

30 LET VÝVOJE SÍDELNÍ STRUKTURY V ČESKÉ REPUBLICĚ A SOUSEDNÍCH REGIONECH

Sídelní struktura je dlouhodobě stabilní a mimo hierarchizovaného uspořádání center jsou relativně stabilní i jejich vazby. Ty jsou částečně determinovány hranicemi jednotlivých států, případně jejich administrativním členěním.

Na přelomu osmdesátých a devadesátých let došlo v zemích středovýchodní Evropy k zásadním politickým, společenským a ekonomickým změnám. Po téměř třiceti letech se ukazuje, že v té době významné heslo „zpátky do Evropy“ navzdory vstupu do NATO a Evropské unie dosud nebylo zcela naplněno. Tento příspěvek je věnován vývoji center osídlení a změnám jejich vazeb.

Česká republika (společně s bývalou NDR) leží východně od bývalé železné opony. To ji významně předurčuje k propojení mezi „starými“ a „novými“ zeměmi EU.

Na území bývalé NDR bylo obnoveno spolkové uspořádání a program „Deutsche Einheit“ umožnil poměrně rychlé vyrovnání infrastruktury, zejména dopravní. Změna ekonomických přístupů vedla k rychlé transformaci a k rozsáhlé vnitroněmecké migraci. Modelovým územím navazujícím na ČR je Sasko.

Článek je zaměřen na vývoj center (v České republice). Umožňuje srovnání s vývojem center a regionů sousedních států, který v případech Rakouska a Bavorska zaznamenal významné změny již v předchozím období, v některých případech je i po roce 1990 dynamičtější než v ČR.

Vymezení sledovaného území

Pro tento text jsme do „blízkého“ okolí ČR zařadili následující zahraniční regiony, kde lze k území ČR předpokládat významnější přeshraniční, nejen tranzitní, vazby.

- Sasko – v celém rozsahu
- Bavorsko – západní regiony (Oberfranken Ost, Oberpfalz Nord, Regensburg, Donau-Wald, Landshut a Südostbayern)
- Rakousko – severozápadní regiony (spolkové země Wien, Niederösterreich, Oberösterreich a region Salzburg und Umgebung)
- Slovensko – západní kraje (Bratislavský, Trnavský, Trenčianský, Žilinský a Nitranský)
- Polsko – jihozápadní vojvodství (Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie a Małopolskie)

V České republice, na Slovensku, v Polsku a Sasku došlo k novému územněsprávnímu uspořádání. České republice a na Slovensku vzrostl počet krajů (a nižších jednotek, na Slovensku okresů). V Polsku naopak došlo k významnému snížení počtu vojvodství. V Sasku proběhly dokonce změny dvě.

Pro statistiku EU byly vytvořeny regiony NUTS, které mají v jednotlivých zemích rozdílné pojetí, ovlivněné správním uspořádáním. To se promítá i do statusu významných center.

Vývoj správních území (regionů)

	kraje – regiony – spolkové země – vojvodství	rozloha v km ²	počet obyv. v tis.	obyv./km ²	změna od r. 1991 (obyv. v tis.)
Česká republika		78 864,9	10 649,8	134	+451,9
	Praha	496,1	1 308,6	2 638	+94,5
	Středočeský	11 015,0	1 369,3	104	+256,5
	Jihočeský	10 056,8	642,1	62	+19,3
	Plzeňský	7 560,9	584,7	73	+26,4

V Bavorsku (i v dalších spolkových zemích Německa) jsou vymezeny tzv. plánovací regiony. Ty až na výjimky (přeshraniční regiony) korespondují (jsou skladebné) s vymezením spolkových zemí a krajů (Regierung Bezirke) a korelují i s vymezením NUTS. Velikost (počet obyvatel) těchto regionů je většinou v rozmezí 0,5–1,0 mil. obyv., což je výrazně ovlivněno počtem obyvatel hlavního centra.

Za podobné jednotky lze považovat též české a slovenské kraje, regiony Saska, podregiony jihopolských vojvodství (korelují s dřívějšími malými vojvodstvími).

Z tohoto pohledu je velmi problematické členění Rakouska, kde pod úrovní spolkových zemí (s velmi rozdílným počtem obyvatel) jsou ve sledovaném území mimo Vídně jen dva regiony NUTS – Linz-Wels (cca 600 tis. obyv.) a Salzburg und Umgebung (cca 400 tis. obyv.). Niederösterreich (cca 1 680 tis. obyv.) lze členit na dvě části (severně a jižně od Vídně) s vyššími centry Sankt Pölten a Wiener Neustadt.

Potřeby jednotlivých regionů by měly být saturovány v regionální úrovni vyššími a středními centry. Ta lze členit na významná a ostatní.

	kraje – regiony – spolkové země – vojvodství	rozloha v km ²	počet obyv. v tis.	obyv./km ²	změna od r. 1991 (obyv. v tis.)
	Karlovarský	3 314,5	294,9	92	-7,1
	Ústecký	5 334,5	820,8	154	-3,7
	Liberecký	3 162,9	442,4	135	+17,2
	Královéhradecký	4 758,4	551,0	115	-1,8
	Pardubický	4 519,0	520,3	112	+2,3
	Vysočina	6 795,6	509,3	75	-0,9
	Jihomoravský	7 194,6	1 087,7	159	+3,8
	Olomoucký	5 266,6	632,5	123	-2,3
	Zlínský	3 963,6	582,9	149	-14,0
	Moravskoslezský	5 426,8	1 203,3	227	-53,8
Slovensko		39 038,0	5 450,4	111	+82,6
	Bratislavský	2052,6	659,6	321	+41,9
	Trnavský	4174,2	563,6	135	+15,6
	Trenčianský	4501,9	587,4	130	-22,6
	Žilinský	6809,0	691,4	102	-6,0
	Nitranský	6343,4	678,7	107	-38,9
Sasko		18 420	4 081,3	222	-694,6
	Leipzig	3 978	1 043	262	regiony nejsou s dřívějšími kraji srovnatelné
	Chemnitz	6 528	1 438	220	
	Dresden	7 945	1 599	201	
Rakousko		83 882	8 858,8	106	+1 180,9
	Wien	415	1 897,5	4574	+357,7
	Niederösterreich	19 179	1 677,5	87	+203,7
	Oberösterreich	11 983	1 482,1	108	+148,9
	Salzburg	7 155	555,2	78	+72,9
Bavorsko		70 550	13 077	185	+1 857
	Oberfranken Ost	3 616,3	500,6	138	plánovací regiony jsou částmi krajů (Regierungsbezirk)
	Oberpfalz Nord	5 301,0	513,4	97	
	Regensburg	5 201,5	664,2	128	
	Donau-Wald	5 690,1	662,7	116	
	Landshut	3 768,0	441,6	117	
	Südostbayern	5 225,2	800,9	153	
Polsko		312 680	38 422	123	+572
	Dolnośląskie	19 948	2 902,4	144	-90
	Opolskie	9 412	991,2	106	-110
	Śląskie	12 331	4 552,6	371	-296
	Małopolskie	15 190	3 386,2	222	+156

Česká republika zvýšila počet obyvatel o cca 450 tis., největší nárůsty byly ve Středočeském kraji a v Praze, menší v kraji Plzeňském, Jihočeském a Libereckém. Největší ztráty byly v krajích Moravskoslezském a Zlínském.

Slovensko zvýšilo počet obyvatel o cca 83 tis., z toho 42 tis. v kraji Bratislavském a 16 tis. v kraji Trnavském. Ze sledovaného území měl největší ztrátu kraj Nitranský.

Sasko ztratilo cca 695 tis. obyvatel, nejvíce v regionu Chemnitz.

Rakousko zvýšilo počet obyvatel o 1 180 tis., nejvíce Wien, Niederösterreich a Oberösterreich.

Bavorsko navýšilo počet obyvatel o 1 857 tis, z toho nejvíce v „krajích“ Oberbayern, ve kterém leží München.

