrie. Jedná se o situaci, kdy přiléhající území se vždy liší jak dílčími prvky ekonomické struktury, tak výslednou ekonomickou výkonností a povahou standardů kvality života. To je samozřejmě také běžná geografická charakteristika i v případě přiléhajících „národních“ regionů, přesto v přeshraničním kontextu lze čekat asymetrii vyšší či minimálně jiné povahy.

Pro úplnost je třeba doplnit, že pro příhraniční regiony zároveň platí veškeré vztahy ovlivňující regionální ekonomickou konkurenceschopnost všech ostatních re-



Obr. 1: Výchozí konceptualizace regionální ekonomické konkurenceschopnosti



Upraveno dle: Lundquist, Trippel, 2013

Obr. 2: Pojetí regionálního inovačního systému v mezinárodní a přeshraniční perspektivě

Přeshraniční region/RIS	Asymetrický, vzájemně neintegrováné RIS	Částečně symetrický a funkčně propojený RIS	Symetrický, přeshraniční RIS
Fyzická propojenost a dostupnost	Slabá/Střední	Střední/Vysoká	Vysoká
Převažující povaha vazeb	Nerovnoměrné vazby založené na rozdílných cenách	Interaktivní vazby napříč mnoha tématy	Intenzivní přeshraniční výměna
Odvětvová specializace, podnikatelské prostředí	Odlišná specializace, funkční rozdíly a slabé synergie	Objevující se synergie a komplementarita, v rámci vybraných podnikatelských aktivit funkční vazby	Provázanost odvětvové specializace, komplementarita a v mnoha podnikatelských aktivitách funkční vazby
Znalostní a výzkumné prostředí	Odlišná zaměření, nedostatek vzájemných vazeb	Propojení v rámci několika oborů	Provázanost, komplementarita a funkční vazby v mnoha oborech
Institucionální prostředí	Vzájemně odlišné, slabá přeshraniční dimenze, nízké tendence k integraci	Klesající vzájemné rozdíly, růst a podpora přeshraniční dimenze vztahů	Vzájemná podobnost, moderace dílčích problémů, silná přeshraniční dimenze a ochota k podpoře RIS v přeshraniční perspektivě

Upraveno dle: Lundquist, Trippel, 2013

Tab. 1: Asymetrický, částečně symetrický a symetrický regionální inovační systém

gionů, tedy zejména paralelně existující konkurenční a kooperační meziregionální mechanismy [blíže viz Hampl, Blažek, Žížalová, 2008].

Prostorová diskontinuita a asymetrie vytvářejí souběžně příležitosti a omezení pro vzájemný vztah příhraničních území. V určitých aspektech vytvářejí potenciál pro kooperaci, který jiná území nemohou využít. Na druhou stranu v mnoha aspektech jsou zdrojem zvýšené konkurence, které ostatní území nemusí čelit. Pro regionální konkurenceschopnost příhraničních regionů je důležité, jak dovedou výše zmíněné aspekty a mechanismy využít ve svůj prospěch, případně jak dokážou udělat z nevýhody výhodu. V rámci regionální

konkurenceschopnosti se pracuje s klíčovým konceptem regionálního inovačního systému, v němž se řeší její konstituce, funkčnost a případná podpora [Asheim, Gertler, 2005; Blažek, 2012]. Použijeme-li analogii konceptu pro příhraniční regiony, pak jako rozhodující vztah se jeví konstituce regionálního inovačního systému „přes“ státní hranici. Jinými slovy jde o to, do jaké míry je regionální inovační systém integrován na základě propojení dílčích subsystémů z obou stran státní hranice či je státní hranicí striktně limitován a oddělen. To do značné míry indikuje, zda je příhraniční prostor schopen využívat kooperační přeshraniční mechanismy, či naopak je primárně limitován vzájemnými konkurenčními vztahy.

2. Metodika

2.1 Vymezení přeshraničních regionů

Sídelní struktura a s ní související regionální uspořádání na mezoregionální úrovni je na Slovensku obdobné jako v České republice. V České republice a na Slovensku existují na úrovni NUTS 2 nepřirozené agregované regiony, jejichž základ tvoří kraje čili regiony úrovně NUTS 3. Kraje v ČR a na Slovensku představují územní celky, které jsou až na výjimky definované zřetelným střediskem nebo jádrovou aglomerací. Rovněž regionální identita obyvatelstva je spojována s krajskou úrovní (NUTS 3), nikoli s úrovní regionů soudržnosti.

Mezoregionální úroveň je v Rakousku a Polsku definována NUTS 2 regiony. Jádra těchto regionů mají adekvátní spádová území a zároveň jsou vybavena silnými samosprávnými pravomocemi. Úroveň NUTS 3 zde tvoří celky okresního významu čili bez samosprávných atributů správy území.

V Německu mají silné politické postavení spolkové země, v jejichž rámci je koncentrována značná část veřejné moci. S Českou republikou hraničí spolkové země, jež svým významem, nejen populačním a územním, nýbrž i politickým a hospodářským, přesahují rámec sousedních českých příhraničních území. To platí především pro Bavorsko. Tato spolková země je rozlohou srovnatelná s Českou republikou a populačně ji se svými téměř 13 mil. obyvatel převyšuje. Bavorskou metropoli Mnichov nelze samozřejmě dávat do komparace například s Plzní. Pouze Praha může být s Mnichovem souměřitelná. To znamená, že v případě německých spolkových zemí má smysl pro vymezování přeshraničních regionů uvažovat o teritoriálně nižší úrovni NUTS 2. Zároveň se musí jednat o regiony, které sousedí s Českou

republikou. V Bavorsku se jedná o Dolní Bavorsko, Horní Falc a Horní Franky. V případě Sasky má zřejmě smysl z šetření vyřadit NUTS 2 Lipsko a do hodnocení zařadit pouze NUTS 2 Drážďany a Saská Kamenice. NUTS 2 Lipsko je již poměrně prostorově vzdálené od českých hranic, a tak očekávatelné vazby s českým pohraničím jsou velmi slabé. Obdobná situace je i v případě Durynska, jež rovněž české pohraničí reálně nijak neovlivňuje.

V některých případech jsou velké metropolitní regiony administrativně rozděleny na dvě samosprávná území. V zájmu logiky přirozených heterogenních regionů je třeba takové samosprávné celky sloučit. Jedná se o dva případy v zahraničí:

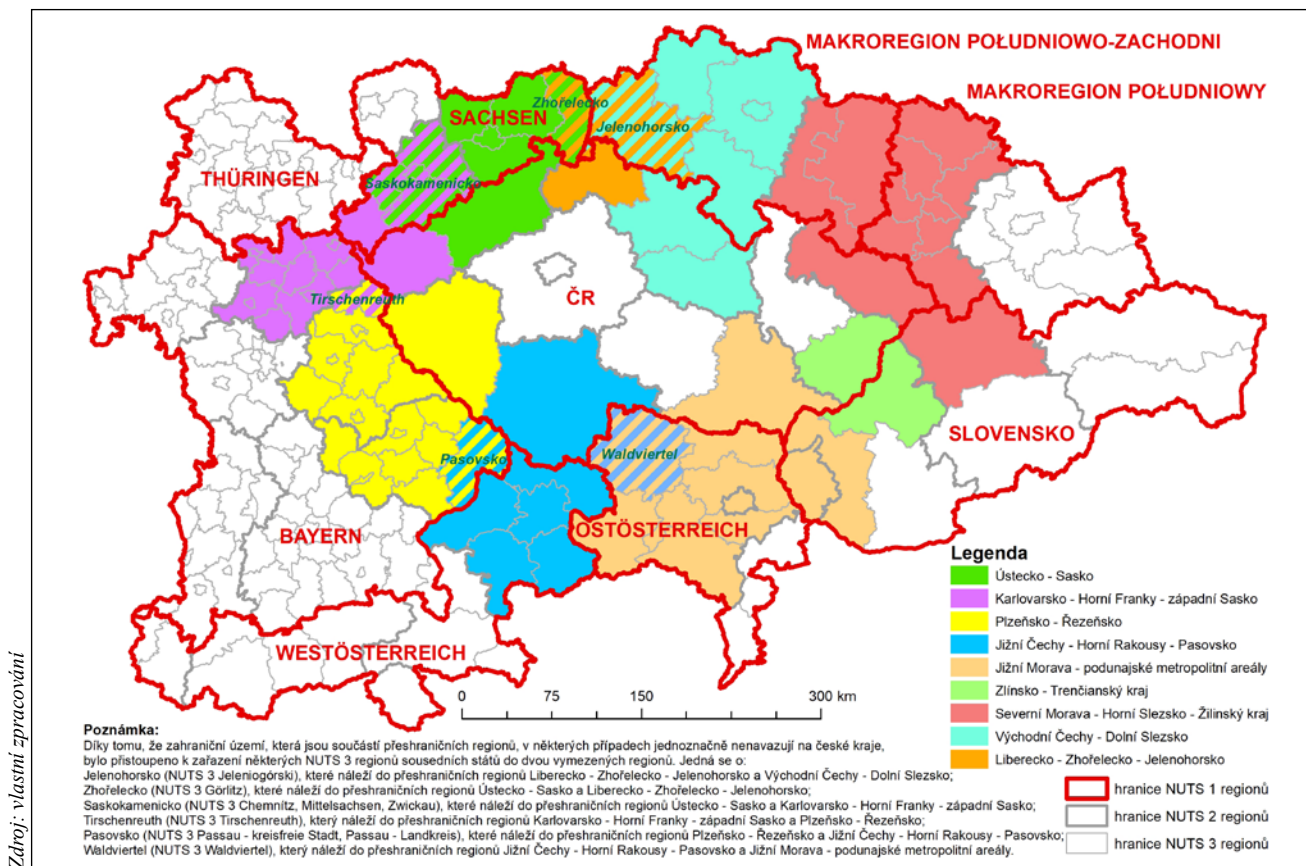
1. Vídeň a Dolní Rakousy;
2. Bratislavský kraj a Trnavský kraj, jenž tvoří širší zázemí Bratislavy na západě Slovenska.

Protože je do územního porovnání v makroekonomické analýze zařazen i středočeský prostor, je Praha sloučena se svým přirozeným zázemím, tzn. se Středočeským krajem.

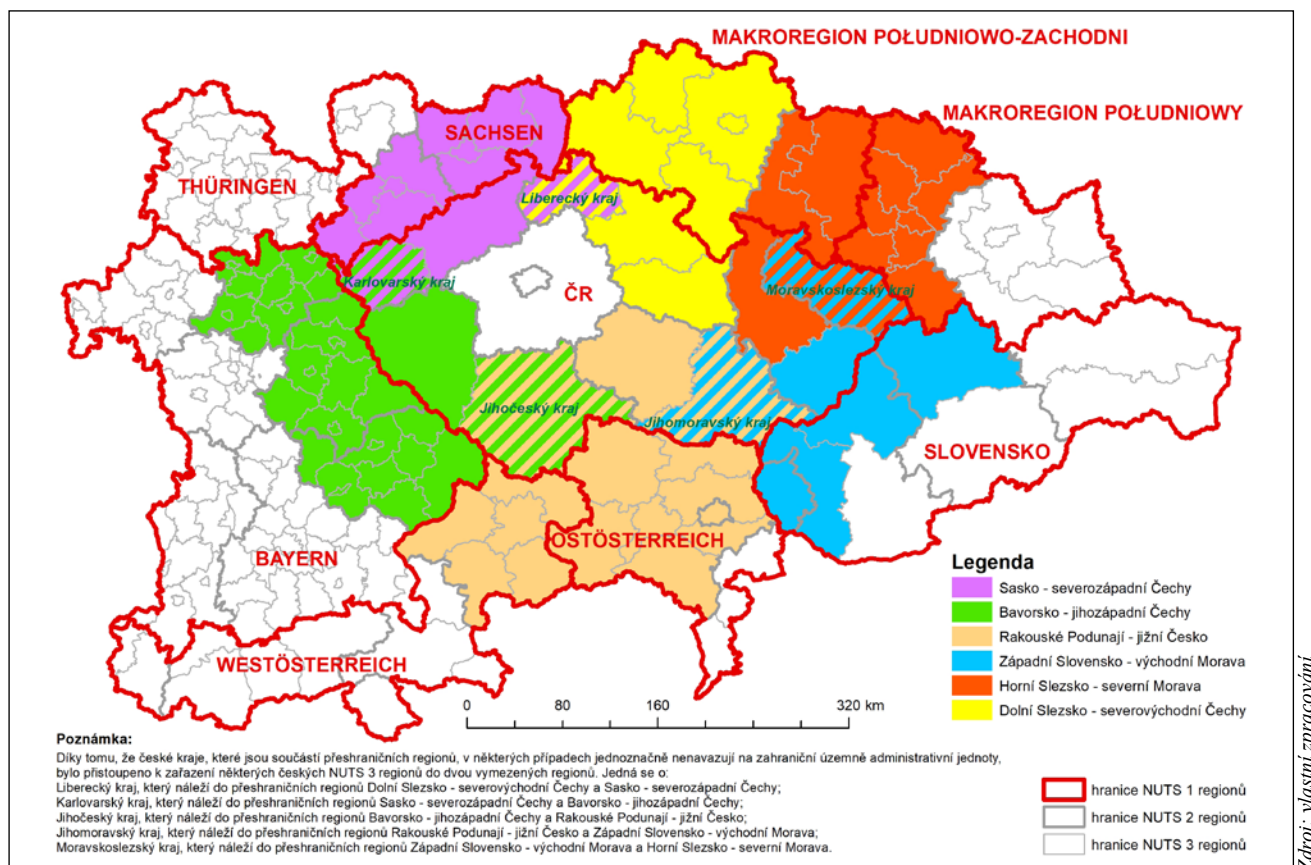
Česká republika je složena ze 14 krajů, z nichž Hlavní město Praha a Středočeský kraj představují centrální metropolitní region nehraničící s žádným z okolních států. Ostatní kraje s výjimkou Kraje Vysočina jsou pohraniční. Zařazení do přeshraničního regionu je problematické v případě Olomouckého kraje, neboť jeho podstatná část se nachází ve středomoravském prostoru. Pouze Jesenicko a malá část okresu Šumperk jako okrajové části Olomouckého kraje mají příhraniční polohu.

Z geografického hlediska je třeba si uvědomit, že na sebe hranice přirozených nodálních (a tím i samosprávných) regionů nenavazují. Proto je relevantní, když se vymezení přeshraničních regionů zpřesní na nižší teritoriální úrovni.

Mohou existovat dva úhly pohledu na vymezení přeshraničních regionů, v nichž mají územní podíly česká území. Bud' lze vycházet z prostorového vymezení českých krajů, anebo základ pro vymezení tvoří příhraniční území sousedních států. Výstup dle prvně uvedeného přístupu nabízí obr. 3., kdy bylo ke každému z pohraničních krajů ČR přiřčeno území



Obr. 3: Vymezení přeshraničních regionů z pohledu krajů ČR



Obr. 4: Vymezení přeshraničních regionů z pohledu příhraničních regionů sousedních států

sousedního státu. Zároveň mohlo dojít k připojení jednoho zahraničního území ke dvěma krajům. Existují tak územní překryvy zahraničních částí přeshraničních regionů (šrafovaná území). Obrázek 3 nabízí celkem devět přeshraničních regionů. Z pohledu ČR byly vynechány vnitrozemské kraje a Olomoucký kraj.

Výsledkem vymezení přeshraničních regionů z pohledu příhraničních území států sousedících s Českou republikou bylo šest velkých územních celků. Pojmenování přeshraničních regionů je spíše orientační, nikoli dogmatické.

K ověření metodiky byly vybrány čtyři přeshraniční regiony, z nichž dva byly vybrány z pohledu zahraničních regionů a dva z pohledu českých regionů:

- **Sasko – severozápadní Čechy:** složený z NUTS 2 Dresden, Chemnitz a Severozápad.
- **Bavorsko – jihozápadní Čechy:** složený z NUTS 2 Niederbayern, Oberpfalz, Oberfranken, Jihozápad a Karlovarského kraje.
- **Jižní Morava – podunajské metropolitní areály:** složený z Jihomoravského

ho kraje, Bratislavského kraje, Trnavského kraje, NUTS 2 Wien a NUTS 2 Niederösterreich. Přičemž Bratislavský kraj a Trnavský kraj jsou hodnoceny jako jeden metropolitní region, stejně tak jsou hodnoceny Wien a Niederösterreich.

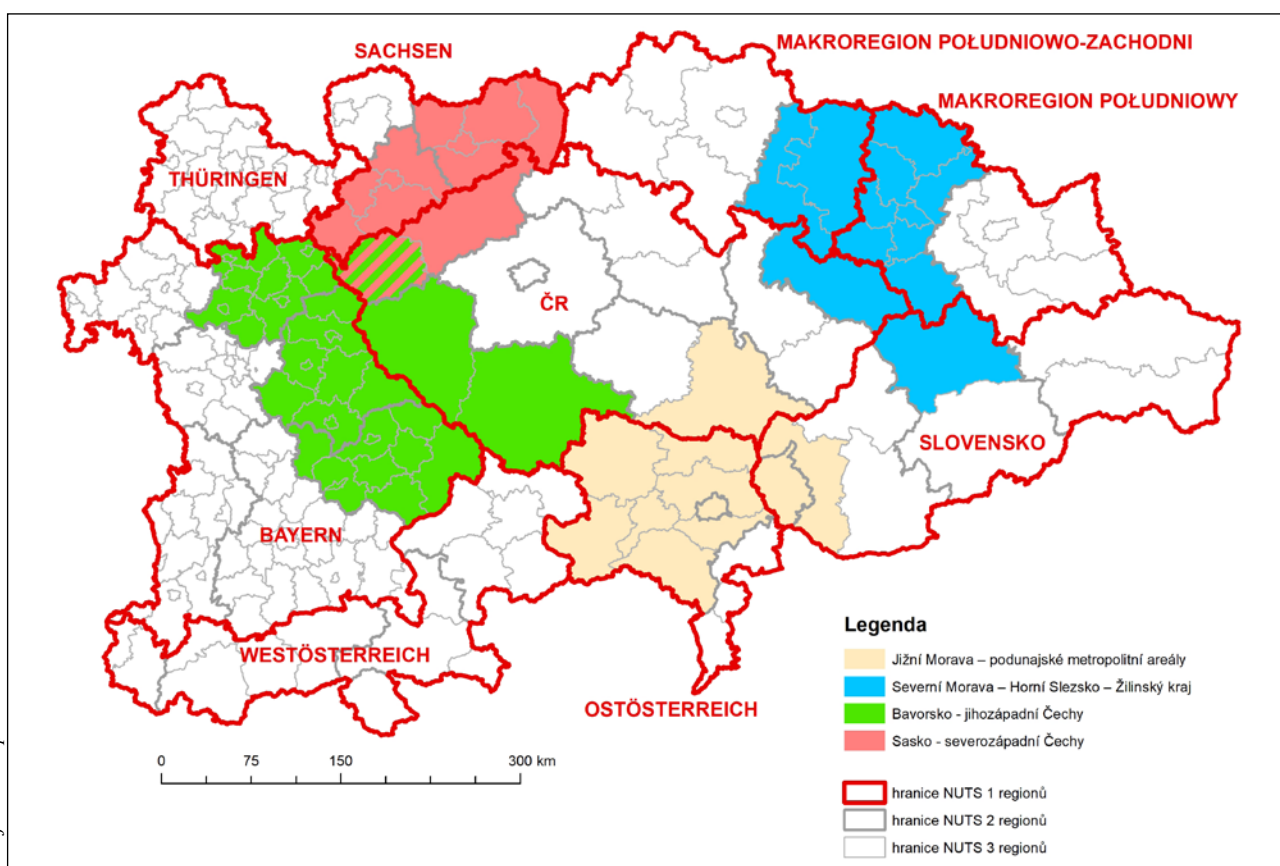
- **Severní Morava – Horní Slezsko – Žilinský kraj:** složený z Moravskoslezského kraje, polských NUTS 2 regionů Województwo Śląskie a Województwo opolskie a slovenského Žilinského kraje.

2.2 Složený indikátor konkurenceschopnosti

V uplynulých dekádách vzniklo velmi mnoho analytických pokusů a přístupů k vyjádření regionální konkurenceschopnosti. Tyto přístupy se zejména v metodologické a datové preciznosti velmi kvalitativně lišily. Zároveň je třeba poznamenat, že metodologickou preciznost nelze zaměňovat za snahu ohrožit znalostí a použitím nejpokročilejších statických metod a výpočtů. Pro regionální konkurenceschopnost jako pro každé složité, provázané a komplexní téma je třeba hledat co nejméně maximálně

vypovídajících ukazatelů (indikátorů). V neposlední řadě není nutné používat složitý statistický aparát, ale jako účelnější se jeví využití základních až středně pokročilých statistických metod (např. indexy, průměry, korelace apod.).

Za, v obecné rovině, nejlépe využitelný konceptuální a metodologický postup pro sledování a hodnocení regionální konkurenceschopnosti prostřednictvím analýzy socioekonomických dat lze považovat práci Hugginse [2003]. Zde je možné najít konceptuální schéma pro analýzu, argumentaci důležitosti využitých indikátorů, ale i konkrétní způsob dosazení a výpočtu na příkladu britských územních jednotek. Za hlavní indikátory (*measures*) regionální konkurenceschopnosti autor považuje hrubý domácí produkt (HDP), průměrnou mzdu, přítomnost firem včetně těch znalostně založených, míru ekonomické aktivity a nezaměstnanost. Zároveň jsou mezi výše zmíněnými ukazateli vzájemně se podmiňující vztahy a vazby, takže rozlišuje jednu kategorii jako vstupy (*inputs*), druhou kategorií jako výstupy (*outputs*) a třetí můžeme chápat



Obr. 5: Přeshraniční regiony určené k analýze přeshraniční konkurenceschopnosti krajů ČR

jako výsledky či dopady pro obyvatele (*outcomes*).

Následně autor přiřadil jednotlivým indikátorům váhy, kdy nejvyšší váhu má produktivita vyjádřená prostřednictvím HDP, následují průměrná mzda a nezaměstnanost. Všechny zbylé vstupy mají stejnou váhu. Poté zkonstruoval pro jednotlivé regiony a města ve Velké Británii index konkurenceschopnosti, který má povahu „rankingu“ od nejlepších po nejhorší. To všechno dohromady představuje poměrně jednoduchý, ale vypovídající způsob pro vyjádření regionální konkurenceschopnosti a umožňuje následující koncepčně strategické úvahy nad podporou regionální konkurenceschopnosti pro konkrétní území.

Aplikace výše uvedeného postupu pro vyhodnocení regionální konkurenceschopnosti českých příhraničních regionů přináší dvě komplikace, které mají shodného jmenovatele v podobě využitelné datové základny. Přístup Hugginse nelze zcela převzít, protože datová základna v odpovídajících územních jednotkách neumožňuje vyhodnotit všechny

jím zvolené indikátory. Druhým problémem je nutnost v případě analýzy příhraničních regionů hledat stanovené indikátory na obou stranách hranice, tedy v rámci odlišných statistických služeb národních států.

Na základě výše uvedeného byl zvolen následující postup pro vyjádření regionální konkurenceschopnosti českých příhraničních regionů prostřednictvím dostupných socioekonomických dat. V prvním kroku došlo k identifikaci porovnatelných statistických údajů. Ve druhém kroku bylo třeba určit výpočtovou hodnotu indikátoru a jeho použitelnost pro souhrnný ukazatel. Třetí krok představoval zahrnutí indikátoru do výsledného vzorce souhrnného indikátoru regionální konkurenceschopnosti.

Z porovnatelných socioekonomických ukazatelů byly vybrány čtyři, z nichž dva odrážejí ekonomickou výkonnost regionu, jeden ukazatel je zaměřen na míru přítomnosti znalostních odvětví a jeden ukazatel zastupuje demografický vývoj regionů:

- HDP na obyvatele je nejpoužívanější charakteristikou k vyjádření ekonomické výkonnosti států i regionálních ekonomik. Ukazatel je převeden na paritu kupní síly (kupního standardu), kdy je brána cenová úroveň v jednotlivých státech EU.
- Produktivita práce z přidané hodnoty zpracovatelského průmyslu (hrubá přidaná hodnota zpracovatelského průmyslu na počet zaměstnaných osob ve zpracovatelském průmyslu) byla jako další výkonnostní charakteristika zařazena do souhrnného indikátoru regionální konkurenceschopnosti, protože zpracovatelský průmysl je klíčovým ekonomickým sektorem s exportním potenciálem nejen v České republice, ale i v příhraničních oblastech sousedních zemí.
- Podíl znalostních odvětví na zaměstnanosti je indikátorem kvality regionálních trhů práce. Za znalostní odvětví jsou považovány sekce J–K a M–N dle klasifikace CZ-NACE.
- Hrubá míra přirozeného přírůstku je demografickým ukazatelem indikujícím atraktivitu regionů. Jedná se o roční průměr pětiletého období, aby byly

hodnoty očištěny o roční výkyvy. Přirozená reprodukce obyvatelstva je zásadně ovlivněna přítomností populace ochotné zakládat rodiny. Čili úspěšné jsou ty regiony, které jsou schopny přitáhnout osoby ve věku 20–30 let.

Metoda konstrukce souhrnného indikátoru, jenž vychází z dílčích ukazatelů, spočívá v přepočítání hodnot ukazatelů za jednotlivé regiony na škálu v rozmezí 0–100, přičemž regionu s nejméně příznivou hodnotou (maximální nebo minimální podle smyslu daného ukazatele) je přisouzena hodnota 0 a regionu s nejvýhodnější hodnotou (rovněž maximální nebo minimální) je přisouzena hodnota 100. Ostatním regionům náleží v přímé úměře hodnota mezi nulou a maximem v závislosti na nastavené škále. Všem do výpočtů zahrnutým indikátorům byla přiřazena stejná váha. Nebyl shledán důvod klást vyšší důraz na některé indikátory.

Obdobně jako u jednotlivých sledovaných ukazatelů je postupováno v případě komplexního indikátoru regionální konkurenceschopnosti. To znamená, že po sečtení přepočtených hodnot za jed-

notlivé sledované ukazatele je u regionu, u něhož byla zjištěna nejnižší hodnota součtu, přidělena hodnota 0 a regionu s nejvyšší hodnotou součtu se přisoudí výsledná hodnota 100. Ostatní regiony budou ohodnoceny v přímé úměře s ohledem na výši jejich součtu přepočtených hodnot za čtyři sledované ukazatele.

2.3 Expertní rozhovory

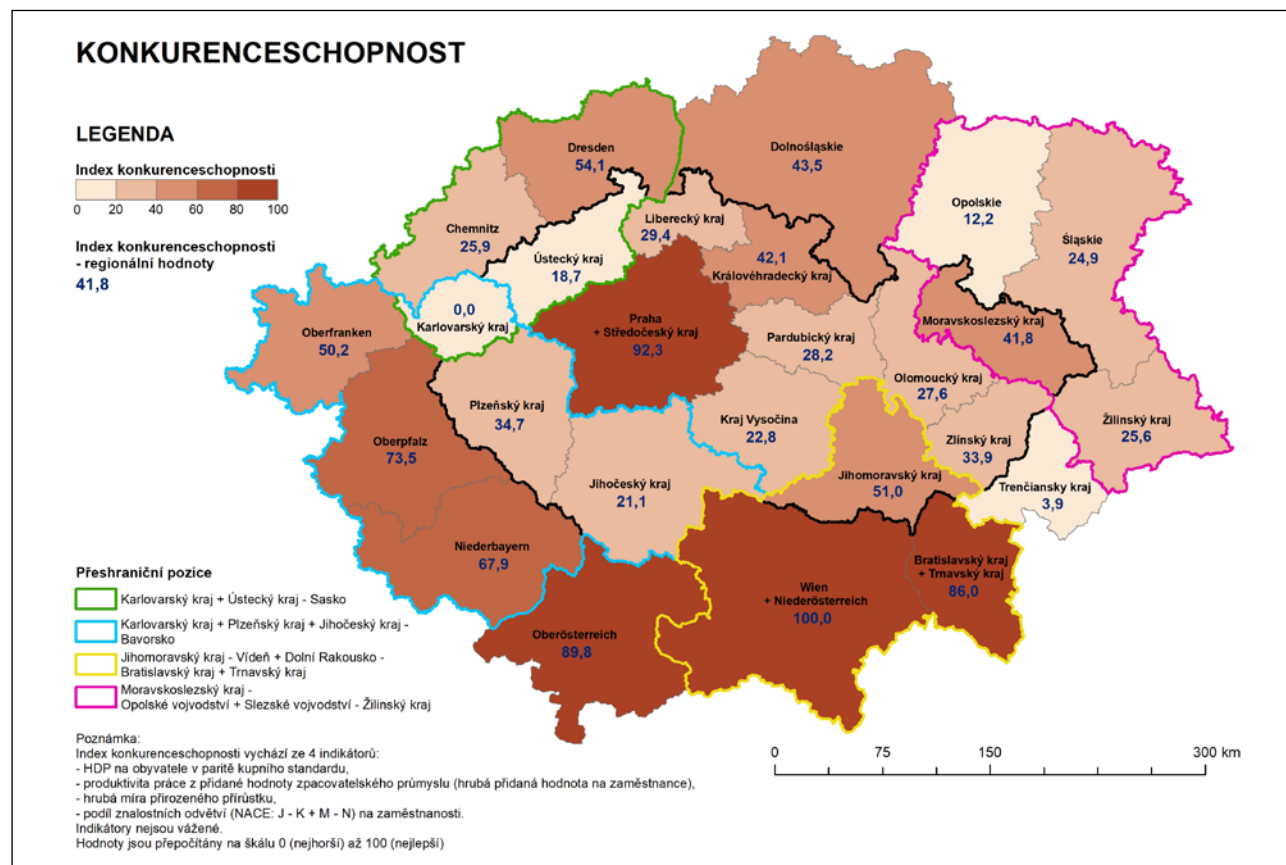
Hodnocení regionální konkurenceschopnosti bylo primárně provedeno prostřednictvím dostupných socioekonomických indikátorů. Sekundárně byla pořízena expertní interview s představiteli veřejné správy, akademické veřejnosti a business sféry. V každém sledovaném přeshraničním území bylo provedeno 20 rozhovorů, 10 na každé straně hranice. Následně bylo v českých regionech postupováno metodou tzv. fokusních skupin. Co se přeshraničních toků týče, aby byla vazba identifikována jako významná, musela mít jasnou oporu v socioekonomické analýze regionálních dat v podobě explicitního vyjádření a zároveň musela být přímo zmíněna jako důležitá v převažující většině expertních interview.

3. Výsledky

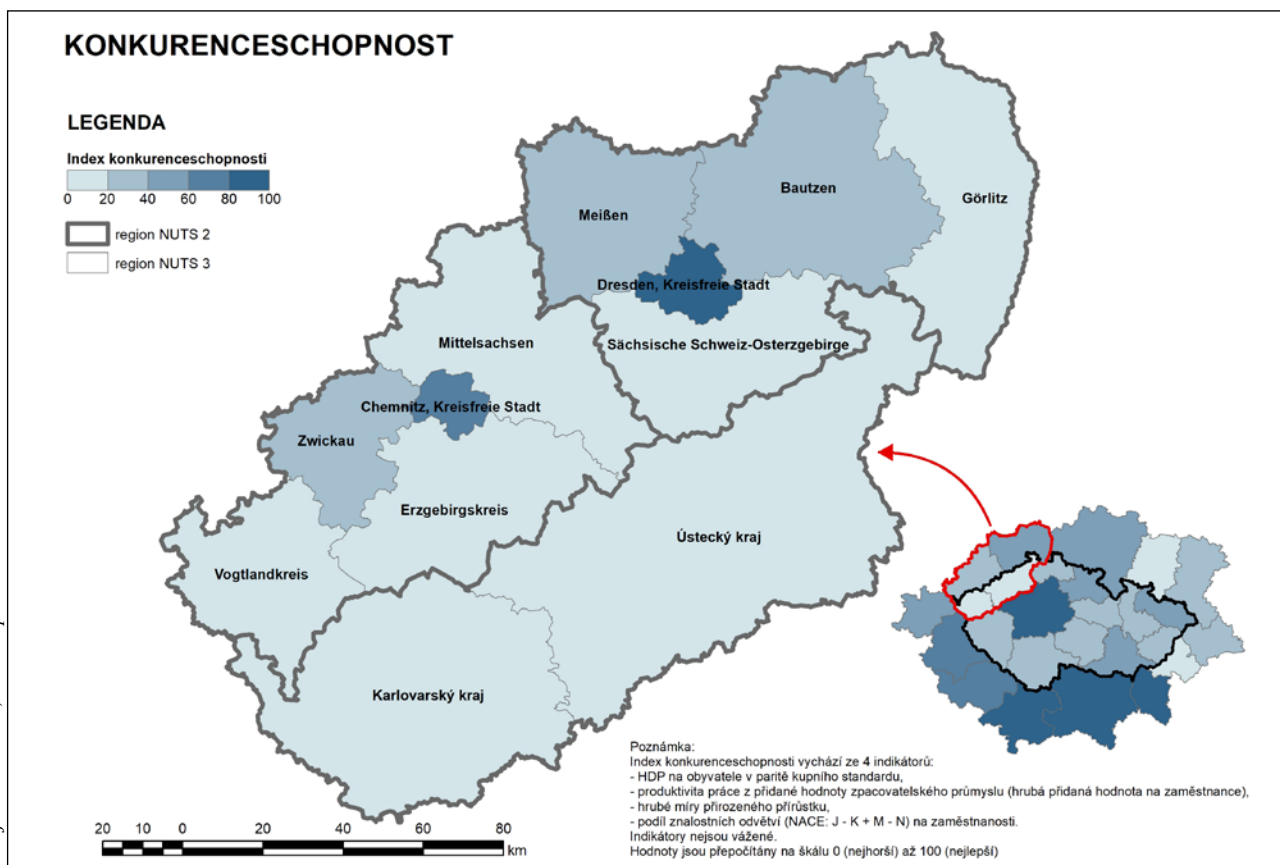
Aplikací indexu konkurenceschopnosti na makroúrovni, tzn. na všechny kraje ČR a sousední relevantní regiony, vyznívá nejméně příznivě pro Karlovarský kraj, resp. pro celý region NUTS 2 Severozápad. Velmi nízké hodnoty vykázalo Opolské vojvodství a Trenčínský kraj. Bohužel polovina krajů ČR nedosahuje v meziregionálním srovnání dle indexu konkurenceschopnosti na škále 0–100 ani 30 % nejuspěšnějšího regionu.

Zcela jednoznačně náleží mezi úspěšné regiony metropolitní region Prahy, Vídně a Bratislavy, který je interakčně propojen s vídeňskou metropolitní oblastí. Překvapivě patří mezi nejdynamičtější regiony Horní Rakousy.

Bavorské příhraniční regiony rovněž vykazují příznivé hodnoty indexu konkurenceschopnosti. Nicméně zaostávání vládního obvodu Horní Franky za Dolním Bavorskem a Horní Falcí je evidentní. Stejně tak nepatří mezi nejlepší území saské regiony. Zejména Saskokamenicko je dle indexu konkurenceschopnosti předstiženo mnoha českými regiony.



Obr. 6: Index konkurenceschopnosti českých regionů a příhraničních regionů sousedních států



Obr. 7: Index konkurenceschopnosti v dílčích NUTS 3 regionech v přeshraničním regionu Sasko – severozápadní Čechy

Na druhou stranu se poměrně zajímavě jeví prostor Dolního Slezska a v prostorové návaznosti na něj severovýchodní Čechy – zejména Královéhradecko.

3.1 Sasko – severozápadní Čechy

Jedná se o komparaci nejslabších českých regionů a nejvýkonnější východní spolkové země, která byla součástí NDR, i když se nejedná o celé Sasko, nýbrž jen o dva ze tří vládních obvodů v rámci tohoto regionu (bez NUTS 2 Lipsko). Je zcela evidentní, že růstovou metropolí v česko-saském prostoru jsou Drážďany, přičemž tento pól růstu má zřejmě pozitivní vliv na dva ze tří zemských okresů – Míšeň a Budyšin. Také Saskou Kamenici se zemským okresem Cvikov lze považovat za sekundární růstové území. Bohužel, ostatní zemské okresy a české regiony dle indikátoru konkurenceschopnosti nedosahují ani 20 % úrovně Drážďan.

