

# SROVNÁNÍ ROZVOJOVÝCH STRATEGIÍ TĚŽEBNÍCH OBLASTÍ V ČESKU A NĚMECKU

Martin Pospíšil

Článek upozorňuje na rozdílný přístup v plánování transformace starých průmyslových a těžebních oblastí v Česku a Německu a sleduje odlišnosti v míře aplikování integrovaného a územního přístupu rozvojových strategií. Rozbor se s ohledem na společná specifika regionu (dominantní povrchová těžba hnědého uhlí) a podobnosti v oblasti socioekonomické struktury týká oblasti jižně od Lipska a oblasti Podkrušnohoří. Konkrétně se jedná o empirické srovnání jejich rozvojových strategií: „Aktualizaci REK Südraum Leipzig 2008“ (REK 2008) realizovanou v rámci naplňování evropské politiky soudržnosti v programovém období 2007–2013 srovnává s připravovanou Integrovanou strategií rozvoje Ústecko-chomutovské aglomerace (2015) pro programové období 2014–2020. Text se zaměřuje jak na vztahy mezi analytickou a strategickou částí, identifikovanými potřebami a stanovenými cíli, tak na věcnou skladbu a strukturu jednotlivých navrhovaných opatření a jejich očekávaných efektů a dopadů do území.

Klíčová slova: transformace těžebních oblastí, územní a strategické plánování, Südraum Leipzig, Podkrušnohoří

## Úvod

Oblast Podkrušnohoří, která byla významnou českou průmyslovou a těžební oblastí, se v dnešní době vyznačuje významnými regionálními disparitami a přetrvávajícími strukturálními problémy, které byly podrobně popsány<sup>1)</sup> [Vráblíková a kol. 2008]. Vzhledem k povaze a struktuře osídlení si však oblast zachovala stále vysokou funkční a infrastrukturální provázanost. Udržitelný rozvoj tohoto regionu tak stále více vyžaduje reagovat na dynamicky se proměňující vnější vlivy, ale i chytře využívat stávající struktury, vnitřní potenciály i specifické podmínky oblasti. Budeme-li však hledat zřetelný směr budoucího rozvoje Podkrušnohoří – vizi, kterou by společně sdílely hlavní subjekty územního rozvoje, budeme asi tápat. V plánovacích dokumentech nejružnějších úrovní i forem najdeme pro oblast Podkrušnohoří buď prostоровě nekonkrétní nebo tematicky dílčí či úzce, sektorově zaměřené představy, které mnohdy nejsou vzájemně provázány. Má tedy oblast Podkrušnohoří svou sdílenou vizi, jasnou strategii i účinné nástroje pro její realizaci?

Předmětem zájmu tohoto článku jsou proto v obecnější rovině otázky vztahující se k možným představám udržitelné transformace těžební oblasti Podkrušnohoří<sup>2)</sup>, v podrobnější rovině pak

relativní srovnání strategického přístupu transformace dvou těžebních oblastí – Ústecko-chomutovské aglomerace a prostoru Südraum Leipzig – a to prostřednictvím komparace strategických dokumentů naplňujících na úrovni měst a regionů společnou vizi rozvoje Evropské unie a cíle evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Srovnávané strategické dokumenty přitom na rozdíl od závazných územně plánovacích dokumentů, jež plní v plánování zpravidla regulativní roli, představují i díky své přímé návaznosti na alokované finanční zdroje převážně linii iniciační a umožňují tak naplňovat aktivní roli regionální politiky [srovnej Blažek, Uhlíř 2002:15-16].

Problematika transformace starých průmyslových a těžebních regionů je ve střední Evropě včetně Česka v posledních letech stále více aktuální, a to nejen vzhledem k přetrvávajícím negativním disparitám, kterými se tyto regiony vyznačují, ale také k jejich nízké schopnosti se přizpůsobovat novým změnám ekonomických podmínek [Schrader 1998, Trippel 2004, Birch a kol. 2010 in Slach 2014] a reagovat na globální trendy (globalizace, klimatické změny, demografické trendy). Mezi základní charakteristiky těchto regionů zahrnul Slach [2014:39-40] mj. dynamický růst těchto oblastí v době industrializace, jednostranně oriento-

vané hospodářství spjaté s těžkým průmyslem, dominantní lokální produkční struktury, celkovou degradaci kulturní i přírodní krajiny, rostoucí výskyt průmyslových brownfields, zastaralou fyzickou a technickou infrastrukturu, vysokou nezaměstnanost, nerovnováhu mezi požadovanou a disponibilní kvalifikací místní pracovní síly, výskyt negativních demografických trendů (stárnutí populace, odliv mladých a vzdělaných) a obecně špatnou image regionu.

Staré těžební regiony jsou specifickým typem starých průmyslových regionů, které kromě uvedených charakteristik vykazují mnohem intenzivnější narušení krajinných struktur. V těžebních regionech Evropy se mnohem naléhavěji projevují deficity fyzických struktur, neboť volná krajina je často součástí krajinného rámce více či méně osídlených oblastí a jejich funkčního zázemí. Výzvy rozvoje těchto regionů jsou proto často úzce spjaté s tvorbou nové krajiny [Svobodová in Maier a kol. 2012], její rekultivací [např. Štýs; Svobodová; Gremlica], revitalizací i resocializací [Vráblíková a kol. 2011]. Ucelenějšímu pohledu na proces transformace těžebních regionů a zkušenostem evropským i celosvětovým se v roce 2009 věnovala mezinárodní konference Opportunity: Post-Mining Landscapes, která se konala u příležitosti závěru mezinárodní stavební výstavy IBA

1) Analýza disparit byla podrobně popsána v rámci výzkumného projektu Modelové řešení revitalizace průmyslových regionů a území po těžbě uhlí na příkladu Podkrušnohoří, který byl součástí programu Ministerstva pro místní rozvoj ČR „WD výzkum pro řešení regionálních disparit“  
2) Podkrušnohoří je uvažováno zhruba jako pás aglomerace rozprostírající se od Chomutovska až po Ústecko.

Fürst-Pückler-Land ve staré těžební oblasti Lužice v Německu [IBA 2012]. Sborník [IBA 2010] z této konference dokladuje široké spektrum témat zabývajících se procesem transformace těžebních regionů a udržitelným rozvojem tzv. post-těžební krajiny i kontextem současných společenských výzev. Německé zkušenosti ukazují, jak zacházet s post-těžebními oblastmi.

## Obecný přístup strategie transformace průmyslových a těžebních oblastí

V případě dlouhodobých procesů transformace starých průmyslových a těžebních regionů je třeba plánovat strategicky. Strategické plánování je orientované na dlouhodobé cíle a má celostní (holistické) zaměření. Zabývá se současně a rovnocenně rozvojem fyzických struktur v území stejně jako společenskými a ekonomickými procesy a změnami. Směr budoucího rozvoje regionů je přitom dán celkovou vizí, prioritami a konkrétními střednědobými i dlouhodobými strategickými cíli [Maier a kol. 2012:41,43].

Intervence veřejných politik ve starých průmyslových regionech se zaměřují na čtyři klíčové oblasti [Boschma a Lambooy 1999 in Slach 2014:42]: zlepšení fyzického prostředí (budov, infrastruktury, prostředí); eliminaci nezaměstnanosti, resp. podporu zaměstnanosti a privátních investic; vytváření intermediárních institucí (rozvoj spolupráce mezi privátním sektorem, univerzitami a dalšími aktéry); hledání nové konkurenční výhody (nová regionální identita a image, atraktivní a diverzifikovaný region)<sup>3)</sup>.

S ohledem na přípravu nových programů a nástrojů kohezní politiky byly z věcného hlediska prověřovány evropskou administrativou příklady úspěšných transformačních strategií městských průmyslových regionů (Manchester, Essen,

Lille a Bilbao) realizovaných s podporou strukturálních a investičních fondů. V každém z analyzovaných případů si transformace vyžádala masivní podporu ze strany národních, regionálních, municipálních i soukromých zdrojů [Tödtling, Davies 2013]. Přesto, že uváděné příklady nejsou typickými reprezentanty regionů specifických rozsáhlou povrchovou těžbou, lze obecná doporučení, která z analýzy vyplynula pro programové období 2014–2020, považovat za relevantní i pro případ těžebních regionů. Jedná se o tato doporučení [Tödtling, Davies 2013:47-50]: podpora diverzifikovaného rozvoje, strategie pro chytrý a udržitelný růst jako obecné zásady, politiku soudržnosti soustředit na podporu investic do obnovy kapitálu území (bydlení, infrastruktury, půdy) a prostředky zaměřit tak, aby byly investice viditelné, s významným přínosem, a vedly k postupnému odstraňování regionálních disparit (například prostřednictvím klíčových projektů s velkým pákovým efektem), podpora dlouhodobých strategií integrovaného rozvoje (nové integrované nástroje jako např. integrované územní investice).

Jak zároveň dokládají mnohé německé příklady rozvojových strategií starých průmyslových a těžebních regionů [Slach, Boruta, Rumpel 2009], mohou mít některé principy plánování spjaté s vytvářením organizačních rámců pro strategické projekty významný podíl na iniciaci žádoucích transformačních změn. Slach [2014:83] však také poukazuje, že některé „*principy inovativně orientovaného plánování*“ – např. plánování prostřednictvím projektů „*jsou sice v českém kontextu využívány, ale naprosto špatným způsobem*“. I přes dílčí výtky a odlišnosti (např. nedostatky v české institucionální kapacitě) však mohou být německé transformační procesy a strategické přístupy inspirací pro české prostředí [Slach, Boruta, Rumpel 2009], a to i vzhledem k relativní podobnosti samotné pláno-

vací praxe [srov. Pincová, CROSS-DATA<sup>4)</sup>]. Úspěšnost příkladů transformací starých průmyslových regionů v Německu zřejmě souvisí i s těsnější provázaností a koordinováním regionální politiky a územního plánování.

Jak na konkrétních příkladech naznačují Felcman [2013], Maier, Vozáb [2013], Körner [2014], existují však v českém prostředí nedostatky v souladu a provázanosti neformálních (z hlediska územního rozhodování nezávazných) strategických plánů<sup>5)</sup> a přísněji formalizovaných územně plánovacích nástrojů<sup>6)</sup>. Zvláště při faktickém uplatňování a realizaci regionálních rozvojových strategií se ve srovnání se západoevropskými zeměmi projevují rozdíly v nedostatečně koordinovaném a integrovaném přístupu a slabé vazbě na územní dimenzi řešených témat. Přitom integrovaný přístup, soulad odvětvových politik s politikami územními a urbánními, i prostorový kontext konkrétních opatření s jasnou vazbou na finanční zdroje jsou základními předpoklady racionálního udržitelného rozvoje. Nedostatky se projevují zvláště u plánování rozvoje větších funkčních celků, přesahujících administrativní hranice jednotlivých obcí, zejména pak metropolitních oblastí. Tam zpravidla chybí přímá opora v územně plánovacích prostředcích. Koordinace neformálních strategických plánů i územně plánovacích dokumentů je v této územní podrobnosti nedostatečná. Například Závěrečná zpráva výzkumného projektu INTERREG III B – Strategie pro regionální polycentrické systémy ve Střední a Východní Evropě tyto nedostatky potvrzuje a uvádí: *Měl by být přijat integrovaný přístup a měla by být zajištěna soudržnost a soulad odvětvových politik s politikami územními a urbánními. S tím, jak na sebe v územním kontextu vzájemně působí měkké a tvrdé faktory rozvoje, je prostorový kontext čím dál více určujícím faktorem pro úspěšné politiky*

3) Všechny tyto čtyři oblasti pokrývají problematiku měkkých faktorů rozvoje, kterou pro české odborné publikum přiblížili Slach, Rumpel, Koutský (2013) v rámci výzkumného projektu Role měkkých lokalizačních faktorů v eliminaci regionálních disparit ve strukturálně postižených regionech Ostravska a Ústecka. Projekt byl řešen v rámci programu Ministerstva pro místní rozvoj ČR „WD výzkum pro řešení regionálních disparit“.

4) Projekt CROSS-DATA – přeshraniční systém managementu dat pro územní plánování (česko-saský informační systém pro územní plánování)\* financován z programu Cíl 3 na podporu přeshraniční spolupráce mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou 2007–2013. [www.cross-data.eu](http://www.cross-data.eu)

5) pořizovaných zpravidla s ohledem na zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, zákon č. 129/2000 Sb., o krajích a zejména zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje

6) pořizovaných dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

[Benini 2008:108]<sup>7)</sup>. Tyto na západ od nás více či méně samozřejmé atributy regionálního rozvoje bylo nutné s ohledem na poskytovanou finanční podporu Evropské unie při uplatňování programů kohezní politiky celoevropsky „institucionalizovat“.