Polsko navýšilo počet obyvatel o cca 570 tis., zřejmě nejvíce ve vojvodství Mazowieckie (Warszawa). Ve sledovaném území zaznamenalo nárůst vojvodství Małopolskie (Kraków). Ostatní regiony měly ztrátu. Ztráta vojvodství Śląskieho (Katowice) je menší (296 tis. v letech 1995–2018) než souhrn ztrát vyšších center (cca 460 tis. v letech 1991–2018).

Ze sledovaných krajů (regionů) jsou pod zalidněním 100 obyv./km² čtyři kraje v ČR (Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský a Vysočina), dvě spolkové země Rakouska (Niederösterreich a Salzburg) a jeden region Bavorska (Oberpfalz Nord).

Tento faktor má významný vliv na počet a velikost vyšších a středních center osídlení.

Hierarchie center

Pro vymezení kategorií center je nezbytné analyzovat řadu faktorů, které parametry jednotlivých typů ovlivňují. Nejvýznamnějšími jsou:

- vlastní velikost centra (počet obyvatel, počet zaměstnanců)
- jeho spádový obvod (počet obyv., počet zaměstnanců)

Orientační velikosti (počet obyvatel):

vyšší	významné	cca 100 tis.	spádové území	200–300 tis.
	ostatní	50 tis.		100–150 tis.
střední	významné	20 tis.		40–60 tis.
	ostatní	15 tis.		30–40 tis.

Jedná se o spodní velikost, horní není omezena. Za metropolitní centra jsou obvykle považována města s cca 500 tis. obyv.

Významným faktorem je dostupnost center (vzdálenost, čas). V územích s nízkou hustotou zalidnění (obyv./km²) bez větších měst jsou důležitou součástí regionálního plánování I centra nižší, resp. malá, zajišťující základní sociální infrastrukturu.

Spádové obvody center (jednotlivých typů) jsou značně rozdílné a v řadě případů se překrývají. Nižší centrum leží obvykle ve spádovém obvodu centra vyššího.

Výchozím podkladem je administrativní uspořádání území. Odvíjet od něj spádová území není jednoznačné, neboť reálný spád k jednotlivým administrativním centrům je rozdílný. Významným faktorem je **dostupnost a atraktivita** centra.

V urbanizovaném území je vysoká pravděpodobnost dominance hlavního (vyššího) centra a konkurence dalších blízkých center obdobné nebo nižší úrovně.

V hierarchizované soustavě osídlení nižší centra (a podstatná část jejich spádového území) „spádují“ k centrům středním a tato centra, vč. části svého spádového území pak v některých vazbách spádují k centrům vyšším.

Atraktivita a dostupnost některých **vyšších center** v řadě případů překrývá (administrativní i faktické) spádové území center středních.

Do **středních center** spádují obce z jejich obvodů, významná část jejich vlastních obyvatel „spáduje“ k centrům vyšším. Tato skutečnost se často promítá do negativního salda dojížděky některých středních center.

Lze sledovat tři základní cíle dojížděky, které jsou realizovány denně nebo velmi často:

- za prací (centra obvykle neumožňují strukturovanou nabídku pracovních míst);
- za vzděláním (centra by měla saturovat výrazný podíl středoškolského vzdělání);
- za službami – veřejné a komerční (reagují na poptávku).

Jiné cíle dojížděky (kultura, zábava, rekreace a sport) jsou nepravidelné a teritoriálně rozprostřenější.

Za střední centra můžeme považovat města od 15 do 45 tis. obyv. To je poměrně značné rozpětí, většina bude v intervalu 15–30 tis. obyv. Modelovým příkladem mohou být města s 20–30 tis. obyv.

Dostupnost center je sledována jako vzdálenost v km a v čase (min.) pro auta.

Důvodem je, že silniční síť umožňuje napojení všech sídel. Vysokou plošnou obsluhu umožňuje též hromadná autobusová doprava, v řídkce osídleném území má jen omezený počet spojů. Železnice neumožňuje plošnou obsluhu území, udržitelnost lokálních tratí v řídkce osídleném území je problematická.

V případě dostupnosti **vyšších center** je významné, zda lze pro spojení využít dálnice nebo upravené hlavní silnice, které mají extravilánové vedení a jsou vybaveny (ne vždy) mimoúrovňovými křižovatkami. Tyto silnice umožňují výrazné zkrácení času jízdy.

Vazby **středních center** k centrům vyšším jsou většinou realizovány silnicemi I. třídy, příp. II. třídy. Jejich parametry mají vyhovující standard jen v některých úsecích. Horší je situace v železničním spojení. Některá střední centra leží na vedlejších tratích s velmi nízkými parametry.

Význam železniční dopravy je zejména v regionálních vazbách na centra velkých měst (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň), kde lze, vzhledem k jejich objemu, realizovat intervalový či taktový režim.

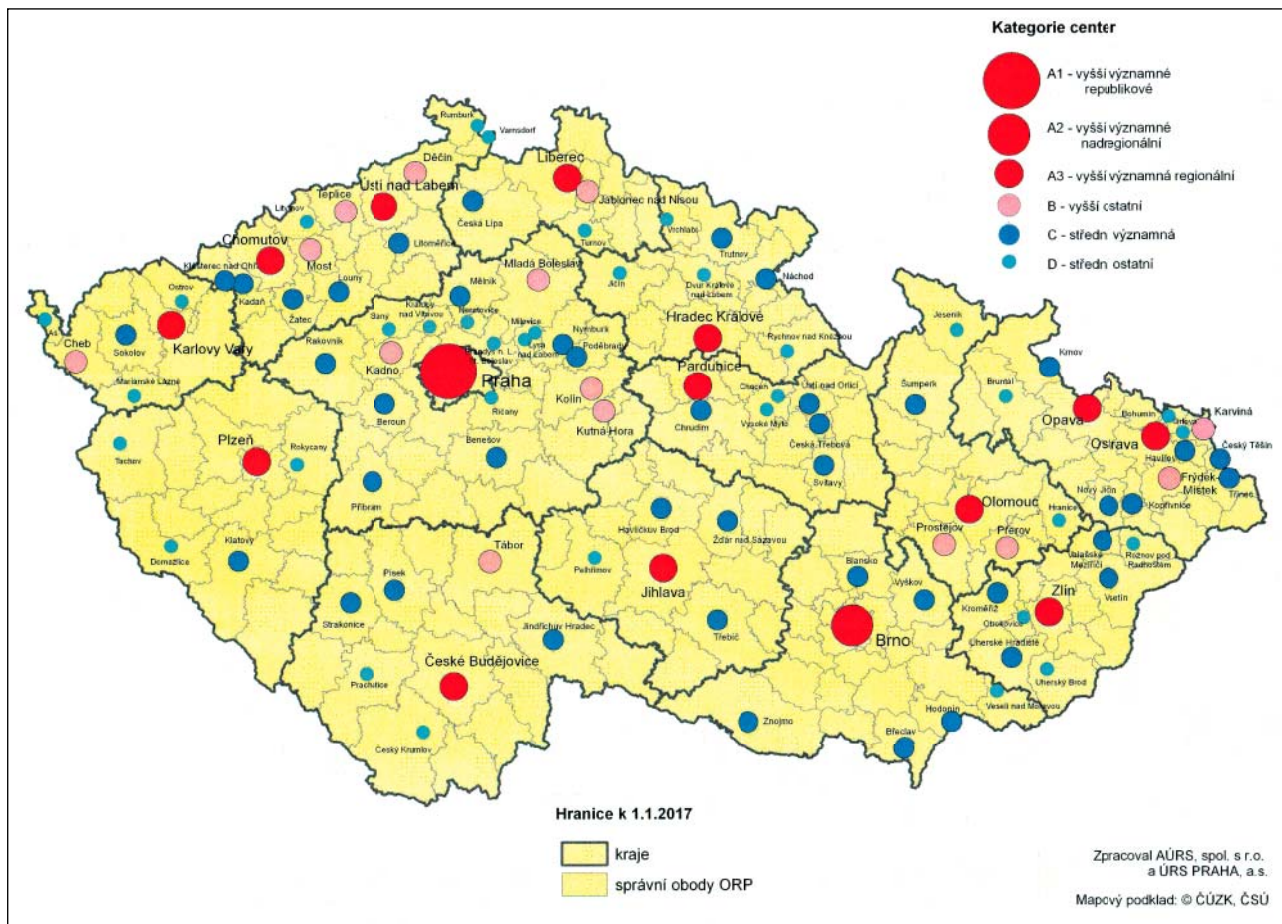
V České republice je nízký podíl dvou (a více) kolejných tratí. Tato skutečnost výrazně omezuje kapacitu a rychlost, neboť zejména v příměstském území velkých měst je souběžně vedena dálková a regionální osobní doprava i doprava nákladní.