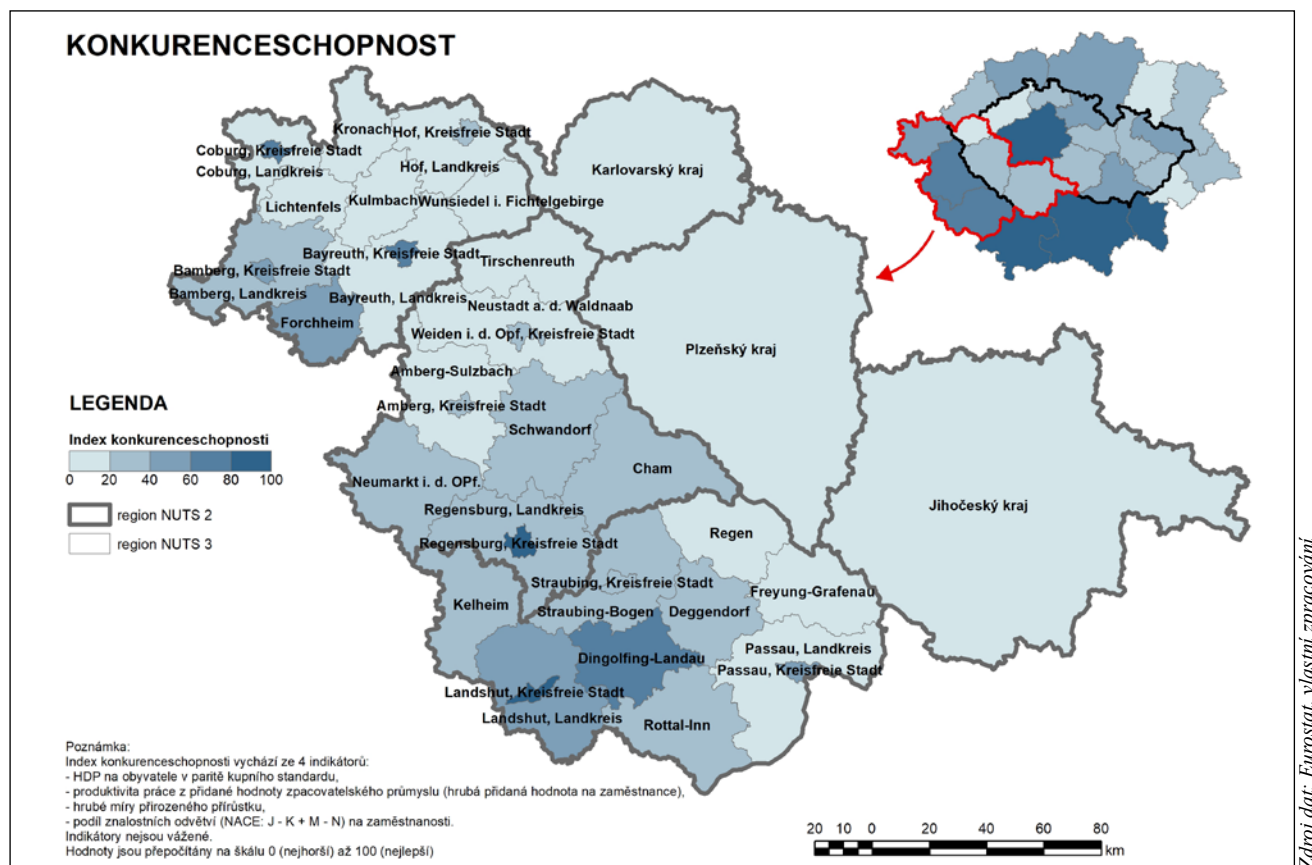
V případě Saska, a to se týká všech východních spolkových zemí, je největším problémem demografický vývoj. Od sjednocení Německa, tj. od počátku devadesátých let, prochází tato území trvalou

migrační ztrátou především mladší složky populace, která je schopna zakládat rodiny. Německé východní regiony extrémně stárnou, což má dopad na počet obyvatel v produktivním věku [Novák a kol., 2013].

Z průmyslových odvětví má jak na české, tak i na saské straně dominantní postavení automobilový průmysl. Ačkoli se to nabízí, neexistují informace či dokonce data o vzájemné propojenosti subjektů z tohoto klíčového odvětví mezi německou a českou částí. Ani expertní rozhovory organizované v rámci projektu TA ČR Beta nenaznačily jakékoli propojení českého a saského automobilového průmyslu. V Sasku má dominantní postavení Volkswagen s výrobními závody v Drážďanech a ve Cvikově. V Drážďanech má automobilka vývojové centrum zaměřené na elektromobily. Nejen v případě automobilového průmyslu, ale i v jiných odvětvích existuje napojení na technické univerzity v Drážďanech a Saské Kamenici. Úplně jiná je situace na české straně, kde na státem podporovaných průmyslových zónách vyrostly montážní závody, které jsou většinou zaměřené na produkci

komponent interiérů automobilů. Což je produkce v rámci řetězce dodavatelů dílů pro automobilový průmysl s nejnižší přidanou hodnotou. České regiony v tomto ohledu do značné míry plní úlohu území s výbornou geografickou polohou s dostupnou levnou pracovní silou. U většiny subdodavatelů automobilek naprosto absentuje snaha umístit na české území vývojové pracoviště.

Již ve druhém desetiletí tohoto století dramaticky vzrostly vazby na přeshraničním trhu práce, který má samozřejmě asymetrické toky z Čech do Saska. Jak z českých sčítání lidu 2011 a 2021, tak i z dat Spolkové agentury práce vyplývá, že počet pendlerů z českého příhraničí do Saska vzrostl z cca 1 000 osob na více než 10 000 osob. Saský trh práce díky, v porovnání s českými, vysokým průměrným německým mzdám dodává českým příhraničním okresům mimořádnou atraktivitu. A díky velmi nepříznivému demografickému vývoji bude stále hladovější po zahraniční pracovní síle. Zároveň nelze opominout atraktivitu pražského metropolitního areálu, který bude díky dopravním investicím (D6,



Obr. 8: Index konkurenceschopnosti v dílčích NUTS 3 regionech v přeshraničním regionu Bavorsko – jihozápadní Čechy

D7, VRT) pro pracovní sílu regionu Se-verozápad také dostupnější.

3.2 Bavorsko – jihozápadní Čechy

Vyšší pozitivní socioekonomická dyna-mika je v rámci přeshraničního regionu Bavorsko – jihozápadní Čechy vázána na bavorské městské zemské okresy ve všech třech sledovaných vládních obvo-dech.

Do značné míry zde má velký podíl na re-gionálním HDP automobilový průmysl, neboť v Dolním Bavorsku a Horní Falci se nachází několik výrobních závodů au-tomobilky BMW (v Řezně, Dingolfingu, Landshutu, Wackersdorfu).

Pozitivní rozvojový dopad má na někte-ré zemské okresy v západní části analy-zovaných německých vládních obvodů prostorová blízkost norimberské me-tropolitní oblasti. Jedná se v podstatě o území podél části průplavu Dunaj–Mo-han–Rýn. Zemské okresy na jihu Dolní-ho Bavorska jsou již prakticky součástí mnichovského metropolitního území, což

má pozitivní dopad na jejich socioeko-nomickou bilanci.

České příhraniční regiony se nemohou v socioekonomické dynamice vyrovnat většině bavorských zemských okresů a je potřeba zdůraznit, že většina pří-hraničních bavorských zemských okre-sů rovněž vykazuje velmi nízké hodno-ty indexu konkurenceschopnosti. Co se přeshraničního trhu práce týče, tak asy-metrické pendlerské toky rostou a jsou na vysoké úrovni. Nicméně dynamika růstu počtu pendlerů do některých zem-ských okresů Dolního Bavorska stagnu-je. Zdroje pracovní síly ochotné cestovat z Česka do Bavorska za vyšší mzdou přes hranice patrně dochází.

3.3 Jižní Morava – podunajské metropolitní areály

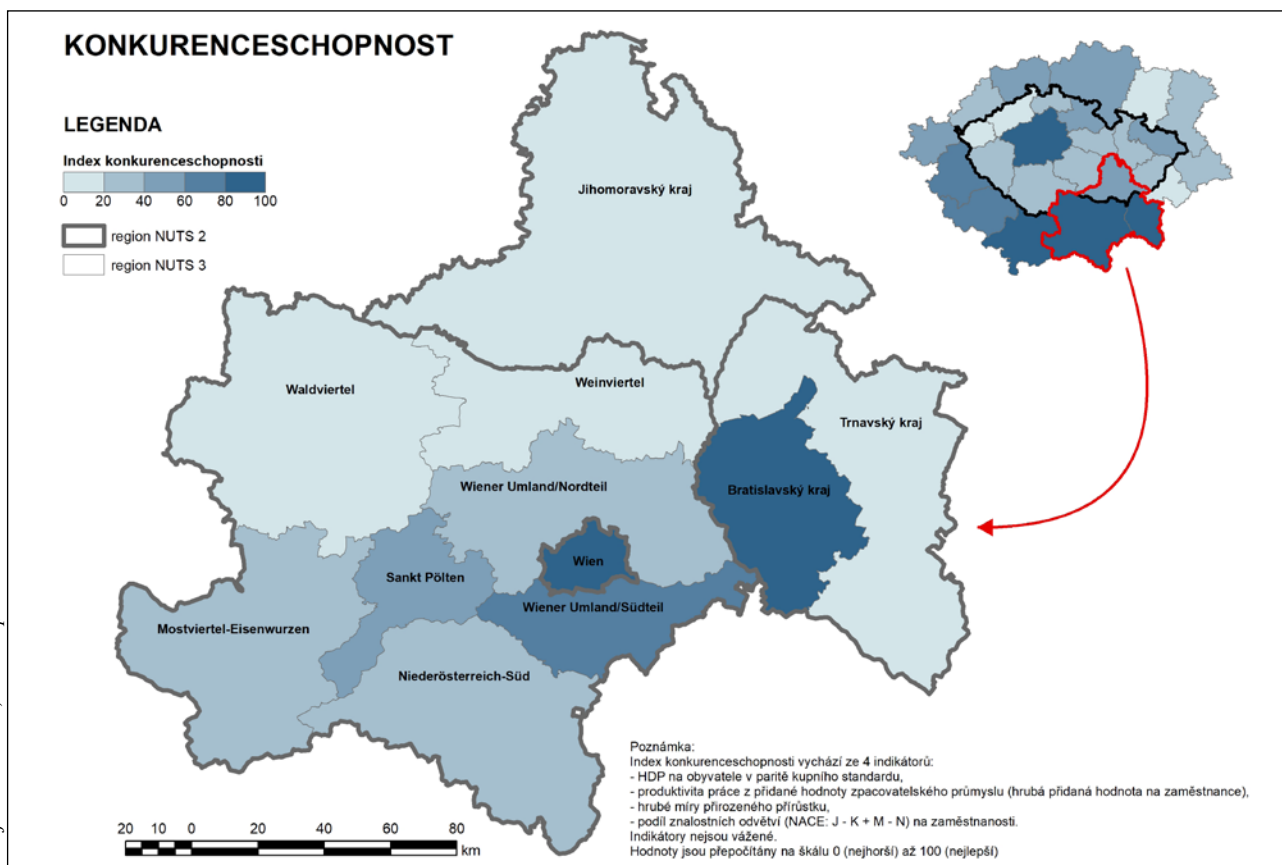
Také v tomto přeshraničním regionu vy-kazuje české území velmi nízké hodnoty indexu konkurenceschopnosti. Brněnská aglomerace je sice na české poměry ze socioekonomického hlediska dynamic-kým územím, ovšem bohužel data za celý Jihomoravský kraj zahrnující i za-

ostalejší mikroregiony (např. Znojemsko) nevypovídají o výrazné socioeconomic-ké atraktivitě celého území. Brno zkrát-ka nemá zdaleka takovou ekonomickou sílu jako Vídeň a Bratislava.

Spojujícím pozitivním faktorem pro celé území přeshraničního regionu je neexis-tence nějakého dominantního odvětví, resp. přítomnost odvětvově pestrého zpra-covatelského průmyslu. Ještě důležitější je ovšem koncentrace služeb s vyšší při-danou hodnotou. Vysokou zaměstnanost ve znalostních oborech vykazuje přede-vším Vídeň a přilehlá NUTS 3 území.

Zajímavě jsou zde uspořádány přeshra-niční toky pracovní migrace. Zdrojem pracovní síly pro rakouskou část přeshra-ničního regionu jsou jak české, tak i slo-venské příhraniční okresy. Ale zejména ve veřejných službách (zdravotnictví) musí české subjekty spoléhat na kvalifikovanou pracovní sílu ze Slovenska.

Z expertních rozhovorů vyplynula vý-raznější preference k navazování přes-hraničních vazeb mezi českými a ra-kouskými subjekty než mezi českými



Obr. 9: Index konkurenceschopnosti v dílčích NUTS 3 regionech v přeshraničním regionu Jižní Morava – podunajské metropolitní areály

a slovenskými. Jako důvod byly často uváděny historické či čerstvé přeshraniční vazby v oblasti migrace obyvatelstva v rámci monarchie (z jižní Moravy do Vídně), kulturního dědictví či vinařství. V česko-rakouském pohraničí v současnosti existuje intenzivnější a druhově bohatší spolupráce veřejných subjektů než v česko-německých přeshraničních regionech. Příkladem je funkční spolupráce jednotlivých složek IZS (hlavně hasiči) a např. obslužnost části rakouského území znojemskou nemocnicí.

Orientace na podunajský metropolitní prostor má především ve vztahu k Vídni pro Brno a celou jižní Moravu obrovský potenciál. Brno jako silné univerzitní město má co nabídnout. Lze očekávat tendence ke zvyšující se atraktivitě příhraničních mikroregionů nacházejících se mezi Vídní a Brnem, tzn. Weinviertelu, Břeclavska i Znojemska.

3.4 Severní Morava – Horní Slezsko – Žilinský kraj

Moravskoslezský kraj je jediným z analyzovaných regionů ČR, který v přes-

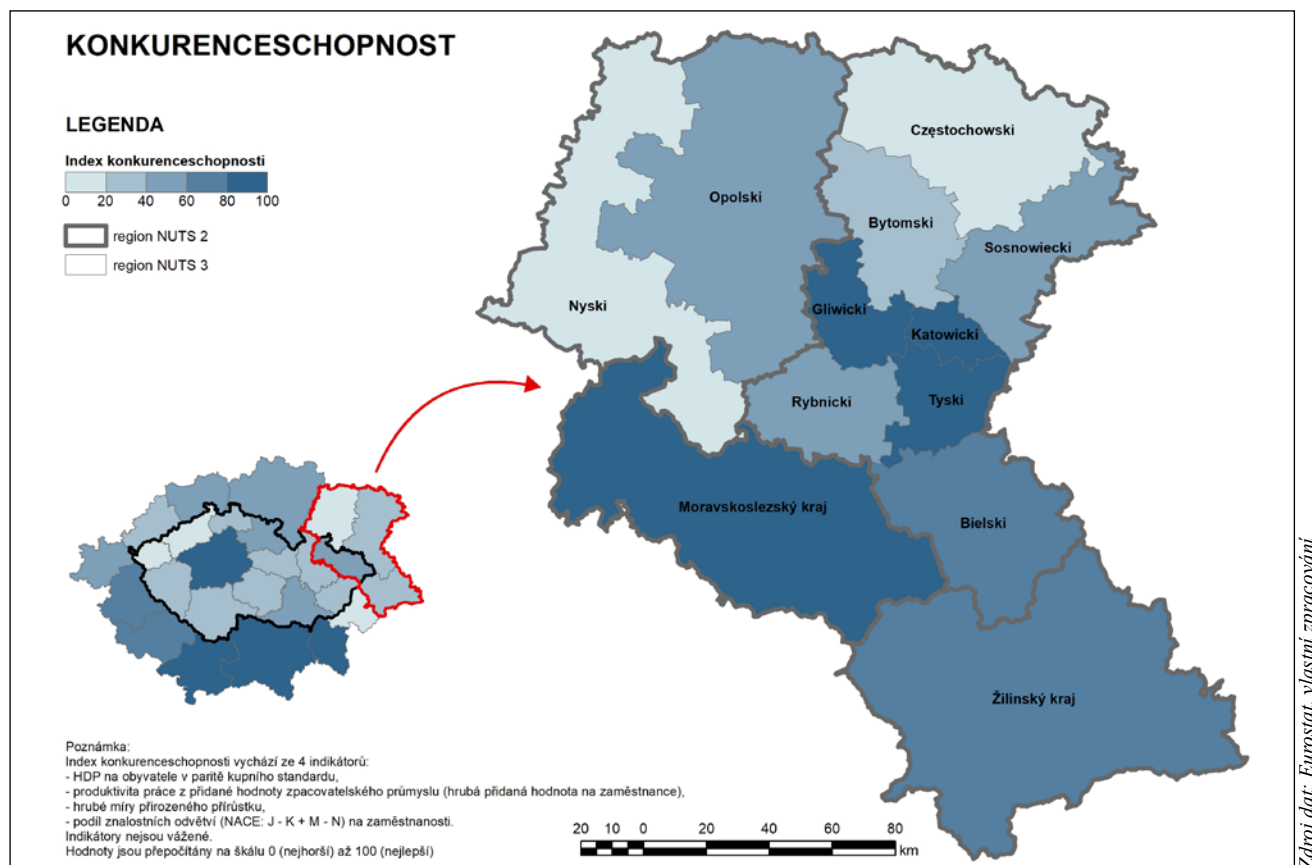
hraničním kontextu nezaostává. Spíše naopak. Ostravská aglomerace ve své proměně z bašty hornictví a střediska hutnictví v sebevědomé jádro hornoslezské metropolitní oblasti prochází razantní obměnou své hospodářské základny. Za ní stojí v posledních 15 letech prudce se rozvíjející automobilový průmysl. Také katovická konurbace zažívá reindustrializaci [Krzysztofik a kol., 2016], v níž hraje důležitou roli útlum tradiční těžby černého uhlí a navazujícího hutnictví a přesun pracovní síly do odvětví zpracovatelského průmyslu, vč. automobilového průmyslu.

V přeshraničním regionu, jehož součástí je Moravskoslezský kraj, nelze jednoznačně identifikovat jeden rozvojový pól. Spíše jde o dvě ústřední sídelní struktury – ostravskou aglomeraci v širším prostorovém vymezení (kromě Ostravy zahrnující okresy Karviná, Frýdek-Místek, Nový Jičín a částečně okres Opava) a katovickou konurbaci. To, že jsou jádra přeshraničního regionu úspěšnější než okrajové části, může indikovat zdařilou transformaci těchto starých průmyslových oblastí.

Z hlediska regionální konkurenceschopnosti vykazují nejhorší výsledky polské okrajové okresy (*powiaty*) Niský a Čenstochovský.

Přeshraniční vazby jsou v tomto trojstranném regionu díky komplikovanému historickému vývoji poměrně intenzivní, a to především mezi českou a polskou částí. Jak na Opavsku, tak především na území historického Těšínska jsou naprosto běžné rodinné vazby. Jazyková bariéra je zanedbatelná. Česká populace využívá polské příhraničí z ekonomických důvodů díky široké škále levnějšího zboží dostupného na polské straně. Cílem Poláků je nabídka rekreačního vyžití na české straně vč. návštěv kulturních akcí.

V neposlední řadě je polská strana zdrojem pracovní síly českých průmyslových firem. Nejde jen o těžbu černého uhlí, kterou do značné míry zajišťují polští horníci. Také dynamicky se rozvíjející zpracovatelský průmysl v ostravské aglomeraci čerpá lidské zdroje z Polska. Zatím je tato dostupnost zahraniční pracovní síly se silnými pracovními



Obr. 8: Index konkurenceschopnosti v dílčích NUTS 3 regionech v přeshraničním regionu Bavorsko – jihozápadní Čechy

návyky velká konkurenční výhoda Moravskoslezského kraje oproti jiným českým regionům. Je však třeba poznamenat, že tradiční vysoká nezaměstnanost v příhraničních polských regionech je již minulostí. To v podstatě platí o všech zahraničních regionech sousedících s Českou republikou.

Závěr

Prostorová diskontinuita a asymetrie se na jednotlivých úsecích české hranice liší. V zásadě lze říci, že funkční vazby odpovídají představě částečně propojeného či propojeného regionálního inovačního systému. Nejsilnější propojenost a funkční vazby sledujeme v prostoru mezi ostravskou aglomerací a katovickou konurbací. Na ostatních úsecích hranice se objevují velmi významné dílčí fenomény, např. pendlerství na vybraných úsecích hranice se Saskem či Bavorskem nebo významné sociokulturní vazby úseku s Rakouskem, přesto hranice nadále představuje poměrně významný prostorový předěl.

Z celonárodního pohledu je regionální konkurenceschopnost s výjimkou metropolitního areálu Prahy, zahrnujícího kromě Hl. města Prahy ještě Středočeský kraj, v lepším případě průměrná nebo lehce podprůměrná. U poloviny krajů ČR byly zjištěny hodnoty indikátoru konkurenceschopnosti velmi nízké a v případě Karlovarského kraje dokonce nejnižší ze všech analyzovaných regionů. A protože Ústecký kraj vykázal rovněž velmi slabou regionální konkurenceschopnost, byl region soudržnosti Severozápad vyhodnocen jako nejméně konkurenceschopný ze všech českých a příhraničních regionů sousedních států územní úrovně NUTS 2.

Stále existuje silný socioekonomický gradient mezi českými příhraničními regiony a sousedními německými i rakouskými regiony. Díky tomu vznikají silné asymetrické toky především na přeshraničních trzích práce. Ty ve finále vedou ke ztrátě pracovní síly v českých regionech sousedících s Německem a Rakouskem. Odhadujeme, že se absence dostupné (české) pracovní síly bude díky atraktivnějším zahraničním trhům práce nadále prohlubovat.

Zcela odlišnou pozici má v hornoslezském metropolitním prostoru Moravskoslezský kraj. Zdejší dynamicky se rozvíjející zpracovatelský průmysl zatím nachází dostačující zdroj kvalitní pracovní síly v sousední Slezském vojvodství. Tato dílčí asymetrie je v opačném gardu vyrovnávána poptávkou obyvatel Moravskoslezského kraje po široké paletě levnějšího zboží dostupného v sousedním Polsku. V ostravské aglomeraci jako celku i v katovické konurbaci došlo nebo stále dochází k úspěšnému procesu reindustrializace regionálního hospodářství, jehož výsledkem jsou kromě nízkých hodnot nezaměstnanosti také nejvyšší hodnoty regionální konkurenceschopnosti v přeshraničním regionu Severní Morava – Horní Slezsko – Žilinský kraj.

Velmi zajímavým zjištěním je identifikace výraznější orientace přeshraničních vazeb moravských regionů na rakouské či polské prostředí než na slovenské regiony. Důvodem je zřejmě historicky hluboce zakořeněná mentální náklonnost překonávající jazykovou bariéru. Na druhou stranu absence jazykové bariéry ještě nemusí znamenat inklinaci

k navazování socioekonomických interakcí. Tyto i další poznatky plynoucí z výstupů projektu TA ČR Beta „Analýza přeshraniční konkurenceschopnosti krajů ČR“ mají zcela jistě potenciál dalšího navazujícího vědeckého zkoumání.

Použité zdroje:

ASHEIM, B.; GERTLER, M. S. (2005). Regional innovation systems and the geography of innovation. In: FAGERBERG, J.; MOWERY, D.; NELSON, R. (eds.): *The Oxford Handbook of Innovation*. Oxford: Oxford University Press, s. 291–317.

CYRUS, N.; VOGEL, D. (2006). Managing Access to the German Labour Market: How Polish (Im)migrants Relate to German Opportunities and Restrictions. In: DÜVELL, F. (eds.): *Illegal Immigration in Europe*. London: Palgrave Macmillan, s. 75–105.

BLAŽEK, J. (2012). Regionální inovační systémy a globální produkční sítě: dvojí optika na zdroje konkurenceschopnosti v současném světě. In: *Geografie*, roč. 117, č. 2, s. 209–233.

DOKOUPIL, M.; HAVLÍČEK, T.; JEŘÁBEK, M. (2017). Development in the Border Areas as Part of the European Integration Process. In: HAVLÍČEK, T.; JEŘÁBEK, M.; DOKOUPIL, J. (eds.): *Borders in Central Europe After the Schengen Agreement*. Cham: Springer, s. 37–48.

HAMPL, M.; BLAŽEK, J.; ŽÍŽALOVÁ, P. (2008). Faktory–mechanismy–procesy v regionálním vývo-

ji: aplikace konceptu kritického realismu. In: *Ekonomický časopis*, roč. 56, č. 7, s. 696–711.

HUGGINS, R. (2003). Creating a UK Competitiveness Index: Regional and Local Benchmarking. In: *Regional Studies*, roč. 37, č. 1, s. 89–96.

JEŘÁBEK, M. (1996). *Individuální kontakty obyvatel na česko-německé hranici*. Praha: Sociologický ústav AV ČR.

JEŘÁBEK, M. (2002). Cross-border cooperation and development in Czech borderland. In: *Acta Universitatis Carolinae 2002 Geographica*, č. 1, s. 46–60.

KITSON, M. a kol. (2004). Regional Competitiveness: An Elusive yet Key Concept? In: *Regional Studies*, roč. 38, č. 9, s. 991–999.

KRZYSZTOFIK, R.; TKOCZ, M.; SPÓRNA, T.; KANTOR-PIETRAGA, I. (2016). Some dilemmas of post-industrialism in a region of traditional industry: The case of the Katowice conurbation, Poland. In: *Moravian Geographical Reports*, 24 (1), s. 42–54.

LENGYEL, I.; RECHNITZER, J. (2013). The Competitiveness of Regions in The Central European Transition Countries. In: *The Macrotrend Review*, roč. 2, č. 4, s. 106–121.

LUNDQUIST, K.; TRIPPL, M. (2013). Distance, Proximity and Types of Cross-border Innovation Systems: A Conceptual Analysis. In: *Regional Studies*, roč. 47, č. 3, s. 450–460.

MARTIN, R.; SUNLEY, P.; GARDINER, B.; TYLER, P. (2016). How Regions React to Recessions:

Resilience and the Role of Economic Structure. In: *Regional Studies*, roč. 50, č. 4, s. 561–585.

NOVÁK, V. (2023). Přeshraniční dojíždka za prací z ČR do Německa. In: *XXVI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. Brno: Masarykova univerzita, s. 93–100.

NOVÁK, V.; PALCROVÁ, Š.; KOUTSKÝ, J. (2013). *The labor market in the Saxon-Bohemian space*. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně. ISBN 978-80-7414-640-4.

PORTER, M. (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. In: *Economic Development Quarterly*, roč. 14, č. 1, s. 15–34.

STORPER, M. (1997). *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*. New York – London: Guilford Press.

TUOK I. (2004). Cities, regions and competitiveness. In: *Regional Studies*, roč. 38, č. 9, s. 1061–1075.

RNDr. Václav Novák, Ph.D.
doc. RNDr. Jaroslav Koutský, Ph.D.
Katedra regionálního rozvoje
a veřejné správy
Fakulta sociálně ekonomická
Univerzita Jana Evangelisty Purkyně
v Ústí nad Labem

Poznámka redakční rady: Hodnocení konkurenceschopnosti českých příhraničních regionů přináší řadu problémů v metodice vymezování „příhraničních regionů“ a stanovení vhodných indikátorů včetně jejich odpovídající váhy. Vymezení českých příhraničních regionů v rámci nesourodých a rozsáhlých území NUTS 2 příhraniční vazby a bonusy příliš neakcentuje, ty jsou navíc ovlivňovány silnými centry dále ve vnitrozemí. Zřejmě ještě silněji se to projevuje ve vymezených územích Bavorska a Rakouska. Trvajících asymetrií vazeb to nejspíše nezmění, ale příhraniční vliv na konkurenceschopnost i vůči vnitrozemí by lépe dokumentovalo vymezení na nižších územních jednotkách s odpovídajícími indikátory.

ENGLISH ABSTRACT

Regional Competitiveness of Czech Border Areas, by Václav Novák & Jaroslav Koutský

The presented paper reflects the results of research activities within the TA CR Beta project and deals with cross-border regions and their sub-national parts. It focuses mainly on the Czech border areas. The main objective of the paper is to assess the competitiveness of Czech border regions using a composite indicator of regional competitiveness. Data on cross-border comparability were used. Data on gross domestic product, demographic indicators, data on sectoral employment and gross value added were used within the regional subdivision. The analysis is complemented by additional insights resulting from contract research. It was found that the Czech border regions still lag far behind neighbouring regions of Germany and Austria in terms of competitiveness. The existence of significant asymmetries in the cross-border context persists. The situation is different in the Czech-Polish border region. The Polish regions show a similar level of competitiveness to the Czech regions, with industrial areas undergoing a relatively successful process of re-industrialisation. A low degree of interdependence with the Slovak border regions was determined.

OCHRANA HODNOT A LIMITŮ VYUŽITÍ ÚZEMÍ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE V KONTEXTU UMISŤOVÁNÍ FOTOVOLTAICKÝCH A VĚTRNÝCH ELEKTRÁREN

Jan Cihlář, Simona Vondráčková

Přijetím zákona č. 19/2023 Sb. (dále jen „Lex OZE I“), který nabyl účinnosti dne 24. 1. 2023, došlo k novelizaci i stavebního zákona¹, kde se rozšiřuje definice veřejné infrastruktury na úseku technické infrastruktury o výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů (dále jen „výroby elektřiny z OZE“). Z pohledu územního plánování se jedná o významnou změnu legislativy, jelikož k umisťování výroben OZE v nezastavěném území lze tak využít postupu dle § 18 odst. 5 stavebního zákona, pakliže jejich umístění územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje. V principu se tak otevírá snadnější cesta k realizaci takových záměrů.

Kraje a obce nyní stojí před otázkou, jak na svém území účelně usměrňovat umisťování těchto staveb, zejména v nezastavěném území. Rozsudky Nejvyššího správního soudu (dále jen „NSS“) v souvislosti s plošným zákazem určitých typů staveb a zařízení dle § 18 odst. 5 stavebního zákona v územně plánovací dokumentaci ukazují, že je nutný diferencovaný a řádně odůvodněný přístup k regulaci nezastavěného území. Je potřeba identifikovat a ochránit takové konkrétní veřejné zájmy, které převažují nad veřejným zájmem umístění výroby OZE.

Příspěvek představuje jeden z možných metodických přístupů k usměrňování rozvoje území kraje v kontextu umisťování výroben elektřiny z OZE, konkrétně fotovoltaických elektráren (dále jen „FVE“) ve formě solárních parků a větrných elektráren (dále jen „VTE“), a to na případové studii „Územní studie vyhodnocení území Moravskoslezského kraje z hlediska existujících limitů umístění větrných a fotovoltaických elektráren“² (dále jen „územní studie“). Tento přístup je principiálně založen výhradně na ochraně hodnot a limitů využití území s důrazem na diferencovaný přístup k ochraně charakteru krajiny. Koncentrace pozitivních charakteristických rysů krajiny totiž představuje základní restriktivní podmínky pro umisťování výroben OZE.

Úvod

V kontextu současné turbulentní geopolitické situace i dlouhodobě plánovaných iniciativ Evropské unie, jejichž hlavní podstatou je odklon od fosilních paliv a zvýšení klimatické odolnosti, zájem o výrobu „zelené“ energie rapidně roste. Tato skutečnost se odráží i ve vybraných legislativních změnách. Tou nejvýznamnější je bezesporu přijetí zákona Lex OZE I, jehož cílem je potřeba řešit bezpečnost dodávek energie, resp. snížit závislost na dovozu fosilních paliv z Ruska, podpora výstavby bezemisních zdrojů elektrické energie, snížení administrativních požadavků pro výstavbu a provoz výroben OZE a zefektivnění povolenacích procesů na úrovni státní a veřejné správy.

Lex OZE I se zcela zásadním způsobem dotkl i stavebního zákona. Konkrétně byl rozšířen okruh staveb veřejné technické infrastruktury o výroby elektřiny z OZE. Ve smyslu § 2 odst. 2 písm. a) bodu 18 energetického zákona³ se jedná o výroby o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 1 MW a více. Rozšíření pojmu veřejná technická infrastruktura má zásadní vliv na ochranu nezastavěného území, resp. na okruh staveb, zařízení nebo jiných opatření, která lze v nezastavěném území dle § 18 odst. 5 stavebního zákona umisťovat. Nabytím účinnosti Lex OZE I totiž lze od 24. 1. 2023 v nezastavěném území umisťovat také výroby elektřiny z OZE splňující definici veřejné technické infrastruktury, a to při splnění zejména těchto tří podmínek:

A. Soulad se zásadami územního rozvoje

Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) jako nadřazená územně plánovací dokumentace pro územní a regulační plány mj. stanovují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Prostřednictvím ZÚR lze za účelem ochrany území kraje regulovat vybrané činnosti, přičemž jednou z takových činností může být i rozvoj výroben elektřiny z OZE, typicky fotovoltaických a větrných elektráren, protože tyto zpravidla svým významem a rozsahem ovlivňují území více obcí či krajů.

B. Soulad s územním plánem

Pro možnost umístění výroby elektřiny z OZE v nezastavěném území je dále nezbytný soulad s územním plánem, který může z důvodu jiného veřejného zájmu

¹ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

² Územní studie vyhodnocení území Moravskoslezského kraje z hlediska existujících limitů umístění větrných a fotovoltaických elektráren [Ateliér Cihlář-Svoboda, s. r. o., – Vondráčková, 2023].

³ Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů.

vyložit umístění těchto výroben v nezastavěném území. Soulad se posuzuje se stanoveným využitím jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití, přičemž pro posouzení souladu je rozhodující, zda územní plán v těchto plochách výslovně vylučuje možnost umístění výroby elektřiny z OZE. Za výslovné vyloučení přitom nelze považovat, že územní plán v dané ploše určí hlavní, přípustné (popř. podmíněně přípustné), využití a jako nepřípustné využití určí vše ostatní.⁴

C. Soulad s charakterem území

Nutnou podmínkou pro umístění výroby elektřiny z OZE v nezastavěném území je soulad s tzv. charakterem území (nezaměňovat s krajinným rázem). Obecná podmínka zajištění souladu s charakterem území platila pro všechny stavby, zařízení a jiná opatření dle § 18 odst. 5 stavebního zákona ještě v právní úpravě platné před přijetím Lex OZE I. Tímto zákonem se do stavebního zákona doplněním § 19a pouze nově doplnila jeho definice.

Vzhledem k tomu, že charakter území se dle nově definovaného § 19a vymezuje v územně plánovacích dokumentacích, jedná se o významný instrument pro ochranu nezastavěného území.

Požadavek na zajištění souladu záměru umístění výroby elektřiny z OZE v nezastavěném území s jeho charakterem je tak jednoznačně určen stavebním zákonem. Je však nutné poukázat na právní úpravu nového stavebního zákona⁵, kterým tento požadavek ve vztahu mj. ke stavbám pro veřejnou technickou infrastrukturu, tedy i výroben elektřiny z OZE, odpadá. Dle § 122 nového stavebního zákona je soulad s charakterem území totiž vyžadován pouze pro stavby a zařízení pro vodní hospodářství, těžbu nerostů, snižování nebezpečí havárií, ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, zemědělství a lesnictví, ochranu přírody a krajiny a zlepšení podmínek jeho využití pro rekreaci a cestovní ruch, například cyklistické stezky,

Kraj	Vymezení ploch a koridorů pro umístění výroben z OZE		Jiný způsob regulace usměrňující rozvoj (vylovení umístění)	
	FVE	VTE	FVE	VTE
Hl. město Praha	•	•	•	•
Jihočeský	•	•	•	•
Jihomoravský	•	•	•	•
Karlovarský	•	•	•	•
Královéhradecký	•	•	•	•
Liberecký	•	•	•	•
Moravskoslezský	•	•	•	•
Olomoucký	•	•	•	•
Pardubický	•	•	•	•
Plzeňský	•	•	•	•
Středočeský	•	•	•	•
Ústecký	•	•	•	•
Vysočina	•	•	•	•
Zlínský	•	•	•	•

Vysvětlivky: • Řešeno v ZÚR • Neřešeno v ZÚR

Tab. 1: Způsob řešení usměrňování rozvoje FVE a VTE v ZÚR

hygienická zařízení, ekologická a informační centra.

Dosavadní přístupy k usměrňování rozvoje FVE a VTE

V době zpracování územní studie nebyla zjištěna existence relevantních zahraničních zdrojů řešících danou problematiku v odpovídajícím měřítku a založených na ochraně stávajících hodnot a limitů využití území.

I na území ČR dosud nebyla věnována vyšší míra pozornosti usměrňování rozvoje OZE. Obecně lze identifikovat pouze dvě platformy, které danou problematiku v širších souvislostech dosud řešily: územně plánovací dokumentace (zejména zásady územního rozvoje) a metodický návod Ministerstva životního prostředí⁶ (dále jen „metodický návod MŽP“).