Nové integrované přístupy a nástroje<sup>8)</sup> zaváděné evropskou politikou soudržnosti reagují na zjištění o problematické institucionální kapacitě ve strukturálně postižených regionech a městských oblastech<sup>9)</sup>, jimž často chyběla kapacita pro vybudování efektivních lokálních partnerství pro „inteligentní specializaci“, územní koordinaci rozvojových záměrů a pro využívání jiných administrativně náročných nástrojů podporujících regionální rozvoj. Jedním ze tří nástrojů pro realizaci intervenčních projektů s využitím finančních zdrojů Evropských strukturálních a investičních fondů je pro nadcházející programové období 2014–2020 tzv. Integrovaná územní investice (ITI), která cílí na podporu největších metropolitních oblastí a sídelních aglomerací. V České republice bylo pro využití nástroje integrované územní investice vymezeno celkem 7 metropolitních oblastí, mezi něž je dle Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020 řazena také Ústecko-chomutovská aglomerace [MMR, 2015]. Nový nástroj tak dává možnost účelně koordinovat intervence s výrazným dopadem na území aglomerace bez ohledu na administrativní hranice jednotlivých územních jednotek (krajů, obcí) a soustředit více finančních zdrojů na jejich realizaci. Základním principem integrovaného přístupu má být věcná, územní i časová provázanost intervencí realizovaných na základě kvalitní strategie rozvoje území. Podkladem pro realizaci nástroje integrované územní investice v Ústecko-chomutovské aglomeraci je

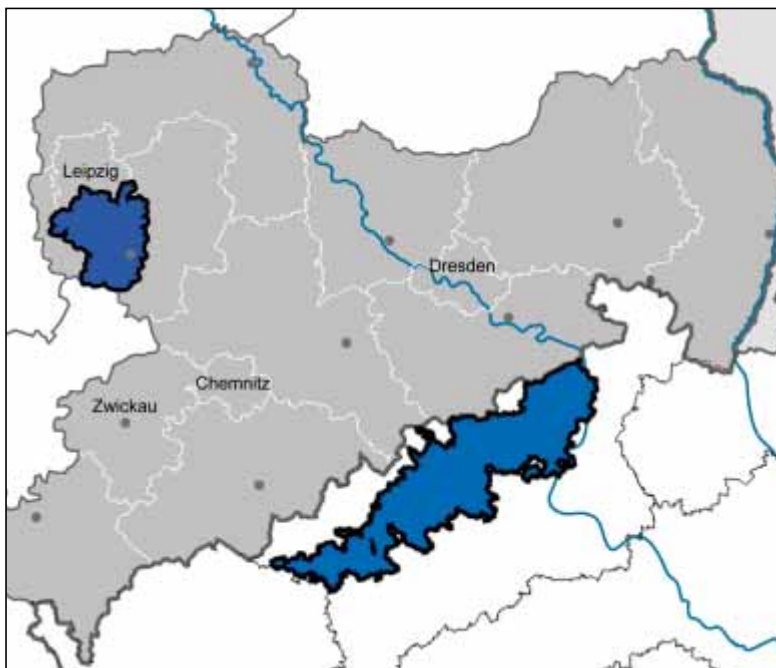
Integrovaná strategie rozvoje území. Integrovaná strategie musí vycházet ze specifik a potenciálu řešeného území, přičemž integrované územní investice budou zaměřeny převážně na realizaci větších strategických projektů, které mají významný dopad pro řešená území. Podpořeny by měly být i vhodné doplňující menší projekty pro dosažení žádoucích synergických efektů [MMR 2015:4-5]. Pro kvalitní strategii by přitom mělo být žádoucí účelně provázat dílčí neformální i formální rozvojové plány a navázat na jejich realizaci.

Je otázkou, zda dokážeme plně využít všech možností, které nám nové nástroje nabízejí, nebo zda vznikne účelový dokument pouze pro čerpání „cizích“ finančních zdrojů na více či méně nesourodou skladbu individuálních a mnohdy parciálních projektů a opatření, bez větší motivace je cílit na skutečně smysluplné a potřebné intervence. Využijeme příležitosti nové formy nástroje ITI

pro koncepční podporu a provázanost územního a regionálního rozvoje? Je česká strategie pro budoucí rozvoj těžební oblasti Podkrušnohoří dostatečně „integrovaná a územně provázaná“? Jsou v kontextu zkušeností z obdobných regionů prosazované typy intervencí vhodné a účelné?

## Cíl

Hlavním cílem práce bylo srovnat strategické přístupy k transformaci těžebních oblastí na pozadí intervencí regionální politiky, které v kontextu realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti<sup>10)</sup> využívají podporu Evropských strukturálních a investičních fondů<sup>11)</sup>. V čem je možné spatřovat integrovaný přístup rozvojových strategií těžebních oblastí a v čem spočívá věcná, územní, ale i časová provázanost skladby intervencí, jež by měly k žádoucímu rozvoji přispět?



Obr. 1: Zájmová území – Südraum Leipzig a Ústecko-chomutovská aglomerace

- 7) Benini 2008:108 („An integrated approach should be adopted and coherence and consistency between the sectoral policies and spatial and urban policies should be ensured. The spatial context is more and more a determinant for successful policies, as soft and hard factors interact reciprocally in the territorial context.“)
- 8) V českém prostředí bude integrovaný přístup s využitím Evropských strukturálních a investičních fondů realizován prostřednictvím tří integrovaných nástrojů – Integrovaných územních investic (ITI), Integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ) a Komunitně vedeného místního rozvoje (CLLD) (MMR 2015).
- 9) Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014-2020 hovoří v této souvislosti o tzv. hospodářsky problémových oblastech, regionech (MMR, 2013: 20, 58).
- 10) Naplňování dlouhodobé vize rozvoje Evropské unie v současné době reprezentuje zejména strategie EU2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění.
- 11) Tyto prostředky jsou přitom určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony. <http://dotaceeu.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>



S přihlédnutím k pozitivním zkušenostem a inspirativním příkladům byl pro potřeby výzkumného cíle uvažován referenční rámec starých průmyslových a těžebních regionů z německého prostředí, kde revitalizace a ekonomická restrukturalizace započala před 30–40 lety (např. Porúří). V některých regionech vyznačujících se povrchovou těžbou (Lipsko-Halle nebo Lužice) však obdobně jako v Podkrušnohoří započala útlumem v 90. letech 20. stol. a stále probíhá. Zároveň se nabízely dvě možné roviny srovnání – hledisko tematické, tj. podobnosti socioekonomických charakteristik a specifika regionu, nebo hledisko prostorového uspořádání struktury osídlení, přičemž při plánování rozvoje nelze opomenout ani jednu z uvedených rovin.

S ohledem na specifika Podkrušnohoří, které se od 90. let 20. stol. potýká v důsledku útlumu těžby s hlubokými strukturálními problémy, bylo primárně zvoleno první hledisko, přičemž hlavním kritériem byl charakter území dotčeného regionálně významnou povrchovou těžbou hnědého uhlí. Pro komparaci byla pozornost zaměřena na povrchovou těžbou jednu z nejvíce zasažených oblastí v okolí Lipska – tzv. Südraum Leipzig, neboť tento region vykazuje řadu podobných charakteristik území a relativně srovnatelný socioekonomický profil i historický vývoj.

## Metoda

Empirické srovnání bylo provedeno na pozadí připravené Integrované strategie rozvoje území Ústecko-chomutovské aglomerace s obdobnou rozvojovou strategií – Regionálním rozvojovým konceptem [REK<sup>12)</sup>] Südraum Leipzig, resp. Aktualizací REK Südraum Leipzig 2008 – realizovanou v minulém programovém období 2007–2013 v jižním předpolí Lipska. Tuto strategii považuji za referenční, využívající již v předchozím programovém období správný integrovaný přístup reagující chytře na místní podmínky a úspěšně rozvíjející formy kooperace a koordinace záměrů v širším

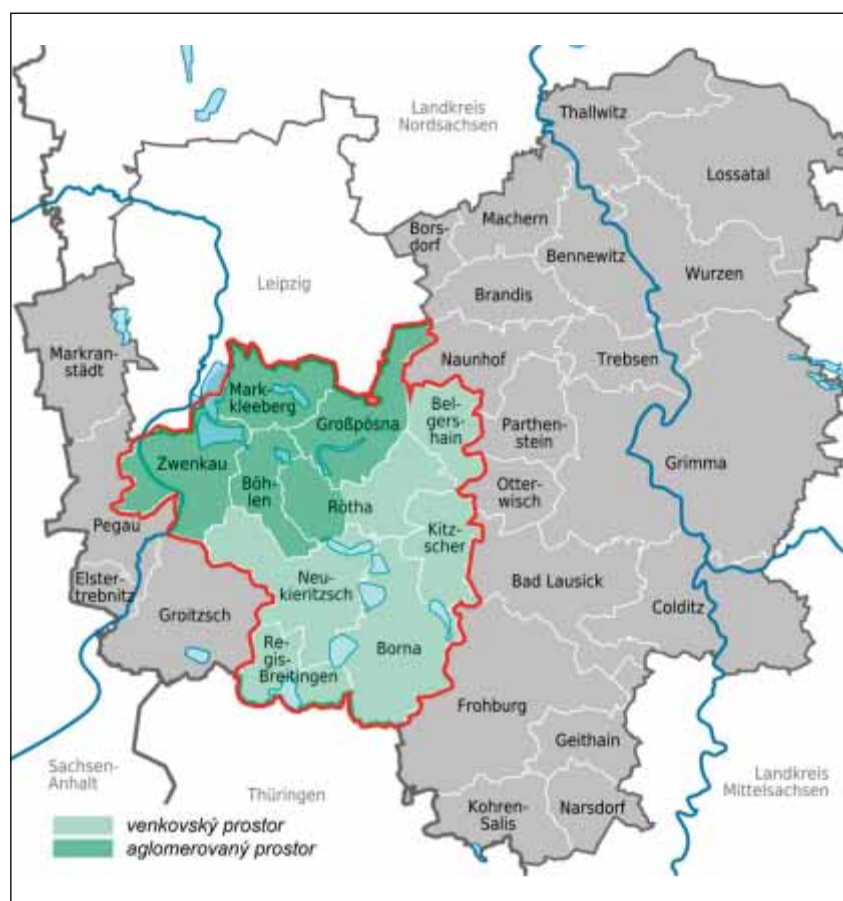
územním kontextu. Na obě strategie bylo nahlíženo celostně, a to zejména z hlediska věcného řešení problematiky transformace těžebních regionů.

V prvním kroku bylo provedeno srovnání základních charakteristik a specifika obou oblastí, které je řadí mezi staré průmyslové a těžební oblasti. Konkrétní výchozí podmínky a vývojové tendence jsou však při detailnějším územním pohledu na každou z řešených oblastí odlišné, územně diferencované, a jsou proto podrobněji popsány až následně v rozboru analytické části pro jednotlivou strategii. Komparace vlastního návrhu strategie se pak zaměřila na prověření integrovaného přístupu v plánování věcně, územně i časově provázaných intervencí, jejichž skladba pak vytváří předpoklady pro dosažení očekávaných účinků řešení a synergických efektů v žádoucím rozvoji území. Komparace se soustředila se zejména na:

- popis přístupu strategie s ohledem na obecnou potřebu transformace těžebního regionu, a to v souslednosti: analýza výchozího stavu → vize → koncepce, resp. strategie rozvoje (prioritní /strategické oblasti a cíle, akční oblasti a návrhy intervencí);
- skladbu cílů, intervenčních opatření, aktivit a projektů, jejich věcné a územní vazby a potenciál pro synergické účinky;
- identifikaci základních rozdílů obou strategií v aplikování integrovaného přístupu a jejich zobecnění.