V dostupnosti **středních center**, která by neměla přesahovat čas jízdy 20 min, významně (mimo IAD) dominuje autobusová doprava. Železniční (regionální) doprava je konkurencí silniční dopravě na malém počtu tratí v případech, kdy na její trase leží města a velké obce. Rychlostní standard tratí a četné zastávky až na výjimky neumožňují průměrnou rychlost nad 60 km/hod. Vyšší centra jsou pro svá „příměstská“ území pochopitelně i centry středními, intenzita příměstských vazeb je výrazně větší než spojení se vzdálenějšími středními centry.

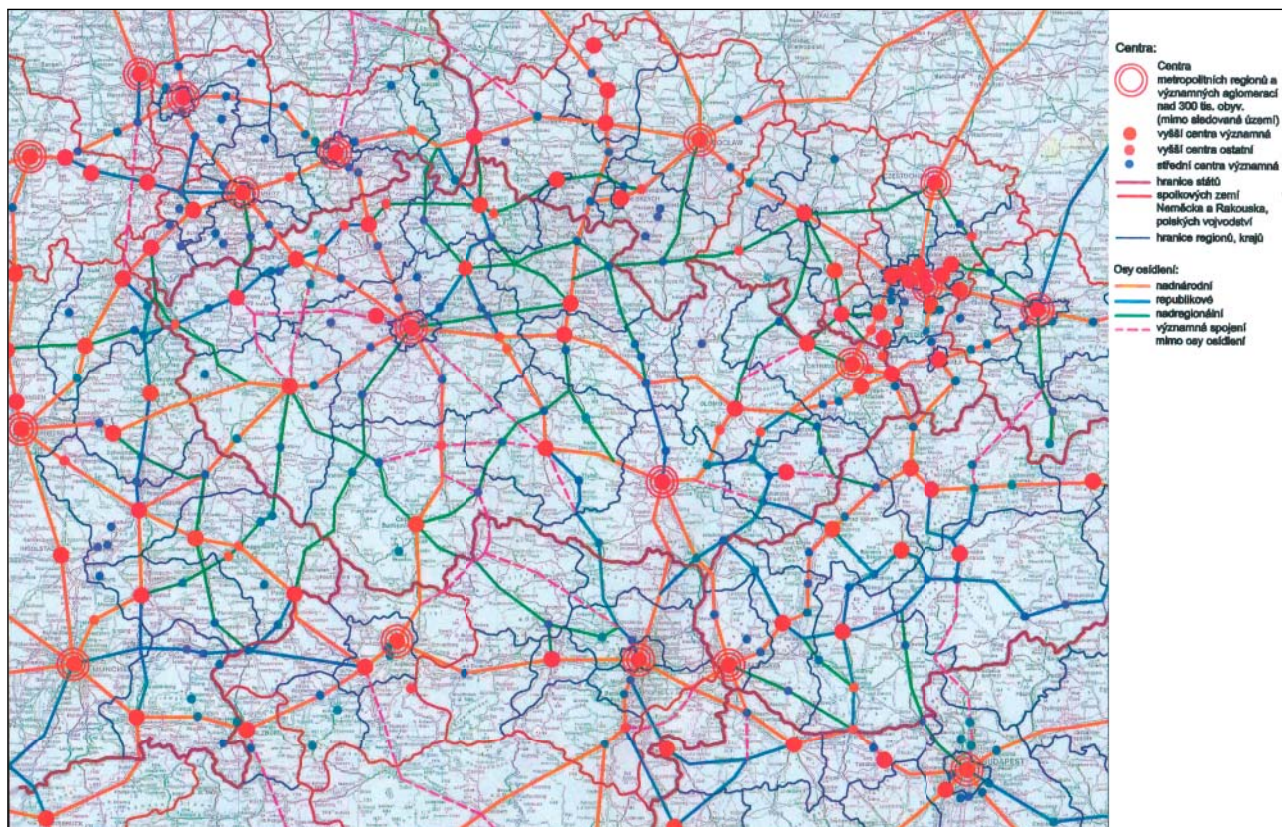
Vymezení center osídlení v České republice

V předkládaném návrhu „center osídlení“ bylo cílem navrhnout **vyšší a střední centra**.

Jejich „velikost“ až na výjimky odpovídá počtu obyvatel v administrativním vymezení. V některých případech jsou do center zahrnuty též bezprostředně navazující obce, které vytvá-



Návrh kategorizace center osídlení ČR



Středoevropský kontext osídlení ČR

řejí společný urbanistický celek. Jsou to zejména odloučená města (obce), např. Kosmonosy od Mladé Boleslavi, Králův Dvůr od Berouna, Staré Město od Uherského Hradiště.

Dále se jedná o zahrnutí menších obcí s významným suburbaním rozvojem bydlení nebo ekonomických aktivit (např. Ovčáry u Kolína). V některých případech již došlo k propojení zástavby dvou samostatných měst (např. Chomutov – Jirkov, Tábor – Sezimovo Ústí).

V dalších případech již v minulosti byla sledována koordinace rozvoje blízkých měst (např. Zlín – Otrokovice, Kolín – Kutná Hora, Cheb – Františkovy Lázně, Česká Třebová – Ústí nad Orlicí, Vysoké Mýto – Choceň). Tyto příklady (a některé další) byly do návrhu kategorizace vyšších a středních center promítnuty.

Do **vyšších center** byla zařazena statutární města České republiky (mimo Havířova). Některá z těchto center, vzhledem k blízkosti silnějšího centra, nemají větší regionální význam, neboť jsou součástí aglomerace (Liberec-Jablonec nad Nisou). Centra jsou členěna na významná (A) a ostatní (B). Vzhledem k velkému rozpětí jsou navrženy podkategorie A1 – republiková (Praha), A2 – nadregionální (Brno) a A3 – regionální. V těchto centrech žije cca 3 720 tis. obyv., tj. 35,1 % obyvatel ČR.

Do **středních center** byla zařazena okresní města (s výjimkou Semil) a další města s regionálním významem. Ve středních centrech žije 1 480 tis. obyv., tj. 14,1 % obyv. ČR.

Velikost (počet obyv.) nad 20, resp. 15 tis. umožňuje stabilizovat poměrně širokou nabídku „služeb“. To je významné zejména pro „služby“ hrazené z rozpočtu měst, krajů a v některých případech i státu.

Navržená vyšší a střední centra představují síť, která zásadním způsobem stabilizuje sídelní strukturu. Je v nich soustředěna významná část obyvatel (5 200 tis. obyv., tj. 49,2 % obyv. ČR) a zejména podstatná část ekonomických aktivit (vč. obchodu a služeb) a významných zařízení vzdělávacích, zdravotnických a kulturních.

Navržený systém (rozmístění) center umožňuje (až na výjimky) dobrou dostupnost (z hlediska vzdálenosti) z jejich spádového území. Časová dostupnost je vzhledem ke stavu silnic a železnic horší.

Systém navržených vyšších a středních center v některých případech doplňují **významná nižší centra**. Jsou to města s 8 až 12 tis. obyvateli, která vzhledem k větší vzdálenosti od vyšších a středních center saturují potřeby obyvatel ve svém spádovém území.