Zásady územního rozvoje

Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) představují hlavní koordinační nástroj pro

usměrňování rozvoje jednotlivých krajů. Přestože svým obsahem pokrývají prakticky všechny segmenty pilířů udržitelného rozvoje území, hlavní pozornost je obecně věnována vymezování ploch a koridorů pro konkrétní záměry, zejména pro dopravní a technickou infrastrukturu. Tento způsob s jednoznačným grafickým průběhem lze považovat za základní formu regulace území, která vyjadřuje primární informaci o tom, co se v daném území do budoucna (pravděpodobně) změní, resp. jakou stavbu lze v území při splnění dalších podmínek realizovat.

Další způsob usměrňování rozvoje může mít např. formu explicitního vyloučení umístění staveb ve vybraných územích (tzv. negativní forma regulace) nebo vymezení území vhodných pro výrobu elektřiny z OZE (tzv. pozitivní forma regulace).

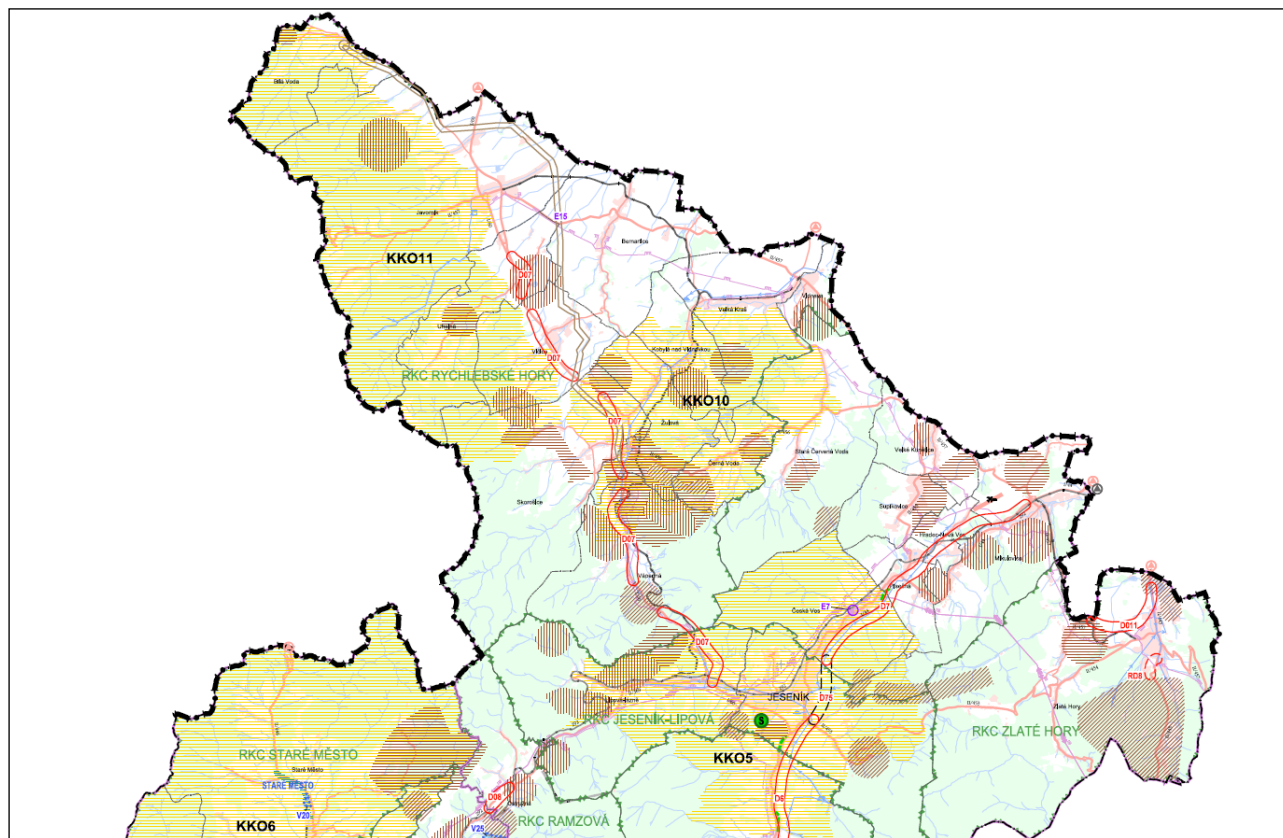
V tabulce 1 je shrnuto, jakým způsobem je řešeno usměrňování rozvoje FVE a VTE v jednotlivých krajích prostřednictvím platných ZÚR.

Z výše uvedené tabulky je patrné, že problematika usměrňování rozvoje FVE

⁴ Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj, odboru územního plánování, k části zákona č. 19/2023 Sb., tzv. Lex OZE I, týkající se územního plánování, a k čl. 3 Nařízení Rady (EU) 2022/2577.

⁵ Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

⁶ Vyhodnocení možnosti umístění větrných a fotovoltaických elektráren z hlediska ochrany přírody a krajiny [Ministerstvo životního prostředí, aktualizace 2018].



Zdroj: ZÚR Olomouckého kraje

Obr. 1: Kulturní krajinné oblasti (KKO) vymezené v ZÚR Olomouckého kraje v oblasti Jeseníku

a VTE v ZÚR je pouze okrajovou záležitostí. Pouze Moravskoslezský a Jihočeský kraj vymezují v ZÚR konkrétní plochy a koridory pro vybrané druhy výroben elektřiny z OZE.

Jiný způsob usměrňující rozvoj FVE či VTE prostřednictvím ZÚR řeší pouze čtyři kraje: Liberecký, Olomoucký, Pardubický a Kraj Vysočina, přičemž hlavní pozornost je zaměřena na oblast VTE. Pouze Olomoucký kraj reguluje i umístování FVE (solárních parků). Ve všech případech se však jedná o negativní (jen v případě Libereckého kraje i pozitivní) formu regulace, která je založena na definování území, ve kterých je vyloučeno umístování těchto staveb a zařízení, resp. je umožněno pouze za určitých podmínek. Ve většině případů jsou tato území reprezentována jevy, jejichž využití je již omezeno zákonem (např. zvláště chráněná území, přírodní parky, ÚSES).

Specifikem této negativní regulace jsou tzv. kulturní krajinné oblasti vymezené v ZÚR Olomouckého kraje, které slouží k zajištění ochrany a zachování kulturního dědictví, krajinného rázu a přírodních

hodnot. Jedná se o cenná kulturně historicky významná území – oblasti s přírodně krajinářskými úpravami, s vysokým krajinným, památkovým a přírodním potenciálem (viz obr. 1). V těchto oblastech, kterých je na území Olomouckého kraje vymezeno celkem 18 v nezanedbatelném rozsahu, je *a priori* vyloučeno umístování VTE, v případě FVE je jejich umístování umožněno pouze za určitých podmínek. Podobně k usměrňování rozvoje území z hlediska umístování výškových staveb, kterými jsou chápány i VTE, přistupuje Kraj Vysočina, kde jsou chráněny krajinné předěly a dominanty území (např. v některých oblastech krajinného rázu je stanoven zákaz umístování výškových staveb přesahující krajinné předěly).

Metodický návod MŽP

Metodický návod MŽP představuje pouze jeden z koncepčních podkladů pro předběžné zhodnocení dotčení území, resp. hodnot a limitů využití území, záměry VTE a FVE. Nenahrazuje procesy posouzení vlivů těchto záměrů, resp. příslušných koncepcí, ani následné povolovací procesy. Jedná se o odborný nástroj,

který stanovuje obecný postup zpracování preventivního hodnocení vybraného území, v němž dochází k identifikaci zájmů, resp. limitů využití území a hodnot na úseku ochrany přírody a krajiny v regionálním měřítku. Formou negativního vymezení je následně definováno území z hlediska (ne)vhodnosti výstavby VTE či FVE a v této souvislosti zavádí pojmy:

- území nevhodná pro výstavbu VTE anebo FVE (tzv. červená zóna),
- území spíše nevhodná pro výstavbu VTE anebo FVE (tzv. žlutá zóna),
- území vhodná pro výstavbu VTE anebo FVE (tzv. zelená zóna).

Žádná z kategorií nevylučuje výstavbu FVE či VTE, pouze poukazuje na možná úskalí v rámci povolovacího procesu. Zatímco v území nevhodných pro výstavbu lze předpokládat, že záměr nebude pravděpodobně z titulu chráněných zájmů povolen, v území spíše nevhodných je nutné počítat s omezeními v povolovacích procesech. Třetí kategorie představuje území, kde nejsou predikovány bariéry výstavby, nicméně ani tyto plochy neznamenají automatický nárok na povolení záměru.

Základním principem metodického návodu MŽP je tak rozčlenění hodnoceného území do tří zón (červená, žlutá, zelená). Každá tato zóna je definována souborem jevů z oblasti přírody a krajiny, přičemž jsou zahrnuty i jevy bez zákonného ukotvení (např. ochranná pásma vizuálního vlivu na zvláště chráněná území).

Územní studie v Moravskoslezském kraji

Jeden z dalších možných přístupů k usměrňování rozvoje FVE a VTE s využitím nástrojů územního plánování, konkrétně prostřednictvím územní studie dle § 30 stavebního zákona, byl formulován v *Územní studii vyhodnocení území Moravskoslezského kraje z hlediska existujících limitů umístění větrných a fotovoltaických elektráren*⁷ (dále jen „územní studie“), která byla mezi roky 2022–2023 pořízena pro území Moravskoslezského kraje (dále jen „MSK“).

Cílem této územní studie bylo provést komplexní **analýzu** a vyhodnocení území MSK z hlediska jeho existujících omezení pro umístění záměrů FVE a VTE. Jako existující omezení měly být sledovány limity využití území a kulturní, přírodní a civilizační hodnoty. Za relativně inovativní lze na územní studii považovat jednak přístup k identifikaci a **klasifikaci** existujících limitů využití území, jednak stanovení vlastního metodického

postupu pro vyhodnocení území z hlediska umístění předmětných záměrů (viz obr. 2).

Metodicky územní studie rámcově vychází z výše popsaného metodického návodu MŽP, avšak pouze v rozsahu tzv. červených a žlutých zón. Účelem územní studie dle požadavků zadání mělo být **výhradně zajištění ochrany limitů využití území a hodnot, nikoliv identifikace území vhodných pro FVE či VTE** (tzv. zelených zón). Územní studie tak principiálně směřuje k negativní formě regulace.

Metodický přístup

Metodický přístup ke zpracování územní studie je založen na snaze propojit **obecný přístup** stanovený v metodickém návodu MŽP, spočívající v rozčlenění území do barevných zón dle vhodnosti umístění FVE a VTE (vyjma zelených zón), spolu s **vlastní expertní analýzou** možných (zejména vizuálních) vlivů FVE a VTE na znaky a hodnoty krajinného rázu.

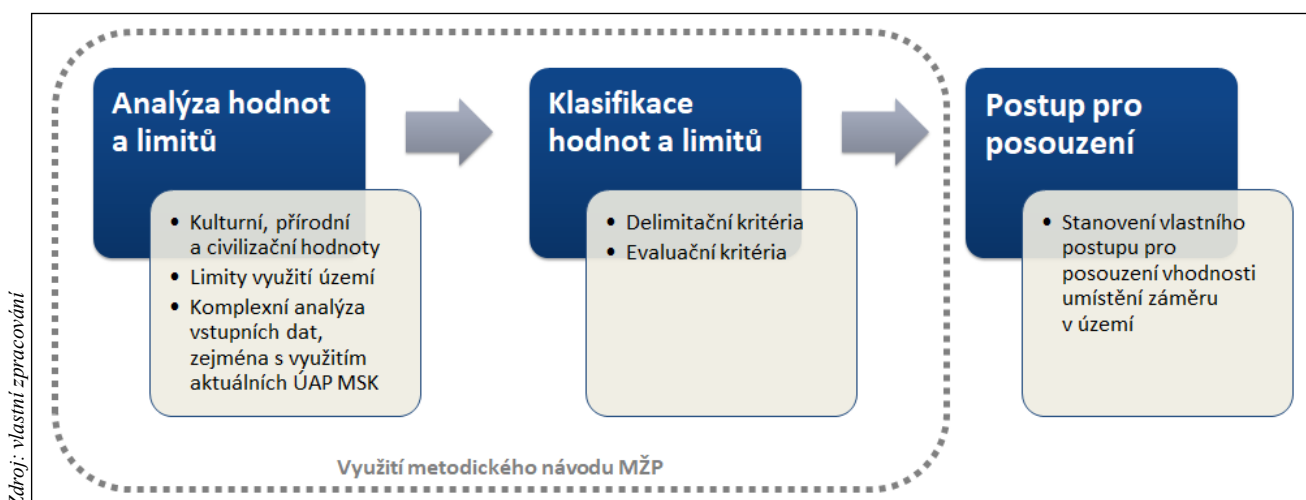
Analýzou podkladů pro zpracování územní studie, zejména územně analytických podkladů, byla identifikována řada jevů s určitým statutem ochrany (veřejným zájmem), k jehož narušení by v důsledku umístění FVE či VTE mohlo dojít. Rozdílnost jednotlivých jevů přitom primárně spočívá v onom statutu ochrany. Zatímco některé jevy jsou jednoznačně určené

a identifikovatelné svými hranicemi a jejich ochrana, spočívající zejména v omezení činností v těchto územích, je *a priori* zajištěna příslušnými právními předpisy, jiné jevy takto jednoznačně určené a identifikovatelné v území nejsou a jejich ochrana je zajišťována právními předpisy jen v obecné rovině, přestože jsou rovněž nositeli specifických hodnot, zpravidla spojených s krajinou a krajinným rázem. Na základě této rozdílnosti byl pro účely územní studie stanoven hodnotící rámec pro určení vhodnosti umístění VTE či FVE sestávající ze dvou hlavních skupin: **delimitační kritéria a evaluační kritéria**.

Delimitační kritéria

Delimitační kritéria tvoří dvě sady jevů. První sada zahrnuje jevy, v nichž je umístění FVE či VTE zcela nevhodné. Druhá sada zahrnuje jevy, v nichž je umístění VTE či FVE spíše nevhodné. Pro zvýšení přehlednosti jsou tato území od sebe odlišena barevností (červená, žlutá). Princip delimitačních kritérií odpovídá obecnému přístupu v metodickém návodu MŽP.

Delimitační kritéria tvoří jevy, u kterých je možno jednoznačně určit hranice (delimitovat území). Jednoznačnost delimitace spočívá v tom, že takové jevy musí současně splňovat určité podmínky. Ty byly pro účely územní studie definovány následovně:



Obr. 2: Schéma postupu zpracování územní studie

⁷ Územní studie vyhodnocení území Moravskoslezského kraje z hlediska existujících limitů umístění větrných a fotovoltaických elektráren [Ateliér Cihlář-Svoboda, s. r. o., – Vondráčková, 2023].

1. jev má charakter limitu využití území či kulturní, přírodní nebo civilizační hodnoty,
2. jev má konkrétní územní průmět a je součástí databáze územně analytických podkladů,
3. možnost využití území jevu je explicitně upraveno (omezeno) právním předpisem,
4. umístění FVE či VTE v území jevu by mohlo implikovat negativní vliv na jeho primární funkci spočívající v zajišťování ochrany vybraného veřejného zájmu,
5. jev je graficky zobrazitelný v měřítku územní studie (1 : 100 000).

U vybraných jevů bylo na základě dohody s pořizovatelem možno stanovit výjimku z vybraného bodu 1–5, pakliže touto výjimkou došlo ke zvýšení ochrany hodnot MSK a celkově vypočítací schopnosti územní studie (např. biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců, páteřní vodovodní řady).

Delimitační kritéria jsou stanovena **zvláště pro FVE a zvláště pro VTE**, celkem jsou tedy stanoveny čtyři kategorie:

- území zcela nevhodná pro umístění FVE (tzv. červená zóna FVE),

- území spíše nevhodná pro umístění FVE (tzv. žlutá zóna FVE),
- území zcela nevhodná pro umístění VTE (tzv. červená zóna VTE),
- území spíše nevhodná pro umístění VTE (tzv. žlutá zóna VTE).

Každá kategorie je tvořena sadou jevů, které rámcově vychází z klasifikace jevů dle metodického návodu MŽP a zadání územní studie.

Klasifikace jevů dle metodického návodu MŽP představuje první referenční rámec pro výběr jevů jako delimitačních kritérií a většina těchto jevů byla zohledněna při sestavení souboru delimitačních kritérií. Výjimku tvoří např. jevy zohledňující ochranu krajinného rázu, které byly zohledněny v rámci evaluačních kritérií (viz dále). Dále nemohly být v rámci delimitačních kritérií plně zohledněny např. významné krajinné prvky (ze zákona), jelikož ty z velké části nemají konkrétní územní průmět (např. údolní nivy). Jsou však opět zohledněny v rámci evaluačních kritérií, jelikož významné krajinné prvky výrazně se projevující v krajinné scéně je nutné identifikovat jako přírodní hodnoty krajinného rázu.

Zadání územní studie obsahovalo několik jevů, které měly být v rámci územní studie rovněž zohledněny. Většina těchto jevů se shoduje s jevy uvedenými v metodickém návodu MŽP a byla tak analogicky zohledněna. Hlavním podnětem vyplývajícím ze zadání územní studie je však požadavek na zohlednění území nevhodných pro výškové stavby z hlediska zájmů bezpečnosti státu. Jedná se o zcela novou kategorii jevů, které nejsou součástí metodického návodu MŽP, avšak zejména z pohledu výstavby VTE se jedná o významné a neopominutelné limity využití území.

Ve vazbě na tento podnět zadání byla delimitační kritéria doplněna o další limity využití území související zejména s civilizačními hodnotami, např. vybrané stavby a zařízení technické infrastruktury, pokud jejich zobrazení v měřítku územní studie bylo možné. Některé jevy právě nebyly zařazeny v rámci územní studie do delimitačních kritérií z důvodu jejich nezobrazitelnosti v měřítku územní studie (např. památné stromy, nemovité kulturní památky), přestože jsou nositeli hodnot území. Dále nebyly zařazeny v rámci územní studie do delimitačních kritérií takové jevy, které ze své podstaty sice jsou limitem využití území, avšak ve vztahu možnému umístění FVE či VTE limitují.

JEVY A Území zcela nevhodná pro umístění VTE	JEVY B Území spíše nevhodná pro umístění VTE
1. Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců	1. Dobývací prostory
2. Lokality soustavy NATURA 2000 (EVL, PO)	2. Chráněná ložisková území (CHLÚ)
3. Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů	3. Chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry
4. Maloplošná zvláště chráněná území (NPR, NPP, PR, PP) a jejich ochranná pásma	4. Ložiska nevyhrazených nerostů (D)
5. Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)	5. Prognózní zdroje (P, R, Q)
6. Přírodní parky	6. Územní systém ekologické stability – NRBK, RBK
7. Územní systém ekologické stability – NRBC, RBC	7. Vodní zdroje a jejich ochranná pásma
8. Velkoplošná zvláště chráněná území (NP, CHKO) a jejich ochranná pásma	8. Výhradní ložiska (B)
9. Záplavová území a jejich aktivní zóny	9. Významné krajinné prvky (registrované)
10. Nemovité národní kulturní památky a jejich ochranná pásma	
11. Památkové rezervace (MPR, VPR) a jejich ochranná pásma	
12. Památkové zóny (MPZ, VPZ) a jejich ochranná pásma	
13. Elektronická komunikační zařízení a jejich ochranná pásma	
14. Letecké stavby a jejich ochranná pásma	
15. Nadzemní vedení elektrizační soustavy (> 52 kV)	
16. Plochy a objekty důležité pro obranu státu a jejich ochranná pásma	
17. Plynovody a jejich ochranná pásma	
18. Vodovodní řady a kanalizační stoky a jejich ochranná pásma	

Tab. 2: Delimitační kritéria VTE

cím prvkem být nemusí (např. umístování FVE v ochranných pásmech silnic není z územně plánovacího hlediska zvlášť problematické, a z toho důvodu nejsou tato pásma součástí delimitačních kritérií). Níže je uveden příklad stanovených delimitačních kritérií **pouze pro VTE** a jejich grafického průmětu na území MSK (viz tab. 2 a obr. 3). V případě FVE je sada delimitačních kritérií tvořena obdobnými jevy, za nejvýraznější rozdíl oproti VTE lze považovat zařazení zemědělských půd I. a II. třídy ochrany do červené zóny. U VTE tento jev zohledněn nebyl, celkový zábor vyvolaný výstavbou základů pro jeden stožár VTE je ve srovnání se zábory vyvolanými FVE zcela zanedbatelný.

Stanovená delimitační kritéria pro FVE a jejich grafický průmět na území MSK je případně k nahlédnutí v územní studii.

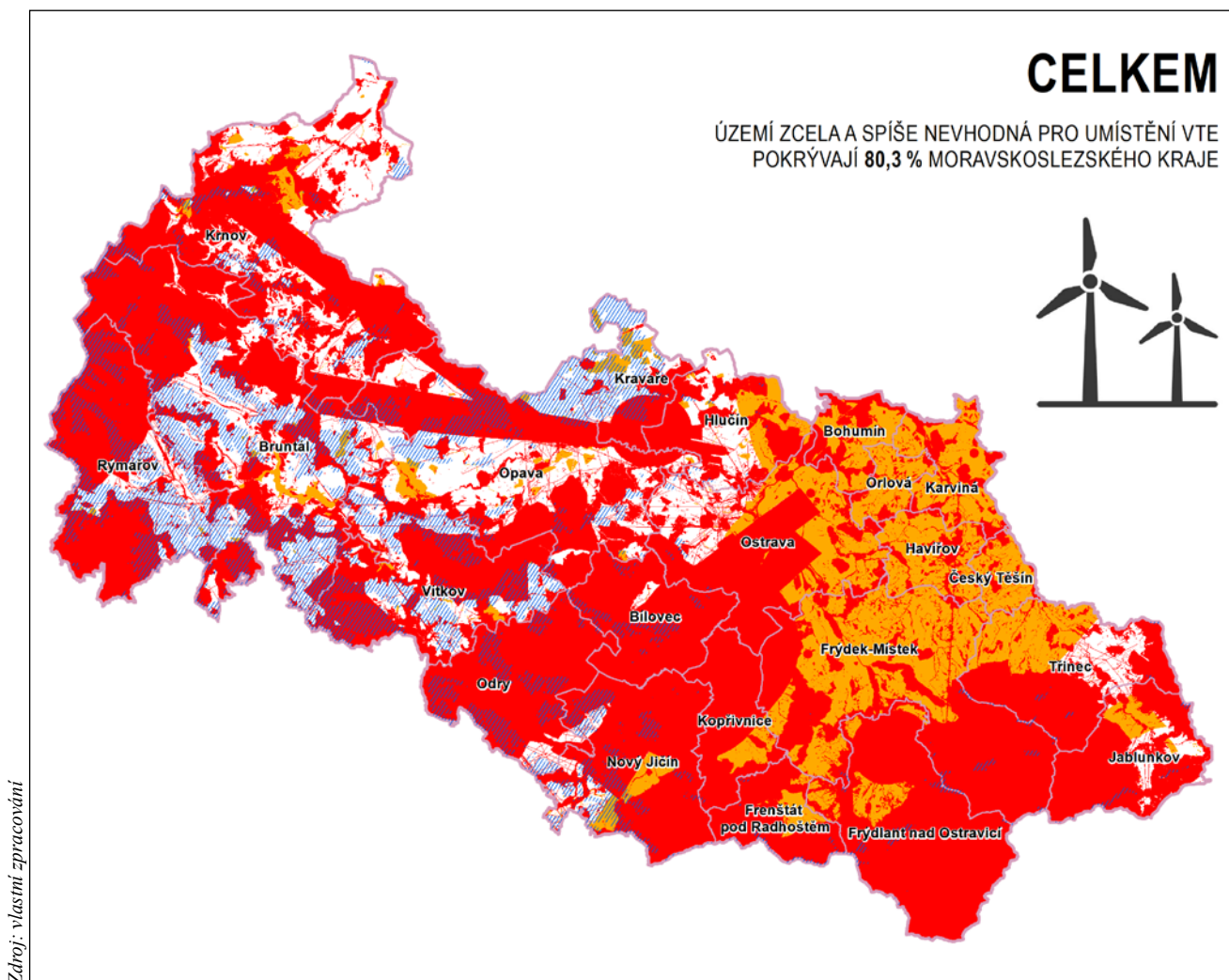
Pro každý jev zařazený do delimitačních kritérií je dále samostatně zpracována tzv. karta jevu obsahující základní údaje o jevu a jeho forem omezení ve vztahu k FVE či VTE; tyto karty slouží de facto jako odůvodnění pro zařazení jevu do té které zóny. Obecně platí, že jevy zařazené do červené či žluté zóny tvoří pouze **základní informační rámec** pro posouzení vhodnosti umístění záměru v území. Při plánování záměrů FVE či VTE je vždy nezbytné zohlednit konkrétní místní podmínky a případně identifikovat a zohlednit další existující omezení v území.

Evaluační kritéria

Evaluační kritéria tvoří sada jevů se společným referenčním znakem, kterým je ochrana krajinného rázu. Tyto jevy tvo-

ří v měřítku kraje hodnoty krajinného rázu vycházející z díkce zákona o ochraně přírody a krajiny⁸ a které mohou být záměry FVE a VTE ovlivněny (zejména vizuálně). Jedná se o specifický přístup, při kterém na základě expertní analýzy dostupných relevantních podkladů, vlastních průzkumů a znalostí řešeného území a následného vyhodnocení byly definovány jevy, které v měřítku kraje tvoří hodnoty krajinného rázu.

Pro vyhodnocení krajinného rázu území kraje z hlediska umístování FVE či VTE byly identifikovány takové hodnoty, které jsou v měřítku kraje zásadní z hlediska krajinného rázu. V případě MSK jsou některé z hodnot představující zákonná kritéria krajinného rázu již identifikované v ZÚR MSK, a to v kapitole věnující se upřesnění územních podmínek koncepce



Obr. 3: Červené a žluté zóny VTE v rámci MSK; pro zvýšení vypovídací schopnosti je součástí schématu i modře znázorněná vrstva dostatečného větrného potenciálu (> 6 m/s ve 100 m nad zemským povrchem)

⁸ Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území. Další hodnoty jsou poté součástí sledovaných jevů ÚAP kraje. Přírodním zdrojem zhodnocení území byla *územní studie Cílové charakteristiky krajiny Moravskoslezského kraje [Atelier T-plan, s. r. o., 2013]*, kde jsou identifikovány některé další hodnoty území, které byly podkladem pro stanovení hodnot krajinného rázu na území kraje pro účely územní studie. Zároveň i některá delimitační kritéria byla podkladem pro stanovení evaluačních kritérií, např. zvláště chráněná území, která mohou tvořit (nebo spoluvytvářet) charakter krajiny a podílí se na její rázovitosti a cennosti. Tato území se propasla do některých ze stanovených kritérií dle charakteru daného jevu (jsou tedy jak delimitačním, tak evaluačním kritériem, avšak v jiném kontextu, tvořící indikátor zvýšené ochrany krajinného rázu).

V územní studii jsou tedy stanoveny tato evaluační kritéria opírající se o zákonná kritéria ochrany krajinného rázu (v popisu s uvedením, jakých zákonných kritérií⁹ ochrany krajinného rázu se týkají):

- **KR1 Nadregionální a regionální krajinné horizonty a jejich krajinné prostředí** – prostorové předěly projevující se významně v obraze krajiny svým tvarem (siluetou) tvořící často jedinečný znak krajinné scény (přírodní hodnota) a krajinný prostor nebo celek, ve kterém se dominantně uplatňuje pohledový krajinný horizont (estetická hodnota).
- **KR2 Území s výrazným uplatněním přírodních prvků v obraze krajiny** – území přírodních hodnot včetně území přírodních parků, zvláště chráněných území a významných krajinných prvků výrazně se projevujících v krajinné scéně (přírodní hodnota).
- **KR3 Krajina s výrazně dochovanou krajinnou strukturou** – segmenty krajiny se zřetelně dochovanými historickými krajinnými strukturami – na základě vyhodnocení dochovanosti cestní sítě, skladby lesů polí, luk, rozložení sídel a významných staveb v krajině, dochování struktur liniové zeleně atd. (kulturní a historická charakteristika).

- **KR4 Krajina s částečně dochovanou krajinnou strukturou** – segmenty krajiny s částečně dochovanými historickými krajinnými strukturami – na základě vyhodnocení dochovanosti cestní sítě, skladby lesů, polí, luk, rozložení sídel a významných staveb v krajině, dochování struktur liniové zeleně atd. (kulturní a historická charakteristika).
- **KR5 Městské a vesnické památkové zóny a rezervace** – zřetelně dochovaná území historických jader vsí a měst s památkovou (kulturně historickou) hodnotou tvořící znak krajinného rázu.
- **KR6 Národní kulturní památky** – objekty, stavby, případně soubory staveb v sídlech, případně v krajině, které představují kulturní hodnotu (významovou) území (kulturní a historická charakteristika).
- **KR7 Kulturně krajinné dominanty a jejich krajinné prostředí** – pohledově exponované terénní nebo kulturní prvky, uplatňující se dominantně v krajinné scéně (zákonné kritérium ochrany KR), a území, ve kterém se krajinná dominanta pohledově významně uplatňuje a dotváří tak významným způsobem rázovitost krajiny, její osobitost a případně kulturněhistorické souvislosti – je součástí estetické hodnoty.
- **KR8 Území s vizuálně atraktivní konfigurací krajinné scény** – území s četnými rysy atraktivní konfigurace prvků krajinné scény včetně chráněných krajinných oblastí a přírodních parků, vyznačující se pozitivním vizuálním projevem v krajinné scéně (estetická hodnota).

Součet těchto vrstev tvoří **území s ochranou zvýšených hodnot krajinného rázu**, které je svým charakterem obdobné k územím spíše nevhodným pro umístění záměrů VTE či FVE.

V případě evaluačních kritérií stojí také za zmínku provazba územní studie na platné ZÚR MSK a jimi vymezené specifické krajiny a stanovené cílové kvality. Ty byly komplexně analyzovány a zhodnoceny z hlediska jejich citlivosti při potenciálním umístění FVE či VTE (obr. 4). Jedná se tak o relativně neobvyklé, avšak zcela logické a legitimní,

využití těchto krajinných instrumentů obsažených v ZÚR MSK, které většinou při územně plánovací činnosti zůstávají stranou zájmu.

Stanovený postup hodnocení

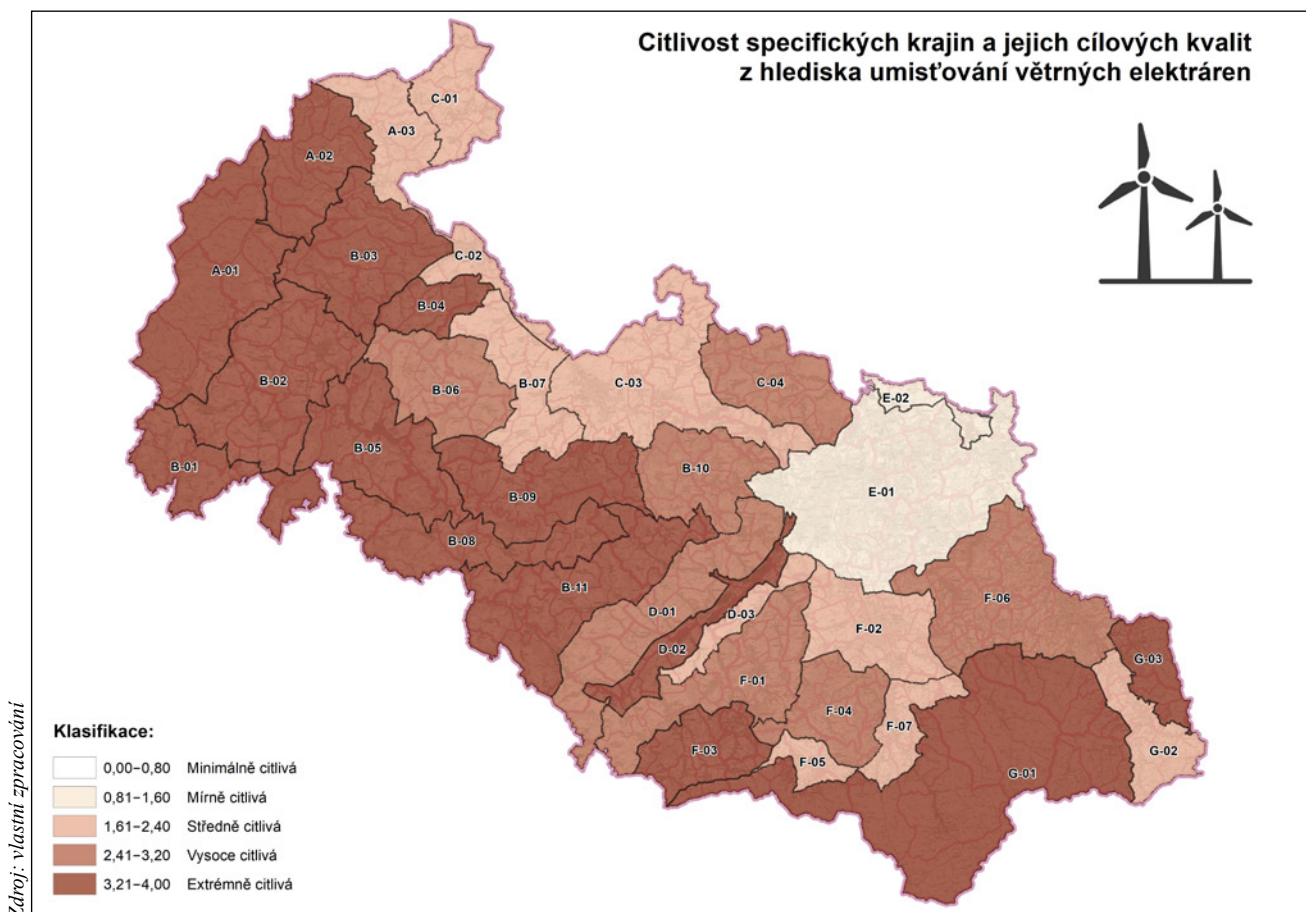
Syntézou delimitačních a evaluačních kritérií vzniká komplexní nástroj pro identifikaci limitů využití území a kulturních, přírodních a civilizačních hodnot jako limitujících jevů pro umístění FVE či VTE na území MSK. Pro každý takový záměr situovaný do konkrétního území tak lze na základě prostorové (průnikové) analýzy zjistit, zda a do jaké míry se jedná o významnější území z hlediska chráněných veřejných zájmů.

Postup pro posouzení vhodnosti umístění záměru FVE či VTE a vyhodnocení míry rizika při vstupu do území a potenciálním dotčení jednotlivých jevů, včetně vyhodnocení vlivů na krajinný ráz a způsobu zpracování analýzy viditelnosti, je podrobně popsán v textové části územní studie a dává tak jejím uživatelům ucelený návod pro vlastní rizikovou analýzu a vytvoření ucelené představy o vhodnosti či nevhodnosti realizování záměru FVE či VTE. Postup je rozdělen do pěti základních kroků a je založen na analýze přítomných delimitačních kritérií (jevů tvořících tzv. červené a žluté zóny), evaluačních kritérií (s ohledem na charakter záměru a vizuální dosah záměru), cílových kvalit krajin (které mohou být záměrem dotčeny) a vyhodnocení jednotlivých vlivů na přítomná kritéria, hodnoty a cílové kvality krajin.

Krok 1

Krok 1 je formálního charakteru a jeho smyslem je provést základní popis záměru, jeho umístění a definovat základní parametry (v případě VTE je zejména určující počet a výškové parametry jednotlivých elektráren, v případě záměru FVE plošný zábor elektrárny). Již v této fázi je též vhodné věnovat pozornost možným vyvolaným investicím souvisejících s realizací záměru (např. potřeba

⁹ Zákonná kritéria jsou kritéria ochrany KR, explicitně vyjádřená v § 12 ZOPK, jedná se o přírodní a estetické hodnoty, ZCHÚ, VKP, kulturní dominanty, harmonické měřítko a vztahy v krajině. Kritériem ochrany KR jsou i hodnoty kulturní a historické charakteristiky, kterými je krajinný ráz mimo jiné tvořen.



Obr. 4: Citlivost specifických krajín a jejich cílových kvalit z hlediska umístování VTE jako jeden z pokladů pro vymezení území s ochranou zvýšených hodnot krajinného rázu

nových obslužných komunikací či nových vedení elektrizační soustavy pro vyvedení výkonu).