## Základní charakteristiky srovnávaných těžebních regionů

V obou případech byly regiony účelově vymezeny pro potřeby věcného řešení hlavních problémů a rozvojových výzev<sup>13)</sup>. Südraum Leipzig tvoří

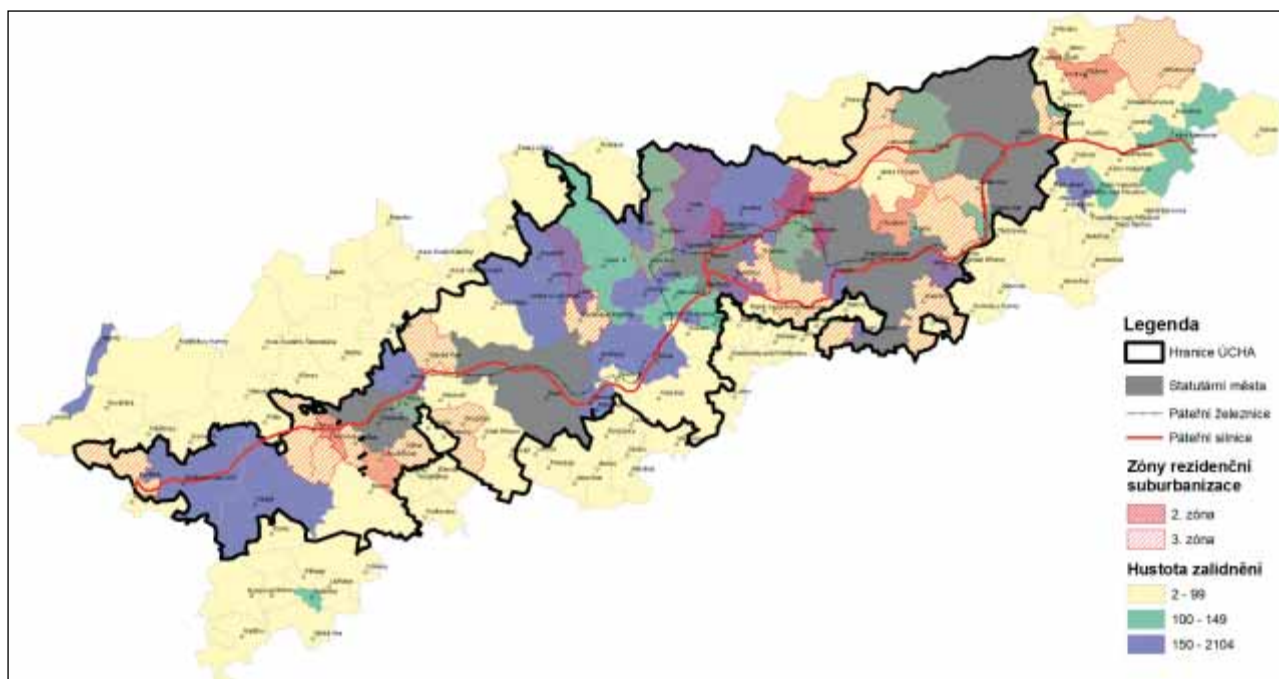


Zdroj: Wikimedia Commons [https://de.wikipedia.org/wiki/Datet:Municipalities\\_in\\_L\\_sng](https://de.wikipedia.org/wiki/Datet:Municipalities_in_L_sng); vlastní zpracování

Obr. 2: Řešené území REK Südraum Leipzig, dle členění po správní reformě v roce 2008

12) Regionales Entwicklungskonzept

13) Ústecko-chomutovská aglomerace byla vymezena na základě funkčních vazeb aglomerace – a to jednak kritérii osídlení, jednak společných charakteristik průmyslového a těžebního regionu.



Obr. 3: Řešené území Ústecko-chomutovské aglomerace

10 obcí<sup>14)</sup> a z hlediska sídelní struktury představuje de facto aglomerované předměstí na jih od půlmilionového Lipska přecházející postupně ve venkovskou oblast. Ústecko-chomutovská aglomerace je přibližně 3x větší svou rozlohou a 5x větší z hlediska počtu obyvatel než region Südraum Leipzig. Ústecko-chomutovská

aglomerace je charakteristická svou polycentrickou strukturou osídlení, tvoří ji celkem 75 obcí. Hlavními jádry aglomerace je 5 statutárních měst, v nichž žije téměř 60 % obyvatel aglomerace.

Oba těžební regiony spojují politické, společenské i ekonomické změny, které

nastaly po roce 1989, resp. 1990 (sjednocení Německa), kdy došlo vlivem restrukturalizace ekonomiky a její racionalizace ke značnému útlumu do té doby v regionech dominantních odvětví průmyslu, zejména k útlumu povrchové těžby hnědého uhlí<sup>15)</sup>. Ačkoliv měly obě oblasti relativně srovnatelné

Řešené území	REK Südraum Leipzig (2008)	ITI Ústecko-chomutovské aglomerace (2015)
Počet obyvatel	95 843 (31. 12. 2006)	521 577 (1. 1. 2014)
Rozloha (km <sup>2</sup> )	440	1543
Počet obcí	1317	75
Hustota zalidnění (obyvatel/km <sup>2</sup> )	217,8	338,1
Vývoj počtu obyvatel	úbytek (2000-2006)	stagnace (mírný úbytek) (1991–2013)
Stav těžební a post-těžební krajiny v řešeném území *		
těžební a post-těžební plochy	post-těžební 123 km <sup>2</sup>	post-těžební 79 km <sup>2</sup> těžební 152 km <sup>2</sup>
Aktivní velkolomy	Schleenhain	Bílina, Jan Šverma a Vršany, Československá armáda, Nástup Tušimice – Libouš
Největší rekultivovaná jezera (celková plocha v km <sup>2</sup> )	Hainer See (6,0), Markkleeberger See (2,5), Störnthaler See (7,3), Cospudener See (4,4), Zwenkauer See (10,1), Heselbacher See (3,4)	Milada (2,6), Most (3,1)
Podíl ploch na celkové výměře řešeného území (%)**		
zastavěné plochy	15	2
zemědělské plochy	45	52
lesní plochy	10	30
vodní plochy	5	2
ostatní plochy vč. ploch těžby	25	14

Tab. 1: Základní charakteristiky těžebních oblastí

Zdroje: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2006); Český statistický úřad (údaje k 1. 1. 2014); \*(REK 2008:38), (Svobodová et al. 2012:36), RPV Leipzig-West Sachsen Seenkatalog Mitteldeutschland 2013–2015, Leipzig 2013; \*\* Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Genesis-Datenbank 2007 (2004), Český statistický úřad – 2013(2014);

14) Před správní reformou v roce 2008, kdy došlo ke sloučení některých municipalit, tvořilo Südraum Leipzig 7 měst a 6 obcí; řešené území původně zahrnovalo část bývalého zemského okresu Leipziger Land a částečně také zasahovalo do zemského okresu Muldentalkreis. Od správní reformy 1. 8. 2008 spadá celé řešené území do zemského okresu Landkreis Leipzig, jež patří do plánovacího regionu Westsachsen.

15) Pro představu zahrnoval v roce 1989 těžební průmysl v prostoru Südraum Leipzig 8 povrchových velkolomů, 16 briketáren a 6 elektráren, s celkovým počtem 54 tis. zaměstnanců (Michel 2008:48).

výchozí podmínky a nastoupené trendy na počátku 90. let, výchozí podmínky území se v době přípravy prověřovaných strategií již do určité míry liší právě v závislosti na stavu, rozsahu a pokročilosti těžebních i post-těžebních aktivit. V současnosti jsou v prostoru jižně od Lipska pouze dva činné hnědouhelné povrchové doly a na ně vázané

modernizované elektrárny: povrchový důl Schleenhain (činnost do roku 2040) s elektrárnou Lippendorf a povrchový důl Profen<sup>16)</sup> (činnost do roku 2030–35) s elektrárnou v Schkopau. Těžební aktivity v ostatních oblastech středoněmeckého hnědouhelného revíru – u Bitterfeldu a Halle již byly víceméně ukončeny. V Podkrušnohoří byl útlum

těžebních činností mnohem pozvolnější – podíl těžebních ploch (aktivních lomů) je vůči plochám rekultivovaným mnohem významnější, než je tomu v regionu Südraum Leipzig. V Podkrušnohoří se v současné době nachází 4 hlavní lokality velkolomové těžby hnědého uhlí. Uvedené rozdíly a výchozí situaci ilustruje tabulka tab. 1.

<b>Hospodářství, turistika a cestovní ruch / Regionální ekonomika</b>	
S	Významný region z hlediska energetiky a těžby hnědého uhlí, zásoby nerostného bohatství
	Industriální tradice (pracovní síla, benevolence obyvatel vůči průmyslu)
	Poměrně velký počet průmyslových a rozvojových zón
	Sanace a opětovné využití bývalých a těžebních a průmyslových ploch a areálů
	Ekonomicky výhodná geografická poloha (v nadregionálním kontextu) – vazba na metropolitní oblasti
	Dostupnost vysokoškolských zařízení
W	Negativní image starého průmyslového regionu
	Nedokončená restrukturalizace regionální ekonomiky (útlum těžby a energetiky)
	Poměrně vysoká materiálová, energetická a environmentální náročnost místní ekonomiky
	Nadprůměrně vysoká míra nezaměstnanosti v meziregionálním srovnání
	Strukturální nezaměstnanost (dlouhodobá, absolventi, 50+)
	Nízká akceptace hospodářské transformace, strukturálních změn ve společnosti
	Nepříznivá vzdělanostní struktura resp. nerovnováha mezi požadovanou a disponibilní kvalifikací místní pracovní síly
O	Industriální dědictví, tradice a související atraktivita
	Přeměna krajiny a jejího využití
T	Odliv mozků, mladých a vzdělaných lidí
	Prohloubení demografických problémů (pokles počtu obyvatel, zhoršení věkové a vzdělanostní struktury)
	Zranitelnost ekonomické struktury (sekundér)
<b>Populace, struktura osídlení, sociální infrastruktura / Sociální soudržnost</b>	
S	Dostatečná nabídka bydlení
	Relativně dostatečná nabídka sociální infrastruktury (zdravotnická zařízení, péče o seniory, ad.)
W	Nedostatečná diverzita bytového fondu (značný podíl homogenních, uniformních sídlišť)
	Sídelní struktura úzce navázaná na bývalou základnu těžebního a těžkého průmyslu
	Koncentrace emisí v sídlech
	Negativní image starého průmyslového regionu
	Oslabená či přerušovaná regionální identita, slabá identifikace obyvatel s územím
	Stárnutí populace
	Nedostatečná flexibilita kapacit MŠ a ZŠ s ohledem na demografický vývoj
	Nesoulad mezi územním rozvojem a rozvojem kapacit občanské vybavenosti (zejména v souvislosti s procesem suburbanizace); Suburbanizační tendence
O	Rozvoj lidských zdrojů a služeb (vzdělávání, kvalifikace apod.)
	Podpora komunitního života v obcích a posilování identity obyvatel
T	Zhoršování sociální struktury obyvatel, odliv mozků
	Prohlubující se nesoulad kvalifikace pracovních sil s nabídkou na trhu práce
	Nedostatečná spolupráce mezi podnikatelským sektorem, vzdělávacími a výzkumnými institucemi
	Rostoucí náklady na infrastrukturu a distribuci
<b>Doprava / Dopravní infrastruktura</b>	
S	Dobré napojení na regionální dopravní síť
	Relativně hustá základní dopravní síť (silniční a železniční)
W	Nedostatečné napojení průmyslových či komerčních zón veřejnou dopravou
	Koncentrovaná doprava (převážně tranzitní) v důsledku těžební činnosti; dopravní závady
	Nevyhovující stav, vybavenost či poloha některých přestupních uzlů
O	Rozvoj dopravní obsluhy obchodních zón veřejnou dopravou
	Zvýšení dopravní obslužnosti veřejnou dopravou
	Zvýšení podílu cyklo dopravy
	Dobudování dílčích úseků dopravní infrastruktury
T	Oslabení veřejné dopravy a zvýšení individuální automobilové dopravy pokud nebudou provedena opatření pro zvýšení atraktivity ve veřejné dopravě
<b>Přírodní podmínky, využívání půdy / Životní prostředí</b>	
S	Postupné zlepšování špatného stavu složek životního prostředí
W	Značný rozsah ploch devastovaných těžbou; značný podíl antropogenní krajiny
	Nepříznivé klimatické poměry (např. nízký roční úhrn srážek, hydrologické poměry, zhoršená kvalita vod, špatný stav ovzduší, hluk)
	Značné množství ploch brownfields
O	Příležitosti související s transformací těžební krajiny na post-těžební (přírodní potenciály, jezerní krajina)
T	Nárůst klimatických extrémů v důsledku globálních změn klimatu (povodně, sucha, apod.)
	Růst záboru půdy a fragmentace krajiny

Legenda: S (silné stránky), W (slabé stránky); O (příležitosti); T (hrozby)

Tab. 2: Společné charakteristiky vyplývající ze SWOT analýz ITI ÚCHA a REK Südraum Leipzig

16) Povrchový důl Profen s elektrárnou Schkopau se nachází mimo vlastní řešené území REK Südraum Leipzig.