Návrh vyšších a středních center osídlení – vývoj počtu obyvatel

Kraj	Vyšší centra (počet obyvatel v tisících)						Střední centra (počet obyvatel v tisících)					
	Významná	2019	1991–2019	Ostatní	2019	1991–2019	Významná	2019	1991–2019	Ostatní	2019	1991–2019
Praha	Praha	1 308,6	94,5									
Středočeský				Kladno	69,1	-2,7	Příbram	32,6	-4,3	Lysá nad Labem – Milovice	21,6	11,8
				Mladá Boleslav – Kosmonosy	50,9	3,3	Nymburk – Poděbrady	29,2	0,9	Slaný	15,8	0,5
				Kolín – Kutná Hora	53,1	-0,7	Beroun – Králův Dvůr	28,9	5,3	Kralupy nad Vltavou	20,3	0,9
							Mělník	19,5	-0,1	Neratovice	18,4	1,0
Jihočeský							Benešov	16,7	0,8	Brandýs nad Labem	19,1	3,5
							Rakovník	15,8	-1,6	Říčany	15,6	5,0
	České Budějovice	101,9	0,8	Tábor – Sezimovo Ústí	45,8	-0,9	Písek	30,4	0,8	Český Krumlov	13,1	-1,0
							Strakonice	22,8	-2,0	Prachatice	10,9	-0,9
Plzeňský							Jindřichův Hradec	21,4	-0,4			
	Plzeň	172,4	-1,4				Klatovy	22,2	-0,9	Rokycany	14,2	-0,5
									Tachov	12,8	0,0	
Karlovarský									Domažlice	11,2	-0,4	
	Karlovy Vary	48,5	-7,8	Cheb – Františkovy Lázně	37,5	0,5	Sokolov	26,2	-1,6	Ostrov	16,7	-1,1
									Mariánské Lázně	15,1	-2,4	
Ústecký									Aš	13,2	0,9	
	Ústí nad Labem	96,3	-3,7	Most	66,2	-4,5	Kadaň – Klášterec nad Ohří	32,7	-1,3	Varnsdorf – Rumburk	26,4	-0,7
	Chomutov – Jirkov	68,0	-3,3	Teplice – Děčín	54,4	-2,7	Litoměřice	24,0	-1,7	Litvínov	23,9	-5,2
Liberecký							Louny	18,4	-2,5			
	Liberec	104,4	3,3	Jablonec nad Nisou	45,8	-0,1	Žatec	19,1	-1,2			
							Česká Lípa	37,4	-2,0	Turnov	14,3	-0,1
Královéhradecký												
	Hradec Králové	92,7	-7,2				Trutnov	30,4	-1,6	Jičín	16,6	-0,2
							Náchod	20,0	-0,7	Dvůr Králové nad Labem	15,6	-1,4
									Rychnov nad Kněžnou – Solnice	14,7	0,0	
									Vrchlabí	12,5	-1,0	

Kraj	Vyšší centra (počet obyvatel v tisících)					Střední centra (počet obyvatel v tisících)													
	Významná	2019	1991–2019	Ostatní	2019	1991–2019	Významná	2019	1991–2019	Ostatní	2019	1991–2019							
Pardubický	Pardubice	93,9	-3,2				Chrudim	23,2	-0,5	Vysoké Mýto – Choceň	21,0	0,7							
							Česká Třebová – Ústí nad Orlicí	29,7	-2,7										
							Svitavy	16,8	-0,6										
Vysočina	Jihlava	50,8	-1,0				Třebíč	35,7	-2,7	Pelhřimov	16,1	-0,4							
							Havlíčkův Brod	23,3	-1,2										
							Žďár nad Sázavou	20,8	-2,3										
Jihomoravský	Brno	380,7	-7,6				Znojmo	37,8	-1,2	Veselí nad Moravou	11,0	-1,5							
							Hodonín	24,7	-3,5										
							Břeclav	24,7	-0,3										
							Vyškov	20,9	-1,8										
							Blansko	20,6	-0,2										
Olomoucký	Olomouc	100,5	-2,3	Prostějov	43,7	-5,2	Šumperk	26,0	-4,5	Hranice	18,1	-1,5							
							Přerov	43,7	-8,1	Jeseník	11,2	-1,8							
Zlínský	Zlín	75,0	-6,1				Kroměříž	35,6	-0,9	Otrokovice	17,9	-2,4							
							Uherské Hradiště – Staré Město	37,5	-1,4	Uherský Brod	16,5	-1,2							
							Vsetín	26,1	-3,3	Rožnov pod Radhoštěm	16,4	-1,3							
							Válašské Meziříčí	22,2	-2,6										
Moravskoslezský	Ostrava	289,1	-38,2	Frýdek-Místek	59,4	-6,8	Haviřov	71,9	-14,4	Bruntál	16,4	-0,4							
							Opava	56,6	-6,2	Karviná	52,8	-15,6	Třinec	35,1	-5,2				
														Český Těšín	24,4	-3,3	Bohumín	20,7	-7,5
														Nový Jičín	25,6	-1,3	Orlová	28,9	-7,5
														Krmov	23,4	-2,0			
							Kopřivnice – Příbor	30,4	-2,6										

Nárůst počtu obyvatel v období 1991–2019 měla jen vyšší centra: Praha (+7,8 %), Mladá Boleslav (+6,9 %) a Liberec (+3,3 %). Největší ztráty měla Karviná (-22,9 %), Přerov (-15,9 %), Karlovy Vary (-13,5 %), Prostějov (-12,1 %), Ostrava (-11,7 %) a Frýdek-Místek (-10,3 %).

Vývoj významných středních center rovněž není pozitivní. Pomineme-li centrum Lysá nad Labem-Milovice, kde v důsledku revitalizace bytů v Milovicích přibýlo 11,8 tis. obyv., tzn. nárůst na více než dvojnásobek, zaznamenala významnější nárůst jen centra v okolí Prahy – Beroun (5 tis. obyv.), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (3,5 tis. obyv.) a Říčany (5 tis. obyv.). Významnější (v %) byly nárůsty v nižších centrech v okolí Prahy, kde byla realizována podstatná část nárůstu Středočeského kraje (256,6 tis. obyv.). „Suburbánní rozvoj“ byl zaznamenán zejména u menších obcí, mimo Prahy též u měst Mladá Boleslav, České Budějovice, Brno a Olomouc.

Spádové obvody významných vyšších center většinou korespondují s vymezením krajů. Mimo krajských měst jsou navržena významná vyšší centra Chomutov/Jirkov a Opava. V kartogramu jsou vymezeny spádové obvody ostatních vyšších center a spádové obvody významných a ostatních středních center.

Rozložení center

Navržený systém vyšších a středních center umožňuje (až na výjimky) dostupnost z jejich spádového území. V některých krajích jej (vzhledem k chybějícím středním centrům) doplňují významná nižší centra (8–12 tis. obyv.).

Významný deficit center této kategorie vykazuje Plzeňský kraj. Těmito centry by mohla být dvojměstí Holýšov-Staňkov (5,0 + 3,3 tis. obyv.) a Plasy-Kaznějov (2,7 + 3,1 tis. obyv.). Větší města Dobruška, Nýřany a Třemošná jsou součástí Plzeňské aglomerace.

Ze současných ORP mají méně než 5 tis. obyvatel: Konice (2,8), Kralovice (3,5), Stod (3,6), Nepomuk (3,7), Blovice (4,1), Králíky (4,2), Votice (4,6), Pacov (4,8) a Náměšť nad Oslavou (4,9). V jejich spádových obvodech je 8 až 13 tis. obyvatel, v podstatě nesplňují ani parametry nižších center ostatních.

Za výjimky lze považovat Králíky se špatnou dostupností středního centra a Votice, kam spáduje obec Sedlec-Prčice (3,0 tis. obyv.), zařazená do SO ORP Sedlčany.