Krok 2

Krok 2 zahrnuje provedení prostorové analýzy a identifikaci prostorových kolizí záměru FVE/VTE s jevy, které jsou součástí delimitačních kritérií (červená zóna, žlutá zóna). Prostorovou analýzu lze provést dvěma způsoby:

1. Základní i podrobný screening hodnoceného území a identifikaci prostorových kolizí je možno provést s využitím výkresové části území studie, zejména příslušných koordinačních výkresů obsahujících všechny jevy zahrnuté do delimitačních kritérií.
2. Identifikaci prostorových kolizí lze provést klasickou GIS (průnikovou) analýzou. Tato metoda je oproti předchozímu způsobu přesnější a efektivnější. Vyžaduje však přístup k příslušnému softwaru umožňujícímu práci s prostorovými daty. Data územní studie jsou ke stažení ve formátu shape-

file po udělení souhlasu s jejich využitím na internetových stránkách MSK. Při identifikaci je vždy potřeba brát v potaz, že v jednom místě může docházet k překryvu více jevů (vrstev). V takovém případě musí být identifikovány všechny tyto jevy (vrstvy). Pro vyloučení možné chybovosti při identifikaci překryvných vrstev v jednom konkrétním místě je doporučeno prostorovou analýzu provádět právě GIS (průnikovou) analýzou.

Provedená analýza je základním východiskem pro následnou identifikaci rizik a problémů plynoucích z případné realizace záměru. V daném kontextu se těmito problémy rozumí míra narušení (ohrožení) jednotlivých veřejných zájmů reprezentovaných příslušnými jevy. Pro popis problémů a stanovení míry rizika lze využít informace uvedené v kartách jevů zpracovaných v rámci územní studie. Ve vybraných případech lze již v kroku 2 identifikovat tzv. **zákoně vyloučení realizace záměru**. Jedná se o případy, kdy zamýšlený záměr by byl

situován do takového území, ve kterém je umístování a povolování staveb explicitně vyloučeno zákonem (např. území I. zóny CHKO, území národních přírodních rezervací, území přírodních rezervací, aktivní zóny záplavových území).

V této souvislosti je potřeba upozornit, že většina jevů zařazených do červené zóny FVE či VTE *a priori* nevylučuje možnost realizace příslušného záměru. Případná realizace záměru je však zpravidla v rozporu s hlavním posláním každého takového „červeného“ jevu, a proto se tato území obecně považují za zcela nevhodná pro umístění těchto záměrů. Navíc na území MSK existuje nezanedbatelné procento potenciálně disponibilních ploch pro umístění záměru FVE či VTE, aniž by muselo dojít minimálně k zásahu do červené zóny. S přihlédnutím k této skutečnosti je doporučeno situovat záměry FVE či VTE do červených zón pouze ve zcela ojedinělých a zvláště odůvodněných případech, resp. v případě výrazně převažujícího veřejného zájmu.

Krok 3

Krok 3 je zaměřen na zhodnocení potenciálního vlivu záměru ve vztahu ke specifickým krajinám a jejich cílovým kvalitám stanoveným v ZÚR MSK. Cílové kvality krajin nemají v ZÚR MSK exaktně stanovený územní průmět. Mají převážně povahu ochrany krajinných hodnot, u kterých je nutné chránit mj. vizuální projev těchto částí krajiny v krajině scéně. Z tohoto důvodu je nutné posoudit příslušný záměr nejen prostým průmětem do řešeného území, ale i v širších souvislostech prostorové konfigurace území. K tomuto slouží tzv. pásma hodnocení, která jsou nastavená pro každý typ záměru (FVE a VTE) samostatně a jsou odvozena od metodického návodu MŽP; zahrnují tzv. silné a zřetelné okruhy viditelnosti záměru. V těchto okruzích je navržen postup zhodnocení záměru ve vztahu k cílovým kvalitám dotčených krajin. Hodnocení se tedy nevztahuje pouze na cílové kvality krajiny, ve které je záměr situován (prostý územní průmět), ale všech krajin, které leží v pásmech hodnocení, ev. včetně jejich přechodových pásem, v nichž dochází k postupné změně kvalit sousedících specifických krajin. Vyhodnocení vede k identifikaci takových cílových kvalit, u kterých by mohlo realizací záměru dojít k jejich zásadnějšímu narušení (ohrožení) a snížení vnitřní hodnoty. Podkladem může být i expertní vyhodnocení citlivosti cílových kvalit z hlediska umístění záměrů FVE a VTE, které je přílohou územní studie.

Krok 4

Krok 4 slouží k identifikaci jevů zařazených do evaluačních kritérií a potenciálně dotčených záměrem FVE či VTE a pro následné základní vyhodnocení možných ohrožení těchto jevů, resp. hodnot krajinného rázu. Tato část představuje základní kroky k rámcové analýze území z hlediska vizuálních dopadů záměrů FVE a VTE na krajinné hodnoty, které by mohly být umístěním těchto typů staveb sníženy nebo setřeny. Stanovený postup je založen na faktu, že

vliv FVE i VTE je nejen **fyzický** (přímo ovlivňuje hodnoty přírodní a kulturní charakteristiky v daném území), ale i **vizuální**, tedy může dojít ke snížení hodnoty krajinného rázu v širším území vlivem vizuálního uplatnění záměru. Je tedy nutné pracovat nejen se zájmovým územím záměru, ale i s územím, které může být záměrem potenciálně dotčeno (vzhledem k parametrům záměru).

Princip hodnocení v kroku 4 lze shrnout do následujících základních bodů:

1. vymezení okruhů viditelnosti pro záměry VTE/FVE,
2. identifikace jevů evaluačních kritérií, které se nacházejí v okruzích viditelnosti,
3. stanovení možné míry střetů záměru s ochranou krajinného rázu (dle okruhů viditelnosti).

V případě potřeby lze tento postup upřesnit následujícím „nadstavbovým“ postupem:

4. vytvoření analýzy reálné viditelnosti záměru,
5. revize možných střetů s hodnotami krajinného rázu na základě analýzy viditelnosti – skutečného vizuálního vlivu záměru,
6. posouzení míry možného střetu záměru s ochrannou krajinného rázu dle vzdálenosti od záměru a reálné viditelnosti záměru.

Stanovení možné míry střetů záměru s identifikovanými hodnotami krajinného rázu představuje pouze základní vyhodnocení území (názor) z hlediska vhodnosti umístění záměrů FVE či VTE. Daný postup **nenahrazuje** komplexní vyhodnocení vlivu konkrétního záměru na krajinný ráz, které je předmětem detailního posouzení se znalostí konkrétních parametrů záměru, stanovením všech znaků a hodnot krajinného rázu, provedením jejich klasifikace a vyhodnocením míry vlivu na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu¹⁰.

Aby bylo možné stanovit míru potenciálního (zejména vizuálního) vlivu záměru na krajinný ráz, je potřeba analyzovat

krajinu z hlediska identifikace a základní klasifikace krajinných hodnot území kraje, protože hodnota krajinného rázu je v jednotlivých částech kraje rozdílná, různě výrazná či čitelná. Proto i citlivost narušení dané hodnoty konkrétním záměrem je různá. Zároveň vzhledem k charakteru se postup hodnocení liší v případě hodnocení ve vztahu k FVE či VTE. Zatímco VTE ovlivňuje krajinu zejména svými výškovými parametry a celkovým měřítkem, FVE se může dostat do konfliktu zejména svým plošným rozsahem ovlivňujícím harmonické měřítko a vztahy.

Stanovení míry vizuálního vlivu záměru na hodnoty krajinného rázu je ve studii odvozeno od dvou parametrů, které jsou společné pro VTE a FVE:

- A. od vzdálenosti navrhovaného záměru od území s identifikovanými hodnotami krajinného rázu (evaluační kritérii) – tzv. okruzích viditelnosti – tab. 3,
- B. od významu, který představují znaky a hodnoty (evaluační kritéria), přítomné v řešeném území, pro daný ráz krajiny, protože v každé části krajiny se jednotlivé hodnoty projevují rozdílně dominantně a mají různý význam.

Územní studii stanovené okruhy viditelnosti vycházejí z metodického návodu MŽP [Ministerstvo životního prostředí, 2018] a z analýzy studie [Löw & spol., s. r. o, 2016]¹¹.

Další parametry jsou již odvozeny od vlastností jednotlivých typů výroben elektřiny z OZE a postup hodnocení je tedy stanoven pro oba typy záměrů zvlášť. V případě VTE se vyhodnocení provádí s ohledem na míru viditelnosti stroje z hodnoceného území. Tento parametr zohledňuje, jestli je z hodnocené lokality viditelný celý stroj nebo pouze jeho část, což ovlivňuje i míru vlivu záměru na hodnoty krajinného rázu (viz obr. 5). Provádí se tedy analýza viditelnosti pro stanovené tři kategorie (a v daných okruzích viditelnosti), která pak slouží pro vyhodnocení záměru. Při viditelnosti celého stroje (kategorie A) v okruhu silné viditelnosti (do 3 km) může VTE působit jako dominanta krajiny a potlačit

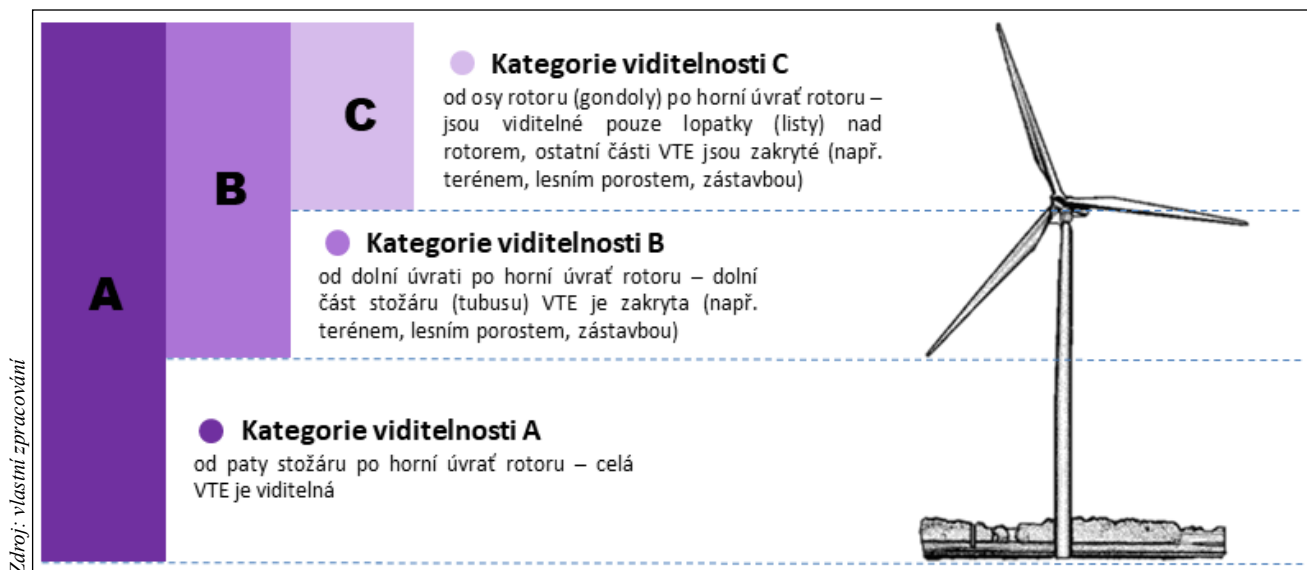
¹⁰ Např. dle Metodického postupu posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz: ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (metoda prostorové a charakterové diferenciaci území) [Vorel, Ivan et al., 2004].

¹¹ Löw, Jiří et al., 2016. *Územní studie vyhodnocení umístění záměrů velkých větrných elektráren v krajině Moravskoslezského kraje*. Brno. Dostupné také z: https://www.msk.cz/assets/temata/uzemni_planovani/01_textova-cast.pdf.

Specifikace (parametrizace) záměru		Poloměr okruhu viditelnosti (km)		
		Okruh silné viditelnosti	Okruh zřetelné viditelnosti	Okruh slabé viditelnosti
VTE	VTE do celkové výšky (po horní úvrať) 200 m	0–3 km	3–10 km	–
	VTE s celkovou výškou (po horní úvrať) nad 200 m	0–3 km	3–10 km	10–20 km
FVE	FVE do celkové rozlohy 50 ha*	0–1,5 km	1,5–3 km	–
	FVE s celkovou rozlohou nad 50 ha*	0–1,5 km	1,5–3 km	3–5 km

* Do celkové rozlohy se započítávají i stávající (existující), případně schválené FVE ve vzdálenosti do 1 km od záměru – opatření před kumulativními vlivy.

Tab. 3: Okruhy viditelnosti pro záměry FVE a VTE

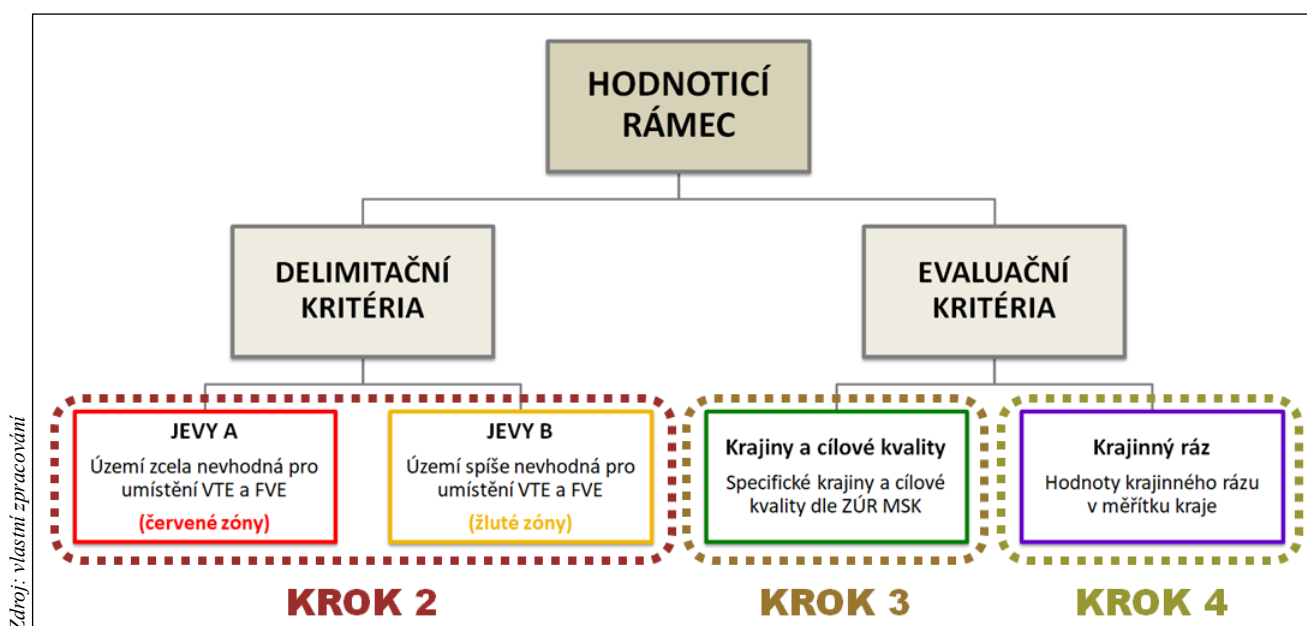


Obr. 5: Kategorizace viditelnosti VTE

tak uplatnění ostatních hodnot krajiny. Je pak předpokládán extrémně silný až velmi silný vizuální vliv. Při částečné vi-

ditelnosti tubusu (kategorie B) nebo při viditelnosti části rotoru (kategorie C) účinek VTE zeslabuje.

Pro FVE je pak určující plošný rozsah areálu a exponovanost území. Stanovený postup je založen zejména na identifikaci



Obr. 6: Provozba mezi metodickou částí a postupem pro posouzení vhodnosti umístění záměru v území

ci a klasifikaci měřítka krajiny (členění krajinné struktury) a viditelnosti záměru z významných krajinných panoramat.

Krok 5

Krok 5 obsahuje syntézu výstupů všech předchozích kroků. Po zvážení všech potenciálně dotčených veřejných zájmů bude stanoven verdikt z hlediska vhodnosti umístění zamýšleného záměru v daném území, včetně případného stanovení podmínek pro jeho přípustnost.

Závěr

Popsaná územní studie představuje jeden z možných přístupů usměrnění rozvoje FVE a VTE, přestože je jejím účelem výhradně ochrana limitů využití území a kulturních, přírodních a civilizačních hodnot MSK. V daném kontextu tak k usměrnění rozvoje FVE a VTE dochází v podstatě nepřímě, jelikož územní studie neřeší a neidentifikuje území vhodná pro výstavbu FVE či VTE (tzv. zelené zóny) a je tak principiálně založena na tzv. negativní formě regulace. V úrovni územní studie se však jedná zcela jistě o přístup legitimní a svým způsobem inovativní.

Je však důležité upozornit, že v úrovni ZÚR by tento přístup již v současné době neobstál. Jak vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu 1 As 301/2021-160 ze dne 20. 7. 2023, kterým byla zrušena regulace umístění VTE v ZÚR Ústeckého kraje, pokud jsou v ZÚR vymezena území, ve kterých je vyloučena možnost výstavby VTE (tzv. negativní forma regulace), mělo by na druhé straně dojít i k vymezení míst, která jsou pro výstavbu VTE naopak vhodná (tzv. pozitivní forma regulace). Právní analogií lze dovodit, že obdobně by mělo být tedy přistupováno i k FVE.

Územní studie má tak potenciál sloužit jako komplexní nástroj pro identifikaci

hodnot a limitů využití území jako základních determinantů pro možné umístění FVE či VTE v území. Možnosti jejího praktického využití jsou tak poměrně široké. Jako cílové skupiny lze identifikovat zejména orgány státní správy, které vstupují do procesu povolování konkrétních záměrů podle stavebního zákona a vykonávají svou působnost na úseku územního plánování, stavebního řádu a ochrany přírody, a pořizovatele a projektanty územně plánovacích dokumentací, resp. pro jednotlivé samosprávy. S využitím územní studie mohou samosprávy zhodnotit potenciál a vhodnost svých správních území ve vztahu k umístění záměrů FVE a VTE a prostřednictvím územně plánovací dokumentace stanovit jasná pravidla a podmínky pro jejich rozvoj.

Dále je územní studie využitelná stavebníky při vytipování lokalit na území MSK potenciálně vhodných pro realizaci záměru FVE či VTE. Je však potřeba zdůraznit, že každá případná realizace takového záměru je vždy podmíněna vydáním příslušných správních rozhodnutí a splněním všech podmínek vyplývajících ze stavebního zákona, jeho prováděcích právních předpisů a také těch vyplývajících ze zvláštních právních předpisů. V neposlední řadě je územní studie využitelná jako podklad pro případné zpracování dalších koncepčních dokumentů v rámci MSK (např. strategie rozvoje kraje, územní energetická koncepce, koncepce strategie ochrany přírody a krajiny, územní studie krajiny). V případě potřeby lze územní studii využít jako podklad pro aktualizaci ZÚR MSK.

Použité zdroje:

CIHLÁŘ, Jan; SVOBODA, Milan et al., 2023. *Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, úplné znění po vydání Aktualizací č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5 a 7*. Ostrava: Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

CIHLÁŘ, Jan; VONDRÁČKOVÁ, Simona et al., 2023. *Územní studie vyhodnocení území Moravskoslezského kraje z hlediska existujících limitů*

umístění větrných a fotovoltaických elektráren. Ostrava: Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

LÖW, Jiří et al., 2016. *Územní studie vyhodnocení umístění záměrů velkých větrných elektráren v krajině moravskoslezského kraje*. Brno. Dostupné také z: https://www.msk.cz/assets/temata/uzemni_planovani/01_textova-cast.pdf.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2023. *Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj, Odboru územního plánování, k části zákona č. 19/2023 Sb., tzv. Lex OZE I, týkající se územního plánování, a k čl. 3 Nařízení Rady (EU) 2022/2577*. [on-line]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj [cit. 9. 9. 2023]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/stanoviska-odboru-uzemniho-planovani-mmr/9-ostatni-stanoviska-a-metodiky/zakon-c-19-2023-sb-a-narizeni-rady-\(eu\)-2022-2577](https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/stanoviska-odboru-uzemniho-planovani-mmr/9-ostatni-stanoviska-a-metodiky/zakon-c-19-2023-sb-a-narizeni-rady-(eu)-2022-2577).

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, 2018. *Vyhodnocení možností umístění větrných a fotovoltaických elektráren z hlediska ochrany přírody a krajiny: Metodický návod k preventivnímu hodnocení území kraje nebo obcí* [on-line]. In: *Věstník Ministerstva životního prostředí*, ročník XXVIII – září 2018 – částka 6 [cit. 18. 3. 2023]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktuality_v_ochrane_pudy.

VOREL, Ivan; BUKÁČEK, Roman; MATĚJKA, Petr; CULEK, Martin & SKLENIČKA, Petr, 2004. *Metodický postup posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz: ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (metoda prostorové a charakterové diferenciacie území)*. Praha: Naděžda Skleničková. ISBN 80-903-2063-5.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

*Ing. Jan Cihlár
Ateliér Cihlár-Svoboda, s. r. o.*

*Ing. arch. Simona Vondráčková, Ph.D.
Katedra urbanismu
a územního plánování
Fakulta stavební ČVUT v Praze*

Protection of Values and Limits of Land Use in the Moravian-Silesian Region in the Context of the Location of Photovoltaic and Wind Power Plants, by Jan Cihlář & Simona Vondráčková

Adoption of Act No. 19/2023 Coll. (hereinafter referred to as “Lex RES I”), which entered into force on 24 January 2023, also amended the Building Act, extending the definition of public infrastructure in the field of technical infrastructure to include electricity generation plants from renewable energy sources (hereinafter referred to as “RES electricity generation plants”). This is a significant change in legislation from the point of view of spatial planning, as the location of the RES plants in undeveloped areas can become subject to the procedure under Section 18(5) of the Building Act unless their placement is explicitly excluded by the spatial planning documentation for reasons of public interest. In principle, this opens an easier way to implement such projects.

Regions and municipalities are now faced with the issue of how to effectively regulate the placement of these structures on their territory, especially in undeveloped areas. Judgements of the Supreme Administrative Court (“SAC”) about the prohibition of certain types of structures and facilities under Section 18(5) of the Building Act in spatial planning documentation show that a differentiated and properly justified approach to the regulation of undeveloped areas is necessary. There is a need to identify and protect those specific public interests that outweigh the public interest in the location of the RES plant.

The paper presents one of the possible methodological approaches to managing the development of the region’s territory in the context of the placement of RES plants, namely photovoltaic power plants (hereinafter referred to as “PV plants”) in the form of solar parks and wind power plants (hereinafter referred to as “WPPs”), based on the case study “Spatial study of the assessment of the territory of the Moravian-Silesian Region in terms of the existing limits for the placement of wind power plants and photovoltaic power plants” (hereinafter referred to as the “spatial study”). This approach is in principle based solely on the protection of the values and limits of land use with an emphasis on a differentiated approach to the protection of the landscape character. In fact, the concentration of positive landscape features constitutes the basic restrictive conditions for the placement of RES plants.

ÚZEMNÍ DIMENZE SOCIÁLNÍHO VYLOUČENÍ: NÁSTROJE SLEDOVÁNÍ A VYUŽITÍ VE VEŘEJNÝCH POLITIKÁCH

Roman Matoušek, Hana Vališová

Aktuální ekonomická situace znovu vedla k uvědomění, že chudoba a sociální vyloučení jsou jednou z klíčových výzev nejen sociálních politik, ale také v oblastech bydlení, zdraví, bezpečnosti nebo řešení předlužení. Koncentrace sociálně vyloučených osob v některých lokalitách a regionech je výzvou také pro územní soudržnost. Různorodost jak životních situací sociálně vyloučených a ohrožených osob, tak mechanismů, které k chudobě a sociálnímu vyloučení mohou vést, vyžaduje robustní systém indikátorů pro sledování situace a jejich změn v potřebném územním detailu. Cílem článku je představení tří metodických postupů, které v posledních letech vznikly s cílem sledovat některé dimenze sociálního vyloučení, ukázat možnosti jejich vzájemných synergií a jejich využívání při tvorbě politik sociálního začleňování na národní, regionální i lokální úrovni. Index sociálního vyloučení [Lang & Matoušek, 2020] definuje indikátorovou soustavu a postup vyhodnocení koncentrace osob sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených na úrovni obcí a větších územních celků, které jsou z obcí složené, a využívá se primárně k zacílení národních a evropských zdrojů do území s největším rozsahem problémů. Metodika identifikace lokalit rezidenční segregace [Sýkora, 2018] na základě dat o příjmech dávek pomoci v hmotné nouzi sleduje detailnější úroveň základních sídelních jednotek a nabízí řadu implikací pro urbánní a bytové politiky měst a obcí. Typologie lokalit, ve kterých žijí sociálně vyloučené osoby [Vališová, 2021], staví převážně na terénním výzkumu na úrovni jednotlivých domů nebo ulic s cílem identifikovat konkrétní nástroje intervencí pro aktéry působící na lokální úrovni.

Úvod

Sociální vyloučení patří společně s dlouhodobým procesem demografického stárnutí a začínající digitální transformací ekonomiky a sociálních vztahů (označované také jako „*Společnost 4.0*“) mezi tři klíčové výzvy české sociální politiky. Sociální vyloučení je obecně chápáno jako vícenásobné znevýhodnění jednotlivců a domácností ve vzdělávání (typicky základní nebo nedokončené vzdělání), zaměstnání (nejistá špatně placená práce přerušovaná obdobími nezaměstnanosti), bydlení (mimo byty nebo v bytech nízkého standardu), přístupu ke zdravotní péči nebo jiným veřejným službám nebo předluženost a exekuce. Sociální vyloučení znamená nemalé celospolečenské náklady, neumožňuje plně využívat potenciál všech členů společnosti. Řešení komplexních problémů je náročné na lidské i finanční zdroje, koordinaci celé řady aktérů i čas nezbytný k úspěchu realizovaných aktivit.

Přestože se před globální pandemií a následnými ekonomickými problémy dařilo rozsah sociálního vyloučení mírně snižovat [Strategie sociálního začleňování 2021–2030], prostorová diferenciace sociálního vyloučení přetrvávala, nebo dokonce docházelo k jejímu dalšímu nárůstu [např. Sýkora, 2022].

V posledních letech ve veřejné správě, nebo v úzké vazbě na její potřeby, vzniklo několik metodik a analýz zaměřených na územní dimenzi sociálního vyloučení, které zdůrazňují různé dílčí aspekty vyloučení, využívají částečně odlišné datové zdroje a zaměřují se na různé měřítkové úrovně. Jejich výsledky nejsou systematicky srovnávány, což souvisí mj. s odlišnými účely vzniku těchto analýz a jejich využíváním různými orgány veřejné správy v agendách, které nejsou úzce propojené.

Článek popisuje tři metodické přístupy, které v posledních letech vznikaly a rozvíjely se ve spolupráci s Agenturou pro sociální začleňování (AZS), která je od roku 2020 jedním z odborů Ministerstva

pro místní rozvoj. Následující text nejprve představí základní principy a výsledky Metodiky pro posouzení rozsahu sociálního vyloučení v území [Lang & Matoušek, 2020], Metodiky identifikace segregovaných lokalit [Sýkora a kol., 2015; Sýkora, 2018] a metodologie vstupních analýz AZS a z nich vycházející typologie lokalit obývaných sociálně vyloučenými [Vališová, 2021]. Výsledky vzniklé podle jednotlivých metodik jsou využívány pro zacílení různých intervencí, které by se měly vzájemně doplňovat a vytvářet synergie.

Sociální vyloučení a jeho územní dimenze

Pro označování míst koncentrace sociálně vyloučených osob na úrovni největšího územního detailu (ulice nebo jednotlivé objekty) se dlouhodobě používá koncept sociálně vyloučené lokality definované jako „*lokalita, kde dochází ke koncentraci více než 20 osob pobírajících příspěvek na živobytí a obývajících fyzicky či symbolicky ohraničený prostor*“ [Čada a kol., 2015]. Sociálně vyloučené lokality byly vymezovány na základě terénního mapování doplněného o využití administrativních dat. Mapování sociálně vyloučených lokalit proběhlo již dvakrát [Gabal a kol., 2006; Čada a kol., 2015] a bylo základem pro intervence veřejných politik na centrální i lokální úrovni. Akademická reflexe těchto přístupů poukazuje na jednu straně na potřebnost specifického označení pro koncentrace sociálně vyloučených osob v Česku, a to z důvodu jejich odlišné velikosti, struktury a funkce oproti v zahraničí popisovaným „*ghettům*“ nebo „*banlieu*“ [Růžička, 2012], na druhé straně však tento koncept zastírá podstatné odlišnosti mezi různými lokalitami z hlediska velikosti, historie vzniku, odlišnosti ve složení a životních podmínkách jejich obyvatel i vazeb na jejich okolí [Hurrele a kol., 2016]. Paušalizující charakter používaného označení vytváří rizika stereotypizace [Bjelončíková & Gojová, 2016] nebo konstrukce obrazu nebez-

pečnosti sociálně vyloučených lokalit [Walach, 2018].

V posledních letech došlo k významnému zpřístupnění báze (především administrativních) dat, s pomocí kterých je možné identifikovat území s vysokým rozsahem sociálního vyloučení (nebo některé z dílčích charakteristik) nebo naopak území, ve kterých se sociální vyloučení dotýká jen malého podílu osob. Příkladem takových projektů zaměřujících se na obce jsou např. Mapa exekucí (a na ni navazující Mapa insolventů)¹ nebo Mapa nezaměstnanosti a sociální nejistoty². Z problémů částečně souvisejících se sociálním vyloučením se jedná např. o Mapu kriminality³. Na úroveň obvodů obcí s rozšířenou působností se zaměřuje Mapa vzdělávacího neúspěchu⁴.

Syntetizující přístup nabízí vznikající Metodika identifikace rozsahu sociálního vyloučení v území, která vzniká v ASZ. Podle dílčích indikátorů sociálního vyloučení (např. exekuce, předčasné odchody ze vzdělávání, hmotná nouze) a kompozitního (sumativního) indikátoru lze identifikovat kraje, obce s rozšířenou působností (ORP), obce i menší územní jednotky, ve kterých je počet anebo podíl sociálně vyloučených osob výrazně vyšší, než odpovídá průměrným hodnotám na celostátní úrovni.

V kontextu podpory integrace cizinců a řešení sociálního bydlení se rozvíjí také identifikace lokalit rezidenční segregace [Sýkora a kol., 2015; Sýkora, 2018]. S trochu odlišnou perspektivou přichází výzkum periferií a sociálního vyloučení ve venkovských oblastech [Bernard & Šimon, 2017].

V desítkách měst proběhly s využitím stejné rámcové metodologie (zahrnující též terénní šetření) detailní vstupní (obecné) nebo tematicky zacílené analýzy ASZ (některé další analýzy tohoto typu vznikly také na zakázku obcí či krajů). Na základě zobecnění z desítek těchto analýz vznikla typologie území obývaných sociálně vyloučenými [Vališová, 2021].

¹ <https://mapaexekuci.cz/>

² <https://www.mapanezamestnanosti.cz/>

³ <https://www.mapakriminality.cz/>

⁴ <https://www.mapavzdelavani.cz/>

Index sociálního vyloučení – zaostřeno na obce

Protože základním partnerem ASZ v její činnosti je obecní samospráva, zaměřuje se Metodika pro posouzení rozsahu a míry sociálního vyloučení [Lang & Matoušek, 2020] primárně na úroveň obce. Sekundárně metodika umožňuje také agregování dat na úroveň POU, ORP, bývalých okresů či krajů. V reakci na kritiku zastarávání výsledků terénního mapování se metodika opírá o takové ukazatele, které jsou jak pravidelně (každoročně) aktualizované, tak celoplošně dostupné na obecní úrovni, takže nevyžadují jednorázová šetření s dlouhými časovými odstupy.

Vybrané indikátory pak musely být dostatečně významné a musely společně pokrývat různé oblasti sociálního vyloučení (všechny oblasti nelze pokrýt vzhledem k nedostupnosti dat). Výsledkem je výběr pěti indikátorů, které souhrnně reprezentují hlavní dimenze sociálního vyloučení:

- nadměrné zatížení náklady na bydlení (příjemci dávky příspěvku na bydlení),
- extrémní chudoba / hmotná nouze (příjemci dávky příspěvku na živobytí),

- předluženost (osoby v exekuci),
- vyloučení z trhu práce (dlouhodobě nezaměstnaní nad šest měsíců),
- vyloučení ze vzdělání (žáci v běžných třídách, kteří splní povinnou školní docházku bez dokončeného základního vzdělání, tj. vyjdou ze ZŠ v 7. nebo 8. ročníku).

Samotná metoda pak počítá se zohledněním a) absolutních počtů, b) procentuálních podílů, c) lokalizačních kvocientů [podrobněji Lang & Matoušek, 2020]. Index je každoročně aktualizován a umožňuje sledovat změny v rozsahu sociálního vyloučení na úrovni obcí od roku 2016.

Na základě hodnot indexu sociálního vyloučení obce lze vedle rozsahu problému také obecně doporučit další kroky k prevenci nebo řešení sociálního vyloučení (viz tab. 1).

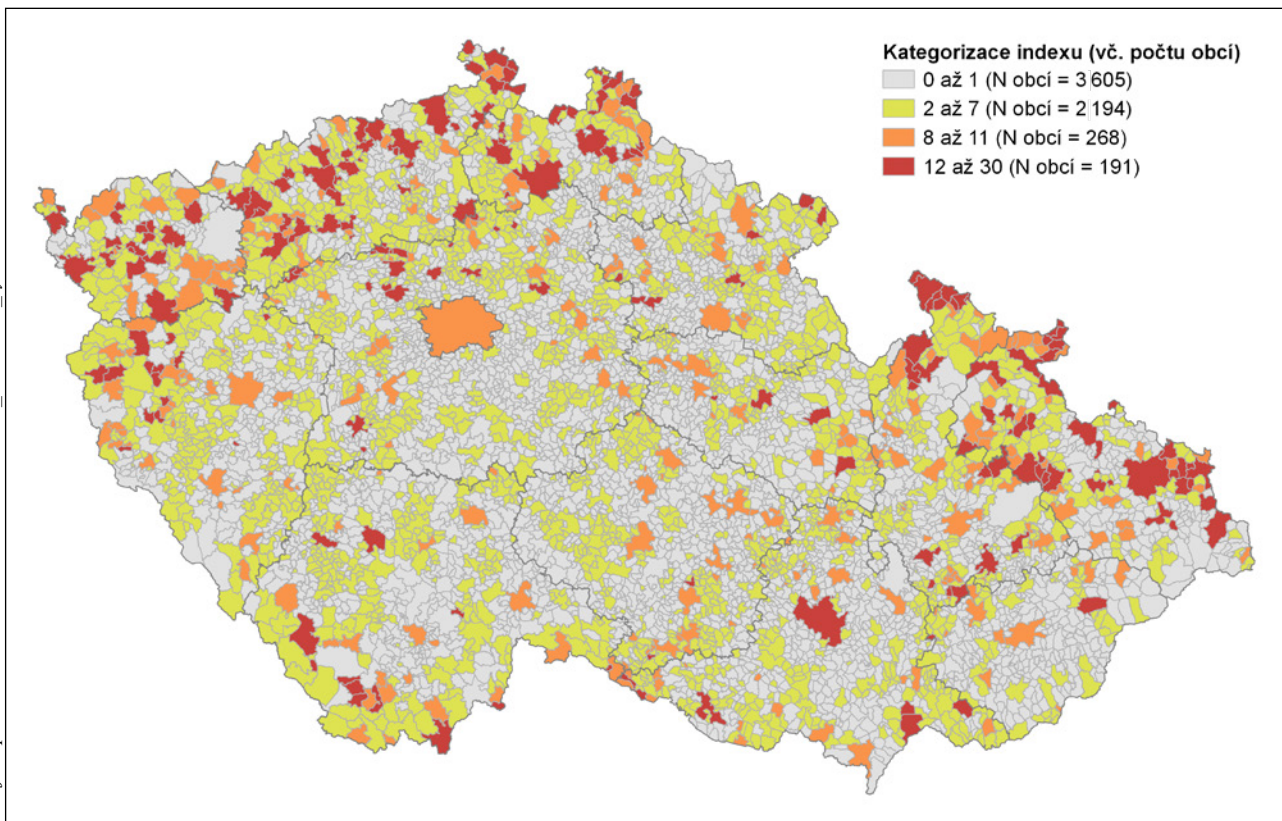
Lokality rezidenční segregace – základní sídelní jednotky

Metodika identifikace rozsahu sociálního vyloučení uplatňuje podobnou logiku jako starší Metodika identifikace lokalit

rezidenční segregace (lze také říci, že druhá zmiňovaná metodika je modifikací první). Metodika se postupně rozvíjí od původního uplatnění na zastoupení populace cizinců [Sýkora a kol., 2015] v základních sídelních jednotkách (ZSJ) Pardubic. V roce 2018 pak došlo k jejímu přepracování [Sýkora, 2018], kdy nová verze sleduje zastoupení společně posuzovaných osob příjemců příspěvku na živobytí (tedy jinými slovy počet osob v hmotné nouzi) v základních sídelních jednotkách. Po rozsáhlém pilotním ověření na územích Kadaně, Kladna, Mostu, Ostravy, Otrokovic, Pardubic, Štětí, Ústí nad Labem, Velkých Hamrů nebo Vsetína je metodika určena k identifikaci ZSJ (tj. čtvrtí nebo jiných urbanisticky ucelených částí obce) s vysokou koncentrací chudoby a sociálního vyloučení.