17) 10 obcí po správní reformě v roce 2008



Společné socioekonomické podmínky a specifika, jež tematicky řadí oba regiony mezi staré průmyslové a těžební oblasti [jak je shrnul např. Slach 2014], byly identifikovány na základě syntézy analýz (sociodemografické analýzy a zejména analýzy SWOT) REK Südraum Leipzig a ITI ÚCHA.

Dynamika některých změn a trendů je však odlišná, nebo s ohledem na rozdílnou sídelní strukturu a vazby územně diferencovaná. Ústecko-chomutovská aglomerace vlivem pomalejšího útlumu těžebních činností zaostává v celkové restrukturalizaci a diverzifikaci ekonomiky a její postupné terciarizaci. Stejně tak například zaostává v opětovném využívání bývalých areálů a ploch brownfields.

## Regionální rozvojový koncept (REK) Südraum Leipzig

### Analytická část

Kromě základního shrnutí dosavadního plánovacího procesu a rámce relevantních rozvojových strategií obsahuje analytická část především podrobnější popis výchozí charakteristiky území – socioekonomickou analýzu a SWOT analýzu. Ty se týkají hodnocení stavu a vývoje území, popisují územní podmínky a předpoklady. Kromě vývojových trendů zpravidla z posledních 5–10 let jsou v dílčích tématech prezentovány také dlouhodobé prognózy předpokládaného vývoje. V rámci analytické části však nebyl kladen důraz pouze na socioekonomické charakteristiky a fyzické podmínky v území, ale zejména byly popsány jejich prostorové vztahy, dopady a hrozby pro budoucí vývoj. Vystižení prostorové diferenciace specifických podmínek a územních disparit považují za zvláště významné, neboť bylo podstatným aspektem pro návrhovou část strategie. Socioekonomická analýza byla členěna na základní tematické okruhy, jimž odpovídalo i následné členění SWOT analýzy: přírodní prostředí; využití ploch a struktura osídlení; obyvatelstvo; hospodářství; cestovní ruch; in-

frastruktura. Přestože byla analytická část strukturována do dílčích okruhů, vždy byla patrná jejich věcná provázanost. Z identifikace vzájemných příčinných souvislostí a možných synergií pak vyplývaly zřejmé konkrétní potřeby a výzvy k řešení. Relevantní potřeby tak bylo možné územně identifikovat v podrobnosti jednotlivých obcí nebo obecněji rozlišovat aglomerovaný vs. venkovský prostor.

### Přírodní prostředí

Podobně jako je tomu v Podkrušnohoří, vykazuje i tato krajina vlivem těžební činnosti a navazujícího palivoenergetického a chemického průmyslu stále negativní projevy spojené s kvalitou přírodního prostředí (narušení přírodních funkcí krajiny a ekosystémových služeb, využívání půdy spojené s fragmentací krajiny apod.). Z hlediska využívání půdy, resp. uspořádání krajiny vykazoval Südraum Leipzig stále významné meziregionální disparity (vysoký podíl antropogenních ploch, množství ploch brownfields).

Od 90. let však krajina prochází v důsledku útlumu těžební činnosti razantními změnami, které tvoří její zcela nový obraz a které se podílejí na kompletním ozdravení přírodního prostředí. **Proměna krajiny včetně nového fenoménu vodních prvků je zásadním faktorem atraktivnosti regionu Südraum Leipzig. Tento „nový“ potenciál sleduje dlouhodobá strategie rozvoje oblasti.**

### Využití ploch a struktura osídlení

Rozvoj urbanizovaného území naznačil trendy zahušťování v okrajových, předměstských částech Lipska. Zvláště v aglomerovaném prostoru se v porovnání s obcemi ve venkovském prostoru projeví výrazné suburbanizační procesy (nárůst obytných ploch zejména v obcích Markkleeberg, Grosspösna). Z hlediska bytové výstavby byla patrná diferenciace mezi aglomerovanou a venkovskou částí regionu. Ve venkovském území se projevoval přebytek nevyužitého bytového fondu, který s sebou nesl potřeby nejen přestaveb, ale i častějších demolic prázdných a nevyužitých budov. V této souvislosti SWOT

analýza naznačila možnosti provázání trendů stárnutí populace s převisem nevyužitého domovního fondu, vhodných přestaveb a nového využití (domy s pečovatelskou službou, chráněné bydlení, formy vícegeneračního bydlení). Obecným trendem v celém regionu byl pak nárůst výstavby rodinných domů, který odrážel převažující poptávku po individuálním bydlení.

Kromě kvantitativní nabídky bydlení (převis nabídky ve venkovských oblastech a vyrovnaný trh v aglomerovaném území) byla analyzována také kvalitativní nabídka, do níž se promítají obecné trendy poptávky spojené se zvyšující se mírou individualizace společnosti (nárůst jednočlenných domácností či bydlení pro seniory; nárůst bytové plochy na obyvatele). *Positivní vývoj je zaznamenán zejména v sídlech, kde se podařilo zajistit bydlení v zeleni a dobrou sociální infrastrukturu.* Důraz strategie měl být tedy obecně kladen na **kvalitu obytného prostředí**. Pro charakter regionu Südraum Leipzig jako atraktivního obytného území proto záleželo zejména na celkové revitalizaci bývalých těžebních prostorů spojené s otázkami sídelní struktury. Blízkost nadregionálního centra Lipska, stejně jako rekreační a krajinný potenciál budoucí jezerní krajiny, měly představovat zásadní faktory přitažlivosti pro cílové skupiny společnosti. V této souvislosti hrály krajinné změny jednoznačně pozitivní roli a poskytovaly potenciál pro synergické účinky. Aktuální byly také výzvy spojené s reurbanizací ve vazbě na stávající infrastrukturu, což platilo nejen pro obytné území, ale i pro komerční a průmyslové zóny.

Analýzou byla také prověřena nabídka komerčních ploch (obchodních a průmyslových), která je významným lokalizačním faktorem pro potenciální investory a podniky. Okres vykazoval v celostátním srovnání poměrně vysoký podíl obchodních a průmyslových ploch na obyvatele, zvláště pak obce Böhlen a Espenhain<sup>18)</sup>. Z porovnání však vyplynulo, že lokality v blízkosti Lipska (obce Markkleeberg, Zwenkau a Großpösna) již byly téměř plně využité, zatímco v obcích ve venkovské části byly některé plochy stále volné.

18) po správní reformě v roce 2008 součástí města Rötha

Pro strukturu osídlení celého regionu jsou klíčová dvě středně velká města Markkleeberg a Borna, která přebírají funkci obslužných center regionu<sup>19</sup>. Město Borna má zásadní význam pro celý venkovský prostor.

### Obyvatelstvo

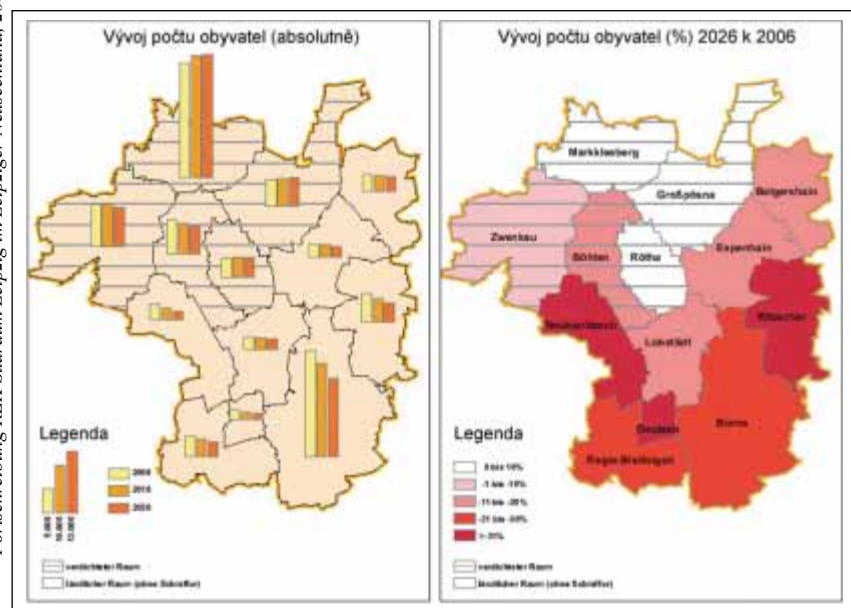
Vývoji obyvatelstva dominují dva fenomény – úbytek obyvatelstva a stárnutí. V aglomerovaném území počet obyvatel stagnoval, zatímco ve venkovské oblasti významně klesal. Na úbytku obyvatelstva se podílela **převážně migrace**, přičemž pro venkovské oblasti byl mnohem silnější trend emigrace z těchto oblastí a přesun do větších měst a jejich zázemí. Migrační toky byly sledovány z prostorového hlediska, migrační aktivita také z hlediska dotčených věkových skupin obyvatel. Zvláště negativní byla přítom migrace mladých lidí, kteří opouštěli region. Zároveň bylo nutné počítat s větší mobilitou a adaptabilitou ve vztahu bydliště – pracoviště. Významně se také zmenšoval rozsah nejmladší věkové skupiny, což ještě více posilovalo negativní trend poklesu počtu obyvatel, zejména ve venkovských oblastech. Ohroženými skupinami byli proto mladí lidé a rodiny s dětmi. Těmto cílovým skupinám bylo důležité nabídnout adekvátní perspektivy v regionu. Zvláštní pozornost bylo

nezbytné věnovat posilování podmínek ve venkovském prostoru a tam podpořit soudržnost společenství obyvatel. Dle prognózy vývoje počtu obyvatel by mělo dojít v Südraum Leipzig do roku 2056 k poklesu obyvatelstva asi o 45 %, z 95,8 na 52,5 tis., přičemž intenzita ztráty obyvatelstva byla očekávána ve venkovském prostoru mnohem silnější (73% pokles), než u aglomerovaného prostoru (21% pokles). V rámci prognózy byl jako další negativní projev očekáván trend stárnutí. Vzhledem k tomu, že stárnutí společnosti je de facto nevyhnutelné, bylo třeba jej taktó přijmout a na tento vývoj nahlížet jako na příležitost (potřeba po sociálních službách a zařízeních bude stoupat a zvýší potřebu kvalifikovaných specialistů). Návrh vhodných opatření bylo tedy potřeba neomezovat pouze na vytváření podmínek pro soudržnost mladé populace, ale také rozvíjet a rozšiřovat příslušné nabídky pro seniory. Pokles populace zároveň vedl ke zhoršení podmínek pro udržení struktury konvenční veřejné dopravy, zejména ve venkovských oblastech. V souvislosti s trendy stárnutí populace se podíl méně mobilních obyvatel navíc dále zvyšuje. Do budoucna bylo proto velkou výzvou zajištění optimální dostupnosti a obslužnosti regionu **veřejnou dopravou**.

### Hospodářství

Významné strukturální změny v prostoru Südraum Leipzig se negativně projeví na vývoji nezaměstnanosti. Analyzována byla proto odvětvová struktura a její vlivy na vývoj zaměstnanosti. Od roku 1991 klesl počet zaměstnaných v okrese ze 76 400 na 47 600 v roce 2005, přičemž do nepříznivého vývoje zaměstnanosti se kromě poklesu počtu obyvatel promítal také vliv stárnutí populace. Z vývoje mezi lety 1991 a 2005 je patrný zejména razantní pokles zaměstnanosti v původně dominantním sektoru těžebního průmyslu, z 21 800 na 1 400. Relativně vysoký pokles zaznamenal také sektor stavebnictví. Podíl zaměstnanosti v hornictví a energetice, stejně jako ve stavebnictví a obchodních službách byl však stále vyšší, než činil saský průměr. Největší ekonomickou oblastí z hlediska zaměstnanosti však byl sektor služeb, s dostatečným předstihem před výrobním sektorem. I přesto, že terciér již tvořil z hlediska zaměstnanosti nejvýznamnější část hospodářství regionu, byl jeho podíl v saském srovnání stále výrazně podprůměrný. Nezaměstnanost stagnovala na vysoké úrovni, byla však územně diferencována. Podíl počtu nezaměstnaných osob k počtu obyvatel v produktivním věku se v aglomerovaném prostoru pohyboval mezi 10,1 % a 12,6 %, zatímco ve venkovském prostoru byl vývoj negativnější a dosahoval asi 1,5x vyšších hodnot. Problematický byl zvláště silný nárůst nezaměstnaných osob a mladých lidí. S ohledem na trvale vysokou míru nezaměstnanosti bylo proto třeba usilovat o další diverzifikaci hospodářské základny a vytváření nových inovativních hodnotových řetězců v regionu. Rozhodujícím faktorem pro posilování atraktivitu pro progresivní ekonomická odvětví a podnikání obecně byla proto **tvorba nové image regionu** spojená s jedinečnými příležitostmi, které post-těžební krajina nabízí. Tyto souvislosti však bylo potřeba zároveň správně sdělovat a komunikovat jak dovnitř regionu, tak je posilovat v nadregionálním kontextu a tím podpořit zájem investorů a příliv in-

Zdroj: Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig; Forschungsbereich REK Südraum Leipzig im Leipziger Neuseenland, 2008



Obr. 4: Vývoj počtu obyvatelstva v Südraum Leipzig v období 2006–2026

19) REK Südraum Leipzig 2008 tuto hierarchii center osídlení přejal z regionálního plánu Westsachsen: vyšší centrum – Lipsko; střední centra – Markkleeberg, Borna (město Borna přebírá úlohu původních základních center Kitzscher a Regis-Breitingen); základní centra – Zwenkau / Böhlen



vestic. S tím bezprostředně souvisela i potřeba podpory značky (branding) Neuseenland jako nově vznikající krajiny jezer ve středoněmeckém metropolitním regionu Lipsko/Halle, jejíž turistický potenciál měl být využíván i pro atrakci podniků. Příležitostí bylo tedy **posílit institucionální kapacity**, podpořit transparentní plánování a veřejnou správu a v užší spolupráci a diskusi s občany pak hledat a postupně realizovat žádoucí opatření.