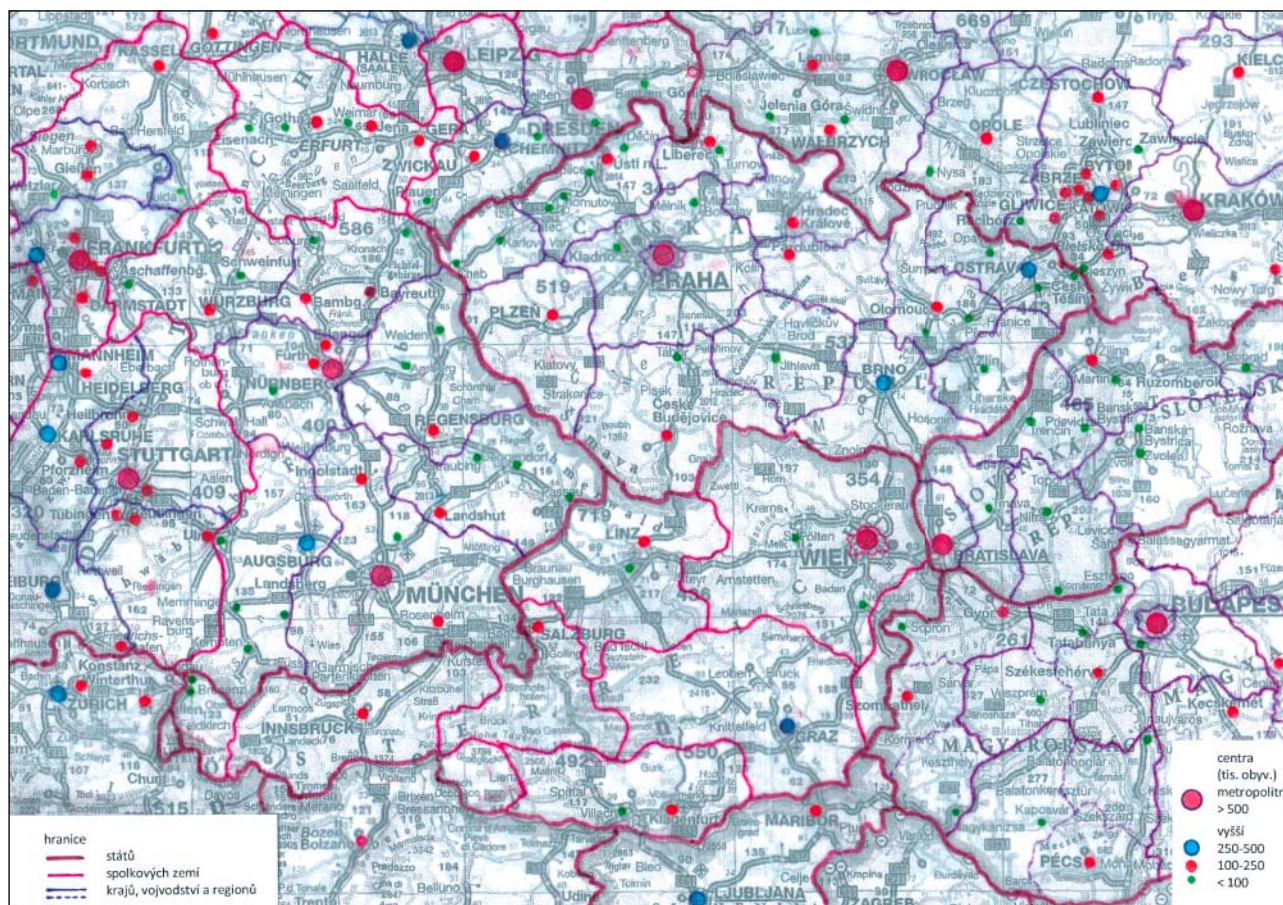
Hustota zalidnění českých vyšších center

Významným problémem plánování vývoje českých center je v řadě případů velmi rozsáhlé správní území a výrazně nízká hustota zalidnění.

Více než 2 000 obyv./km² mají jen Praha (2 637), Haviřov (2 242) a Teplice (2 085).

Více než 1 500 obyv./km² mají Kladno (1 868), České Budějovice (1 691), Chomutov (1 666), Brno (1 654) a Mladá Boleslav (1 539).

Více než 1 000 obyv./km² mají Jablonec nad Nisou (1 460), Ostrava (1 350), Plzeň (1 252), Pardubice (1 097), Prostějov (1 119) a Frýdek-Místek (1 085).



Správní uspořádání (úroveň krajů) a rozložení center v ČR a sousedních regionech

Nejnižší hustotu zalidnění mají statutární města Děčín (415), Jihlava (579), Opava (625), Zlín (730) a Most (761). Suburbánní rozvoj v okolí měst s velmi nízkým zalidněním (pod 1 000 obyv./km²) lze považovat za velmi problematický.

Nabídka práce je významnou rolí center. Počet zaměstnanců by měl být výrazně vyšší než polovina počtu obyvatel centra. 600 zaměstnanců na 1 000 obyvatel přesáhlo jen 16 vyšších center v pořadí:

- > 1 000 Mladá Boleslav
- > 800 Olomouc, Jihlava, Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Plzeň
- > 700 Praha, Zlín, Ostrava, Pardubice
- > 600 Kolín/Kutná Hora, Opava, Tábor, Liberec a Karlovy Vary.

Tato situace je ovlivněna počtem obyvatel neplaticích daně (důchodci a část podnikatelů)

Výstavba bytů je významným faktorem rozvoje či stability center.

Sledován je index průměrného počtu dokončených bytů za rok na tisíc obyvatel. Pro stabilitu počtu obyvatel by měl dosáhnout hodnoty vyšší než 3,00.

Z vyšších center přesáhlo tuto úroveň jen 6 center: Kolín/Kutná Hora (5,10), Praha (4,09), Jihlava (3,95), České Budějovice (3,57), Brno (3,43) a Olomouc (3,21).

Více než 2,00 přesáhlo dalších 6 center: Mladá Boleslav (2,78), Liberec (2,78), Prostějov (2,68), Pardubice (2,60), Plzeň (2,48), Karlovy Vary (2,28) a Jablonec nad Nisou (2,23). Při zahrnutí výstavby v příměstském území se nad úroveň 3,00 dostanou centra Pardubice a Mladá Boleslav.

Index méně než 1,00 měla centra: Chomutov, Most, Ústí nad Labem, Teplice, Přerov a Havířov.

Kooperující centra

V zahraničí se jedná o poměrně častou spolupráci dvou (i více) center, která umožňuje dosažení potřebného standardu (velikosti) pro udržitelnost příslušné „role“ v osídlení. I v českých koncepcích se tyto návrhy objevovaly (např. Kolín-Kutná Hora, Ústí nad Orlicí-Česká Třebová). Po roce 1990 došlo v řadě případů k rozdělení měst (Mladá Boleslav-Kosmonosy, Beroun-Dvůr Králové, Uherské Hradiště-Staré Město). Prakticky jediná dvojměsti jsou Frýdek-Místek a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.

Vzhledem k tomu, že se v řadě případů jedná o souvisle urbanizované území, využili jsme v některých případech toto pojetí. Dále jsme korigovali velikost centra opětovným připojením „odlučených“ obcí a zahrnutím obcí (bezprostředně navazujících) s významným rozvojem bydlení i jiných aktivit.

Přeshraniční centra

V zásadě lze rozlišit dva typy. První vznikl v důsledku změny hranic po první i druhé světové válce, kdy se (většinou podle řeky) rozdělila města do dvou států. Nejznámějšími případy jsou Görlitz-Zgorzelec, Cieszyn-Český Těšín a Komárno-Komárom. V minulosti měla města jedno centrum. Spolupráce měst se většinou orientuje na čerpání prostředků na společné projekty. Společně tato města mohou být vyšším centrem. I přes poklesy počtu obyvatel po roce 1990 dosahují ve shora uvedeném pořadí velikosti (56,4+34,9) 103,3 tis. obyv., (34,9+24,4) 59,3 tis. obyv. a (33,9+18,8) 52,7 tis. obyv.

Druhým typem jsou centra ležící na území jednoho státu v bezprostřední blízkosti hranic. Jejich aglomerace zahrnuje území státu sousedního. Takovými úspěšnými centry jsou například Salzburg a Passau na bavorsko-rakouském pomezí.