Metodika je založena na zpracování administrativních dat MPSV o dávkách hmotné nouze, doplňkově však ponechává prostor pro doplňující výzkum a rozšíření poznatků o segregovaných lokalitách z jiných zdrojů. Základním indikátorem jsou společně posuzované osoby pobírající dávku hmotné nouze – příspěvek na živobytí. Na úrovni ZSJ je pak vyhodnocen jejich celkový

Zdroj: https://www.socialni-zaclenovani.cz/index_sociálního_vyloučení/



Obr. 1: Vyhodnocení rozsahu sociálního vyloučení v obcích

obyvatel těchto lokalit tvoří osoby, které se identifikují nebo jsou okolím považovány za Romy. Administrativní data údajů o etnicitě neobsahují. Z těchto důvodů se proto základem analýzy sociálně vyloučených lokalit v práci AZS staly kvalitativní výzkumné metody využívané v terénu.

V souladu s obecnými zásadami kvalitativního výzkumu (např. vzájemné ověřování – triangulace – dat různými metodami a od různých zdrojů informací nebo dosažení saturace – pokračování ve sběru dat tak dlouho, dokud výzkumník získává obsahově nové informace) využívá analýza sociálně vyloučených lokalit kombinace více metod. Jedná se zejména o rozhovory jak s obyvateli lokality, tak s obyvateli žijícími v jejich sousedství, s vlastníky nemovitostí v lokalitě, zástupci institucí veřejné správy, poskytovateli sociálních služeb nebo dalšími aktéry se znalostí situace. Rozhovory jsou doplňovány pozorováním, analýzou dokumentů, médií apod.

Ze sbíraných dat vedle vymezení lokality vyplynou často také příčiny současného problematického stavu, jejichž porozumění je nezbytnou podmínkou pro řešení. Nevýhodou je logicky kvalitativní povaha informací, která omezuje možnost komparace a v očích některých aktérů tak důvěryhodnost informace snižuje. ASZ se tyto nedostatky v rámci vstupních analýz snažila odstranit tím, že lokalitu pomocí kvalitativních metod identifikovala, k jejímu popisu však již opět využívala i administrativní data. Jejich využití je ale omezené zejména u menších objektů (z důvodu ochrany individuálních údajů není udáván přesný počet příjemců dávek nebo jiných statistických jednotek v území, kde jich je méně než pět případů). Další nevýhoda je pracnost a časová náročnost metody a stejně tak náročná aktualizace informací s časovým odstupem.

Popisované lokality se v mnoha ohledech liší – ve velikosti a počtu obyvatel, zastoupení sociálně vyloučených osob, demografické skladbě, etnické struktuře, míře ohraničení, vzdálenosti od běž-

né zástavby či občanské vybavenosti, charakteru a kvalitě bydlení, vlastnické struktury, historii vzniku ad. Tyto charakteristiky také bývají výzkumy zpravidla zohledňovány. Výsledkem je, že se pod jeden pojem „sociálně vyloučená lokalita“ ukrývá celá řada odlišných jevů, což spolu se stigmatizujícím příznakem zapříčinilo kritiku pojmu. ASZ na tuto debatu reagovala vytvořením typologie lokalit s vyšším podílem sociálně vyloučených, která jevy třídí a rozlišováním situací částečně i destigmatizuje, přičemž zároveň odhaluje souvislosti mezi podobou lokality a využitím takových nástrojů intervence, které by vedly ke zlepšení situace.

Základní členění vyplývá z dichotomie sociálně homogenní versus sociálně nehomogenní lokality, z typu zástavby (rodinný dům versus bytový dům, specifickou podobu bytových domů představují ubytovny) a velikosti lokality (jeden dům, skupina domů či čtvrt'). Převedení této logiky do seznamu generuje následujících 13 typů:

- 0 – Území s vyšším podílem sociálně vyloučených osob
- A1 – Sociálně vyloučený rodinný dům
- A2 – Skupina sociálně vyloučených rodinných domů
- A3 – Lokalita s vyšším podílem sociálně vyloučených rodinných domů
- B1a – Sociálně vyloučený bytový dům
- B1b – Ubytovna pro rodiny s dětmi
- B1c – Ubytovna pro dospělé
- B2 – Skupina sociálně vyloučených bytových domů
- B3 – Lokalita s vyšším podílem sociálně vyloučených bytových domů
- C1 – Bytový dům s vyšším podílem sociálně vyloučených bytů
- C2 – Skupina bytových domů s vyšším podílem sociálně vyloučených bytů
- C3 – Lokalita s vyšším podílem bytových domů s vyšším podílem sociálně vyloučených bytů
- Z – Jiné formy sociálně vyloučených lokalit

Toto členění je spolu s dominantním typem vlastníka také základem pro zanesení lokality do mapy (viz obr. 3).

Synergie metodik a územních dimenzí na různých měřítkových úrovních

Protože tři popsané metodiky zachycují odlišné měřítkové úrovně (obec – ZSJ – dům), nabízí se jejich vzájemné propojení a doplnění. Jednotlivé dimenze, měřítkovou úroveň, periodicitu aktualizace, výhody a nevýhody shrnuje následující schéma.

Vysoký rozsah sociálního vyloučení na základě metodiky Langa a Matouška [2020] na úrovni obce indikuje vyšší pravděpodobnost, že některá ze ZSJ této obce bude vykazovat znaky rezidenční segregace. Závěry obou metodik pak mohou být využity při přípravě terénní analýzy vyloučených lokalit. Její zaměření lze přizpůsobit podle celkového rozsahu sociálního vyloučení (v obcích s jeho menším rozsahem může být terénní výzkum méně robustní) a blíže zacílit do předdefinovaných území (v ZSJ identifikovaných jako lokality rezidenční segregace nebo ohrožených rezidenční segregací, lze předpokládat největší počet domů nebo skupin domů s vyšším podílem sociálně vyloučených a souvisejícími problémy).

Zároveň však lze všechny uvedené metodiky používat také samostatně, jedná se o svébytné nástroje a jejich cíle i důvody vzniku nejsou shodné. Terénní vstupní analýzy vyloučených lokalit lze provádět i v územích, které nebyly indikovány jinými metodikami – potřeba takové analýzy může vycházet např. z informací o větším počtu sociálně vyloučených osob, které z různých důvodů nejsou v evidenci úřadu práce (a nejsou zachyceni v administrativních datech), z dokumentovaných sousedských konfliktů nebo jiných jevů, které zadavatel výzkumu chce objasnit. Identifikace segregovaných lokalit nebo rozsahu sociálního vyloučení v obcích je samostatně také dostatečným vstupem pro některá rozhodnutí i bez navazující detailní terénní analýzy. Aktuálně se identifikované lokality rezidenční segregace promítají do pravidel podpory sociálního bydlení v Integrovaném regionálním operačním programu (IROP) i v operačním programu Zaměstnanost⁵. Obdobně je

⁵ V lokalitách rezidenční segregace a ohrožených rezidenční segregací je vyloučena nebo omezena aktivita podporující sociální bydlení, protože v segregovaných lokalitách může být jen obtížně naplněn cíl těchto aktivit – úplné začlenění znevýhodněných osob do společnosti.

využíván také index sociálního vyloučení pro zacílení činnosti Agentury pro sociální začleňování⁶.

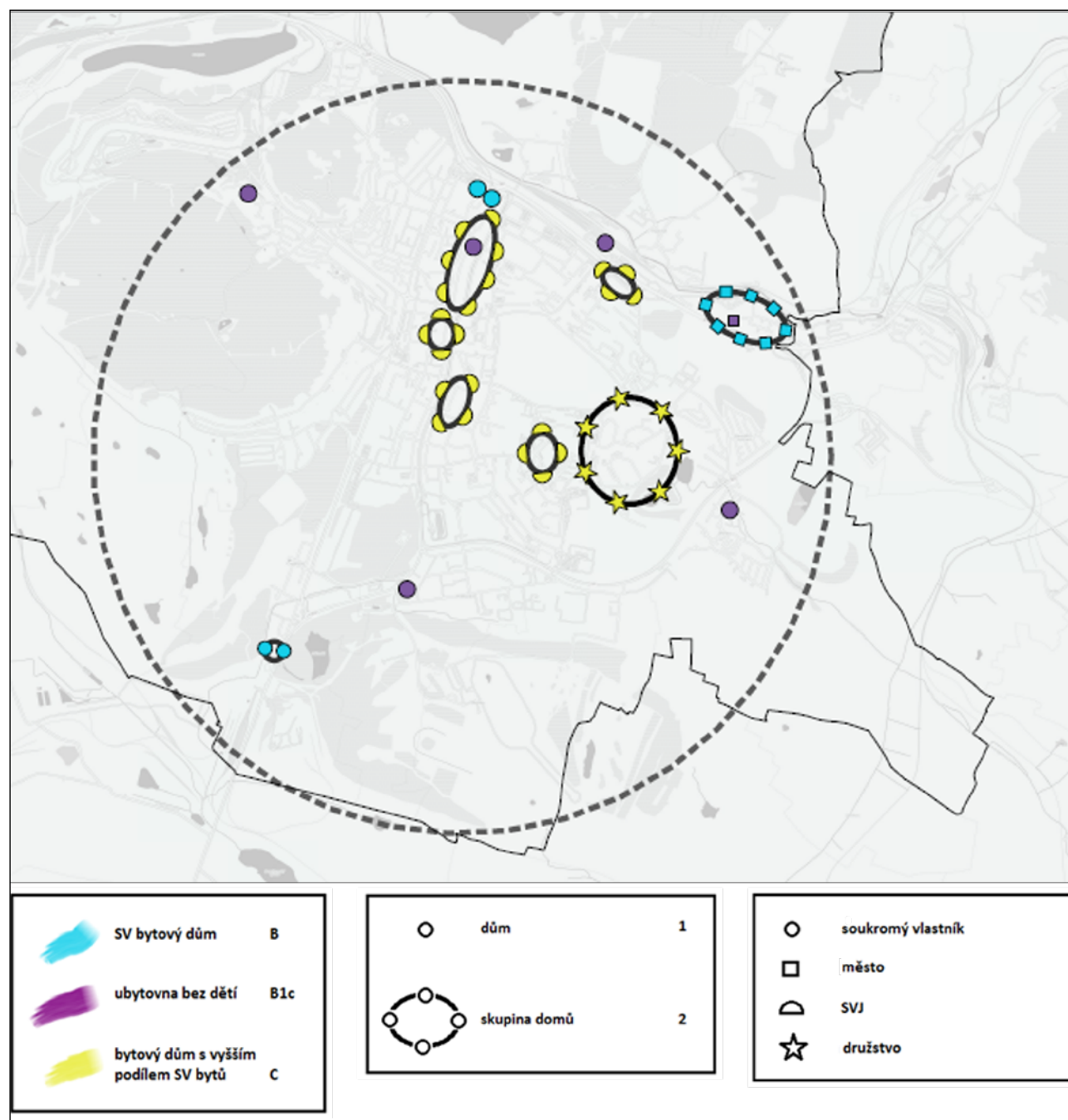
Od analýz k politikám: závěrečné shrnutí

Veřejné politiky, které přispívají k řešení sociálního vyloučení, jsou implementovány institucemi působícími na

různých měřítkových úrovních. Různým měřítkovým úrovním odpovídají také prostorové rámce některých aktivit. Zatímco sousedské soužití a plnění povinností spojených s bydlením je relevantní řešit zejména uvnitř domu a v jeho bezprostředním okolí, dostupnost mateřské nebo základní školy je otázkou zahrnující celou obec/město, popř. vymezené spádové obvody. V případě dlouhodobé zaměstnanosti je pak rele-

vantní jednotkou celý region, v rámci kterého může probíhat denní dojíždka do zaměstnání.

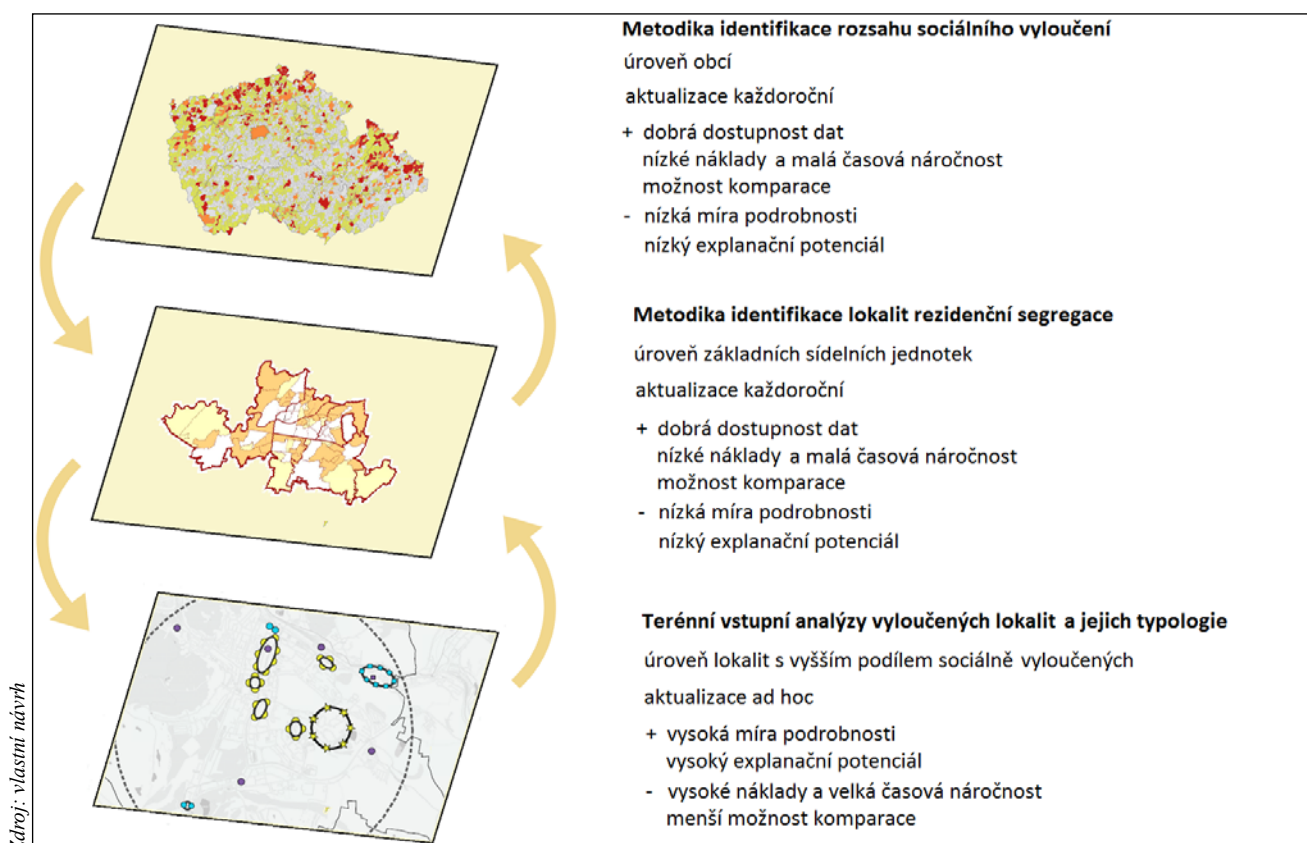
Jednotlivé metody identifikace a popisu územních dimenzí sociálního vyloučení mají své výhody a nevýhody. Pouze vhodně zvolená kombinace metod přináší dostatečně ucelený obraz území, který umožňuje nastavit řešení na různých úrovních v potřebném čase. Mě-



Zdroj: Vališová [2021]

Obr. 3: Typologie lokalit obývaných sociálně vyloučenými ve městě Most

⁶ Spolupráce v rámci tzv. koordinovaného přístupu k sociálnímu vyloučení je umožněna obcím s hodnotou indexu sociálního vyloučení osm nebo vyšší. Stejně obce mají možnost čerpat prostředky z výzev Evropského strukturálního a investičního fondu určených na sociální začleňování.



Obr. 4: Komplementarita metodik sledování sociálního vyloučení na různých měřítkových úrovních

Zdroj: vlastní návrh

Kraje	Inicie krajských aktérů k řešení situace (krajské strategie sociálního začleňování nebo vzdělávání) Zacílení prostředků na úroveň krajských poboček ÚP (národní zdroje, individuální projekty) Zacílení prostředků na služby sociální prevence Školy zřizované krajem (ZŠ speciální, střední školy atd.) Případné plánování změn v dopravní obslužnosti objednávané krajem
ORP	Zacílení prostředků a kapacit na úroveň kontaktních pracovišť ÚP Plánování některých sociálních služeb Podpora kapacit OSPOD, úřadu ORP Místní akční plán v oblasti vzdělávání Zacílení projektů v oblasti zaměstnanosti Navrhovaná kontaktní místa bydlení pro řešení bytové nouze
MAS	Inicie aktérů ve venkovském prostoru k řešení situace Alokace prostředků Evropského strukturálního a investičního fondu (ESIF) (umožnění čerpání investičních i neinvestičních prostředků na sociální začleňování)
Obce	Inicie lokálních aktérů Financování potřebných sociálních služeb z krajské sítě Podpora a koordinace sociálních služeb Řízení, koordinování a podpora jednotlivých škol Čerpání ESIF Inkluzivní zaměstnávání – obec jako zaměstnavatel a zadavatel zakázek Tvorba bytové koncepce, přidělování obecních bytů Preventivní programy v oblasti bezpečnosti, zdraví, komunitní práce apod. Zachycení místního kontextu problémů a dosavadních aktivit k jejich řešení
ZSJ	Identifikace segregovaných území Sousedské soužití, veřejný prostor, komunitní práce, volný čas Vyloučení podpory některých typů aktivit (např. rozšiřování sociálního bydlení) Zacílení rozsáhlých transformačních programů a městské politiky (veřejný prostor, revitalizace bytových domů, řízené smršťování lokalit apod. podle kontextu)
Jednotlivé objekty, ulice	Zacílení situační prevence Terénní sociální práce, terénní formy dalších sociálních služeb Spolupráce s majiteli nebo správci bytových domů, domovníctví Prevence ztráty bydlení Řešení místně specifických problémů (nekvalita bytů a veřejných prostor, právní i faktická nejistota bydlení) s konkrétními vlastníky nebo správci Docházení do škol, spádovost Oslovování jednotlivců pro vstup do programů/projektů zaměstnanosti, bydlení, oddlužení apod.

Tab. 2: Územní dimenze aktivit/politik sociálního začleňování

řítková úroveň od kraje přes obce s rozšířenou působností, místní akční plány, obce, základní sídelní jednotky až po jednotlivé objekty představuje také úroveň plánování intervencí, a tudíž vyžaduje analýzu vypovídající o struktuře jednotky.

Použité zdroje:

BERNARD, J.; ŠIMON, M. 2017. Vnitřní periferie v Česku: Multidimenzionalita sociálního vyloučení ve venkovských oblastech. In: *Sociologický časopis/Czech Sociological Review*, roč. 53, č. 1, s. 3–28.

ČADA, K. a kol. 2015. *Analýza sociálně vyloučených lokalit v ČR*. Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky.

GABAL, I. a kol. 2006. *Analýza sociálně vyloučených romských lokalit a komunit v České republice*

a absorpční kapacity subjektů působících v této oblasti. Praha: GAC, spol. s r. o.

HURRE, J.; SÝKORA, L.; TRLIFAJOVÁ, L.; KUČERA, P. 2016. Socially excluded localities revisited. In: *Geografie*, roč. 121, č. 4, s. 544–565.

LANG, P.; MATOUŠEK, R. 2020. *Metodika pro posouzení míry a rozsahu sociálního vyloučení v území*. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky.

MPSV. 2021. *Strategie sociálního začleňování 2021–2030*. Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky.

RŮŽIČKA, M. 2012. Wacquant v romském ghettu. Poznámky k procesu ghettoizace v českých městech. In: TEMELOVÁ, J.; POSPÍŠILOVÁ, L.; OUŘEDNÍČEK, M. (eds). *Nové sociálně prostorové nerovnosti, lokální rozvoj a kvalita života*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. r. o.

SÝKORA, L. a kol. 2015. *Metodika identifikace lokalit rezidenční segregace*. Univerzita Karlova a Multikulturní centrum Praha.

SÝKORA, L. a kol. 2018. *Metodika hodnocení vhodnosti lokalit pro pořizování sociálního bydlení z hlediska prevence rezidenční segregace*. Univerzita Karlova.

VALIŠOVÁ, H. 2021. *Typologie lokalit, kde žijí sociálně vyloučení*. Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky.

WALACH, V. 2018. Zdroje nebezpečnosti v sociálně vyloučené lokalitě. In: *Sociologický časopis/Czech Sociological Review*, roč. 54, č. 2, s. 253–275.

RNDr. Roman Matoušek, Ph.D.

Odbor kabinetu

Mgr. Hana Vališová

Odbor pro sociální začleňování

Ministerstvo pro místní rozvoj

Poznámka redakce: Dosud všechny odborné články a statě v oblasti problematiky sociálně vyloučených lokalit pracují s úkolem nalézt co nejvhodnější a nejpresnější způsob identifikace, vymezení a popisu těchto lokalit. Redakce se však zamýšlí nad tím, jak a zda vůbec dokážeme nástroji územního plánování hledat vhodná opatření pro řešení problémů sociálního vyčlenění. Jedním z hlavních cílů územního plánování je vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území, jehož jedním z pilířů je i pilíř soudržnosti společenství obyvatel území. Jak může tedy územní plánování přispět ke zlepšení života v oblastech a lokalitách ohrožených sociálním vyloučením? Redakce uvítá články na toto téma.

ENGLISH ABSTRACT

Spatial Dimension of Social Exclusion: Tools for Monitoring and Use in Public Policies, by Roman Matoušek & Hana Vališová

The current economic situation has led to the realisation that poverty and social exclusion represent one of the key challenges both for social policies and areas of housing, healthcare, security or tackling over-indebtedness. The concentration of socially excluded people in certain localities and regions is a challenge also for territorial cohesion. The diversity of both the life situations of socially excluded and vulnerable people and the mechanisms that can lead to poverty and social exclusion requires a robust system of indicators to monitor the situation and its changes in the necessary spatial detail. The article aims to present three methodological approaches that have emerged in recent years to monitor some dimensions of social exclusion, to show the possibilities of their synergies and their use in the development of social inclusion policies at national, regional and local levels. The Social Exclusion Index (Lang & Matoušek, 2020) defines a set of indicators and a procedure for assessing the concentration of socially excluded people and those at risk of social exclusion at the level of municipalities and larger spatial units composed of municipalities and is used primarily to target both national and European resources to the areas with the greatest extent of problems. Methodology for identifying locations of residential segregation (Sýkora, 2018) based on data on recipients of benefits in material need, tracks the detailed level of basic settlement units and provides a number of implications for urban and housing policies of cities and municipalities. The typology of localities where socially excluded people live (Vališová, 2021) is based mainly on field research at the level of individual houses or streets in order to identify specific tools of intervention for the actors operating at the local level.

ZMĚNA PŘÍSTUPU K PLÁNOVÁNÍ VZTAHU OSÍDLENÍ A ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY V ZÁZEMÍ PRAHY

Jan Martin

Článek se zabývá koordinací rozvoje území a dopravní infrastruktury s cílem podpořit využívání hromadné dopravy a rozvoj dopravních systémů tak, aby vhodně obsloužily stávající i plánovaná centra zástavby. Přístup se soustředí na plánování rozvoje výstavby takovým způsobem, aby dokázala plně využít potenciál současných dopravních systémů i na plánování rozvoje infrastruktury, která dokáže efektivně využít současné možnosti. Cílem je definovat problémy pramenící ze současného přístupu k plánování tohoto vztahu a na základě teoretických i praktických poznatků ze zahraniční odborné literatury i příkladů dobré praxe navrhnout adekvátní přístup ke koordinaci plánování rozvoje obou systémů.

Koncept tranzitně orientovaného rozvoje je zde aplikován na příkladu příměstské železnice v pražské metropolitní oblasti a reaguje na kontextově specifické překážky, na které rozvoj tranzitně orientované zástavby dosud narážel. Na základě praktického vyhodnocení potenciálu rozvoje zástavby v okolí jednotlivých zastávek je navržen postup implementace udržitelnějšího systému rozvoje sídel v návaznosti na kapacitní systémy veřejné dopravy. Ten je alternativou k neudržitelnému extenzivnímu rozvoji suburbánní zástavby, na který dopravní plánování v současnosti reaguje především výstavbou záchytných parkovišť typu „Park and Ride“.

Úvod

Základní myšlenkou integrace rozvoje území a rozvoje dopravní infrastruktury je soustředit městský rozvoj kolem stanic veřejné dopravy za účelem podpoření využívání hromadné dopravy a současně řídit rozvoj dopravních systémů tak, aby adekvátně obsluhovaly stávající i plánovaná centra zástavby.

I když tento koncept vychází ze základních principů plánování (a je tak i v českém prostředí často implementován), není sám o sobě součástí širšího povědomí a chybí u nás ucelený náhled do této tematiky. To se projevuje nejen absencí pojmu „tranzitně orientovaný rozvoj“ ve vyšší úrovni plánovací dokumentace a strategiích rozvoje, ale i absencí tohoto konceptu v obecném diskurzu o rozvoji měst a regionů.

Vědecké poznatky [např. Curtis a kol., 2009; Brüel, 2012] i příklady dobré praxe potvrzují, že koncepční aplikace výše zmiňovaného přístupu může výrazně napomoci udržitelnému rozvoji městských aglomerací. Integrací rozvoje zástavby a železniční infrastruktury lze vytvořit vhodnou alternativu pro neudržitelný extenzivní rozvoj suburbánní zástavby, na který rozvoj železniční infrastruktury v současnosti reaguje především výstavbou záchytných parkovišť typu „Park and Ride“ (P+R).

Odborná literatura [např. Parkhurst, 1995; Curtis a kol., 2009] shodně uvádí, že systém P+R v mnoha případech dále podporuje extenzivní zástavbu. Z tohoto hlediska je nutné reagovat na stále rostoucí poptávku a přijít s udržitelnějším systémem rozvoje sídel v návaznosti na kapacitní systémy veřejné dopravy.

Cílem textu je popsat změnu přístupu k plánování vztahu osídlení a železniční infrastruktury v zázemí Prahy od systému založeného na konceptu Park and Ride k přístupu vycházejícímu z konceptu orientace rozvoje do okolí stanic hromadné dopravy (*TOD – Transit Oriented Development*, tranzitně orientovaný rozvoj). Na základě teoretických poznatků a příkladů dobré praxe byl navržen vhodný koncepční přístup pro koordinovaný rozvoj vztahu osídlení a infrastruktury, který je aplikovatelný v současném fyzickém i institucionálním prostředí.

Úvaha vychází z faktu, že snaha o posílení jádra města pomocí zahušťování a zlepšování tamních podmínek pro život je pro dlouhodobou udržitelnou vizi zásadní a samozřejmá. Pozornost se zde tak soustředí především na rozvoj funkčního systému obsluhy širšího zázemí Prahy, které dnes tvoří s městem jeden nedělitelný celek.

Přestože se téma tohoto článku zaměřuje především na aplikaci konceptu rozvoje

orientovaného kolem železničních stanic v případě příměstské železnice v pražské metropolitní oblasti, mohou být představená zjištění a popsané postupy základem pro plánování podobných koncepcí i v okolí dalších českých měst.

Vztah osídlení a dopravních systémů

Mnoho měst, kterým se podařilo najít požadovanou harmonii mezi územním rozvojem a rozvojem přepravních systémů, vytvořilo prostředí, které podněcuje k využívání udržitelných forem přepravy a zároveň formuje způsob zástavby v lidském měřítku. Ve své knize *Transit Metropolis: A Global Inquiry* definuje Cervero [1998] čtyři základní druhy funkčního vztahu mezi dopravním systémem a urbánní formou města:

- **Adaptivní města** jsou tranzitně orientované metropole, které výrazně investovaly do železničního systému s cílem dosáhnout výrazných celospolečenských změn, jako je zachování volné krajiny nebo zajištění dostupného bydlení. Všechny nově vznikající sídelní útvary v metropolitním zázemí jsou přímo vázány na kapacitní přepravní uzel a splňují požadavek vysoké hustoty a smíšeného využití. Příkladem takových metropolí jsou například Stockholm, Kodaň, Tokio nebo Singapur.

- Pojmem „**adaptivní hromadná doprava**“ jsou označovány systémy, kdy města částečně přijala extenzivní zástavbu s nízkou hustotou, ale pokoušejí se těmto podmínkám přizpůsobit dopravní systém. Příkladem takového systému může být i současný rozvoj pražské metropolitní oblasti. I když se tento systém snaží konkurovat automobilové dopravě, vždy na ní bude alespoň částečně závislý.
- Jako „**města se silným jádrem**“ jsou popisovány metropole, které se výrazně soustředí na posílení svého centra pomocí zvyšování hustoty a revitalizace upadajících čtvrtí. K tomuto účelu nejčastěji slouží tramvajové systémy v kombinaci s plánováním orientovaným na pěší dostupnost. Za příklad takového města je považován například švýcarský Curych.
- **Hybridní města** pak představují přístup kombinující model adaptivního města a adaptivní hromadné dopravy. Na příkladu Mnichova či Berlína je

tak možné popsat model zahrnující jak rozvoj kolem hlavních dopravních systémů, tak kvalitní systém obsluhy přilehlých oblastí s nižší hustotou, který se na páteřní linky váže.

V článku *The Transit Metropolis: A 21st Century Perspective* [2020], kde Cervero zpětně reviduje závěry původní knihy, zároveň upozorňuje na řadu silných megatrendů, které zásadně mění vzorce a formy cestování (např. stárnoucí společnost, smršťující se města, rozmanitější typy a struktury domácností, nové vzorce zaměstnanosti). V důsledku těchto trendů je cestování stále různorodější v prostoru i čase a méně předvídatelné.

V mnoha směrech tyto tendence působí ve prospěch adaptivních forem dopravy, zatímco v jiných směrech podporují adaptivní města a tranzitně orientovaný rozvoj. Hybridizace, při níž města přizpůsobují své městské formy a přijímají možnosti sdílené mobility, je podle jeho

názoru přirozeným vývojem – reakcí na probíhající megatrendy a technologický pokrok.

Jednou z podmínek realizace hybridního systému interakce mezi městem a veřejnou dopravou je existence páteřního systému dopravy, který zajistí základní dopravní vazby mezi jádrovým městem a přilehlými centry rozvoje [Suzuki a kol., 2014]. Pro tento účel je obecně doporučováno užití systému příměstské železnice nebo systému povrchového metra a vlakotramvaje.

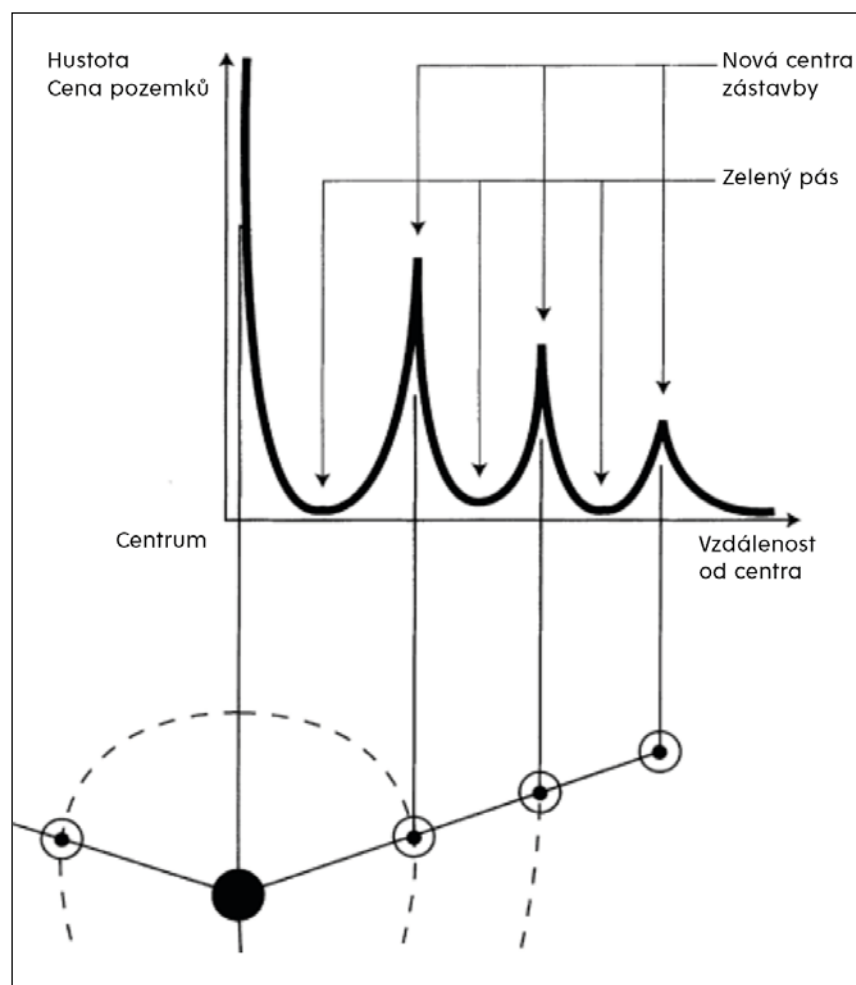
Adaptivní města aneb tranzitně orientovaný rozvoj

Curtis a kol. [2009] stejně jako Brüel [2012] popisují fakt, že ekonomický růst jde často ruku v ruce s růstem automobilové dopravy, která má negativní vlivy na lidské zdraví a životní prostředí. Cílem měst by však nemělo být se automobilové dopravě přizpůsobit, ale vytvořit za pomoci regulací a rozvoje veřejné dopravy takové prostředí, které tyto negativní vlivy dokáže minimalizovat. *Transit Oriented Development* je pojem, který zahrnuje proces soustředění rozvoje bydlení, zaměstnanosti, aktivit a veřejných služeb v okolí stávajících nebo nových železničních stanic obsluhovaných kvalitní a efektivní železniční dopravou.

Obrázek 1 znázorňuje vztah mezi regionálním přepravním systémem a formou zástavby v případě adaptivních měst. Linie znázorněná ve spodní části grafu vyjadřuje radiální vedení linky směrem od jádrové části města k tranzitně orientovaným sídelním celkům. Na svislém grafu je znázorněna proměňující se hustota a cena pozemků [Cervero, 1998].

Tento přístup, který je dále detailně popsán na příkladu města Kodaně, vychází z komplexního přístupu k plánování, který se nevěnuje jen fyzické podobě uspořádání území, ale také detailnímu studiu a plánování v lokálním měřítku.

Cervero a Kockelman [1997] vycházejí z principu 3D, který předpokládá, že zástavěné prostředí ovlivňuje poptávku po cestování ve třech hlavních dimenzích – hustotě (*density*), rozmanitosti (*diversi-*



Obr. 1: Vztah mezi hromadnou dopravou a formou zástavby v případě adaptivních měst [Cervero, 1998]

ty) a designu. Kritéria hustoty jsou hustota obyvatelstva, hustota zaměstnanosti a dostupnost pracovních míst. Kritéria rozmanitosti zahrnují podíl různorodých způsobů využití pozemků, intenzitu jejich využití a blízkost k občanské vybavenosti. Kritérium urbanistické formy pak zahrnuje kvalitu celkového urbanistického návrhu, podobu ulic a opatření pro pěší a cyklisty. Curtis a kol. [2009] následně přidali další dvě kritéria: dostupnost cíle (*destination accessibility*) a vzdálenost od stanic hromadné dopravy (*distance from transit*).