V rámci suburbanizačních procesů po roce 1990 došlo v souvislosti s rozvojem místní dopravní sítě i k rozvoji průmyslových areálů a komerčních lokalit. Velké části těžební krajiny stejně jako některé průmyslové areály byly v předchozích letech asanovány a byly tak připraveny pro průmyslové nebo turistické využití. **Zvýšená potřeba fyzické přestavby území** se proto projevila i na vývoji počtu podniků a provozoven registrovaných průmyslovou a obchodní komorou v jednotlivých odvětvích, významný nárůst zaznamenal například stavební průmysl [REK 2008:57].

Analýza také hodnotila území z hlediska **lidského kapitálu**. Významné vzdělávací a výzkumné instituce jsou soustředěny v Lipsku jako hlavním centru vzdělávání, vědy a výzkumu. Přímo v řešeném území, v Markkleeberku, se nachází pouze pobočka Vysoké školy pro techniku, vědu<sup>20)</sup>/obchod<sup>21)</sup> a kulturu Leipzig (Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig). Dostupnost vzdělávacích a výzkumných institucí přitom působí jako měkký lokalizační faktor ekonomického rozvoje regionu.

Nedostatek kvalifikovaných pracovníků byl identifikován jako klíčový problém pro region Südraum Leipzig. Příčinou byly mj. obecné nedostatky v oblasti vzdělávání a v odborné přípravě pracovníků. Ve vazbě na možný rozvoj progresivních průmyslových odvětví byla zdůrazněna potřeba podpory technického vzdělávání a technických věd ve spolupráci se školami. Hlavní výzvou bylo proto **vytvoření podmínek pro atrakci a podporu kvalifikované pracovní síly**. Zároveň bylo

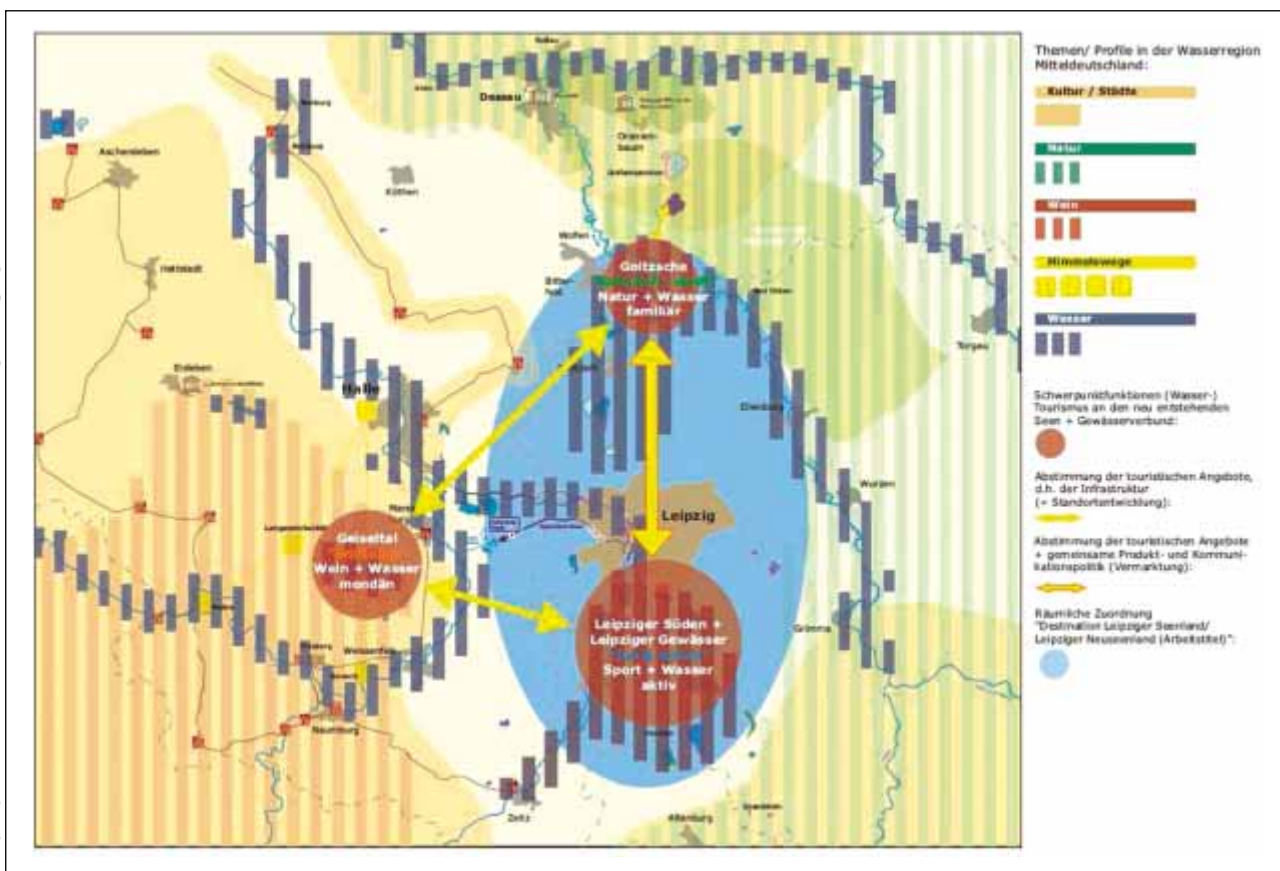
žádoucí zintenzívnit spolupráci mezi vzdělávacími institucemi a podniky.

Dalším analyzovaným faktorem byla vyjížďka a dojížďka. Od 90. let se Südraum Leipzig změnil z hlavní cílové oblasti na oblast zdrojovou. V pozadí tohoto vývoje byl kontinuální pokles nabídky pracovních míst v prostoru Südraum Leipzig, naopak jako hlavní pracovištní centrum začalo dominovat jednoznačně Lipsko. Vzhledem k blízkosti Lipska byly negativní důsledky poklesu nabídky v aglomerované části Südraum Leipzig na rozdíl od venkovského prostoru zmírněny. Situace byla tedy nejnaléhavější ve venkovské oblasti, kde bylo nezbytné usilovat o podporu vyváženosti pracovištní a obytné funkce.

### Cestovní ruch

S probíhajícími změnami krajiny je spojován ekonomický potenciál. Lipsko jako centrum kultury je stále významnějším cílem turistů. Cílem je na tuto atraktivitu navázat i nabídkou v regionu Südraum Leipzig. Spolu s využitím potenciálu blízkosti Lipska má region

Zdroj: Information zum „Touristischen Gewässerverbund Region Leipzig“, 2008



**Obr. 5: Turistická destinace Leipziger Neuseenland**

20) překlad dle zdroje Nedrdová a kol. 2014: 15

21) překlad dle zdroje Kedzierski 2014: 54

díky rozvoji nabídek sportovních a volnočasových aktivit v krajinném zázemí předpoklady stát se významnou destinací na regionální a národní úrovni v oblasti cestovního ruchu a rekreace. Rozvoj regionu zapadá do postupně naplňované Koncepce využití vodní turistiky.<sup>22)</sup> V této souvislosti je potřeba navázání úzké spolupráce s turistickými strukturami a institucemi Lipska a společné budování marketingové značky „Leipziger Neuseenland“<sup>(23)</sup>.



Zdroj: Zwei Jahrzehnte Braunkohlesanierung Eine Zwischenbilanz, LMBV

**Obr. 7: Bergbau-Technik-Park, dálnice A 38, vodní propojení mezi Markkleeberger See a Störmthaler See**

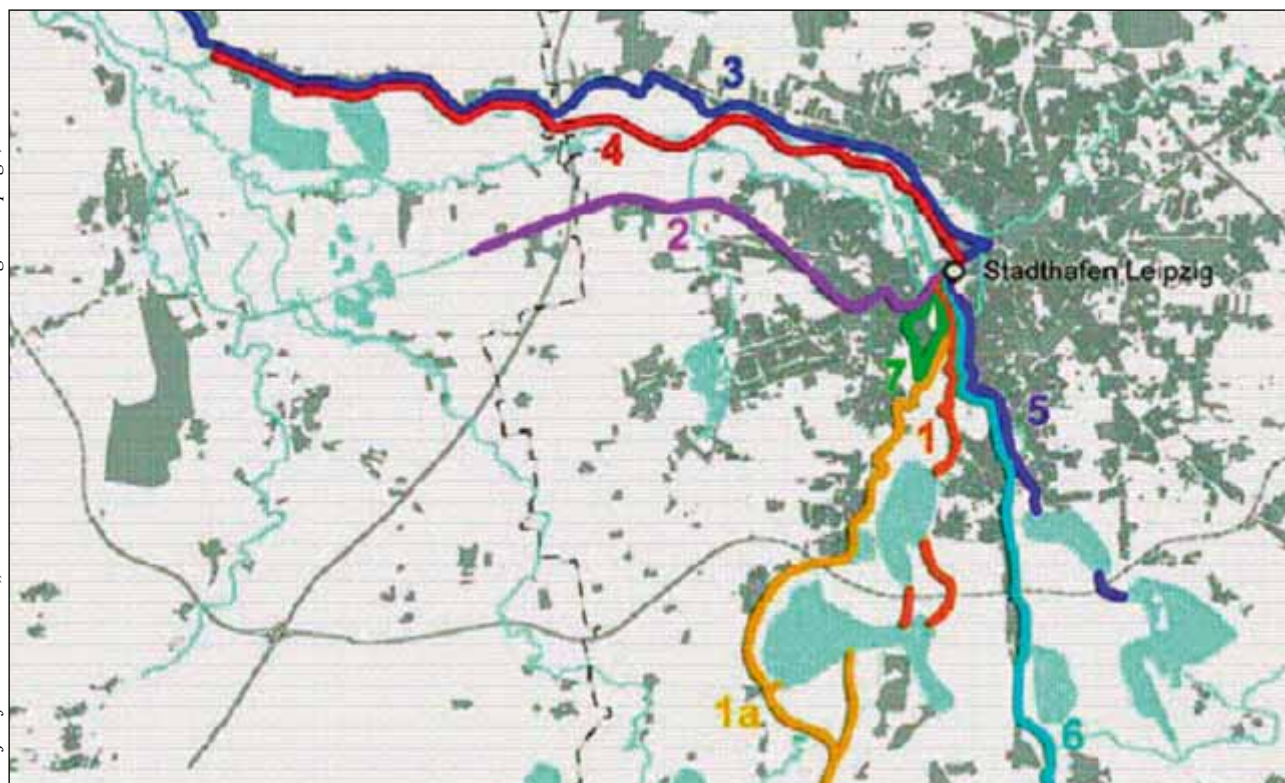
Důležitým krokem k naplnění tohoto cíle je proto realizace vodního propojení Lipska s prostorem Südraum Leipzig (projekt Gewässerverbund). **Gewässerverbund Leipziger Neuseenland** je nejvýznamnějším klíčovým projektem pro region Südraum Leipzig. Cílem projektu je propojení jezer vodními cestami, další revitalizace vodních toků vnitřního města Lipska a propojení obou vodních systémů (Neuseenland na jihu a vodního uzlu v Lipsku), což přináší jedinečný charakter rezidenční a rekreační oblasti pro území Südraum Leipzig i pro samotné město Lipsko. Svaz municipalit „Grü-

ner Ring Leipzig“ funguje jako institucionální<sup>24)</sup> a koordinační platforma pro realizaci konceptu vodního propojení.