Po roce 1990 dochází k suburbánnímu rozvoji hlavního města Slovenska Bratislavy, který přesahuje na území sousedního Rakouska i Maďarska.

V České republice leží v bezprostřední blízkosti hranice města Opava, Krnov, Náchod, Cheb, Znojmo, Břeclav a Hodonín. Mimo Chebu, Náchoda a Hodonína je v ostatních případech osídlení „zahraničního“ území velmi nízké.

Ze zahraničních center má na území ČR „spádové území“ jen město Zittau (blízký Hrádek nad Nisou) a Cieszyn (historické centrum rozděleného města). V úrovni nižších center je to Gmünd (České Velenice).

Polohový potenciál

Polohový potenciál je významným faktorem pro rozvoj, resp. stabilitu vyšších a středních center.

Většina center leží v osách (koridorech) osídlení, které významně souvisejí s hlavními dopravními (silničními i železničními) trasami. Ty propojují významná města, jejich lokace se neměnila, došlo však k jejich následnému rozdílnému vývoji.

Některé nadřazené silniční (dálniční) trasy vedou mimo koridory osídlení, přes řídké osídlená území a mají význam především v nadregionálních vazbách (D1 Mírošovice – Jihlava, D7 Nové Strašecí – Karlovy Vary).

Nadnárodní osy osídlení propojují středoevropské metropolitní regiony a významné aglomerace (v rámci ČR se jedná o Prahu, Brno a Ostravu) s centry regionů (aglomeracemi) sousedních zemí.

V nadnárodních osách leží vyšší (a významná střední) centra:
Praha – (Litoměřice) – Ústí nad Labem – Dresden
Praha – (Louny) – Chomutov – Chemnitz – Leipzig
Praha – (Beroun) – Plzeň – Amberg – Nürnberg
– (Domažlice) – (Cham) – Regensburg – München

Praha – Tábor – České Budějovice – Linz
Praha – Kolín/Kutná Hora – (Havlíčkův Brod) – Jihlava – Brno – (Břeclav) – Wien/Bratislava
Praha – Kolín/Kutná Hora – Pardubice – (Svitavy) – Olomouc – (Nový Jičín) – (Kopřivnice/Příbor) – Frýdek-Místek – (Český Těšín) – Bielsko-Biala – Kraków
Brno – (Vyškov) – Prostějov – Olomouc – Ostrava – Katowice
Praha-Hradec Králové/Pardubice – (Trutnov) – Wrocław – Warszawa

V republikových osách leží vyšší (a významná střední) centra:

Cheb – (Sokolov) – Karlovy Vary – (Kadaň/Klášterec nad Ohří) – Chomutov – Most – Teplice – Ústí nad Labem
Praha – Mladá Boleslav – (Turnov) – Liberec
Mladá Boleslav – Kolín/Kutná Hora – (Havlíčkův Brod) – Jihlava – (Třebíč) – (Znojmo) – Wien
Pardubice – (Svitavy) – (Blansko) – Brno
Brno – (Vyškov) – (Kroměříž) – Zlín
Olomouc – Přerov – (Kroměříž) – Zlín – (Uherské Hradiště) – (Břeclav)

Řada významných středních center leží (mimo výše uvedených) v osách nadregionálních.

Mimo silnice I. třídy leží okresní města Prachatice (25 km od silnice I. tř.), Tachov (12), Semily (8), Blansko (10) a z dalších středních center Kralupy nad Vltavou (5), Lysá nad Labem-Milovice (8), Dvůr Králové nad Labem (5). Problematické spojení s vyšším centrem mají dále střední centra: Vrchlabí, Žďár nad Sázavou, Třebíč, Hodonín a Uherský Brod.

Ze zahraničních center má nejvyšší význam Wien, kde jsou deficity na trasách D52 (Brno) a I/38 (Jihlava). Letiště Wien-Schwechat odbavuje významnou část občanů i návštěvníků ČR.

Významným polohovým potenciálem je v rámci ČR dostupnost Prahy (významného metropolitního centra) a dostupnost významných metropolitních regionů a aglomerací (Nürnberg, Regensburg, Linz/Wels a Wien/Bratislava). Tato centra vykazují vysokou výkonnost (HDP/obyv.) a jsou též významnými dopravními uzly (přístup na souvislou dálniční síť a vysokorychlostní tratě). Výhledově lze předpokládat zvýšený význam Drážďan (dostupnost Ústí nad Labem a Teplic). Dostupnost k zahraničním centrům mají z vyšších center zejména Brno, Jihlava, České Budějovice a Plzeň. Propojení (silniční i železniční) na českém území zatím nemá odpovídající parametry.

Přehled a vývoj vyšších center sousedních regionů

		centrum	počet obyvatel v tis.		centrum	počet obyvatel v tis.	
			stav 2018	změna		stav 2018	změna
Slovensko	kraj						
	Bratislavský	Bratislava	432,9	-9,1			
	Trnavský	Trnava	65,2	-3,5			
	Trenčianský	Trenčín	55,2	-1,6	Považská Bystrica	39,7	-0,4
	Žilinský	Žilina	86,4	-1,9	Martin-Vrútky	62,4	-3,5
	Nitranský	Nitra	76,7	-8,8	Nové Zámky	37,9	-5,0
Sasko	region						
	Leipzig	Leipzig	582,0	+21,6			
	Chemnitz	Chemnitz	246,9	-70,6	Freiberg	41,5	-9,4
		Zwickau	90,2	-34,6	Plauen	65,1	-12,1
	Dresden	Dresden	551,1	+37,0	Bautzen	39,4	-13,5
		Görlitz	56,4	-20,2	Pirna	38,3	-7,8
Rakousko	spolková země						
	Wien	Wien	1897,5	+357,7			
	N.Österreich	St. Pölten	55,0	+5,0	Wiener Neustadt	45,3	+10,2
	O.Österreich	Linz	205,7	+2,7	Wels	61,7	+8,1
	Salzburg	Salzburg	154,2	+10,2			
Bavorsko	Planungsregion						
	Oberfranken Ost	Bayreuth	74,0	+1,7	Hof	46,0	-6,9
	Oberpfalz Nord	Regensburg	150,9	+29,2	Amberg	42,2	-0,9
					Weiden in der Oberfalz	49,4	+5,8
	Donau-Wald	Passau	51,8	+1,5	Deggendorf – Plattling	46,4	+5,0
					Straubing	47,6	+5,9
	Landshut	Landshut	71,2	+12,1			
	Südostbayern	Rosenheim	63,1	+6,8			
Polsko	vojvodství						
	Dolnośląskie	Wrocław	638,6	-3,4	Legnica	100,3	-2,6
		Wałbrzych	113,6	-27,7	Lubin	72,6	-6,2
		Jelenia Góra	80,1	-12,6	Głogów	68,2	-1,8
					Świdnica	57,8	-5,0
	Opolskie	Opole	128,1	+0,5	Kędzierzyn-Kozle	56,5	-15,1
					Nysa	44,2	-2,7
	Śląskie	Katowice	294,5	-71,3	Tycho	128,2	-59,4
		Częstochowa	223,3	-35,9	Dąbrowa Górnicza	121,1	-4,0
		Sosnowiec	204,0	-54,7	Chorzów	109,0	-24,3
		Bytom	186,8	-53,2	Jaworzno	92,1	-5,3
		Gliwice	181,3	-29,7	Jastrzębie Zdrój	84,6	-12,4
		Zabrze	174,3	-27,1	Mysłowice	74,8	-16,4
		Bielsko-Biała	171,3	-6,7	Żory	61,9	-4,2
		Ruda Śląska	139,1	-28,6			
		Rybnik	138,1	-28,6			
	Małopolskie	Kraków	771,1	+27,4	Nowy Sącz	84,0	+4,0
		Tarnów					

Vojvodství Śląskie je členěno na podregiony Bielski, Tyski, Rybnicki, Gliwicki, Botomski, Sosnowiecki, Katowicki a Częstochowski.