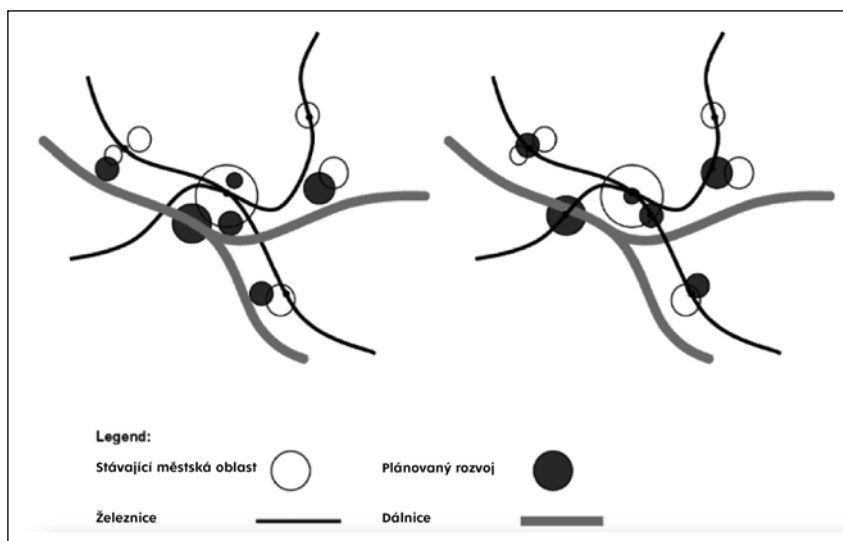
Historický kontext tranzitně orientovaného rozvoje

Rozvoj orientovaný okolo stanic hromadné dopravy jako takový není jen fenoménem poslední doby. Knowles [2012] připomíná úzkou souvislost mezi rozvojem tramvajových, podzemních a příměstských železničních tratí a hvězdicovitou podobou měst na konci 19. a počátku 20. století – v období, které předcházelo rychlému rozvoji vlastnictví soukromých automobilů.

Mezi rané příklady TOD z poloviny a konce 19. století patří například newyorské metro. Tento nový systém používal jednotné jízdné ve výši pěti centů, aby přiměl lidi žijící na přelidněném dolním Manhattanu k přestěhování na záměrně vybudovaná předměstí na horním Manhattanu, v Bronxu, Brooklynu a Queensu. Podobně vznikla nová předměstí kolem elektrifikovaných tratí v amerických městech (např. Boston) a v evropských městech (např. dánská Kodaň a britský Leeds).

Po druhé světové válce docházelo v mnoha evropských městech k nárůstu počtu obyvatel a rychlé územní expanzi v důsledku přirozeného přírůstku obyvatelstva a migrace z venkova do měst a z měst na jejich předměstí. Tuto expanzi příměstských oblastí s nižší hustotou zalidnění usnadňoval rychle rostoucí počet osobních automobilů.

Během druhé poloviny 20. století pak došlo ve většině měst světa ke snížení počtu lidí využívajících veřejnou dopravu. Příčinou tohoto trendu bylo kromě obecného snížení investic do přeprav-



Obr. 2: Dva přístupy k budování nových sídel – ve vazbě na páteřní silniční a železniční systém dopravy [Curtis a kol., 2009]

ních systémů a zvýšení cen jízdného také výrazný územní a ekonomický trend, který této změně napomáhal. Rostoucí bohatství a levnější automobilová doprava podnítila jednotlivce i firmy odejít z města do prostředí s nižší hustotou.

Fullerton a Knowles [1991] uvádějí, že je obtížné TOD realizovat, pokud má podstatná část obyvatelstva možnost volby používat vlastní automobil. Británie, stejně jako Severní Amerika, pokračovala v převážně tržně orientovaném rozvoji předměstí a územní plánování bylo převážně reaktivní. Proto se zde složitěji aplikovaly potřebné restriktivní politiky. Naopak v případě některých evropských měst, jako je Kodaň, Stockholm či Paříž, dokázali plánovači nasměrovat příměstský rozvoj na předměstí podél hlavních koridorů. Vývoj v pražské metropolitní oblasti se od světových příkladů v mnohém liší.

Plánování tranzitně orientovaného rozvoje

Integrace dopravy a územního plánování je jednou z nejdůležitějších strategických iniciativ pro rozvoj udržitelnější budoucnosti měst a prostředkem k vytvoření žádoucí podoby sídel. Dosažení účinné integrace vyžaduje především přesvědčivou strategickou vizi a dobře nastavený institucionální rámec.

Hall a Hass-Klau [1985] ve svém článku *Can Rail Save the City?* vycházeli

z tvrzení, že německá města té doby jsou v lepší ekonomické kondici než města ve Velké Británii, a snažili se zjistit, zda v tom může hrát zvolená dopravní politika nějakou roli. Zatímco v Británii existuje jen málo skutečných důkazů, rozsáhlý německý výzkum dospěl k závěru, že investice do hromadné dopravy neměly žádný vliv na oddálení úpadku měst.

Růst a pokles měst je způsoben subtilními faktory a investice do veřejné dopravy nejsou samy o sobě klíčové. Mohou sice pomoci, ale musí být naplánovány v kontextu obecné strategie města. Dopravní investice samy o sobě nemohou nikdy dosáhnout ničeho jiného, než usnadnění městských změn. To se stane pouze tehdy, pokud to umožní i ostatní městské politiky.

Tranzitně orientovaný rozvoj vyžaduje ze své podstaty mimořádně složité plánovací operace zasazené do dynamického institucionálního prostředí. Tan a kol. [2014] poznamenávají, že úspěch se může v různém kontextu projevit různými výsledky. Výše zmínění autoři se shodují, že zásadní význam má především pevný organizační rámec a správně nastavené regulační a plánovací nástroje, které usnadňují regionální spolupráci a spolupráci mezi jednotlivými sektory.

Principy implementace

I když jsou strategie tranzitně orientovaného rozvoje ve světě přijímány ve

velkém, je jejich realizace stále velmi náročná. Klíčovou roli zde hrají institucionální překážky. Aplikace akademických poznatků zůstává vzhledem ke kontextově specifické povaze bariér obtížná. Neexistuje tedy jedno univerzálně aplikovatelné řešení.

Jako první a nezbytný krok k vypořádání se s výzvou implementace tento článek navrhuje přístup k identifikaci překážek v daném kontextu. Zjištění ze studie plánovacích procesů v Nizozemsku ukazují na bludný kruh vzájemně se posilujících formálních a neformálních překážek, které brání implementaci.

V Suzuki a kol. [2013] je tento ideální přístup s nadsázkou popsán takto: „Územní plánovači vytvářejí dlouhodobé schéma městské struktury, které se vyvíjí na stěnu v kanceláři plánovače dopravy, aby se jím řídilo každodenní uvažování i dlouhodobé plánování. Plánovač dopravy zároveň vypracuje podobný náčrt dlouhodobé vize dopravní sítě, který se vyvíjí na stěnu v kanceláři územního plánovače. Při plánová-

ni zástavby tak může územní plánovač zkontrolovat, zda je daná lokalita pro hromadnou dopravu vhodná, nebo ne, a podle toho se rozhodovat.“ [Suzuki a kol., 2013]

Za důležitý iniciační krok je považováno vytvoření strategické vize a připravení institucionálního a legislativního rámce, který například umožní dopravnímu podniku, samosprávě a soukromým investorům realizovat společné developérské projekty. Efektivní implementace vyžaduje robustní strukturu správy, která umožní spolupráci mezi samosprávami a poskytne územní kontext pro koordinaci zájmů.

Důležitou zkoumanou otázkou je financování takového rozvoje. Knowles [2012] například uvádí, že výstavba kodaňského metra do tranzitně orientované čtvrti Ørestad byla financována prodejem veřejných pozemků podél trasy jednotlivým developerům. Ke každému případu je však nutné přistupovat individuálně a ne vždy je k dispozici vhodné území ve veřejném vlastnictví.

Za dobrý první krok pro otestování systému a zvýšení obecného povědomí je považována realizace pilotního projektu, který pomůže otestovat situaci z hlediska tržní poptávky i politické a společenské průchodnosti.

Plánování tranzitně orientovaného rozvoje v lokálním měřítku

Přesuneme-li se do plánování lokálního měřítka, považuje Cervero [1998] za nejdůležitější aspekt zajištění dostatečné hustoty osídlení u jednotlivých stanic. Zjednodušeně lze říci, že hromadná doprava potřebuje hmotu, tedy dostatečný počet zdrojů a cílů cesty, které zvyšují počet cestujících, a tím i efektivitu.

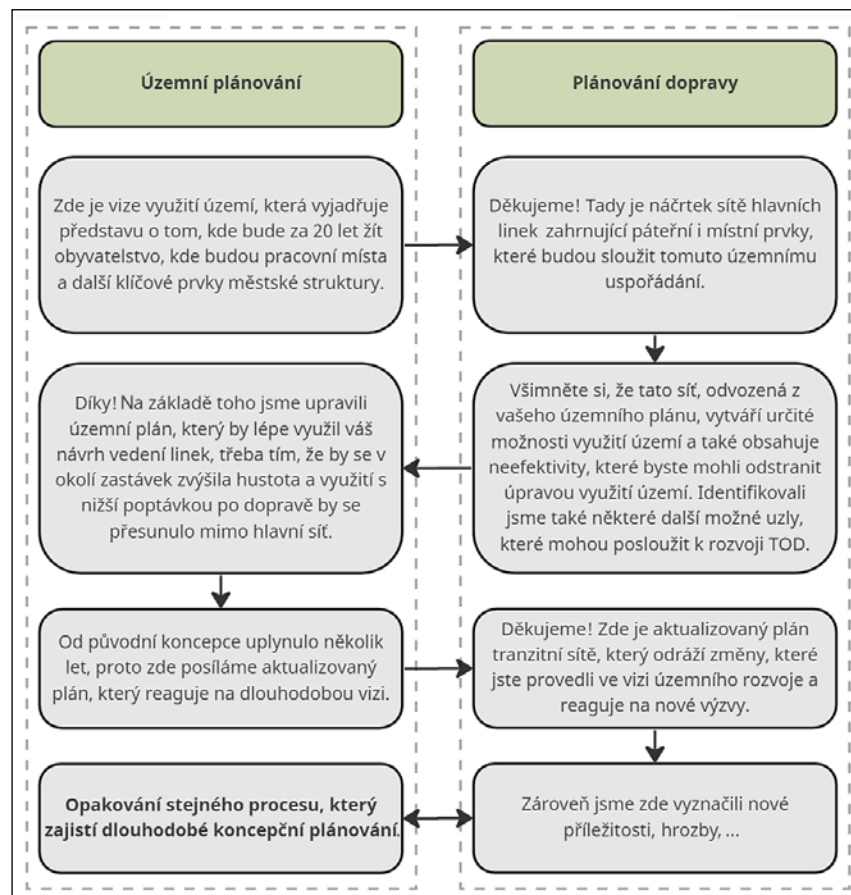
Poznamenává však také, že záleží na tom, jak je hustota uspořádána ve vztahu k páteřním prvkům hromadné dopravy, nikoli na průměrné hustotě. Vyšší hustota sama o sobě nestačí k podpoře udržitelného rozvoje měst. Je ji třeba kombinovat se smíšeným funkčním využitím a vhodným designem pro pěší pohyb [Moon, 1990; Pojani & Stead, 2015].

Mezi další významné aspekty lokálního měřítka TOD řadí Suzuki a kol. [2013] vytvoření vhodného podpůrného prostředí pomocí dostatečné kapacity zastavitelných pozemků, koordinaci větších veřejných i soukromých investic s podpůrnými politikami (např. daňovým zvýhodněním).

V neposlední řadě je zde zmíněno také zapojení místní komunity prostřednictvím participativního plánování. Pojani & Stead [2015] na základě rozboru případových studií uvádějí, že úspěch zástavby tranzitně orientovaného rozvoje je skrytý především v koordinaci menších detailů v území, které pomohou zlepšit celkový stav.

Přechod od systému P+R k tranzitně orientovanému rozvoji

Obecně se za největší přínos systému zachytných parkovišť P+R považuje snížení počtu cest automobilem do center měst. To zde následně pomáhá se zlep-



Obr. 3: Zdravá komunikace mezi úředníky zabývajícími se plánováním dopravy a územním plánováním [inspirováno Suzuki a kol., 2013]

šením dopravní situace a životního prostředí a umožňuje transformovat centra měst například na pěší zóny. Parkhurst [1995] však varuje, že podrobné a dlouhodobé účinky systému P+R jsou složitější, než se obecně připouští.

U dopravních politik očekáváme, že budou mít zamýšlené příznivé účinky, ale také neočekávané neutrální účinky a možná i nezamýšlené negativní účinky. Přínosy systému P+R jsou dobře známé, přijímané a propagované. Nepříznivým přínosům se však věnuje mnohem méně pozornosti. Parkhurst [1995] v rámci svého výzkumu zjišťuje, že ve městech, kde byl tento systém zaveden, stále přetrvávají dopravní zácpy a existují obavy, že celkový počet cest se spíše zvýšil, než aby se snížil.

Systém Park and Ride znamená především výstavbu parkovacích ploch či objektů v blízkosti stanic hromadné dopravy pro cestující, kteří nebydlí v pohodlné pěší vzdálenosti. Tento systém se tedy přizpůsobuje současné zástavbě a nadále spoléhá na využívání automobilu k realizaci většiny cest. Pokud se však nový rozvoj v metropolitním regionu bude soustředit výhradně do okolí páteřních prvků hromadné dopravy, potřeba využívat ke každodennímu dojíždění do center měst individuální automobilovou dopravu (IAD) se snižuje, a tím se zvýší kvalita prostředí i v jeho metropolitním regionu.

Niles & Pogodzinski [2021], kteří se ve své publikaci zabývají srovnáním těchto dvou přístupů, uvádějí, že samostatný systém P+R, pokud ho financuje dopravní podnik či město, navíc vyvolává náklady na výstavbu a provoz, které musí město či dopravní podnik hradit, zatímco náklady na nové bydlení v blízkosti nových či původních stanic jsou obecně spíše ziskové.

Aktuální Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025 [SK, 2020] se drží nastavené politiky, která dlouhodobě podporuje výstavbu dalších parkovacích kapacit v okolí železničních stanic. Koncept rozvoje sídel v návaznosti na tyto stanice se plán nezabývá. I když některé přínosy koncepce P+R jsou nesporné, je třeba se věnovat i udržitelnějším formám interakce mezi dopravním systémem a zástavbou.

Příklady dobré praxe

Kodaň

Příkladem koncepčního a dlouhodobého plánování rozvoje metropolitní oblasti v návaznosti na páteřní infrastrukturu je Kodaň [např. Cervero, 1998; Curtis a kol., 2009; Brüel, 2012; Knowles, 2012]. Plánování vztahu osídlení a dopravního systému je rozpracováno v konceptu z roku 1947, který se však na rozdíl od Prahy dále rozvíjel a dnes představuje vzorový příklad udržitelného designu metropolitní oblasti kvalitně obsloužené příměstskou železnicí.

Rychlý růst města ve 20. a 30. letech 20. století vytvářel tlak na přeměnu dříve přírodních a rekreačních ploch v zázemí města na plochy pro rozvoj nové zástavby. Snahy o regulaci tohoto rychlého rozvoje a uchování přírodních oblastí v okolí města vedly ke schválení politiky, která zajišťovala jejich ochranu a měla vést k vytvoření komplexního řešení celé aglomerační oblasti.

Výsledný plán, nazývaný také jako „Finger Plan“ (viz obr. 4), soustředil nový urbánní rozvoj podél pěti radiálních železničních tratí, které mají propojit sídla v okolí tak, aby mezi jednotlivými prsty zůstala volná krajina a nedošlo ke kompletnímu zanoření města do neprostupné zástavby.

Brüel [2012] uvádí, že i když se tento plán postupně vyvíjel, hlavní myšlenky zůstaly zachovány. Cílem je:

- minimalizovat závislost na používání automobilu tím, že se zlepší systém veřejné dopravy;
- zlepšit životní podmínky v centru města snížením počtu cest autem;
- podpořit způsob mobility dostupné pro všechny skupiny obyvatel včetně těch bez přístupu k automobilu tím, že bydlení i většina pracovních příležitostí bude lehce přístupná pomocí veřejné dopravy;
- podpořit integrovanou zástavbu s vysokou hustotou a zamezit extenzivnímu zastavování volné krajiny.

Jedním z obecných cílů městského plánování v Kodani je vytvořit udržitelný dopravní model, v němž se rozvoj města a dopravní infrastruktura navzájem pod-



Obr. 4: Kodaň – „Finger plan“ [Brüel, 2012]

porují a doplňují. V souladu s regionálním plánem je hlavním cílem lokalizovat rozvoj dílčích sídel v blízkosti stanic tak, aby byl podporován ekologicky udržitelný urbanistický a dopravní model.

Na to jsou namířeny i jednotlivé politiky, které tento obecný zájem prosazují i tím, že poskytují prostředky prioritně na rozvoj oblastí dobře dostupných z těchto hlavních dopravních uzlů. Budovy úřadů a služeb tak mají být přednostně umístěny ve vzdálenosti do 600 m od dobře obsloužené stanice.

Knowles [2012] shledává dlouhodobý úspěch tzv. Finger Planu v tom, že počet vlastníků soukromých automobilů byl v roce 1950 stále velmi nízký (asi 30 automobilů na 1 000 obyvatel), což vytvářelo ideální podmínky pro zavádění tohoto konceptu, který v té době neměl konkurenci a pro mnoho lidí se stal dostupným způsobem, jak zlepšit své životní podmínky a stále být v dobré dostupnosti centra města.

Nizozemsko

V Nizozemsku jsou strategie tranzitně orientovaného rozvoje přijímány na lokální i celostátní úrovni. Tan a kol. [2014] uvádějí, že tzv. „Knooppuntontwikkeling“, neboli cílený rozvoj v okolí dopravních uzlů, zaznamenal v rámci místní, regionální i národní správy zvýšenou popu-

laritu. Existuje zde několik úspěšných projektů, jako například nově vzniklá sídla Houten u Utrechtu a Almere u Amsterdamu. Upozorňují však podobně jako Pojani & Stead [2015], že v širším metropolitním systému se rozvoj tranzitně orientovaných sídel potýká s problémy při komplexní realizaci.

Od 90. let se v Nizozemsku vyvinuly dva odlišné směry integrace územního plánování a dopravy v souvislosti s hromadnou dopravou. První směr, který řeší TOD na národní úrovni, spočívá v nákladné a rozsáhlé přestavbě velkých oblastí, přičemž zde k tomuto účelu vzniká komplexní partnerství veřejného a soukromého sektoru podpořené významnými dotacemi od národní vlády [Tan a kol., 2014]. Tento přístup je sice v kontextu plánování udržitelné mobility úspěšný, ale takto nákladné a komplexní modely nejde aplikovat všude tam, kde by bylo potřeba extenzivní rozvoj usměrnit.

Tan a kol. [2014] charakterizují i druhý přístup k plánování tranzitně orientované zástavby v Nizozemsku, který se aplikuje spíše na regionální úrovni a představuje přístup založený na větší dobrovolné spolupráci hlavních aktérů rozvoje. Zúčastněné strany se zde snaží soustředit a přizpůsobit růst v okolí že-

lezničních stanic tak, aby se zabránilo rozrůstání zástavby. **Při tomto přístupu se většinou používají „měkké“ dohody mezi jednotlivými orgány namísto „tvrdých“ smluv.**

Příkladem tohoto přístupu je také rozvojový plán Stedenbaan, který na základě multikriteriální analýzy hodnotil různé scénáře regionálního rozvoje ve vztahu k rozvoji okolí stávajících železničních stanic. Zaměřil se především na hodnocení potenciálu rozvoje nevyužitých ploch vhodných pro tranzitně orientovanou výstavbu. Výstupy těchto analytických prací byly natolik přesvědčivé, že politici začali prezentovat tento projekt jako část své klíčové strategie, a přestože tehdejší územní plány nebyly zpracovány v souladu s touto strategií, brzy se jí některé začaly přizpůsobovat.

Z tohoto tvrzení tak lze usoudit, že i když by vedení měst rádo podporovalo novou výstavbu založenou na principech konceptu TOD, ne vždy si je vědomo možností, které se k tomu nabízejí. Tento přístup může být i vzorem pro plánování tranzitně orientovaného rozvoje v okolí železničních stanic v zázemí Prahy. Představuje příklad toho, jak rychle je možné překročit pouhé analytické ověření a uvést navrhovaný přístup do praxe.

Historie příměstské železnice v Praze

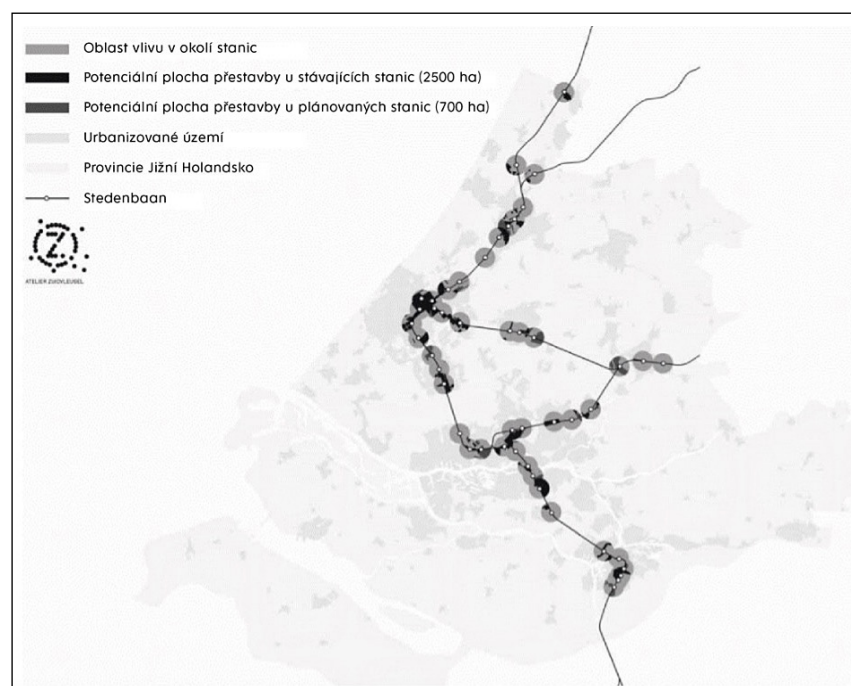
Vývoj železniční sítě na území pražské metropolitní oblasti byl výrazně ovlivněn několika zásadními faktory, díky kterým se systém příměstské železnice vyvíjel diametrálně odlišně než v případě srovnatelných metropolí v západní Evropě.

Nejintenzivnější rozvoj železnice na území Prahy začal v 60. a 70. letech 19. století, kdy se Praha nejdříve napojila na většinu významných měst v okolí i za hranicemi republiky a následně vzniklo mnoho místních drah, které obsloužily i většinu menších měst v okolí Prahy. V prvních letech provozu však železnice primárně nesloužila jako prostředek příměstské dopravy. Hlavním důvodem pro budování tratí byla meziměstská doprava a především přeprava uhlí.

S postupným rozvojem a modernizací sítě začal za první republiky růst význam železnice i pro osobní dopravu v rámci metropolitního regionu. První výrazný pokles popularity zaznamenala železnice na našem území až v druhé polovině 20. století. Důvodem byl však nejen rozvoj automobilové dopravy, ale také nevhodná organizace a koncepční rozhodnutí: preference nákladní a dálkové dopravy a s tím související úpravy infrastruktury a koncepce z 60. let 20. století, která přisoudila metru a železnici zcela odlišnou roli. S integrací těchto dvou systémů se tak v původních plánech nikdy nepočítalo.

K rozvoji moderního systému pražské příměstské železnice tedy v průběhu minulého století, i přes rozpracované prvo-republikové plány, nakonec nedošlo. Po druhé světové válce pak sice postupně započala elektrifikace hlavních tratí, ale před rozvojem efektivní příměstské železnice dostala přednost infrastruktura využívaná pro přepravu uhlí.

Prvními kroky k systému moderní příměstské dopravy bylo zavedení intervalové dopravy a nasazení první série elektrických jednotek na tratě z Prahy do Kolína a Benešova v 70. a 80. letech 20. století. Výrazný přelom však nastal až po změně politického režimu v roce 1989 a integraci železnice do MHD. Přispěl k tomu také počínající trend suburbanizace a jeho negativní vlivy.



Obr. 5: Prostorové zobrazení rozvojových ploch v územních plánech obcí v návaznosti na železniční stanice, projekt Stedenbaan [Balz & Zonneveld, 2019]

Uvědomění si toho, že do centra Prahy se více automobilů jednoduše nevejde, a možnost inspirovat se řešeními ze západních metropolí pomohly zaměřit rozvojové snahy právě na modernizaci a uzpůsobení železnice pro příměstský provoz.

Další růst železniční dopravy však brzy začal narážet právě na kapacitní a provozní omezení železniční infrastruktury. To se negativně projevuje především na spolehlivosti dopravy a výrazně to omezuje možnosti zavádění dalších spojů i linek. Tento fakt je třeba brát v potaz i při navrhování dalšího tranzitně orientovaného rozvoje sídel v metropolitním regionu.

Současný stav příměstské železnice v metropolitním regionu Prahy

Příměstská železnice v metropolitním regionu Prahy je segment dopravy, který spojuje hlavní město s jeho zázemím ve Středočeském kraji. Mezi roky 2010 a 2018 narostl roční počet po železnici přepravených cestujících z/do hl. m. Pra-

hy o přibližně 160 % z necelých 6 milionů na 15 milionů. Většina přepravních vztahů se tak odehrává v radiálním směru, kdy velká část cestujících využívá železnici pro cesty do práce, za vzděláním či kulturou do hlavního města.

Šlegr a kol. [2012] uvádějí, že při cestování vlakem se cestující sice vyhnou nepříjemnostem spojeným s kongescemi na silnicích a nedostatkem parkování, ale cestovní doba po železnici je v mnoha případech ještě delší. Pražský železniční uzel již narazil na své kapacitní meze. A zatímco do Prahy ústí řada dálnic postupně spojovaných pražským okruhem, většina železničních tratí v současnosti odpovídá svými parametry silnicím druhé třídy.

Kapacita tratí však není omezena jen u jednokolejných a neelektrifikovaných tratí. V současnosti je vyčerpána i u pěti dvojkolejných tratí, kde se o ni dělí s příměstskou dopravou také doprava dálková a nákladní. To zásadně limituje rozvoj příměstské železnice, která v posledních letech hraje v systému Pražské integrované dopravy stále významnější roli.

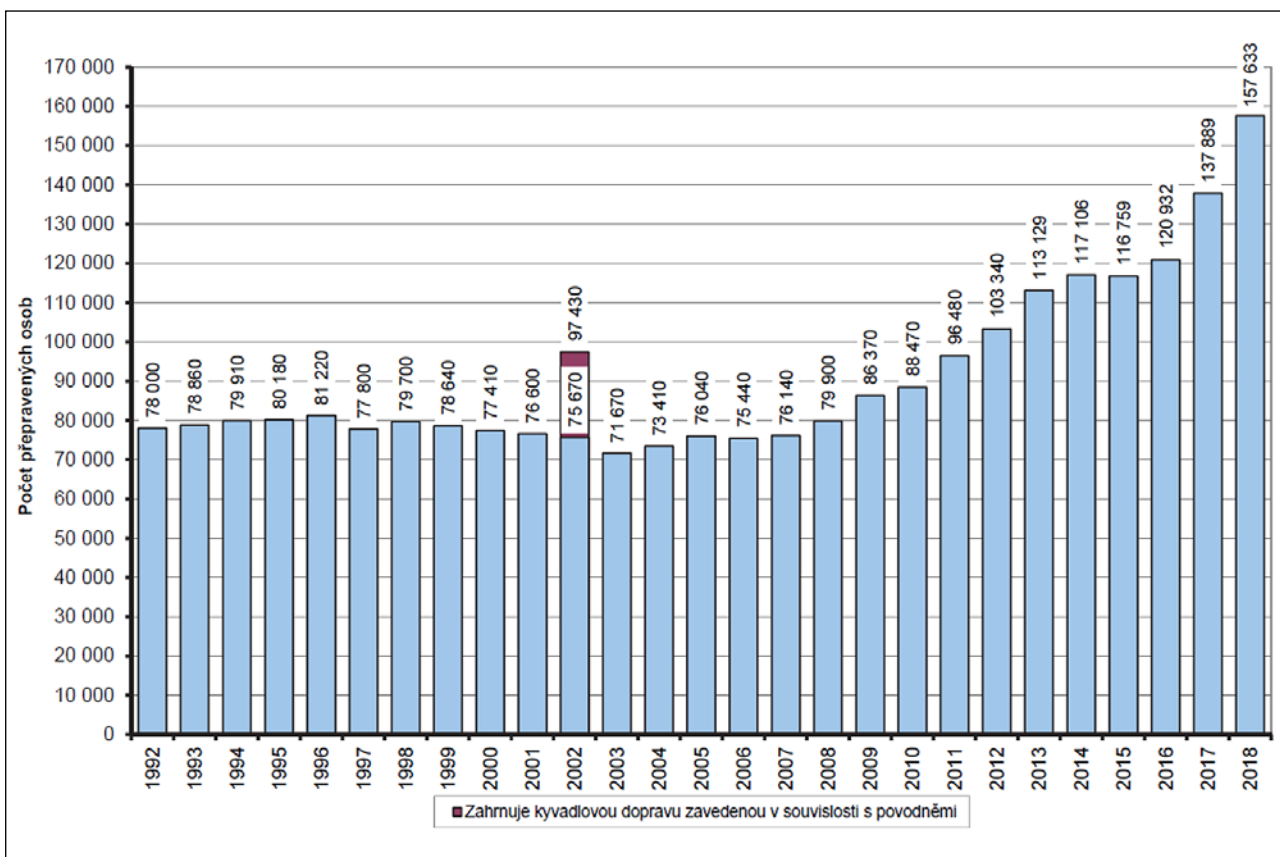
Současné záměry v rámci pražské příměstské železnice

V současných plánovacích a strategických dokumentech jsou popsány některé významné infrastrukturní záměry a trendy, které dopomůžou ke zlepšení fungování celého systému a mohou posloužit i jako impuls k dalšímu na ně navazujícímu rozvoji.

Vysokorychlostní železnice

Zásadní změnu pro fungování pražské příměstské železnice by znamenala výstavba vysokorychlostních tratí. Výrazný vliv by mělo především navýšení kapacity na výjezdech z Prahy, které dovolí přesměrovat dálkové vlaky na nové tratě a umožní tak navýšit frekvenci a spolehlivost příměstských spojů [Šlegr a kol., 2012; MD, 2017].

Na pilotním úseku vysokorychlostní trati RS1 z Prahy do Brna se nachází také periferní terminál u obce Nehvizdy, který má výrazný potenciál pro rozvoj návazné zástavby. S tím se však současné plány neshodují. Počítá se zde přede-



Obr. 6: Počet cestujících ve vlacích Pražské integrované dopravy mezi lety 1992 a 2018 [PID, 2019]

vším s obsluhou IAD a místo kompaktní zástavby má v okolí stanice vzniknout rozsáhlé parkoviště. S podobnými periferními terminály se na ostatních do Prahy ústících tratích v současnosti nepočítá. Hlavním přínosem těchto nových tratí tak zůstává právě uvolněná kapacita na příměstských relacích, které umožní další rozvoj v návaznosti na stávající či nově vzniklé zastávky.

Metro „S“

Současné plány Prahy počítají také s výrazným navýšením kapacity železniční infrastruktury v centrální části města. Takzvané „Nové spojení 2“ neboli „Metro S“ vytvoří nové propojení mezi tratěmi na levém a pravém břehu Vltavy. Navýšení kapacity železnice uvnitř města a zajištění jednoduchého přestupu mezi příměstskou, dálkovou i městskou veřejnou dopravou opět může navýšit atraktivitu železnice a napomoci tak realizaci nového tranzitně orientovaného rozvoje v jeho zázemí

Trať do Kladna a na letiště

K atraktivitě železniční dopravy v pražské metropolitní oblasti významně přispěje i současně realizovaný projekt modernizace železniční tratě č. 120 do Kladna a novostavba tratě na pražské Letiště Václava Havla. Tento záměr je spojen i s modernizací navazujícího úseku tratě směrem na Kladno. Jedná se o trať, na které je v současnosti zcela vyčerpána kapacita, a přitom má vysoký potenciál pro budoucí rozvoj.

Tangenciální trasy

K ideálům moderní městské a příměstské železnice má v budoucnu přispět i realizace dalších tangenciálních spojení, které umožní realizovat cesty mezi jednotlivými radiálními směry bez nutnosti využití hlavní stanice v centru města. Takto nastavený systém pomáhá zvýšit jak atraktivitu, tak kapacitu železnice a MHD. V rámci nových tangenciálních spojení, která mohou využít i pro osobní dopravu dosud nevyužívané tratě, je prostor pro vznik nových zastávek a případně i přidruženého rozvoje zástavby.

Nákladní železniční doprava

Myšlenku tranzitně orientovaného rozvoje v případě osobní dopravy lze vhodně aplikovat i do oblasti zajištění udržitelné nákladní dopravy. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy [2018] ve své strategii poznamenává, že železnice v této oblasti dnes hraje pouze okrajovou roli. Zatímco v minulosti byla města obsluhována především železnicí, v současnosti se většina zásobování odehrává za pomoci nákladní automobilové dopravy. Moderní trend se opět obrací směrem k častějšímu využívání nákladní železniční dopravy pro obsluhu měst i jejich zázemí.

Rozvoj systému P+R

Středočeský kraj i hl. m. Praha shodně plánují výrazné navýšení kapacity zachytných parkovišť typu P+R u několika stanic metra a železnice. Cílem současných snah je vytvářet parkoviště spíše lokálního charakteru, která minimalizují potřebu cestovat IAD na delší vzdálenosti [IPR, 2018; SK, 2020]. Tento přístup je udržitelnější formou využívání tohoto konceptu než výstavba velkých parkovišť na okraji města, která sice sníží počet cest IAD do centra města, ale výrazně nezlepší dopravní podmínky v jeho zázemí [např. Parkhurst, 1995]. Užití systému parkovišť typu P+R a B+R („Bike and Ride“) se pak nabízí především u zastávek příměstské dopravy, u kterých není možné rozvíjet koncept tranzitně orientované zástavby a je tak vhodné využít jejich potenciál rozvojem tohoto typu služeb.

Současná koncepce rozvoje

V případě všech větších koncepcí, které se zabývají komplexním rozvojem města či regionu, je zapotřebí vždy připravovat plán ve spolupráci s okolními samosprávnými celky, jakožto i s nadřízenými orgány a orgány správy pod celek spadajícími. Ucelená koncepce koordinující rozvoj dopravního systému a osídlení v případě pražské metropolitní oblasti tak musí nejen koordinovat plánování ve dvou autonomních krajích, ale také být v souladu se záměry jednotlivých obcí a koordinovat je.

Zatímco západní metropole mají koncept tranzitně orientovaného rozvoje dlouhodobě zakomponovaný do svých rozvojových strategií, ve strategických dokumentech, které se vztahují na pražskou metropolitní oblast, tento koncept dosud v ucelené podobě chybí. Obecně zde není jasná vedoucí role v tomto plánovacím procesu. Je tak složité propsat tento koncept, který splňuje podmínky udržitelného rozvoje metropolitní oblasti, do územních plánů jednotlivých obcí. S konceptem se nepracuje jak při identifikaci případných možností, tak ani následně při zpracování územně plánovací dokumentace. Právě identifikaci a následné implementaci se budou věnovat další kapitoly.

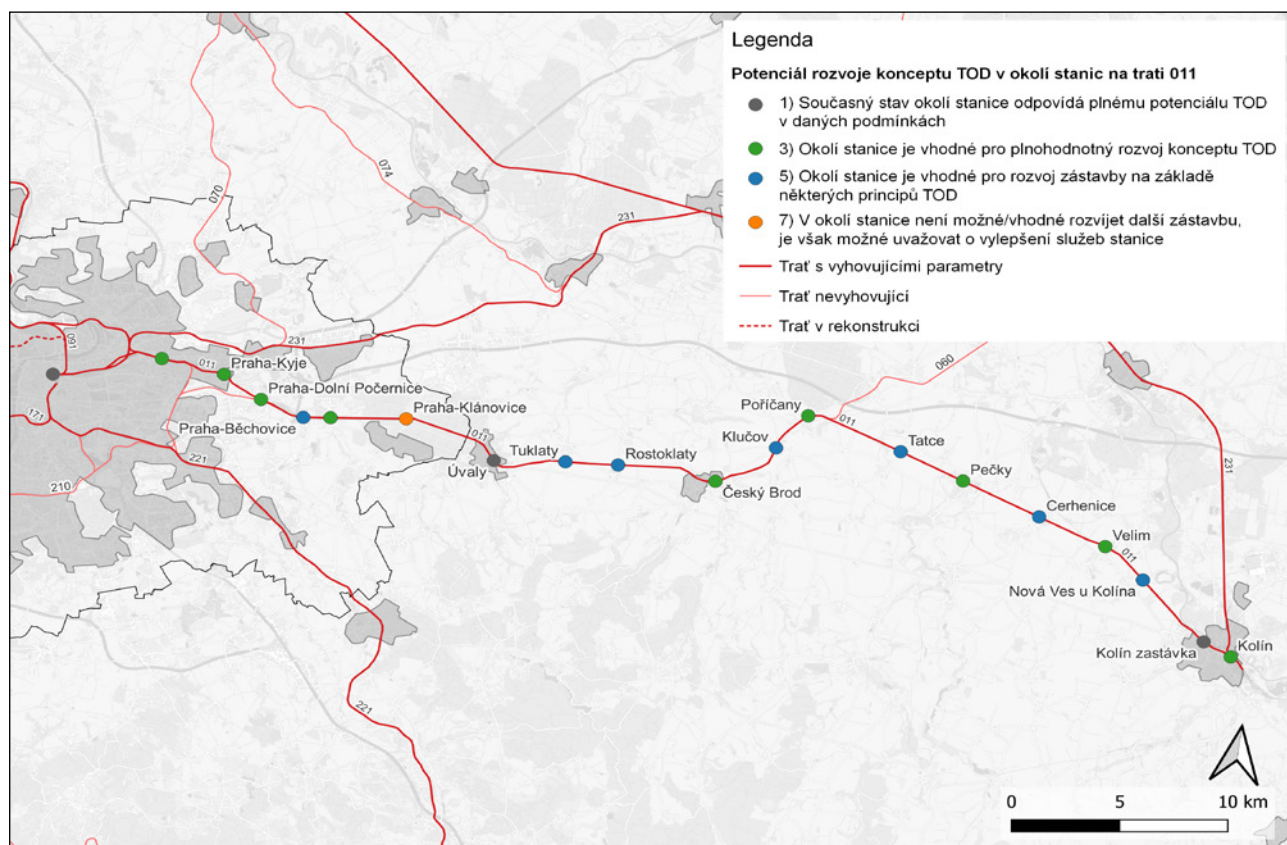
Metodika hodnocení potenciálu území v okolí tratí pro další rozvoj

Potenciál rozvoje konceptu TOD v okolí současných i navrhovaných stanic byl hodnocen na základě těchto čtyř kritérií. Užitá metodika je inspirována z konceptu programu Stedenbaan představeného dříve.