Potenciální synergie mohou vznikat ve spojení s rozvojem nabídky výjimečných míst pro kulturní akce v jezerní krajině. Pro Lipsko to může znamenat rozšíření nabídky v oblasti vodních sportů a turistiky. Bohatá kulturní a rekreační infrastruktura zároveň obecně zvyšuje kvalitu života a brání před nepříznivými migračními tendencemi. V kontextu těchto proměn je zásadní **rozvoj infra-**

**struktury cestovního ruchu**, její budování a rozšiřování nabídky.

Kvalitní napojení rekreačních oblastí a turistických atraktivit bylo jedním z předpokladů rozvoje. Region již měl dobře rozvinutou síť cyklostezek. Přesto zde existoval potenciál pro další rozvoj cyklistických tras, stejně jako pro rozvoj sítě hipostezeček. V případě cyklistických tras bylo potřeba zlepšit jejich napojení na nadregionální síť. Rozvoj hipoturistiky spočíval zejména ve zlepšení napojení na jezerní oblasti.



Zdroj: Information zum „Touristischen Gewässerverbund Region Leipzig“, 2008

**Obr. 6: Gewässerverbund Leipziger Neuseenland**

22) Wassertouristisches Nutzungskonzept Region Leipzig

23) Podobný koncept rozvoje cestovního ruchu je rozvíjen také v těžební oblasti Lužice pod marketingovým názvem Lausitzer Seenland.

24) svaz obcí (Rackwitz, Borsdorf, Belgershain, Grosspösna), měst (Taucha, Brandis, Leipzig, Markkleeberg, Böhlen, Zwenkau, Pegau, Markranstädt, Schkeuditz), a okresů (Nordsachsen, Leipzig) (Zdroj: <http://www.gruenerring-leipzig.de/>, 2015)



Z pohledu rozvoje cestovního ruchu je sledováno rozšiřování nabídky sportovních aktivit (široká nabídka vodních sportů, pěší turistika, cykloturistika, ostatní sportovní aktivity). Díky této rozsáhlé a částečně i mimořádné nabídce je region profilován nejen jako oblast s novou atraktivní krajinou, ale zejména jako cíl pro aktivní turisty. Ve venkovských oblastech je nabídka menší než v aglomerovaném prostoru. Stávající nabídka aktivit je soustředěna zejména v oblasti Markkleebergu, okolí jezera Cospuden a sousedního jezera Markkleeberg.

V případě využití potenciálu nově vzniklých jezer bude hlavní výzvou zajistit vyváženou míru mezi ochranou přírody, cestovním ruchem a rekreací a obytnou funkcí. Podpora by se přitom měla soustředit na funkční synergické vazby města a krajinného zázemí (spojení vodní turistiky a jezerní krajiny s kvalitní nabídkou kulturních aktivit a příležitostí ve městě), fyzický rozvoj infrastruktury a nabídky lokalit (základní infrastruktura a rozšiřování nabídky ploch, jezera a dopravní infrastruktura propojující atraktivitu, koordinace a diferenciaci nabídky s ohledem na cílové skupiny a jejich nároky na infrastrukturu), na institucionální podporu spočívající v koordinaci rozvoje nabídky a profilace jednotlivých jezer, společný vnitřní i vnější marketing (rozvoj produktů, komunikace a prodej) i na regionální hospodářskou a podnikovou politiku podpory potenciálních investorů, poskytovatelů služeb.

### Infrastruktura

Trendy úbytku populace a stárnutí se negativně projevují na intenzitě využití různých infrastruktur (veřejná doprava, energie, veřejné služby a zdravotní péče), nákladech na jejich provoz a vyvolávají tak otázky jejich udržitelnosti. Veřejnou infrastrukturu bylo proto potřeba přizpůsobit probíhající demografickým změnám. Hlavním cílem proto byla potřeba plánování a nalezení optimálních chytrých řešení pro zvýšení účinnosti využívání a údržby infrastruktury. Analýza se přitom soustředila na dvě oblasti sociální infrastruktury<sup>25)</sup> (**školství a kulturu**) a infrastrukturu **dopravní**.

Z hlediska dokončeného vzdělání byla struktura obyvatelstva nepříznivá – nadprůměrný podíl absolventů bez odpovídající kvalifikace. To mělo obecně negativní důsledky na vývoj kvalifikované nabídky pracovních sil v regionu a mohlo se dále projevit na snížení atraktivity regionu pro podnikatelský sektor. Zařízení základního a středního školství přitom vykazovala v důsledku razantního poklesu počtu žáků podvyužitou kapacitu. Proto bylo nutné zabránit prohlubování tohoto trendu, jinak by v důsledku omezení sítě školských zařízení v regionu hrozilo další oslabení atraktivity regionu vůči rodinám s dětmi. S ohledem na potřeby pracovního trhu bylo nezbytné **podpořit všeobecné vzdělávání mladých lidí, ale i celoživotní vzdělávání, stejně jako modernizaci a rozšíření nabídky vzdělávacích zařízení.**

Kulturní aktivity podobně jako vzdělávání a výzkum působí jako měkké lokalizační faktory. Přestože má oblast poměrně kvalitní nabídku kulturní občanské vybavenosti, významnou podpůrnou roli zde hraje nadregionální centrum Lipsko. V řešeném území pak mají význam zejména střední centra Markkleeberg a Borna. V celém regionu byly četné záměry na oživení a obnovení kulturního zázemí. **Doplnění nabídky kulturních zařízení** bylo plánováno **ve vazbě na krajinné zázemí** (jezero Zwenkau), **průmyslové dědictví** (Brikettfabrik Witznitz a Neukirchen), **ale i na vzdělávací a informační centra.** Stávající nabídku kulturních aktivit bylo třeba udržet a pokud možno i rozšířit především ve venkovském prostoru. V příměstském prostoru Lipska byla dostupnost kulturních zařízení lepší. Ve spolupráci s lipskou kulturní scénou bylo vhodné hledat příležitosti pro lokalizaci **specifické kulturní nabídky nadmístního významu.**

Dopravní infrastruktura je naopak tvrdým lokalizačním faktorem rozvoje území. V důsledku povrchových dolů nebo jezer byla dopravní síť částečně fragmentována a měla za následek její soustředění na ostatních koridorech a trasách. Silniční síť byla proto postupně dobudována. K podpoře hospodářského růstu přitom výrazně přispělo

zlepšení dopravní infrastruktury a zejména napojení na nadregionální síť. Některá plánovaná dopravní napojení však stále nebyla realizována a představovala další příležitosti (dokončení dálnice A72 propojující dva metropolitní regiony Leipzig/Halle a Chemnitz/Zwickau). V případě města Borna byla lokálně nezbytná další opatření, která by minimalizovala negativní dopady dopravy v blízkosti obytného území, rekreace a pracovišť. Poloha prostoru Südraum Leipzig přímo na ose obou regionů v oblasti tzv. Saského trojúhelníku (Leipzig/Halle – Dresden – Chemnitz/Zwickau) měla v souvislosti s tvorbou nové post-těžební krajiny dobré předpoklady pro vznik regionu atraktivního pro bydlení a volný čas.

Zároveň bylo potřeba zajistit dobré **napojení obchodních parků i rekreačních lokalit** v okolí jezer. Dopravní napojení komerčních a obchodních ploch je významným faktorem pro atraktivitu nových podniků. Ačkoliv obchodní a komerční zóny v regionu měly relativně dobré dopravní silniční napojení, jejich **obsloužení veřejnou hromadnou dopravou** nebylo v některých lokalitách optimální. Ve vazbě na cestovní ruch je významné také dopravní napojení nových jezerních oblastí na systém veřejné dopravy. Pro zvýšení atraktivity obsluhy těchto lokalit bylo třeba zajistit zejména snížení časové dostupnosti, stejně jako zkrátit dobu přestupů mezi parkovišti a zastávkami veřejné dopravy.

Veřejná doprava byla obecně vázána na spojení s Lipskem. Náklady za veřejnou dopravu byly přitom často srovnatelné jako při použití individuální automobilové dopravy. Většina obcí byla dopravně obsloužena autobusovými linkami nebo železničními spoji. Ne všechny spoje do Lipska však byly bez přestupů. Aglomerovaná oblast přitom vykazovala obecně lepší podmínky ve využívání služeb veřejné dopravy ve srovnání s venkovským prostorem. Na střední centrum Borna byly rychlým a přímým spojením napojeny pouze města Markkleeberg a Böhlen a obce Neukieritzsch a Lobstädt. Nevýhodou byla navíc okrajová poloha stanice vůči městskému centru Borna.

Z analýzy vyplynula potřeba efektivního rozvoje veřejné dopravy. Cílem bylo

25) Do oblasti sociální infrastruktury jsou v Německu obecně zahrnována veřejná obslužná zařízení z oblasti školství, kultury, zdravotnictví, sociální péče, sportu – rekreace a další (Körner, 2014)



zatraktivnit služby veřejné dopravy a především zlepšit podmínky pro přestup pro pravidelně dojíždějící za prací. Hlavní výzvou proto bylo **snížení časové dostupnosti a zlepšení příležitostí pro přestup** z individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu (rozvoj přestupních uzlů a zastávek). Za tímto účelem byly třeba krátké jízdní doby a časové intervaly, ale také pohodlný přístup k významným cílům, obchodním a komerčním zónám apod. Atraktivitu mohly zvýšit komfortní přestupní terminály včetně integrování systémů P + R<sup>26)</sup>, B + R<sup>27)</sup> a do určité míry také flexibilní způsoby přepravy namísto provozu ztrátových konvenčních linek.

### Strategická část

Základním posláním rozvojové strategie bylo jednak zajistit její působení směrem dovnitř regionu (mobilizovat endogenní potenciály) a přispět tak k vytvoření a posílení regionální identity. Na druhé straně bylo cílem budovat jednotnou, atraktivní image regionu směrem navenek. Regionální rozvojový koncept zároveň plní svou úlohu koordinačního nástroje i v kontextu „správného“ cílení a rozdělování dotací.

Vize aktualizace regionálního rozvojového konceptu REK Südraum Leipzig [2008], který navázal na započatý hospodářský a strukturální vývoj od REK 2001 si stanovila motto „*Südraum Leipzig – Neue Seen Neue Ideen Die Wirtschafts-, Lebens- und Freizeitregion*“ (*Südraum Leipzig – Nová jezera, nové ideje – hospodářský, rezidenční a volnočasový region*<sup>28)</sup>). To staví jednoznačně na novém fenoménu oblasti – vznikající jezerní krajině jako významném impulzu pro atraktivitu obytného prostředí, rekreaci a volný čas i pro ekonomický rozvoj. Vize spojuje pro region Südraum Leipzig **5 strategických oblastí: Transformace s novými nápady a regionální identita; Ekonomika; Život v regionu; Volný čas a cestovní ruch a Blízkost a propojení (vytváření sítí) s regionálním centrem Lipsko.**

Regionální rozvojový koncept identifikuje v rámci procesu transformace těžební a průmyslové oblasti a budování

regionální identity významné příležitosti pro tvorbu atraktivní krajiny s novými prvky i nápady. To se projevuje nejzřejměji ve formě jezer, která postupně vznikají zatápěním bývalých hnědohelných povrchových dolů. Vzhledem k jejich regionálnímu rozsahu prostupuje tato změna všemi oblastmi regionálního rozvoje. Probíhající změny v krajině přinášejí regionu významnou podporu image a zároveň podporují rozvoj regionální identity, což je základní podmínkou pro úspěšnou budoucnost oblasti. Pocit sounáležitosti mezi obyvateli a obcí působí zároveň pozitivně proti převládajícím demografickým trendům (odliv mladých lidí z regionu, migrace z venkova do měst, stárnutí populace), bojuje proti vnitřním střetům zájmů, zvyšuje organizační a institucionální kapacity regionu a je atraktivní pro investory. Strukturální změna se proto zaměřuje jednak na posilování významu hospodářství v nadregionálním kontextu a jednak na posilování regionální identity, která je zásadní pro soudržnost společenství obyvatel.

Hlavní prioritou v oblasti ekonomiky byla v průběhu strukturálních změn diverzifikace regionálního hospodářství. Další vývoj by se měl proto soustředit na strategie pro zlepšení specifík lokalizačních faktorů a místních podmínek, budování regionálních sítí a strategie sídelní struktury a zaměstnanosti.