Hlavní vazby center osídlení v rámci ČR a v kontextu střední Evropy

Česká republika, obdobně jako některé další země (Rakousko, Maďarsko), má jedno výrazně dominantní centrum – hlavní město Prahu. Praha leží přibližně v těžišti české kotliny, téměř všechna „spádující“ vyšší centra leží ve vzdálenosti cca 100 km – Plzeň (80), Ústí nad Labem (92), Chomutov (102), Liberec (102), Pardubice (106). Vzdálenější jsou centra Hradec Králové (114), Jihlava (120), Karlovy Vary (131) a České Budějovice (137). S výjimkou Českých Budějovic, Karlových Varů a Chomutova mají tato centra souvislé kapacitní silniční spojení s Prahou.

Moravská vyšší centra mají dokončené (resp. ve stavbě) vzájemné kapacitní silniční propojení. Silniční spojení s Prahou je zatím možné jen trasou D1 přes Brno. Chybí úsek D35 Opatovice nad Labem – Mohelnice (110 km).

Železniční spojení s Prahou, odpovídající standardu hlavních tratí, mají nebo by po dokončení modernizace koridorů mohly mít Plzeň, Ústí nad Labem, Pardubice a České Budějovice a dále Brno, Olomouc a Ostrava. V případě Ústí nad Labem a Brna modernizace nepřispěla ke zvýšení rychlosti na evropský standard, připravovány jsou vysokorychlostní tratě. Ke zlepšení železničního spojení Brno – Ostrava je zahájena přestavba trati Brno – Přerov, sledovaná v kategorii VRT (200 km/hod).

Dopravní trasy (hlavní silnice a železnice) jsou ve většině případů totožné s koridory (osami) osídlení. Výjimkou jsou spojení Praha – Jihlava (D1) a Praha – Karlovy Vary (D6), která vedou mimo významnější osídlení. V těchto směrech také neexistuje přímé železniční spojení.

Za významný faktor rozvoje (regionů, měst) je považována **dopravní infrastruktura**, zejména **dálnice** a další **hlavní silnice**, ta vykazují významné deficity (nesouvislé trasy, kapacitní přetížení).

V ČR bylo v období 1990–2019 dokončeno (resp. zahájeno) cca 905 km (cca 11,5 km na 1 000 km²). Ve sledovaném území to bylo (počet km – km/1 000 km²): Slovensko (450 – 18,5), Sasko (420 – 22,7), Rakousko (530 – 15,9), Bavorsko (340 – 14,7), Polsko (850 – 14,9).

V oblasti silničních staveb měla ČR ve srovnání se zahraničím (sledované regiony) nejnižší intenzitu výstavby (jsou zahrnuty i stavby, jejichž zahájení může být problém).

Ve Středočeském kraji, kde došlo k největšímu nárůstu (obyvatel i ekonomických aktivit), bylo dokončeno (zahájeno) jen cca 145 km (16 %). Středočeský prostor přitom představuje 25 % obyvatel ČR a 37 % HDP ČR. To v podstatě znamená, že rozvoj území je možný bez potřebné infrastruktury, resp. tato sama rozvoj území (regionu) nezajistí.

V současné době má ČR 1 273 km dálnic (včetně bývalých silnic kategorie R), z toho cca 630 km bylo dokončeno

do roku 1990. První úsek D1 Praha (Spořilov) – Mirošovice v délce 22,5 km byl dokončen v roce 1971.

Letecká doprava má pro Českou republiku v podstatě jen mezinárodní charakter. Téměř celý výkon je představován letištěm Praha Ruzyně. Souhrnné výkony ostatních letišť jsou menší než 1 mil. cest./rok, tj. pod úrovní regionálních letišť. Ve sledovaném území jsou následující letiště (výkony tis. cest./rok 2018):

Praha	16 712,6	Wien	27 037,3
Brno	470,3	Salzburg	1 890,2
Ostrava	377,9	Linz	465,8

Leipzig	2 571,1	Kraków	4 963,6
Dresden	1 762,2	Katowice	4 838,1
Bratislava	2 293,7	Wrocław	2 419,6

Bavorská letiště (mimo sledovaná území): München 46 253, Nürnberg 4 466.

Porovnávat situaci v **železniční infrastruktuře** za sledovaná území nelze. V ČR vysokorychlostní tratě (> 200 km/hod) neexistují, standard hlavních tratí (> 160 km/hod) má jen část tzv. modernizovaných koridorů. Obdobná situace je na Slovensku. V Polsku má tyto parametry jen trať Warszawa – Zawiercie, v nižších parametrech pokračuje větvemi do Katowic a Krakova. V Sasku má tyto parametry spojení Leipzig – Riesa, dokončuje se přestavba tratí Berlin – Riesa – Dresden. Trať Berlin – Leipzig – Erfurt – Nürnberg – München zasahuje na území Saska jen krátkým úsekem. Rakouská Westbahn (Wien – Salzburg) umožňuje téměř v celém rozsahu rychlost nad 200 km/hod (novostavby 250 km/hod).

Silniční propojení české sítě na významná zahraniční centra, resp. na existující síť sousedních zemí, se (mimo dálnic D5 na Nürnberg, D8 na Dresden a D1 na Katowice) v potřebných parametrech realizovala (na české straně) jen v prostorech Chebska (3 trasy), Hrádku nad Nisou a Chomutova. Navazující trasy v Bavorsku a Rakousku byly realizovány nebo budou dokončeny v blízké době.

Pro vazby na blízké metropole, resp. významné aglomerace, chybí silniční propojení v potřebných parametrech ve směrech na Leipzig (D7), Regensburg (I/26), Linz (D3) a Wrocław (D11), železniční ve směrech na Dresden, Regensburg, Linz a Wrocław.

Shrnutí vývoje vyšších center ČR a sledovaných regionů sousedních států

Kategorie významných vyšších center je poměrně rozsáhlá, zahrnuje města od cca 50 tis. obyv. po téměř 2 mil. obyv. (Wien). Za metropolitní centra lze považovat města s více než 500 tis. obyvateli (zde byla doplněna města München a Nürnberg a zařazena menší Bratislava, hlavní město Slovenska).

Samostatně jsou sledovány skupiny mající 200–300 tis., 100–200 tis. a 50–100 tis. obyvatel.

Vývoj vyšších center – pořadí dle % změny po roce 1990

Metropolitní centra

více než 500 tis. obyv.		centra 100–200 tis. obyv.		centra 50–100 tis. obyv.			
Wien	+23,2	Regensburg	+24,0	Wels	+15,3	Žory	-6,4
München	+18,5	Salzburg	+7,1	Straubing	+14,1	Zlín	-7,5
Nürnberg/Fürth	+8,2	Liberec	+3,3	Landshut	+12,0	Lubin	-7,9
Praha	+7,8	Opole	+0,4	Rosenheim	+11,2	Opava	-9,8
Dresden	+7,2	České Budějovice	+0,1	Sankt Pölten	+10,0	Frýdek-Místek	-10,3
Leipzig	+3,9	Plzeň	-0,1	Ml. Boleslav	+6,3	Nitra	-10,3
Kraków	+3,7	Rybnik	-1,7	Passau	+3,0	Racibórz	-12,1
Wrocław	-0,5	Olomouc	-2,2	Bayreuth	+2,4	Jastrzębie Zdrój	-12,3
Bratislava	-2,0	Legnica	-2,5	Siemanovice	-1,3	Martin	-13,1
		Dąbrowa Górnicza	-3,2	Chomutov	-1,6	Jelenia Góra	-13,6
		Bielsko-Biala	-3,8	Jihlava	-1,9	Swietochłowice	-14,1
centra 200–500 tis. obyv.		Zabrze	-13,5	Trenčín	-2,6	Tarnowskie Góry	-15,1
Linz	+1,3	Gliwice	-14,1	Głogów	-2,6	Jaworzno	-15,4
Brno	-2,0	Ruda Sl.	-17,1	Pardubice	-3,3	Plauen	-15,7
Ostrava	-11,7	Chorzów	-18,1	Hr. Králové	-3,4	Świdnica	-18,0
Katowice	-19,5	Wałbrzych	-19,1	Žilina	-3,7	Piekary Śląskie	-18,9
Sosnowiec	-21,1	Tychy	-31,7	Ústí n. L.	-3,7	Karviná	-22,9
Chemnitz	-22,2			Most	-4,6	Będzin	-24,9
				Teplice	-4,7	Görlitz	-26,4
				Trnava	-5,1	Zwickau	-27,7

Členěno na nárůst/pokles o – 10 %, 10 až 20 % a více než 20 %

U metropolitních center jen dvě z devíti vykazují malý pokles počtu obyvatel. Nejvyšší nárůst má Wien. Nárůst Prahy je přibližně třetinový.