- 1) Stanice se nachází na železniční trati s provozním konceptem příměstské dopravy, který představuje konkurenceschopný systém pro dojíždění do centra metropole, nebo dojde k takovému vylepšení trati, které toto umožní.
- 2) V územně plánovací dokumentaci je v okolí stanice plánovaný rozvoj smíšené či hromadné obytné funkce, nebo je pro tento rozvoj v kontextu daného sídla prostor.
- 3) Je možné rozvíjet zástavbu v okolí stanice, aniž by byly výrazně ohroženy historické, přírodní a kulturní hodnoty a aniž by došlo k omezení okolních obcí a jejich vzájemnému srůstání.
- 4) Podíl osob denně vyjíždějících za prací do Prahy je v obci v zázemí zastávky dle poledních dostupných údajů vyšší než 10 % všech zaměstnaných osob.

Na základě těchto kritérií byl potenciál rozvoje konceptu TOD v okolí stanic rozdělen do těchto osmi kategorií:

Č.	Název kategorie	Popis kategorie
1	Současný stav okolí stanice odpovídá plnému potenciálu TOD v daných podmínkách	V okolí stanice je rozvinuta smíšená či hromadná obytná zástavba, nenachází se zde žádné větší přestavbové či rozvojové plochy, ani zde není další prostor pro jejich potenciální vznik. Železniční spojení odpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
2	Současný stav okolí stanice odpovídá plnému potenciálu TOD v daných podmínkách, železniční spojení neodpovídá požadovanému standardu	V okolí stanice je rozvinuta smíšená či hromadná obytná zástavba, nenachází se zde žádné větší přestavbové či rozvojové plochy, ani zde není další prostor pro jejich potenciální vznik. Železniční spojení však neodpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
3	Okolí stanice je vhodné pro plnohodnotný rozvoj konceptu TOD	V okolí stanice jsou v územním plánu vymezeny rozvojové nebo přestavbové plochy smíšeného a hromadného bydlení, nebo je v rámci kontextu sídla prostor pro jejich potenciální vymezení. Železniční spojení odpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
4	Okolí stanice je vhodné pro plnohodnotný rozvoj konceptu TOD	V okolí stanice jsou v územním plánu vymezeny rozvojové nebo přestavbové plochy smíšeného a hromadného bydlení, nebo je v rámci kontextu sídla prostor pro jejich potenciální vymezení. Železniční spojení však neodpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
5	Okolí stanice je vhodné pro rozvoj zástavby na základě některých principů TOD	V okolí stanice jsou nebo mohou být v územním plánu vymezeny rozvojové plochy individuálního bydlení s přímou vazbou na železniční stanici. Železniční spojení odpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
6	Okolí stanice je vhodné pro rozvoj zástavby na základě některých principů TOD	V okolí stanice jsou nebo mohou být v územním plánu vymezeny rozvojové plochy individuálního bydlení s přímou vazbou na železniční stanici. Železniční spojení však neodpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
7	V okolí stanice není možné/vhodné rozvíjet další zástavbu, je však možné uvažovat o vylepšení služeb stanice (např. parkoviště B+R, P+R)	V okolí stanice není rozvinuta smíšená či hromadná obytná zástavba, nenachází se zde žádné větší přestavbové či rozvojové plochy, ani zde není další prostor pro jejich potenciální vznik. Železniční spojení odpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.
8	V okolí stanice není možné/vhodné rozvíjet další zástavbu, pro jakýkoliv další rozvoj je třeba vylepšit železniční spojení	V okolí stanice není rozvinuta smíšená či hromadná obytná zástavba, nenachází se zde žádné větší přestavbové či rozvojové plochy, ani zde není další prostor pro jejich potenciální vznik. Současné železniční spojení neodpovídá požadavkům na efektivní systém dopravní obsluhy.



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 7: Příklad schématu znázorňujícího potenciál okolí železničních zastávek na trati č. 011 pro rozvoj konceptu TOD

Koncepce rozvoje okolí trati příměstské železnice

Zhodnocení potenciálu jednotlivých tratí pro rozvoj konceptu TOD umožnilo jednotlivé stanice na tratích klasifikovat do osmi kategorií, pro které je dále navržen způsob dalšího postupu plánování a implementace koordinovaného rozvoje infrastruktury a osídlení. Samotné tratě lze rozdělit do dvou kategorií. Podle stavu infrastruktury je přístup rozdělen na dva hlavní směry. První přístup se věnuje především usměrnění rozvoje v okolí tratí, které dnes již splňují parametry efektivní příměstské železnice. Druhý přístup se zaměří na tratě, které tyto dopravní požadavky v současnosti nesplňují.

Na obrázku 8 jsou tmavší červenou barvou znázorněny tratě příměstského systému železnice, které v současnosti splňují základní požadavky na zavedení efektivního dopravního modelu, jenž dokáže kvalitně a kapacitně obsloužit dotčené území. Méně výrazněji jsou pak znázorněny tratě, které v současném stavu nemají pro zavedení konkurence-

schopného modelu obsluhy území vhodné parametry.

Postup pro rozvoj okolí trati s vyhovujícími parametry

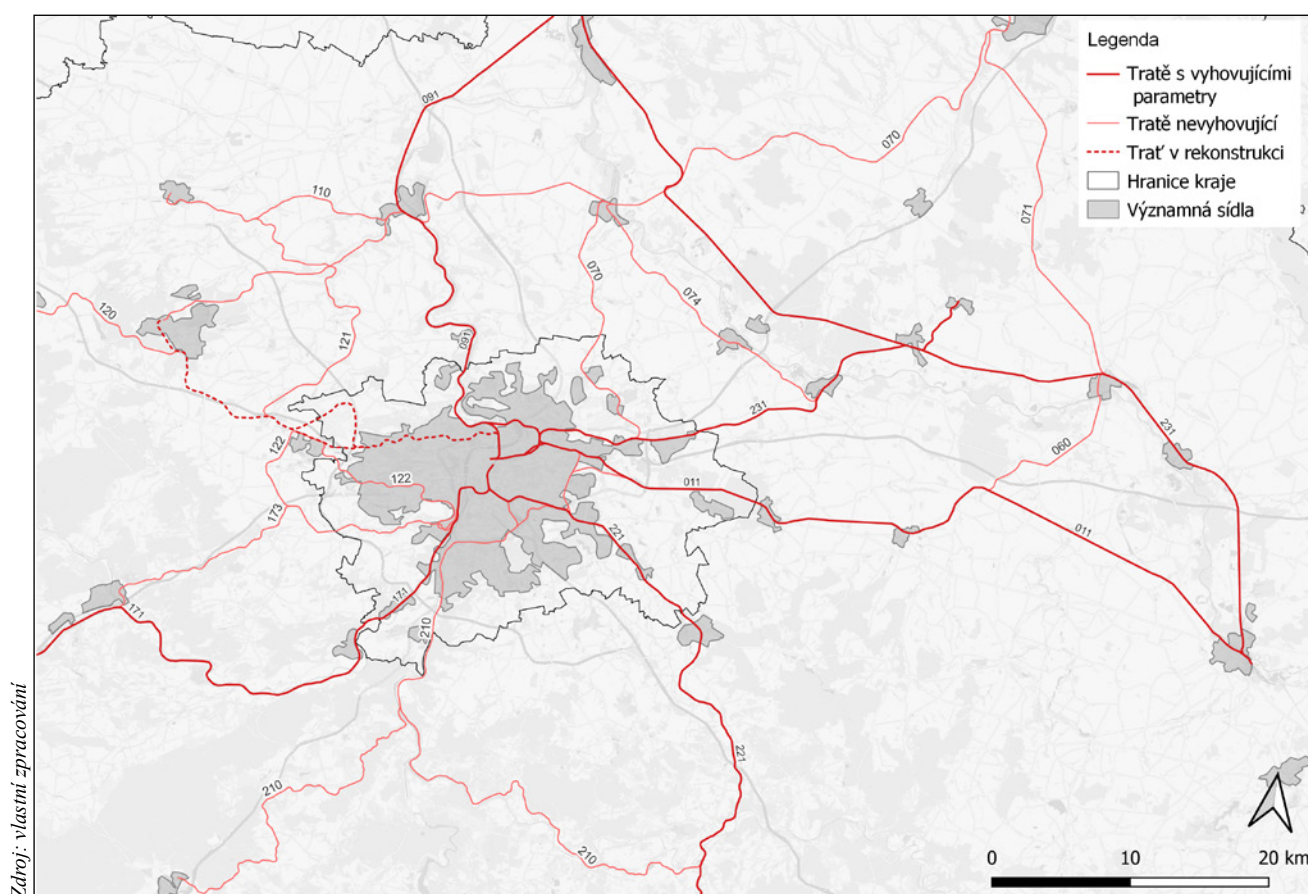
V případě okolí zastávek na tratích, které splňují parametry pro provoz moderní příměstské železnice, by se měly snahy soustředit především na to, jak vhodně využít maximální potenciál současné podoby území a vytvořit podmínky pro vznik dostatečně husté zástavby pro zajištění efektivity systému. Hustá zástavba dokáže poskytnout dostatečný počet uživatelů pro rozvoj občanské i komerční vybavenosti a zajistit dostatečnou poptávku po využívání veřejné dopravy [Cervero, 1998].

V každé dotčené obci či městské části jsou ovšem podmínky jiné. V lokálním měřítku je třeba zaměřit se na specifické překážky přítomné v konkrétním kontextu, které je možné identifikovat například zapojením místních aktérů do procesu plánování. Obecně je pak vhodné se soustředit na navržení a udržení dlouho-

dobé vize. Pro tento účel lze využít nástrojů strategického plánování, které pomůžou stanovit jasné cíle a opatření pro okolí konkrétních stanic tak, aby bylo možné skloubit veškeré zájmy v území. **V případě, že na stávající trati existuje v rámci řešeného sídla výrazně vhodnější poloha pro koncepční rozvoj zástavby než v okolí stávající železniční stanice, lze uvažovat o vzniku nové stanice, či přesunu stávající.**

Vhodnou metodou pro postupný rozvoj tranzitně orientované zástavby v okolí stanic je realizace jednoho pilotního projektu, který slouží pro otestování systému implementace a ke zvýšení obecného povědomí o tomto typu rozvoje. Na každé trati by tak mohl vzniknout jeden podobný pilotní projekt tranzitně orientovaného rozvoje, který může pomoci nastartovat podobný rozvoj i v okolí dalších zastávek na trati.

V okolí stanic, kde **současný stav okolí stanice již odpovídá plnému potenciálu TOD v daných podmínkách** (kategorie č. 1) je vhodné do této oblasti dále soustředit rozvoj občanské a komerční



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 8: Tratě PID vyhovující/nevyhovující parametrům efektivní příměstské železnice

vybavenosti. Knowles [2012] popisuje příklad Kodaně, kde jednotlivé nastavné politiky prosazují tento obecný zájem například i tím, že poskytují prostředky prioritně na rozvoj oblastí dobře dostupných v návaznosti na kapacitní dopravní systém. Zároveň je možné dále zlepšovat služby samotné stanice a pomocí drobných opatření zlepšovat celkové podmínky v jejím okolí. Pojani & Stead [2015], kteří se ve své práci věnují lokálnímu měřítku TOD, upozorňují na důležitost koordinace všech aspektů urbanistické formy v okolí stanice. Popisují, že význam má nejen například nastavení systému parkování, ale také zajištění dobrého pocitu z prostředí.

Pokud bylo okolí stanice vyhodnoceno jako **vhodné pro plnohodnotný rozvoj konceptu TOD**, je zapotřebí podniknout několik kroků k tomu, aby mohlo být dosaženo jeho úspěšné implementace. Ze studia implementačních postupů vyplývá, že je důležité nejdříve detailněji zanalyzovat dotčené území a následně zkoordinovat záměry jednotlivých aktérů v území. K tomu mohou vhodně posloužit nástroje strategického plánování, například integrovaná strategie rozvoje území, která vyhodnotí problémy a potenciál vymezeného území a navrhne za pomoci konkrétních opatření jeho další rozvoj. Důležitým iniciátorem by zde

měla vždy být dotčená obec [Suzuki a kol., 2013]. Jelikož však obec nemá často dostatečné kapacity na realizaci záměru, je v odborné literatuře jako vhodný postup popisována spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem za předem jasně daných podmínek.

Podobný postup lze implementovat i v případě, že je okolí stanice **vhodné pro rozvoj zástavby, ale není zde na základě lokálních podmínek možné realizovat plnohodnotný koncept TOD** (kategorie č. 5). Jelikož je pravděpodobné, že v těchto případech zde v rámci rozvoje nevznikne kompletní občanská vybavenost, bude zde zapotřebí především sladit rozvojové zájmy se současnou kapacitou veřejných infrastruktur poskytovaných obcí. Nový rozvoj v návaznosti na železniční spojení tak může představovat jak příležitost pro rozvoj kupříkladu nových kapacit mateřských škol, tak může být jeho realizace na základě nedostatečných kapacit současné infrastruktury zastavena. Vždy bude záležet na konkrétním příkladu místních podmínek. Pomocí při řešení specifických překážek může podobně jako v prvním případě například strategické plánování nebo ověření za pomoci územní studie dotčené lokality.

Pokud **nelze nebo není vhodné rozvíjet další zástavbu v okolí stanice** (katego-

rie č. 7), je možné zlepšit služby na zastávce a zajistit lepší dopravní napojení. Parkoviště B+R a P+R mohou hrát důležitou roli v tomto procesu. V případě cyklistické dopravy je podle Pojaniho & Steada [2015] efektivní dostupnost stanice 2–3 km, pokud je zřízen systém oddělené cyklistické infrastruktury.

Postup pro rozvoj okolí tratí s nevyhovujícími parametry

Při plánování tranzitně orientovaného rozvoje v okolí tratí, které v současnosti nesplňují podmínky pro provoz moderní příměstské železnice, by se měly snahy soustředit především na nalezení optimálního řešení při koordinaci rozvoje osídlení a rozvoje železniční infrastruktury. Všechny takto zařazené tratě mají jedno společné – jedná se převážně o nemodernizované jednokolejné a neelektrifikované tratě, které mají spíše lokální charakter a nevyužívají tak plně potenciál železnice jako páteřního systému příměstské dopravy. Tomu je obvykle přizpůsobena i forma rozvoje okolní zástavby, která není nikterak cíleně soustředěna do okolí zastávek.

Postup rozvoje okolí těchto zastávek tak musí být záměrně sladěn s plány na vylepšení infrastruktury. Plánuje-li se ně-

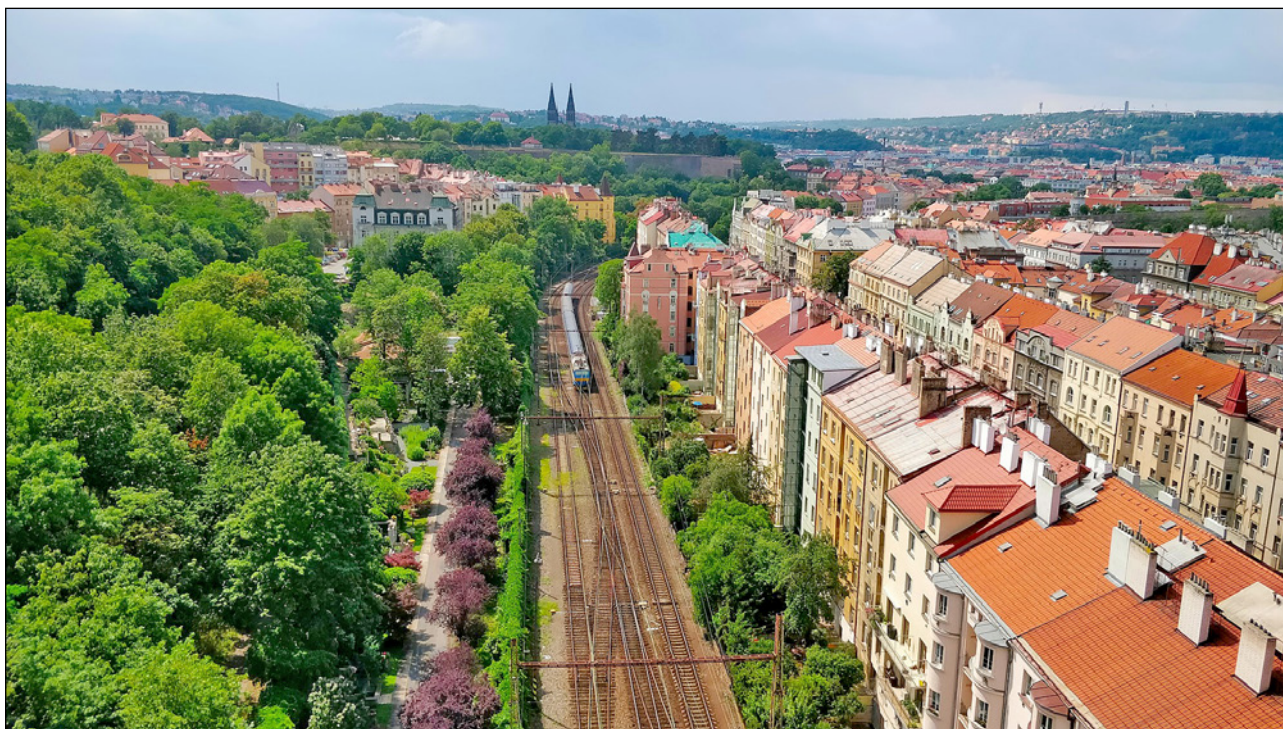


Foto: Pixabay.com/Filip Albert

Pohled na Prahu z Nuselského mostu (ilustrační foto)

kde vylepšení či celková přestavba trati, je třeba současně uvažovat i o soustředěném rozvoji zástavby, který dokáže potenciál efektivní příměstské železnice plně využít. Zásadním aspektem je zde aktivní komunikace mezi správou železnic, jakožto hlavním investorem do infrastruktury, a dotčenými samosprávami. V ideálním případě by mělo dojít ke koordinovanému postupu pro okolí všech úpravou zasažených obcí. To zahrnuje například i možnou úpravu polohy zastávek nebo vznik zastávek nových.

Zhodnocení potenciálu z předchozí kapitoly nám navíc může pomoci identifikovat takové tratě, kde vylepšení povede k výraznému rozvoji. Lze však předpokládat, že v některých případech není zásadní vylepšení tratě dlouhodobě ekonomicky rentabilní. V tomto případě existuje možnost modernizovat jen takový úsek tratě, na kterém se nachází zastávky s dostatečným potenciálem. Tento postup se nabízí u všech takto zařazených tratí (např. pro úsek z centra Prahy do Čakovic, Zbraslavi nebo Rudné u Prahy). Na těchto úsecích by bylo možné zavést konkurenceschopný model příměstské dopravy a plně využít potenciál, který představuje rozvoj území v jejich okolí. Je zde možné zároveň využít model pilotního projektu jedné tratě, který by v případě úspěchu mohl podnítit rozvoj dalších tras.

U jednotlivých kategorií může být následně aplikován podobný postup implementace konceptu TOD, který je popsán na příkladu tratí s již vyhovujícími parametry.

Závěr

Navržený postup vychází jak z teoretických poznatků a studia případů dobré praxe, tak z analýzy současných poměrů a zhodnocení potenciálu rozvoje okolí jednotlivých zastávek. Na základě těchto vstupů je zřejmé, že v pražské metropolitní oblasti existují některé kontextově specifické překážky, které vyžadují cílené zásahy nad rámec běžné plánovací praxe a nad rámec mezinárodně uznávaných „osvědčených postupů“.

Rozvoj orientovaný do okolí stanic hromadné dopravy vyžaduje ze své podsta-

ty mimořádně komplexní a dlouhodobé plánovací snahy zasazené do dynamicky se měnícího institucionálního kontextu. Obecným cílem by mělo být navrhnout nový rozvoj tak, aby nebylo třeba při obsluze metropolitního regionu spoléhat na systém P+R – přesunout se od formy adaptivní hromadné dopravy blíže k formě adaptivního města, které se dopravnímu systému přizpůsobí.

Z širšího pohledu by mělo co nejdříve dojít k obecné a předem deklarované koordinaci plánování vztahu rozvoje zástavby a železničního napojení na celostátní úrovni, a to například zasazením této snahy do politiky územního rozvoje, ze které by se tento záměr mohl dále propsat až do plánovacích nástrojů na lokální úrovni. Neustálé kolísání mezi různými politickými cíli a koncepcemi je označováno jako jeden z nejzávažnějších problémů. To ohrožuje kontinuitu v dlouhém časovém období, která je pro realizaci TOD nezbytná [Suzuki a kol., 2014].

Zjištění upozorňují na nedostatky v obecné rovině plánování, a to především, že:

- není jasné, kdo by měl převzít vedení/odpovědnost, chybí vize a odhodlání, řízení na vyšší úrovni je tak v důsledku nejasných odpovědností a rolí nedostatečné;
- v mnoha případech jsou nutné vysoké počáteční investice a zisk není v krátkodobém horizontu viditelný;
- pro realizaci konceptu je třeba existující kultura veřejné dopravy i kvalitního urbanismu, což se odráží v kvalitě rozvoje a také v nedostatečné náležitosti;
- rozříštěnost a složitost pravidel a předpisů limituje zapojení soukromých subjektů.

Pro řešení těchto nedostatků je:

- zapotřebí větší shody mezi zúčastněnými stranami (z analýzy strategických a plánovacích dokumentů vyplývá, že chybí vedoucí role a je tak třeba jasně určit hierarchii plánovacích a rozhodovacích pravomocí);
- třeba si uvědomit složitost zapojení všech zúčastněných stran a rozdíly v postupu jejich práce;
- třeba nastavit přehledný systém financování a dotačních programů/poradenství;

- důležité kultivovat kulturu veřejné dopravy jako udržitelného a spolehlivého způsobu dopravy.

Poznatky z odborné literatury a případových studií nám zároveň poskytují náhled do několika tematických okruhů, které jsou pro plánování a implementaci tranzitně orientovaného rozvoje zásadní.

Jedná se o:

- dostatečnou analytickou základnu,
- dlouhodobý strategický rámec,
- předem definovaný postup pro implementaci v lokálním měřítku,
- přehledný způsob financování,
- způsob, jak daný rozvoj dlouhodobě sledovat a vylepšovat.

Identifikace možného potenciálu pro rozvoj tranzitně orientované zástavby v okolí současných zastávek příměstské železnice tak může být jen prvním z kroků rozsáhlého analytického profilu, který by měl být vyhotoven před začátkem jakýchkoliv plánovacích aktivit. Základní údaje o potenciálu okolí jednotlivých zastávek pro rozvoj konceptu TOD by například mohly být součástí územně analytických podkladů jako hlavního analytického vstupu pro pořizování územně plánovací dokumentace. Z druhé strany by do procesu mělo vstoupit strategické plánování, jehož úkolem je především koordinovat jednotlivé záměry z dlouhodobého hlediska a zohlednit požadavky individuálních aktérů.

Použité zdroje:

BALZ, V.; ZONNEVELD, W., 2019: Regional Design in the Context of Fragmented Territorial Governance: South Wing Studio. In: *A+BE | Architecture and the Built Environment*, (6), pp. 77–101.

BRÜEL, M., 2012: Copenhagen, Denmark: Green City Amid the Finger Metropolis. In: *Green Cities of Europe: Global Lessons on Green Urbanism*, pp. 83–108.

CERVERO, R., 1998: *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.

CERVERO, R., 2020: The Transit Metropolis: A 21st Century Perspective. In: *Transportation, Land Use, and Environmental Planning*, pp. 131–149.

CERVERO, R.; KOCKELMAN, K., 1997: Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity, and Design. In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), pp. 199–219.

CURTIS, C. a kol., 2009: *Transit Oriented Development: Making It Happen*. Ashgate Publishing, Ltd.

- FULLERTON, B.; KNOWLES, R., 1991: *Resources and the Rural Economy*. London: Paul Chapman.
- HAAS, V., 2012: *20 let železnice v Pražské integrované dopravě*. Praha: SAXI. ISBN 978-80-904-7678-3.
- HALL, P.; HASS-KLAU, C., 1985: *Can Rail Save the City? The Impacts of Rail Rapid Transit and Pedestrianisation on British and German Cities*. Brookfield: Gower Publishing.
- IBRAEVA, A. a kol., 2020: Transit-Oriented Development: A Review of Research Achievements and Challenges. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, pp. 110–130.
- IPR, 2018: *Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Praha, 94 s.
- JEFFREY, D. a kol., 2019: Using Walkability Measures to Identify Train Stations with the Potential to Become Transit Oriented Developments Located in Walkable Neighbourhoods. In: *Journal of Transport Geography*, 76, pp. 221–231.
- KNOWLES, R. D., 2012: Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark: From the Finger Plan to Ørestad. In: *Journal of Transport Geography*, 22, pp. 251–261.
- MARADA, M., 2006: Dopravní vztahy v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 64–78.
- MD, 2017: *Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*. Ministerstvo dopravy ČR. Praha, 81 s.
- MD, 2020: *Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2020*. Ministerstvo dopravy ČR. Praha, 51 s.
- MEJSTŘÍK, J., 2021: Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání do/z hl. m. Prahy. [on-line]. [cit. 21. 3. 2023]. Dostupné z: iprapraha.cz/uploads/assets/dokumenty/analiza_dojizdka.pdf.
- MOON, H., 1990: Land Use Around Suburban Transit Stations. In: *Transportation*, 17(1), pp. 67–88. Dostupné z: doi:10.1007/bf02125504.
- NILES, J.; POGODZINSKI, J. M., 2021: *TOD and Park-and-Ride: Which is Appropriate Where?* Technical Report. San José: Mineta Transportation Institute.
- PARKHURST, G. 1995: Park and Ride: Could It Lead to an Increase in Car Traffic? In: *Transport Policy*, 2(1), pp. 15–23.
- POJANI, D.; STEAD, D., 2015: Transit-Oriented Design in the Netherlands. In: *Journal of Planning Education and Research*, 35(2), pp. 131–144.
- ROPID, IDSK, 2017: *Standard zastávek PID*. Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, Integrovaná doprava Středočeského kraje. Praha. 294 s.
- SUZUKI, H. a kol. 2013: *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. World Bank Publications.
- ŠLEGR, P. a kol., 2012: *Rychlá železnice i v České republice: High speed rail even in the Czech Republic*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu. ISBN 978-80-905005-0-1.
- TAN, W. a kol., 2014: Identifying and Conceptualising Context-Specific Barriers to Transit-Oriented Development Strategies: The Case of the Netherlands. In: *Town Planning Review*, 85(5), pp. 639–664.
- Odkaz na práci autora: <https://is.czu.cz/auth/lide/clovek.pl?id=189911;zalozka=7;zp=318419;studium=284838;lang=cz>.

Ing. Jan Martin
junior planner ve společnosti
ONplan lab, s. r. o.

ENGLISH ABSTRACT

Changing the Approach to Planning the Relationship between Settlements and Railway Infrastructure in the Outskirts of the Capital City of Prague, by Jan Martin

The article deals with the coordination of the spatial development and transport infrastructure to promote the use of public transport and the development of transport systems in order to adequately serve both existing and planned development centres. The approach focuses on planning development in such a way as to take full advantage of the potential of current transport systems, as well as planning for infrastructure development that can effectively use current capacities. The aim is to define the problems arising from the current approach to the planning of this relationship and, based on theoretical and practical knowledge from foreign scientific literature and examples of good practice, to propose an adequate approach to coordinating the planning of the development of both systems. The concept of transit-oriented development is demonstrated using the example of commuter rail in the Prague metropolitan area and addresses the context-specific obstacles that transit-oriented development has encountered so far. Based on a practical assessment of the potential for residential development surrounding individual stops, a procedure for implementing a more sustainable system of settlement development is proposed in relation to high-capacity public transport systems. This presents an alternative to the unsustainable extensive development of suburban residential areas, which currently addresses transport planning primarily through the construction of “Park and Ride” car parks.

GIS V PLÁNOVÁNÍ MĚST A REGIONŮ (GISPLAN) 2023

Sedmý ročník konference GIS v plánování měst a regionů se konal 31. října 2023 v prostorách Masarykova ústavu vyšších studií ČVUT v Praze (MÚVS). Společnými pořadateli konference byla Česká asociace pro geoinformace (CAGI) a Masarykův ústav vyšších studií ČVUT v Praze. Letos poprvé mohli účastníci sledovat průběh konference jak osobně, tak i on-line přes platformu MS Teams. Obě možnosti využilo asi 30 účastníků ze státní správy a odborných firem.

Krátký úvod a přivítání účastníků obstaral za programový výbor konference jeho předseda **Pavel Struha**. Následovalo vystoupení vedoucí Institutu veřejné správy a regionálních studií MÚVS ČVUT, **Vladimíry Šilhánkové**, která účastníky seznámila se zaměřením a studijními programy MÚVS. Následně vystoupil předseda CAGI, **Karel Janečka**, se stručnou charakteristikou asociace, která je profesní platformou sdružující subjekty působící v oblastech prostorově orientovaných informačních systémů a příslušných informačních technologií. Oba řečníci vyslovili přání další spolupráce na pořádání konference GISPLAN i v budoucnu. Letošním hlavním tématem konference byly **mapové portály pro veřejnou správu**.

Dopolední přednáškový blok zahájil **Jan Zvara** z brněnského magistrátu prezentací **geo/datového portálu města Brna** zaměřeného na prezentaci a poskytování otevřených dat z vlastních datových zdrojů i zdrojů dalších poskytovatelů z veřejné správy. Přínosné byly úvahy o práci s daty a důvěryhodnosti dat a zdrojů. Magistrát města Brna poskytuje velmi atraktivní datové sady umožňující různé uživatelské analýzy.

Poprvé jsme na konferenci přivítali zástupce investiční a rozvojové agentury CIRI z Královéhradeckého kraje. **Tomáš Merta** představil **mapové aplikace a datový portál** v roli rozcestníku participujících organizací z celého kraje. Portál obsahuje škálu dat z oblastí územního

plánování, místního rozvoje, investic, ekonomiky a trhu práce, dopravy a dalších témat. Vše na přehledné platformě a ve sjednoceném designu.

Portál územního plánování kraje Vysočina prezentoval **Petr Jirásek** z krajského úřadu. Představil mapový atlas obsahující územní plány, zásady územního rozvoje kraje a územně analytické podklady a další aplikační moduly – evidenci ÚAP, evidenci závazných stanovisek, platformu pro výdej dat a georeporty (výpisy dat územního plánování nad vybraným územím).

Dopolední přednáškový blok uzavřel **Arnošt Müller** ze Státního pozemkového úřadu (SPÚ) představením **geoportálu obsahujícího geodata SPÚ** (prvky pozemkových úprav, vodohospodářské stavby, BPEJ a nabídky nemovitostí k pronájmu/prodeji). Zvláštní pozornost věnoval plánům společných zařízení a jejich standardizaci.

Odpolední přednáškový blok zahájil **Petr Schiller** z Magistrátu města Hradec Králové prezentoval významnou investiční akci města – **inteligentní dopravní systém (IDS)** – jako jeden ze „stavebních kamenů“ chytrého města. Představil podrobně všechny prvky od řízení dopravy s důrazem na preference některých účastníků (MHD, IZS) přes dispečink a zařízení pro sběr dat pro následná vyhodnocení a analýzy. Očekáváme zveřejnění platformy poskytující agregovaná data z hustoty dopravy, systému parkování a dalších statistických dat. Polemikou, zda je IDS dostatečně „user friendly“ a přispívá dostatečně k zvýšení kvality života obyvatel, přispěl **Martin Maštálka** z MÚVS ČVUT v Praze. Kolem tohoto tématu se rozvinula široká diskuse.

Následovala přednáška zástupce strategického partnera CAGI – **Vladimíra Špačka** z firmy **Hexagon**. Firma se kromě jiných aktivit věnuje 3D modelování území a speciálně systémům BIM.

Představuje kompletní systém digitální reality využitelné pro inteligentní plánování investičních aktivit. K tomu je mj. využívána i umělá inteligence jako nový trend v geoinformatice.

Petr Dvořáček ze Zeměměřického ústavu představil **novinky z produkce**, částečně ovlivněné vývojem legislativy, a také požadavky moderní doby na poskytování stále většího sortimentu otevřených dat. Tomu jsou přizpůsobeny výdejové systémy. Vysvětlil podstatu některých změn v měřítkové řadě Státního mapového díla – Základní topografické řady, přesunu velkého množství datových sad do systému otevřených dat a představil nový produkt – Základní topografickou mapu 1 : 5 000.

Program konference završil již tradiční workshop, letos na téma **Statistický geoportál Českého statistického úřadu**, zastoupeného **Štěpánem Moravcem** a **Petrem Kloudou**. Po velmi podrobné prezentaci představující technologii a architekturu systému, jednotlivé komponenty a aplikace došlo na praktické ukázky. Datové zdroje portálu pocházejí ze Sčítání obyvatel, domů a bytů v roce 2021 a tvoří základ Statistického atlasu. Aplikace Dojízďka umožňuje nejen vizualizovat různá členění dojížděky/vyjížděky, ale také redukovat informace na zobrazení dominantních proudů, což přináší větší přehlednost. Novinkou jsou též Statistické georeporty poskytující data z adresních bodů vymezených zvoleným uživatelským způsobem na podkladě základních jednotek – kilometrůvých gridů.

Konferenci zakončila diskuse účastníků a závěrečné slovo předsedy programového výboru. Všechny prezentace je možno zhlédnout na webových stránkách konference: <https://www.cagi.cz/konference-gisplan-2023?show=abstrakty>.

*Ing. Pavel Struha
za programový výbor konference*

KONFERENCE VYZKOUŠEJTE ZMĚNU PŘINESLA NADĚJI, ŽE NA TRANSFORMACI DOPRAVY A VEŘEJNÉHO PROSTORU MĚST NEMUSÍME ČEKAT DESETILETÍ

V polovině října proběhla v prostorách CAMP Praha dvoudenní mezinárodní konference pořádaná organizací Pěšky městem. Jejím cílem bylo přinést do České republiky inspiraci a nástroje, jakými lze pomocí krátkodobých opatření dosahovat rychle, levně, efektivně a s velkým pozitivním dopadem trvalých proměn veřejného prostoru měst. Taktický urbanismus, který nabízí řadu těchto nástrojů, není v českých podmínkách ještě tolik rozšířený.

Na konferenci vystoupili přední světoví i domácí odborníci, kteří předali českému i zahraničnímu publiku to nejlepší ze své dlouhodobé profesionální praxe v tomto oboru. Konference pořádaná v sídle Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy byla vyprodaná.

Elektromobily nás nespasí

Mike Lydon ze společnosti StreetPlans upozornil na fakt, že motorová doprava je ve Spojených státech největším producentem emisí skleníkových plynů, a představil projekty dekarbonizace a humanizace městského prostředí pomocí taktického urbanismu. Jeho základní devízou je, že pomocí krátkodobých a levných změn veřejného prostoru

může odstartovat změny trvalé. Mike a jeho tým začínali s pouhým lakem na vlasy, barvami a šablonami, s jejichž pomocí vyznačovali na ulicích větší prostor pro pěší. Po provedeném testování a pozitivních ohlasech od veřejnosti se tyto změny postupně přetavily do trvalých stavebních úprav. „*Pouhá změna pohonu neřeší problém zahlcenosti měst automobily. Výsledky nové studie University of Massachusetts navíc ukazují, že projekty cyklistické a pěší infrastruktury vytvářejí o 46 % více pracovních příležitostí než projekty výstavby silniční infrastruktury,*“ upozornil Lydon.