Regionální změny v posledních letech významně přispěly ke zvýšení atraktivity regionu Südraum Leipzig jako rezidenční oblasti. Na tento příznivý vývoj navázal regionální rozvojový koncept a měl jej dále zintenzívnit. Prostřednictvím inovativních nápadů a řešení se soustředil na **zlepšování obytného prostředí a jeho vazby na krajinné zázemí, rozšiřování kvality a nabídek veřejných služeb, příležitostí pro vzdělávání**, a to zejména v kontextu cílové skupiny mladých lidí, která se měla stát hlavní oporou budoucnosti. S ohledem na očekávaný demografický vývoj (stárnutí populace) však bylo třeba zároveň začít reagovat i na čím dál silící potřeby starších obyvatel.

Vlivem post-těžebních změn v krajině se oblast stává stále významnější v ob-

lasti volného času a cestovního ruchu. Strategie proto rozšiřovala nabídku v této oblasti, a to jak pro obyvatele, tak pro turisty a rekreanty. Cílem regionálního rozvojového konceptu bylo profilovat oblast cestovního ruchu jako významný hospodářský sektor regionu, a zároveň i nadále posilovat kvalitu života obyvatel.

Blízká poloha Lipska jako významného nadregionálního centra zároveň poskytuje oblasti Südraum Leipzig obrovskou strategickou výhodu v mnoha oblastech (hospodářství, dopravy, vědy a výzkumu, vzdělávání, kultury, volného času, cestovního ruchu apod.). Regionální rozvojový koncept tedy reaguje na tento potenciál a využívá jej v rámci podpory spolupráce s Lipskem (nové způsoby kooperace, cílené synergie a společné nové inovativní přístupy).

Pro reálné naplnění pěti strategických oblastí vymezil REK Südraum Leipzig **tři základní akční oblasti**, které definují jednotlivá poměrně konkrétní opatření, a to se zvláštním zřetelem na specifické aspekty diferenciací mezi venkovským územím a aglomerovaným prostorem: **Ekonomika a krajina; Moderní obce v silném regionu a Zabezpečení obecného zájmu jako základ pro rozvoj ekonomiky.**

### Ekonomika a krajina

Akční oblast Ekonomika a krajina kladě důraz na další vývoj diverzifikované ekonomiky, včetně cestovního ruchu a zemědělství jako její integrální součásti, i ve vazbě na rozvoj lidských zdrojů ve venkovském a aglomerovaném prostoru. Cílem v této oblasti je společně budovat Südraum Leipzig jako místo s budoucností, tedy jako místo pro „práci, život i trávení volného času“.

Mezi hlavní směry této oblasti patří jednak posilování diverzifikace regionálních ekonomických struktur, zejména zlepšení místních podmínek pro lokalizaci odvětví, podniků i obyvatel a podpora všeobecného rozvoje hospodářství a cestovního ruchu, včetně související institucionální podpory, veřejných služeb i marketingu. S tím souviselo zároveň formování nové

26) záchytná parkoviště typu P + R (park + ride) „zaparkuj a jed“

27) záchytná parkoviště typu B + R (bike and ride) jako forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu; umožňuje se zejména budováním záchytných míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol obvykle v blízkosti nádraží a jiných terminálů

28) Pozn.: vlastní překlad

krajiny jako základu pro obnovení regionální identity a soudržnosti. Pilířem pro naplňování přitažlivé image regionu je ve spojení s marketingovým rámcem Leipziger Neuseenland realizace „nové“ krajinné infrastruktury, jejímž klíčovým projektem je vodní propojení a rozvoj zázemí jezer.

### Moderní obce v silném regionu

Tato akční oblast se zaměřuje na posílení institucionální kapacity regionu a kvalitní podporu veřejné správy, její profesionalizaci a modernizaci. Cílem je moderní a vyspělá veřejná správa, společný regionální marketing i flexibilní veřejné služby. Dílčí opatření se soustředí například na podporu plánování dalšího rozvoje regionální infrastruktury a rozhodování v území (predikce vývoje poptávky po veřejných službách a energiích, strategie a politiky pro dosažení optimalizace a účinnosti v zásobování technické infrastruktury). Oblast umožňuje podporovat iniciativní a aktivní plánování v rámci veřejné správy, rozvíjet udržitelné formy meziobecní spolupráce, spolupráce veřejného a soukromého sektoru, utvářet účelové spolky a sdružení i zajistit odborný pohled a přístup. Mimo to se oblast soustředí také na cílené posilování dvou středních center Markkleeberg a Borna s přihlédnutím

k místním výhodám a podmínkám. Významným tvrdým projektem v těchto oblužných centrech je pak rozšíření a modernizace zařízení středních škol pro podporu a stabilizaci rozvoje všeobecného vzdělávání v regionu.

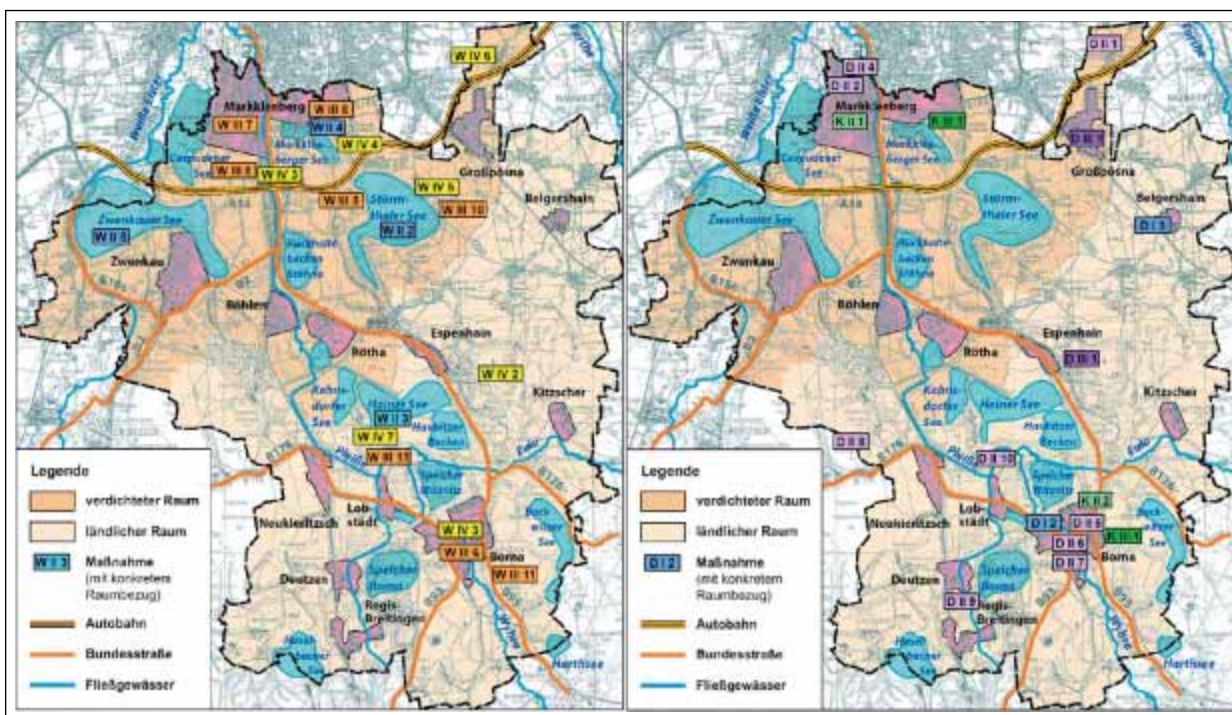
### Zabezpečení obecného zájmu jako základ pro rozvoj ekonomiky

Atraktivita Lipské jezerní oblasti (Leipziger Neuseenland) zejména pro mladé lidi nezanedbatelně záleží na kvalitě a dostupnosti služeb a nabídek v regionu (vč. nabídek školení / poradenství, profesních a pracovních příležitostí apod.). V souvislosti s demografickým vývojem v regionu je tato akční oblast zaměřena právě na podporu mezigenerační mobility a flexibility, rozvoj sociální infrastruktury a zejména na vytváření atraktivní a široké nabídky pro mladé lidi. Budování a komunikování regionální identity jsou základními součástmi regionální strategie pro budoucnost regionu. Hlavními směry je tedy motivovat mladé lidi pro život v regionu a udržet je zde, podporovat mobilitu a flexibilitu pro všechny generace (zejména s důrazem na dostupnost vzdělávání, ale i dostupnost bydliště – pracoviště i rekreace veřejnou dopravou) a udržet a přizpůsobit sociální infrastrukturu potřebám obyvatel.

Opatření se proto soustředí na roz-

šiřování nabídky progresivních služeb v oblasti mobility (např. opatření na optimalizaci veřejné integrované dopravy s přihlédnutím k nabídce rekreace a cestovního ruchu v regionu, výstavbu přestupních uzlů a terminálů – železniční terminál Borna, železniční stanice Belgershain), regionální osvětu a posilování identity prostřednictvím realizace tvrdých opatření – zařízení sociální infrastruktury (zařízení občanského vybavení pro všechny věkové skupiny společnosti – komunitní centrum, léčebné a rehabilitační centrum, veřejný park, sportovní a rekreační zařízení, mediátéku apod.), vždy však s ohledem na lokální potřeby obyvatel i na územní předpoklady a vazby.

V rámci strategie REK Südraum Leipzig je schematicky vyjádřen územní průmět u tzv. tvrdých, převážně infrastrukturálních projektů – veřejná dopravní a technická infrastruktura, sociální infrastruktura a občanské vybavení (vč. infrastruktury cestovního ruchu) a veřejná prostranství (např. parky). „Měkké“ (nehmotné) projekty, jejichž průmět do území nelze zpravidla vymezit, (např. budování turistické značky Leipziger Neuseenland s kvalitními službami, služby cestovního ruchu v obcích nebo řada aktivit institucionální podpory pro rozvoj podnikání a spo-



Obr. 8: Lokalizace jednotlivých opatření v prioritních oblastech

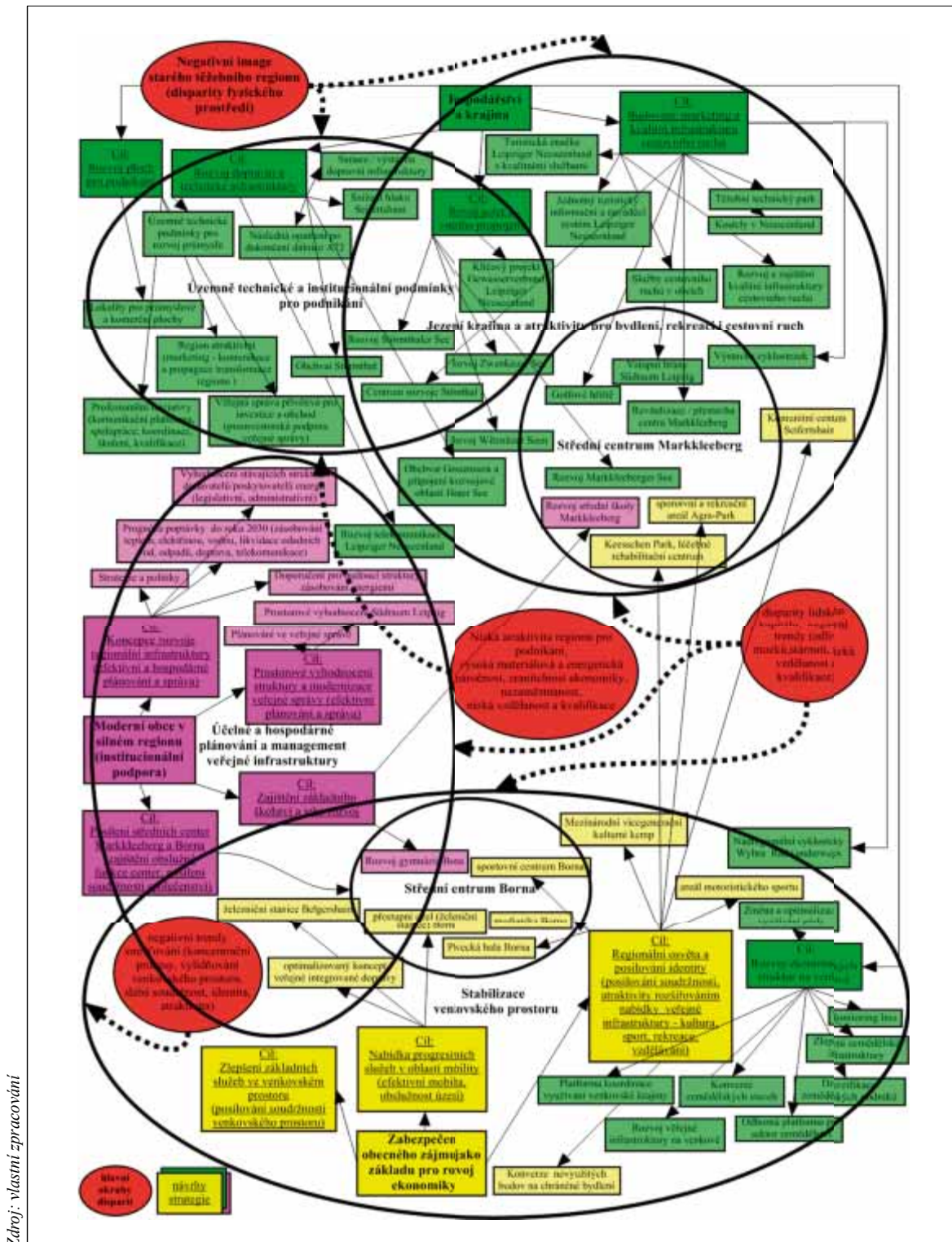
Zdroj: Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig; Fortschreibung REK Südraum Leipzig im Leipziger Neuseenland, 2008