Ve skupině 200–500 tis. obyvatel jen dvě města (Linz, Brno) mají cca nulovou změnu, další ztrácejí více než 10, resp. 20 % obyvatel.

Zajímavá je skupina 100–200 tis. obyv., kde je zastoupeno 17 měst. Pět z nich vykazuje nárůst (výrazný Regensburg), šest má menší ztrátu (do 5 %), dalších pět měst má ztrátu 10–20 %, jedno (Tychy) má ztrátu více než 30 %.

Poslední skupina 50–100 tis. obyv. zahrnuje 40 měst. Jen 8 měst vykazuje nárůst, 11 měst mělo ztrátu do 5 % a 5 měst mělo ztrátu do 10 %. 12 měst mělo ztrátu 10–20 % a 4 města ztrátu vyšší.

Ve výše uvedené tabulce nejsou zahrnuta vyšší centra, která mají méně než 50 tis. obyv. (pod tuto velikost klesly i Karlovy Vary, které ztratily 13,5 % obyv.). Z přehledu vyplývá, že významně pozitivní vývoj ve všech velikostních kategoriích mají bavorská a rakouská centra. Poměrně dobrá je situace v ČR a na Slovensku, kde mimo výrazného rozvoje Prahy lze řadu dalších měst považovat za stabilizovaná, tj. se ztrátou do cca 5 %, která v některých případech je kompenzována rozvojem blízkých (většinou menších) obcí. Větší ztráty než 10 % mají jen Ostrava, Frýdek-Místek a Karviná. V Sasku jsou mírně roz-

vojová centra Dresden a Leipzig, naopak výrazné ztráty, někdy nad 20 %, mají další centra (Chemnitz, Zwickau, Görlitz).

V jižním Polsku lze za stabilizovaná považovat vojvodská města Kraków (malý nárůst), Wrocław a Opole (ztráta 0,5 %). Z dalších vykazují malou ztrátu jen města Legnica, Głogów, Rybnik, Bielsko-Biala a Dąbrowa Górnicza. Většina ostatních polských center vykazuje ztrátu nad 10 %, většinou i nad 15 %.

Rozvoj bavorských a rakouských center a Prahy koreluje (ne vždy) s jejich vysokou ekonomickou výkonností (HDP/obyv.). V případě Bratislavy k nárůstu obyvatel nedochází, Bratislavský kraj však měl nárůst 6,8 %.

Saská centra Chemnitz a Zwickau zaznamenala vysoké ztráty obyvatel, vyrovnáním populačního a ekonomického potenciálu však zaznamenala poměrně významný nárůst HDP.

V České republice jsou nad průměrem EU mimo Prahy jen Brno, Plzeň a Mladá Boleslav.

Ze zahraničních center mají více než

200 Ø EU: Regensburg a Passau

180 Ø EU: Bratislava, Bayreuth a Landshut

150 Ø EU: Rosenheim, Straubing, Amberg, Linz, Wien a Salzburg

110 Ø EU: Dresden, Leipzig, Krakow, Wrocław, Hof, Chemnitz, Sankt Pölten a Wiener Neustadt

V případě Brna a Plzně se **dostupnost zahraniční infrastruktury** (i center) podílí na jejich rozvoji. Neschopnost realizovat za 30 let trasu D52 Pohořelice – Mikulov (v délce 25 km) je ukázkou českého přístupu k začleňování do Evropy, navazující rakouská A5 již byla dokončena.

Nárůst počtu obyvatel center Rakouska a Bavorska nepochybně souvisí jak s kvalitní dopravní infrastrukturou, tak s jejich vysokým rozvojovým potenciálem. **Potenciálem není poloha na trase, ale s jakým městem, aglomerací či regionem trasa umožňuje dobré spojení.**

Stabilita center, jejich dostupnost a vazby jsou hlavním úkolem regionálního plánování. Tento text je v nadnárodním záběru věnován zejména vyšším (resp. v ČR též středním) centrům.

Větším problémem než útlum v této kategorii je **zachování a posílení nižších center osídlení**. V některých regionech ČR i dalších regionech (např. Alpy) s nízkou hustotou zalidnění je jejich existence významným stabilizačním faktorem.

Problémem vývoje osídlení ČR není rozložení či velikost center, ale nízká kvalita jejich propojení – deficity dopravní infrastruktury.

Príspevek je zaměřen zejména na vývoj center (vyšších a středních) po roce 1990. U zahraničních center nebyla posuzována problematika jejich reálného spádového území. Z 19 statutárních měst (miasto ve pravech powiatu) v polském Slezsku jen třetina má spádové území. Jejich zařazení do vyšších center je problematické.

Stagnace, resp. pokles obyvatel center v ČR i ve sledovaných regionech Slovenska a Polska do značné míry souvisí s rozvojem velmi malých obcí, často i ve větší vzdálenosti od center. Řada center výrazně zvýšila počet obyvatel v předchozím industriálním období, po útlumu ekonomických aktivit lze předpokládat další pokles obyvatel. Stabilizaci obyvatel ovlivňuje možnost dojížděky do blízkého prosperujícího velkého centra, zejména Prahy a Brna.

V Bavorsku a Rakousku dochází k nárůstům obyvatel nejen v úrovni center vyšších a středních, ale i v centrech nižších. **Tento vývoj významně naplňováním regionálních koncepcí stabilizuje sídelní strukturu.** Tyto země mají malé deficity v dopravní infrastruktuře, což ovlivňuje vazby (dostupnost) center osídlení.

Použité zdroje:

- KÖRNER, M. Deficity dopravní infrastruktury v ČR a situace v sousedních zemích, In: *Urbanismus a územní rozvoj* č. 1/2019
- KÖRNER, M. – MÜLLER, J. *Sídelní struktura ČR*, pro MMR, 11/2017
- MAIER, K. Struktura osídlení ve vybraných politikách a strategiích prostorového rozvoje států sousedících s Českem, In: *Urbanismus a územní rozvoj* č. 6/2017
- KÖRNER, M. Dopravní (silniční) infrastruktura v kontextu regionálního plánování, In: *Urbanismus a územní rozvoj* č. 3/2017
- BRUNCLÍK, A. – VOREL, V. *Páteří síť dálnic a rychlostních silnic*, ŘSD, 2009

Ing. arch. Milan Körner, CSc.

ENGLISH ABSTRACT

Thirty years of developments in settlement structures of the Czech Republic and the neighbouring regions,
by Milan Körner

Our settlement structure has been stable over a long period and, except for the hierarchized arrangement of centres, its interconnections are relatively stable. These interconnections are partly determined by the borders and administrative divisions of countries. Substantial political, social and economic change took place in the countries of central and eastern Europe in the late 1980s and early 1990s. After almost thirty years, it seems that the objective of the slogan Back to Europe, which was important then, has not been fully achieved despite NATO and EU membership. This article deals with recent developments in population centres and changes that have occurred in their interconnection. The Czech Republic, together with the former German Democratic Republic, is situated just to the east of the former Iron Curtain, which makes it a link between “old” and “new” EU members. Federal administration was restored in the territory of the ex-GDR and the programme Deutsche Einheit made it possible for its infrastructure to catch up with that of the West, particularly in terms of transportation. A new approach to economics led to rapid transformation and vast intra-German migration. Saxony is a model territory that connects Germany to the Czech Republic. This article also makes comparisons with other neighbouring centres and regions: Austria and Bavaria underwent important changes in earlier decades and, in some cases, continued to change more dynamically than the Czech Republic after 1990.