Začátečníkům radí začít, byť jen s malými změnami či akcemi ve veřejném prostoru, hned. Lidský mozek si pamatuje jen 10 % z toho, co čte, 20 % z toho, co slyší, a 90 % z toho, co dělá. Lepší je proto poskytnout lidem příležitost věci vyzkoušet a zažít, než jim vysvětlovat jejich přínos.

Nikdy to nevzdávejte po prvním NE

Milánský architekt a urbanista Stefano Ragazzo představil základní procesní postupy v rámci realizace téměř stovky projektů Otevřených náměstí. Ty v Mi-

láně koordinuje pod hlavičkou Agentury pro životní prostředí a územní mobilitu AMAT.

Realizace začíná analýzou prostředí a návrhem designu, poté dochází k testování návrhu pomocí prvků taktického urbanismu (barev, květináčů, laviček, zábran pro auta apod.). Podstatný je monitoring změněného prostředí a komunikace se stakeholdery a veřejností. Po dosažení konsenzu jsou navrhovány a realizovány trvalé úpravy. V současné době Milán otevírá další program – Otevřená náměstí pro školy.

Neptáme se řidičů, jak se cítí

„*Jde nám o přátelské a bezpečné prostředí v bezprostředním okolí škol,*“ poznamenal architekt Simon Battisti, který zavádí v albánské Tiraně za podpory místního primátora Eriona Veliaje tzv. „školní ulice“. Simon představil, jak celý proces tvorby školní ulice probíhá. Nejprve označí část silnice pomocí bílého křídového spreje, kterým opticky rozšíří chodník, a oddělí chodce od vozovky jednoduchými betonovými zátarasami, které současně slouží jako lavičky či herní prvky pro děti. Takové prostranství vzniklé před školou se ihned zabydlí dětmi, rodiči a prarodiči doprovázejícími je do školy a začne žít.

Tři čtvrtiny britských dětí stráví venku méně času než vězni

Alice Fergusson, zakladatelka organizace Playing Out, ve Velké Británii založila tradici více než 1 500 Play Streets. Zmínila, že děti jsou často kritizovány za to, že sedí doma, koukají do telefonu nebo hrají počítačové hry. Není tomu však proto, že by nechtěly chodit ven, ale současný veřejný prostor pro ně není přívětivý a bezpečný. Pouhou změnou dopravního režimu otevírají Play Streets



Foto: Štěpán Hon

dětem možnost hrát si nebo jen tak pobývat na ulici, v místě svého bydliště a poznat mezi svými sousedy třeba i spolužáky ze třídy. Tento jednoduchý způsob proměny veřejného prostoru je replikovatelný prakticky kdekoli a okamžitě (uplatňuje se např. i v Berlíně).

Auta nenakupují, nakupují lidé

Janette Sadik-Khan zminila ve své prezentaci s lehkostí, vtipem a přesvědčivostí spoustu důležitých aspektů, které provázejí její boje o ulice nejen v New Yorku. Janette nyní pomáhá i dalším primátorům a primátorům měst po celém světě, a to pod hlavičkou Bloomberg Associates.

Mimo jiné zminila, že ve městech se přestalo počítat s chodci, protože jsme se přestali dívat na ulici jako na místo pro lidi, ale jako na místo pro parkování aut.

Člověk je však bytostí emotivní a společenskou a jeho hlad po veřejném prostoru, jako místě, kde může tuto potřebu uspokojit, je velký. Po uzavření Madison Square pro auta se tam za dvě hodiny objevili lidé. Nyní na toto trvale zrekonstruované náměstí chodí lidé častěji než do parku. A takto to podle Janette může fungovat i v Praze, např. před magistrátem. Dočasná přeměna vždy přivede lidi do veřejného prostoru.

Praze doporučuje, aby se rozhodovala podle toho, čeho chce dosáhnout, ne podle toho, co lidé na politiky křičí. Mít vizi je pro politickou reprezentaci zásadní. Výzkum ukázal, že lidé v New Yorku nemají rádi zdravé a ekologické věci a věci, které jsou založené na sdílení. Ale podařilo se to změnit právě díky dočasným intervencím ve veřejném prostoru. A tato zkušenost se opakuje i v jiných městech, kde Sadik-Khan působila – v Miláně, Paříži, Montrealu či v Bratislavě. Lídři těchto měst, kteří měli vizi a chtěli velké změny, jsou voleni znovu.



Foto: Jan Malý

Janette Sadik-Khan se Zdeňkem Hřibem

Praha má pro změnu dobré předpoklady – je městem se skvělým systémem veřejné dopravy, což je zároveň úžasný základ pro to, aby se chodilo pěšky. A lidé pohybující se po městě pěšky jsou zase vzpruhou pro ekonomiku. Investice do pěší infrastruktury a veřejné dopravy se vždy vyplátí.

Komunikace s veřejností a data jsou důležitá

Z přednášky vyplynulo, jak důležité je aktivně pracovat s veřejností. Např. na 9. avenue Janette a její tým osobně obehli všechny provozovny, školy, kostely a mluvili s lidmi. Je důležité mít vizi, důvod, proč chcete dosáhnout změny. Lidé musí rozumět tomu, proč to děláte a co z toho budou mít, že budujete lepší město. Důležité také je poskytnout lidem alternativní řešení v případě, že je omezujete. Změna musí být komunikována pozitivně – např. místo negativního „zpoplatnění vjezdu do centra“ komunikuje New York toto opatření jako Green Life.

Zásadní je u dočasných i trvalých změn ve veřejném prostoru následné měření jejich dopadu. Na Times Square se zlepšila plynulost, ubylo nehod, přibýlo chodců, zlepšily se tržby obchodů a re-

staurací. Janette pro tyto účely doporučila metodiku Measuring the Street.

Na kole s Janette Sadik-Khan

Po vystoupení na konferenci a autogramiádě knihy Handbook for an Urban Revolution následovala pracovní vyjížďka na kolech s **Janette Sadik-Khan**, jejím kolegou **Sethem Solomonowem**, pražským náměstkem pro dopravu **Zdeňkem Hřibem** a dalšími politiky městských částí a architekty IPRu. Trasa vedla přes Smetanovo nábřeží, Kampu, po levém břehu Vltavy k nové lávce pro chodce a cyklisty HOLKA, kterou Janette označila za Karlův most 21. století. Naše cesta skončila na Mariánském náměstí před radnicí, které bylo dočasnou změnou proměněno z parkoviště v náměstí a místo pro setkávání a které nyní čeká na zelenou od památkářů pro trvalou úpravu.

Prezentací s inspirativním obsahem a zajímavých přednášejících bylo daleko více, všechny můžete shlédnout ze záznamu na webu www.peskymestem.cz.

Petra Syrová
předsedkyně Pěšky městem

12TH ACAU 2023 – OHLÉDNUTÍ ZA MEZINÁRODNÍ DOKTORSKOU KONFERENCÍ NA FA VUT V BRNĚ

Dvanáctá mezinárodní konference architektury a urbanismu ACAU s podtitulem Omezení dalšího rozvoje (*12th Annual Conference on Architecture and Urbanism 2023: Constraints to Further Development*) byla letos uspořádána on-line formou 8. listopadu Fakultou architektury VUT v Brně ve spolupráci s Fakultou architektury ČVUT v Praze a Fakultou architektury a designu STU v Bratislavě jako mezinárodní setkání začínajících vědců. Konferenci navštívilo 61 účastníků, z toho 20 zahraničních ze 12 zemí světa. Mezi členy vědeckého výboru se do diskuse zapojil i profesor z Ryerson University v Kanadě – **Christopher De Sousa**. Mezi členy vědeckého výboru a nezávislími oponenty byli i další uznávaní odborníci v oblasti architektury a urbanismu.

Hlavním přednášejícím letošního ročníku byl **Tilo Amhoff** z Univerzity v Brightonu ve Velké Británii, který se ve svém příspěvku zaměřil na proměny architektonické praxe ve Spolkové republice Německo v letech 1967–1977 především v kontextu studentského hnutí na Technické univerzitě v Berlíně. Zaměřil se především na změny ve vnímání architektů, pedagogické posuny a zaměstnání architektů jako námezdních dělníků a placených intelektuálních pracovníků začleněných do dělnického hnutí prostřednictvím organizace práce a účasti v odborech.

Konferenční blok Architektura zahrnoval rozmanitou škálu témat, počínaje historií a teorií. Pozornost byla věnována historickým souvislostem se zaměřením na československou architekturu na Podkarpatské Rusi a jedinečnému architektonickému

dědictví tohoto regionu. Další z příspěvků přiblížil uplatnění inovativního stavebního materiálu Calofrig, symbolu technického pokroku a inovací meziválečného Československa. Případové studie z Chorvatska se detailně zabývaly obnovou a opětovným využitím komplexů tabákového průmyslu z hlediska jejich urbanistické a architektonické proměny. V mezinárodním kontextu byla věnována pozornost desočetizaci sovětské architektury na Ukrajině, kterou představil ukrajinský architekt a pedagog **Alex Bykov**. Život venkovské komunity se dostal do centra pozornosti díky konceptu domů inspirovaných stodolami, které zdůrazňují inkluzivitu a zapojení komunity. Jeden z příspěvků se zaměřil na vyvíjející se potřeby seniorů a zkoumal architektonická řešení, která upřednostňují soukromí a intimitu na venkově. Jedinečný úhel pohledu představovala diskuse o hračkách navržených architektky pro zlepšení prostorového vnímání dětí. Tento blok uzavřel příspěvek zamýšlející se nad budoucností bytových domů z 19. století, který si kladl otázku, zda představují omezení, nebo představují ohrožený druh v rozvíjející se architektonické krajině.

Konferenční blok Urbanismus rovněž pokryl celou řadu témat, které mají zásadní význam pro dynamický rozvoj měst a venkova. Od specifik transformace Sarajeva až po proměnu pražského Smíchova z venkovského prostředí v moderní městské centrum. Zkoumal výzvy, kterým čelí vyvíjející se a smršťující se města v českém i mezinárodním

12th ANNUAL CONFERENCE
ARCHITECTURE AND URBANISM
CONSTRAINTS TO
FURTHER DEVELOPMENT

kontextu. Diskutovalo se o vztahu mezi zastavěným prostředím a dopravou a řízením rozvoje zdravých měst. Zájem se rozšířil i o inkluzivitu měst a zkoumání nových přístupů k důstojnému začlenění bezdomovců a zranitelných komunit. Na příkladu měst Vídně a Bratislavy bylo zkoumáno vzájemné působení přírodních podmínek a městského rozvoje. Jeden z příspěvků se rovněž zaměřil na zkoumání preferencí zvukové krajiny a jejich korelace s městským designem, architekturou a zvukovým maskováním. V jiném příspěvku byla věnována pozornost řešením zahrnujícím vegetaci a houby ke zmírnění účinků městského tepelného ostrova. V závěru konference byla věnována pozornost demografickým trendům, výzvám a příležitostem v bytové politice v Brně a Vídni ve 21. století.

Konferenční sborník, vydaný v návaznosti na pořádané sympozium, obsahuje 13 vědeckých článků v anglickém jazyce úžeji vybraných na základě dvojitého zaslepeného recenzního řízení. Všechny publikované příspěvky byly překontrolovány na shody s necitovanými texty systémem iThenticate, byly jim přiděleny digitální identifikátory DOI a jsou indexovány v Google Scholar.

Webová stránka 12. ročníku konference:
<https://www.fv.vutbr.cz/konference/phd2023/>

doc. Ing. arch. Jiří Palacký, Ph.D.
Ing. arch. Kateřina Dokoupilová-Pazderková, Ph.D.
za vědecký výbor konference

CO PÍŠÍ JINDE

Česká cena za architekturu 2023

Hlavní cenu porotci udělili Lukáši Ehlovi, Tomáši Koumarovi, Ladislavu Dvořákovi a Ladislavu Šaškovi z ateliéru Ehl & Koumar Architekti za návrh **Lávky v Litomyšli** [2022]. Nová lávka s výtahem nahradila původní nadchod z roku 1981 a zajišťuje pěší bezbariérové spojení dvou částí města rozetnutých rušnou komunikací, lokalitu kolem městského úřadu a samotné (historické) centrum Litomyšle. Subtilní ocelová konstrukce lávky je ne-

sena masivními pilíři z pohledového železobetonu. Převýšený pylon výtahu je umístěn v ose původního schodiště a nese vlastní konstrukci lávky. Jednoduchý charakter stavby oživují grafiky Ivany Šrámkové. Podle porotců je lávka „*produktem komunity, která časem vytvořila z architektury významnou součást svého veřejného života, předmět společné občanské vize budoucnosti*“. Porotci dále ocenili, že je „*působivým příkladem tvůrčí spolupráce mezi architektem, inženýrem, umělcem a občany města*“. „*Dobrý most je jako dobrý skutek v nevládném světě,*

altruistická investice do veřejného prostoru, způsob, jak propojit lidi a místa, navržený tak, aby byl příjemný na pohled i jako zážitek“, uvedli porotci při hodnocení vítězného díla. „*Nová litomyšlská lávka je přesně taková: zcela přesvědčivá syntéza architektury, inženýrství a urbanismu, která spojuje dvě části města, něco jako novodobá verze Karlova mostu v Praze*“, dodali.

Čestné ocenění Finalista České ceny za architekturu 2023 získalo kromě vítězné stavby pět dalších různorodých děl. Porotu zaujalo **Sídlo Kloboucké lesní v Brumově-Bylnici** [2022] navržené Janem Machem a Janem Vondrákem z ateliéru Mjolk architekti. Sídlo společnosti zabývající se dřevovýrobou z lokálních zdrojů je výkladní skříní podniku, architekti při jeho návrhu využili dostupné produkty z katalogu. Porotci ocenili, že „*z hlediska ekologické udržitelnosti jde o vynikající projekt*“. A nejen to. „*Vytvořit elegantní stavbu ze dřeva je výzva a v tomto konkrétním případě záleží na velikosti. Díky mnoha žebrům vznikají krásné perspektivní pohledy a stavba zapadá do měřítka okolní krajiny*“, uvedli.

Finalistou se stala dále **Rekonstrukce historické budovy bývalých jatek pro účely galerie Plato Ostrava** [KWK Promes, 2022]. Projekt vzešel z architektonické soutěže. Cílem bylo zachránit cenný objekt historických jatek. Tvůrčí tým vedený Robertem Koniecznym podle poroty dokázal naplnit očekávání, že se objekt stane novým ústředním bodem Ostravy „*přeměnou uzavřených, zchátralých a hrozivých jatek ve snadno přístupnou a přívětivou galerii*“. Porotci vyzdvihli, že „*konfrontací a hrou s rozdílly mezi minulostí a současností zaujímá galerie Plato Ostrava osvěžující a vyvážený postoj v debatě o konzervaci, renovaci a obnově*“.

Další finalista, **Památník tří odbojů** [2022] je prací Kláry a Tomáše Hradečských a jejich týmu z ateliéru IXA. Památník vznikl v areálu statku rodiny Mašínů v Lošanech. Jeho prostřednictvím má být uchována památka a odkaz generálmajora Josefa Mašína a jeho rodiny. Památník

Foto: Tomáš Souček



Foto: Archiv Městského úřadu v Litomyšli



Smetanova lávka v Litomyšli



Kloboucká lesní, s. r. o., Brumov-Bylnice

tří odbojů reflektuje mimořádnou situaci, kdy lze číst moderní historii Československé a České republiky skrze osudy jedné selské rodiny a jejich soupeřů. „Tento projekt je nádherný,“ konstatuje porota. „Nechat starý statek rodiny nastříkat betonem není jen radikální aplikaci osvědčeného technického řešení používaného pro ruiny, ale také řešením zdůrazňujícím hrůzu a krásu příběhu zároveň, je to pozoruhodná inovace přístupu k péči o památku, která vytváří působivé prostory a abstraktní skulpturu, jež nás dojmá a nutí k zamyšlení,“ oceňují porotci.

Finalistou se staly také **Zahrady se hřbitovem** v Praze-Suchbole [2022]. Realizace navržená Václavem Šubou a Jakubem Červenkou (Objektor Architekti) je vítězným projektem vzešlé z architektonické soutěže. „Architektonické řešení a estetika hřbitova působí přirozeně, vše je navrženo citlivě ke stávající krajině, jakoby se ani nic nezměnilo,“ uznala porota. „Důraz je kladen na nejmenší prvky, zde je interiérová architektura kvalitou v exteriéru. Kvalitní jsou také detaily ve hřbitovních zdech jako vodovodní koičky, místa k sezení a jednotný vizuální styl nápisů na náhrobních kamenech,“ uvedli dále porotci, kteří oceňují pozornost autorů věnovanou detailům.

Mezi finalisty zařadila porota také **Rozšíření lodžii panelového domu v Praze** [2021] od autorů z ateliéru re:architekti studio. „Na první pohled nenápadný projekt je kvalitním příkladem minimálního zásahu, který vytváří maximální užitnou hodnotu,“ uznali porotci, kteří ocenili,

že projekt vznikl „příkladným procesem hledání konsenzu mezi vlastníky bytů“.

Čestné uznání

Porota udělila čestné uznání **Veřejnému prostranství mezi školami v Červeném Kostelci** [2021 architekti, 2022]. Projekt vzešel z architektonické soutěže a porotci ocenili přístup autorů i investora k veřejnému prostoru. „Prostor vypadá a působí jako demokratická agora, která propojuje okolní veřejné budovy, jako je škola, městské divadlo, restaurace a pavilon s cukrárnou. Nejdůležitější je však to, že spojuje lidi. Pomocí dobře naprogramovaného a navrženého veřejného prostoru a polootevřeného pavilonu cukrárny se podařilo integrovat život školy do života města a naopak,“ míní porota.

Pět cen partnerů

V České ceně za architekturu se uděluje rovněž Ceny partnerů. Cenu Ministerstva pro místní rozvoj ČR za prosazování kvalitní výstavby prostřednictvím architektonických soutěží získal projekt **SOKEC – Společensko-kulturní centrum** [caraa.cz, 2021]. Vzniklo v objektu zchátralé sokolovny v centru Hrušovan u Brna, obce postrádající klasické náměstí, jehož roli plní právě areál nového společensko-kulturního centra. Podle hodnotitelů „následováníhodným principem je obnova zanedbaného území, kdy stavba vznikla na místě dožilé sokolovny v historické zástavbě obce. Je tak zachována paměť místa, které bylo ke společenskému a kulturnímu účelu dlouhodobě využíváno“. Současně je „příkladem vhodného postupu přípravy veřejných investic, kdy jeho realizaci předcházela

architektonická soutěž“. Ministerstvo pro místní rozvoj „oceňuje umírněný, ale reprezentativní výraz objektu, vhodné měřítko stavby reflektující okolní zástavbu i propojení interiéru s exteriérem jak směrem do ulice, tak do zahrady, která tvoří důležitou součást projektu“.

Cena Ministerstva průmyslu a obchodu ČR za příkladnou revitalizaci brownfieldu patří **Gočárově galerii** v Pardubicích [Transat architekti, 2022]. Ta je součástí unikátního brownfieldu Automatických mlýnů bratří Winternitzů, který se podařilo zachránit a příkladně zrekonstruovat na moderní kulturně-společenskou městskou čtvrť pomocí partnerství veřejného, soukromého a neziskového sektoru (Mariany a Lukáše Smetanových, statutárního města Pardubice a Pardubického kraje). MPO ocenilo, že „díky promyšlené koncepci zadavatelů a spolupráci s předními českými architektonickými ateliéry vzniká výjimečný projekt, který nenásilně propojuje jednotlivé budovy, veřejný prostor i náplavku řeky Chrudimky“. Hodnotitelé dále uznali, že „na obnově objektu bývalé mlýnice je patrné detailní pochopení Gočárový kompozice“.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR udělila Cenu za citlivé a šetrné řešení stavby ve venkovském prostředí realizaci **Společenského sálu Farního centra v Lidečce** [studio AEIOU, 2022]. Hodnotitelé ocenili „zejména hmotové i materiálové citlivé řešení v exponované části obce“. Přestože je objekt občanské vybavenosti umístěn na vyvýšeném místě ve svahu, nekonkuruje svojí hmotou kostelu sv. Kateřiny Alexandrijské ani historické budově fary. Architektura společenského sálu pracuje se symbolikou procesní cesty a vytváří veřejný prostor na místě, kde dříve stávalo kulturní centrum z 50. let 20. století. „Díky promyšlenému konceptu veřejných prostranství dochází k úzkému kontaktu a propojení stavby a lidí s okolní krajinou,“ je oceněn návrh realizace.

Cenu společnosti Central Group za inovativní přístup k řešení nového bydlení obdržel projekt **Holečkova 26**, novostavba pětipatrové polyfunkční budovy v Praze [DAM architekti, 2022]. „Architektura domu je charakteristická použitím subtilních ocelových konstrukcí, které vytvářejí dojem prostorové přímkové

plochy,“ konstatují hodnotitelé a oceňují, že „polyfunkční objekt Holečkova 26 je zdařilou ukázkou ambiciózní solitérní vestavby do struktury města.“

Cenu společnosti Vekra za povýšení elementárního stavebního prvku na umění získala realizace **Fibonacci** [Marco Maio Architects, 2022], terasovitý vinohrad v Praze se zakomponovanou Fibonacciho spirálou. Stavební zásah byl plně předurčen původními historickými prvky. Ty byly buď odkryty a zachovány, nebo obnoveny či nově interpretovány. „*Hmota obyčejného kamene byla přetavena v krásu, funkčnost, dlouhodobost a hloubku detailu,*“ bylo oceněno, stejně tak, že bylo možné „*něco elementárního povýšit na umění, na hodnotu, která nepodléhá době ani trendům*“.

V rámci České ceny za architekturu bylo letos také tradičně uděleno ocenění za Výjimečný počín, které již v červnu na nominačním večeru ČCA obdrželi za své aktivity architekti **Miroslav Vodák** a **Tomáš Zdvihal** ze spolku CBArchitektura. Od roku 2012 se věnují propagaci kvalitní architektury a podpoře architektonických soutěží.

[ČKA, 9. 11. 2023]

Budova Organica v Ostravě

Organica platí jednoznačně za jeden z nejvýraznějších projektů Moravskoslezského kraje. Dne 11. října 2023 otevřela své brány na náměstí Biskupa Bruna v Ostravě. Autorem Organicy je ateliér Schindler Seko architekti.

„*Výjimečná lokalita, vysoká kvalita stavby a excelentní architektura jsou podle mě největším lákadlem pro zákazníky a klienty,*“ poznamenává výkonný ředitel Contery Dušan Kastl. Tím kardinálním klientem budovy je severská firma Tietoevry, která v Organice zaujímá přibližně dvě třetiny budovy. „*Přesun do Organicy představuje důležitý krok ve vývoji naší společnosti. V roce 2004 jsme v Ostravě začínali s padesáti zaměstnanci a od té doby jsme se rozrostli na největší centrum Tietoevry v Evropě. Budova Organicy reflektuje aktuální trendy pro hybridní způsob práce*



Zdroj: Schindler Seko architekti

a poskytuje potřebný komfort pro naše zaměstnance. Významnou roli v našem rozhodování hrály také vlastnosti budovy ve vztahu k životnímu prostředí, které se slučují s dlouhodobými hodnotami naší společnosti. Proto jsme se rozhodli přestěhovat do nejmodernějších prostor v centru Ostravy,“ říká country lead za Tietoevry Czechia Petr Lukasík.

Orientace na rozvoj regionu Contera si všímá, že se Ostrava postupně posouvá dopředu, oprošťuje se od těžkého průmyslu, pracuje na proměně zeleně, parků a dalšího veřejného prostoru a přetváří se v moderní metropoli západního stříhu. „*Contera se v Ostravě dosud soustředila převážně na development průmyslových parků, které jsou ale důležitým odrazovým můstkem pro rozvoj služeb s vyšší přidanou hodnotou. Město je také důležitým obchodním uzlem v rámci střední Evropy a součástí aglomerace s několika miliony lidí. Jsme rádi, že s naší Organicou jsme k tomu rozvoji přispěli,*“ doplňuje výkonný ředitel Contery Dušan Kastl. Celý projekt vyšel přibližně na 1,5 miliardy korun.

Organica = inteligentní a šetrná Organica nevyrostla na „zelené louce“, ale spolu s okolními objekty zaplnila místo po bývalé koksovně Karolina. „*Jedná se tedy o finální fázi revitalizace obrovského brownfieldu v samotném centru třisetitisícového města. Kdysi těžký průmysl, dnes obchodně-administrativní centrum doplněné o rezidenční funk-*

ci. Proměna celého území v porovnání s minulostí je zcela zásadní,“ komentuje projektový ředitel Contery Martin Budína. S tím jdou ruku v ruce rovněž moderní technologie Organicy a zejména její ohleduplnost k životnímu prostředí. „*Budova disponuje vlastní aplikací pro chytré telefony, která spojuje uživatele objektu a usnadňuje jim tak fungování v Organice. Na střeše zase najdete fotovoltaiickou elektrárnu zajišťující částečnou energetickou soběstačnost, což nebývá pro tento typ objektů zvykem. Zeleň je zavlažována pomocí dešťové vody. Nesmíme zapomenout na vzduchotechniku s inteligentní distribucí čerstvého vzduchu, která díky čidlům posílá vzduch primárně tam, kde jsou lidé a kde je ho tím pádem potřeba. V neposlední řadě se budova pyšní prestižním certifikátem BREAAAM na úrovni Excellent, jenž potvrzuje její šetrnost k životnímu prostředí,*“ shrnuje Martin Budína.

[StavbaWEB, 19. 10. 2023]

Architektonickou soutěž na nové budovy na Letišti Praha vyhrál ateliér MVRDV

Architektonickou soutěž Letiště Praha na nové budovy vyhrál nizozemský ateliér MVRDV ve spolupráci s firmou NACO. Návrh rozšiřuje Terminál 1 o novou budovu pro centrální bezpečnostní kontrolu, nové obchodní plochy

a salonky. Přibude také budova s hotelem, konferenčním centrem a parkovištěm. Nové budovy jsou součástí investičního plánu, který letiště nedávno představilo. Do roku 2033 chce investovat do svého rozvoje 32 miliard korun.

Pražské letiště si od nových staveb slibuje posílení provozní flexibility. Podle místopředsedy představenstva Letiště Praha Jiřího Krause soutěž přilákala mimořádný zájem architektů, včetně těch zahraničních. „Objekt centralizované bezpečnostní kontroly Terminálu 1 se společně s částečně rozpracovaným řešením pro rozšíření Terminálu 2 stane základním kamenem rozsáhlé mozaiky strategicky významného projektu dobudování

kapacit letištních terminálů,“ uvedl Kraus.

„Díky rozšíření terminálů bude možné odbavit v dopravní špičce za hodinu dvakrát více cestujících. Nyní je maximální propustnost 4 400 lidí za hodinu, po rozšíření by měla být 7 220,“ uvedl nedávno generální ředitel Letiště Praha Jiří Pos při představení investičního plánu. Na Terminálu 1 by měla vzniknout Centrální bezpečnostní kontrola, stejně jako je na Terminálu 2. Nyní jsou na Terminálu 1 bezpečnostní kontroly až u jednotlivých bran.

Spoluzakladatel ateliéru MVRDV Winy Maas uvedl, že dnes většina zážitků

z letiště postrádá vazbu na dané místo nebo pocit sounáležitosti ze strany cestujících. „To se v Praze brzy změní. Při průchodu bezpečnostní kontrolou budete obklopeni zelení české krajiny – na stropě, který ji zobrazuje, i na okolních prostranstvích, kde se nacházejí rostliny typické pro český biotop. Takový zážitek vám dodá pocit klidu a sounáležitosti,“ řekl.

Dalšími týmy oceněnými v architektonické soutěži Letiště Praha jsou české studio Perspektiv ve spolupráci s norskými architekty Nordic Office of Architecture a kancelář Aulík Fišer architekti.

Letiště Praha chce investicí 32 mld. Kč do roku 2033 navýšit kapacitu na 21,2 milionu cestujících ročně. Mimo navyšování počtu přímých spojení z Prahy chce letiště také rozšířit možnosti parkování či komerčních prostorů. Například z nyníšších 6 500 parkovacích míst by jich mělo do roku 2030 být 10 000, plocha salonků by se měla zpětinásobit na 10 500 m² či plocha restaurací se zvýšit o 5 000 m² na 16 000 m².

Letos letiště předpokládá odbavení 13,6 milionu cestujících, což by byl nárůst o téměř tři miliony oproti loňsku. S návratem k předcovidovým číslům letiště počítá v roce 2026. V příštím roce cílí letiště na odbavení 14,9 milionu cestujících.

[archiweb, ČTK, 26. 10. 2023]



Zdroj: ČTK

TISKOVÉ ZPRÁVY



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

MMR připravilo moderní vyhlášku o požadavcích na výstavbu. Ubylo paragrafů – výstavba se zrychlí a zjednoduší

MMR odeslalo Legislativní radě vlády návrh vyhlášky o požadavcích na výstavbu. Jedná se o prováděcí právní předpis nového stavebního zákona, který sjednocuje a redukuje dnešní roztržitou právní úpravu pro všechny druhy

staveb do jednoho předpisu. Ministerstvo pro místní rozvoj předpokládá, že vyhláška spolu s dalšími prováděcími předpisy nového stavebního zákona nabude účinnosti 1. 7. 2024. Zároveň bude až do 1. 7. 2027 platit přechodné období, během kterého bude možné použít dokumentaci podle dnes platných předpisů.

Vyhláška rozvíjí zákonem dané základní požadavky na výstavbu, které stanovuje jednoznačně, moderně, technicky reálně a ekonomicky únosně pro ochranu veřejných zájmů ve výstavbě. Obsahuje například požadavky na vymezení pozemků, umístování a technické parametry staveb. Současně sjednocuje dnešní roztržitou právní úpravu inte-

grací požadavků staveb, které jsou dnes stanoveny jinými právními předpisy. Jde například o technické požadavky na vodní díla, bazény, koupaliště a sauny.

Ministerstvo pro místní rozvoj připravuje také další prováděcí právní předpisy nového stavebního zákona. Do meziresortního připomínkového řízení předloží do konce letošního roku vyhlášku o dokumentaci staveb, která stanoví rozsah a obsah projektové dokumentace. I tento předpis přinese zásadní zjednodušení, protože bude nutné vyhotovit pro účely povolení pouze jednu dokumentaci. Nová vyhláška počítá s rozšířením dokumentace pouze pro územní rozhodnutí, které bude obsaho-

vat také požární bezpečnost a detailnější technické řešení záměru umožňující posouzení jeho mechanické odolnosti a stability.

Kromě toho MMR připravuje vyhlášku o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu. Ta bude podrobněji upravovat obsah územně analytických podkladů, formáty údajů o území a podmínky jejich poskytování, obsah a strukturu zadání územně plánovací dokumentace nebo její změny a náležitosti jednotného standardu. V přípravě je také vyhláška o stanovení stavebních úřadů obcí I. a II. typu, které vykonávají působnost stavebního úřadu, a stanovení jejich správních obvodů.

MMR v uplynulých týdnech zaznamenalo v některých médiích zavádějící zprávy, že začátek účinnosti nového stavebního zákona budou od 1. 1. 2024 doprovázet zmatky v dokumentaci staveb a prováděcích předpisech. Resort toto ošetřil v přechodných ustanoveních k novému stavebnímu zákonu. Zavedl mimořádně dlouhé přechodné období, během kterého bude možné použít dokumentaci podle dnes platných prováděcích právních předpisů, a to až do 1. července 2027.

[MMR, 13. 11. 2023]

MMR rozdělí obcím 135 milionů Kč na digitalizaci územních plánů

Ministerstvo pro místní rozvoj poskytl obcím do 5 000 obyvatel 135 milionů Kč na zpracování nového územního plánu nebo převod toho stávajícího do souladu se standardem. MMR eviduje po skončení výzvy celkem 836 přijatých žádostí o dotaci.

„Dobře si uvědomujeme, že standardizace plánů představuje značnou finan-

ční zátěž. Větším obcím jsme na začátku roku nabídli podporu z Integrovaného regionálního operačního programu. Ty menší teď získají finanční prostředky ze státního rozpočtu. Zájem o dotaci byl opravdu velký. Částku jsme proto navýšili z původních 90 milionů korun na 135 milionů,“ uvedl místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

Od prvního ledna 2023 mají obce povinnost převést v případě změny svůj územní plán do jednotného digitálního standardu. Ten má umožnit kvalitnější rozhodování veřejné správy a přípravu investic v území. Ministerstvo pro místní rozvoj proto v březnu vyhlásilo průběžnou výzvu v podprogramu Podpora územně plánovacích dokumentací obcí, který je součástí programu Podpora územně plánovacích činností obcí 2023+. O dotaci mohly žádat pouze obce s 5 000 obyvateli nebo méně.

Resort v rámci výzvy podpoří dvě aktivity. V prvním případě je to vytvoření územního plánu podle jednotného digitálního standardu. Týká se obcí, které žádný územní plán nemají, nebo ho zastupitelstvo schválilo před 1. 1. 2007. U druhé aktivity obec dosud nesmí mít zpracovaný územní plán v jednotném standardu a realizuje změnu v územním plánu, který byl vydán po 1. 1. 2007.

[MMR, 6. 11. 2023]

MMR přešlo jako první resort na doménu gov.cz, následovat budou i ostatní ústřední orgány státní správy

Od středy 11. října 2023 fungují webové stránky Ministerstva pro místní rozvoj na společné doméně mmr.gov.cz a stránky IROP na irop.gov.cz. V následujících měsících ještě dojde ke změ-

ně e-mailových schránek pod doménu @mmr.gov.cz. Celostátní orgány státní správy mají naplánované závazné termíny migrace do konce roku 2024, s výjimkou MPSV, které bude migrovat do poloviny roku 2025.

Přechodem na doménu gov, kterou už používá většina států Evropské unie a NATO, se zvýší uživatelská přívětivost i kybernetická bezpečnost a do budoucna tento krok přinese také úspory. „*Neustále se zvyšuje počet různých kybernetických útoků, díky společné doméně budou vůči nim stránky státních úřadů odolnější. Navíc každý bude mít na první pohled jistotu, že se skutečně jedná o stránky nebo e-maily státní správy. Výrazně se tím omezí riziko různých podvodů. Úřady zase nebudou muset provozovat vlastní DNS infrastrukturu. To zvyšuje bezpečnost, zprehlední jim to fungování a navíc ušetří,“* vysvětlil místopředseda vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

Záměr migrace ústředních orgánů státní správy na jednotnou státní doménu gov.cz schválila vláda letos v lednu, v polovině srpna pak na návrh ministra Bartoše následovalo schválení závazného harmonogramu. V té době už některé instituce své webové stránky na gov.cz měly, například Digitální a informační agentura, Digitální Česko, Rada pro rozhlasové a televizní vysílání, Úřad průmyslového vlastnictví nebo Finanční analytický úřad. Do konce roku 2023 se k nim vedle MMR přidají Úřad vlády, Ministerstvo zahraničních věcí nebo například Národní bezpečnostní úřad. Do poloviny příštího roku se připojí středně velké ústřední orgány státní správy. Velká ministerstva a státní úřady mají na migraci čas až do konce roku 2024. Staré domény budou přesměrovány na nové a udržovány do roku 2030.

[MMR, 16. 10. 2023]

VÝZVA

Redakce časopisu Urbanismus a územní rozvoj vyzývá k zasílání článků
pro č. 3/2024 k tématu

ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ A HOSPODAŘENÍ V KRAJINĚ

V případě zájmu o publikaci článku k danému tématu zašlete příspěvek na adresu redakce@uur.cz.

Přijímány jsou příspěvky v režimech recenzovaný/nerecenzovaný. Příspěvek může být v češtině, slovenštině či angličtině. Termín pro odevzdání **recenzovaných** příspěvků do recenzního řízení je **19. února 2024**. Termín pro zaslání **nerecenzovaných** příspěvků je **10. března 2024**. Číslo časopisu bude vydáno v červnu 2024.

Redakce přijímá recenzované/nerecenzované články i k jiným tématům souvisejícím se zaměřením časopisu. Pro informační rubriku uvítá redakce zaslání relevantních zpráv, recenzí publikací nebo záznamů z odborných akcí.

Pokyny pro publikování naleznete zde: <https://www.uur.cz/casopis-uaur/pro-autory-for-authors/>.