lečných organizačních struktur) však na tvrdá opatření věcně navazují a úzce souvisejí s podporou marketingu, síťování a utváření organizačních struktur a veřejnou správou jako podpůrnou službou pro veškeré aktivity v území. Pro jednotlivá opatření byly zároveň vyjádřeny i priority, resp. pořadí, v jejichž souslednosti je žádoucí je naplňo-

vat. Klíčové intervence v oblasti obnovy fyzického prostředí, jako například vodní propojení (Gewässerverbund) či rozvoj jezer a jejich zázemí bylo nutné zahájit nejdříve, neboť se jednalo o časově náročné intervence, které zároveň vytvářely územní podmínky pro další „menší“ navazující projekty.

Schéma 1 zobrazuje skladbu akčních oblastí, cílů a jednotlivých opatření, naznačuje jejich věcné a územní vazby. Ze schématu je patrné, že dílčí opatření naplňují nejen cíle, pod které přímo spadají, ale posilují i základní strategické směry (oblasti), resp. podporují řešení nejzávažnějších okruhů disparit.



Zdroj: vlastní zpracování

Schéma 1: Věcné a územní vazby strategie REK Südraum Leipzig



## Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace (ÚCHA)

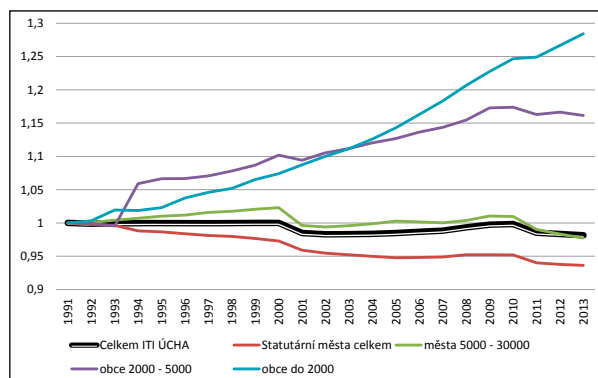
### Analytická část

Z analytické části dokumentu lze hodnotit relativně pozitivně socioekonomickou analýzu, která popisuje stav a vývoj území z hlediska základních tematických oblastí a ukazatelů. Poslední vývoj regionu dokládají trendy, které jsou zpravidla sledovány od počátku 90. let 20. stol., tedy od počátku ekonomické transformace. Dílčí tematické okruhy jsou doplněny kartogramy, které ukazují na vnitřní územní diferencovanost jednotlivých socioekonomických charakteristik, oblasti koncentrace některých problémů nebo místní deficity.

Z analytické části zmíním jen některá dílčí témata, u nichž lze při podrobnějším zkoumání identifikovat územní diferencovanost nebo prostorově určité vztahy, na které by mohla či dokonce měla strategie vhodným způsobem reagovat. Krátký historický exkurz nastínil příčiny a důsledky vývoje aglomerace ve 2. pol. 20. století – negativní devastace sídel v důsledku těžby, devastace historických jader měst, existence rozsáhlých panelových sídlišť, mnohdy neodpovídajících dnešním představám o kvalitním bydlení, značné množství plošně rozsáhlých brownfieldů, v sociální oblasti pak zejména

zaostávání území z hlediska kvality lidských zdrojů. Z pozitiv vývoje lze vyzdvihnout naopak nadstandardně rozvinutou dopravní a technickou infrastrukturu a poměrně solidní úroveň občanské vybavenosti. Analýza vyjížděky a dojížděky do škol a do zaměstnání potvrdila silnou polycentrickou provázanost středisek, zejména z hlediska vztahů bydliště – pracoviště, kde lze identifikovat několik mikroregionálních seskupení, kde kromě statutárních měst má z hlediska pracovištních center význam i několik dalších měst (např. Litvínov na Mostecku, Trmice na Ústecku, Krupka na Teplicku), z hlediska center bydliště také např. Jirkov na Chomutovsku. Z těchto vztahů vyplývají také specifické potřeby aglomerace, co se týče dopravní dostupnosti a případného posilování vnitřní propojenosti regionu.

Vývoj počtu obyvatel aglomerace je při srovnání velikostních skupin obcí nevyvážený. Jak dokládá graf (obr. 9), statutární města vykazují úbytky, naopak kategorie nejmenších obcí a obcí do 5000 obyvatel dlouhodobě populačně rostou. Interpretace těchto vývojo-

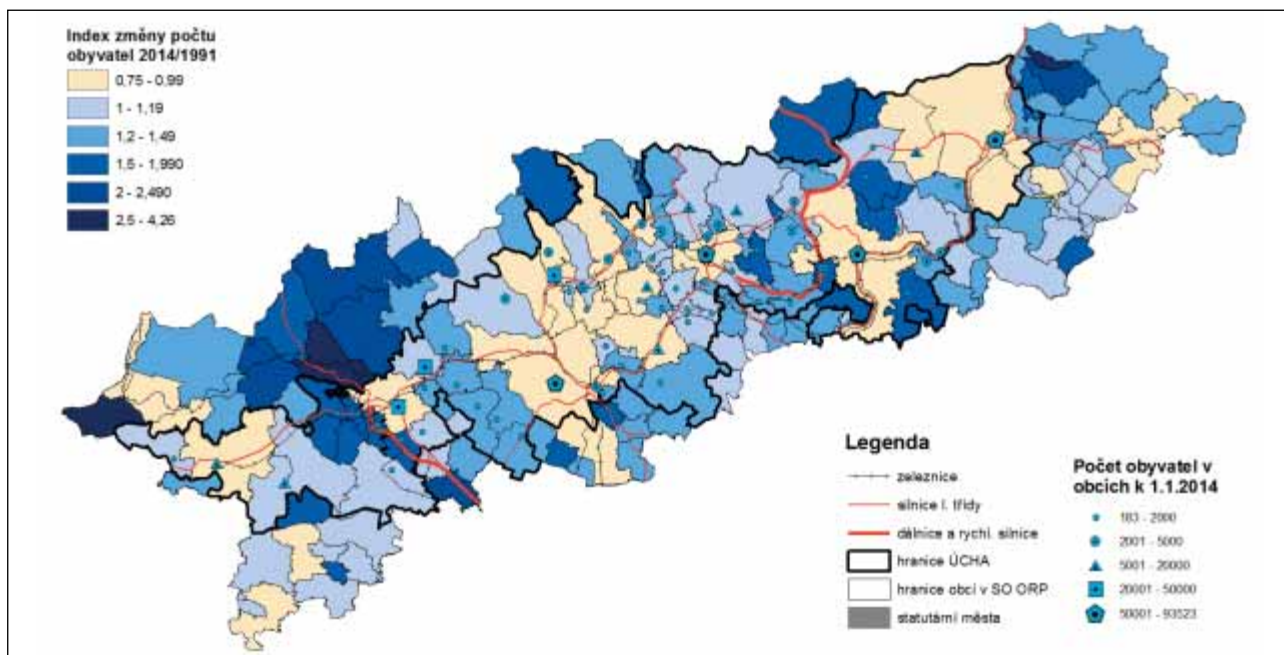


Obr. 9: Vývoj počtu obyvatel v obcích mezi lety 1991 a 2014

Zdroj: Strategie ITI ÚCHA

vých trendů a jejich prostorové rozmístění jsou jen velmi okrajově promítnuty v rámci SWOT analýzy. Analýza explicitně nepojmenovává případné hrozby plynoucí z těchto trendů ani nepředkládá možné žádoucí směry pro koordinované řešení tohoto disproporčního vývoje v rámci celé aglomerace.

Z analýzy lze přesto usuzovat prostorově diferencované potřeby na posílení rezidenčních funkcí, či spíše obytnou atraktivitu hlavních center aglomerace (statutárních měst). A to zejména kvalitu obytného prostředí jádrového území měst a dalších hustě osídlených částí (sídlíštní panelová zástavba). Pro ostatní menší města a větší obce v aglomeraci to naopak znamená požadavky na rozšiřování veřejné infrastruktury – zejména veřejného občanského vybavení, včetně obsluhy veřejnou dopravou.



Obr. 10: Vývoj počtu obyvatel v obcích mezi lety 1991 a 2014

Zdroj: Strategie ITI ÚCHA

Demografický vývoj tedy naznačuje nepříznivý trend dekoncentrace jádrových měst aglomerace, což vytváří tlaky na relokizaci veřejné infrastruktury. Věková struktura obyvatelstva je v aglomeraci naopak poměrně příznivá ve srovnání s ostatními regiony ČR. Méně příznivá věková struktura ve velkých městech se váže mj. i na emigrační trendy (odliv) mladých lidí.

Celková vzdělanostní úroveň je v aglomeraci všeobecně podprůměrná a je důsledkem tradičně orientované struktury hospodářství a s ní související dlouhodobé poptávky po pracovnících s nižší kvalifikací. Faktory vzdělanostní struktury jsou nepříznivé zejména z hlediska budoucnosti regionu. Významným specifickým oblastí je také všeobecně nízká identifikace obyvatel s regionem.

Z hlediska struktury zaměstnanosti plynou v celorepublikovém srovnání jednoznačně významné deficity sektorů znalostní ekonomiky (informační a komunikační činnosti, peněžnictví a pojišťovnictví, činnosti v oblasti nemovitostí, služeb pro podnikání, výzkum), ale i obecně sektorů ostatních služeb (obchod, opravy motorových vozidel a spotřebního zboží, pohostinství a ubytování), tedy obecně sektoru terciéru a kvartéru.

*Z hlediska počtu zaměstnanců ve výzkumu a vývoji i výdajů na výzkum a vývoj v přepočtu na obyvatele je Ústecký kraj v meziregionálním (krajiském) srovnání (i bez započítání Prahy) i přes postupný nárůst hodnot obou ukazatelů v posledních letech stále vý-*

*razně podprůměrný. V zásadě je možné konstatovat, že zde jsou dlouhodobě poměrně nepříznivé podmínky pro rozvoj znalostní ekonomiky [Strategie ITI ÚCHA, 2015: 43].*

Kromě socioekonomické analýzy obsahuje analytická část i další kapitoly, které podávají základní informaci o potenciálech a předpokladech regionu. Hodnotí mj. vnější vlivy i jejich očekávaný vývoj v budoucnosti, identifikují hlavní aktéry rozvoje. SWOT analýza, ač vystihuje základní silné a slabé stránky, příležitosti i hrozby aglomerace, již však územní diferencovanost těchto charakteristik v řadě případů opomíjí. Stejně tak není odlišena jejich různá významnost, což považuji za nedostatek v kontextu části Analýza problémů a potřeb. Definované potřeby jsou tematicky i prostorově nekonkrétní, a bez vyjádření jejich časové naléhavosti.

Byly také hodnoceny vazby na ostatní strategické dokumenty – zde však chybí odpovídající hierarchické uspořádání dokumentů, a to jak v úrovni vertikální (od národní úrovně až po úroveň komunální/obecní), tak v rovině horizontální (odlišení komplexních od resortních či úzce zaměřených). Identifikované vazby na problémové oblasti ITI jsou tak zpracovány ve zcela obecné rovině, což při širší problémových oblastí spíše budí dojem pouhého výčtu bez hlubšího významu. Hlavní směry relevantních strategických dokumentů jsou sice dále přiblíženy, ale již nedo-

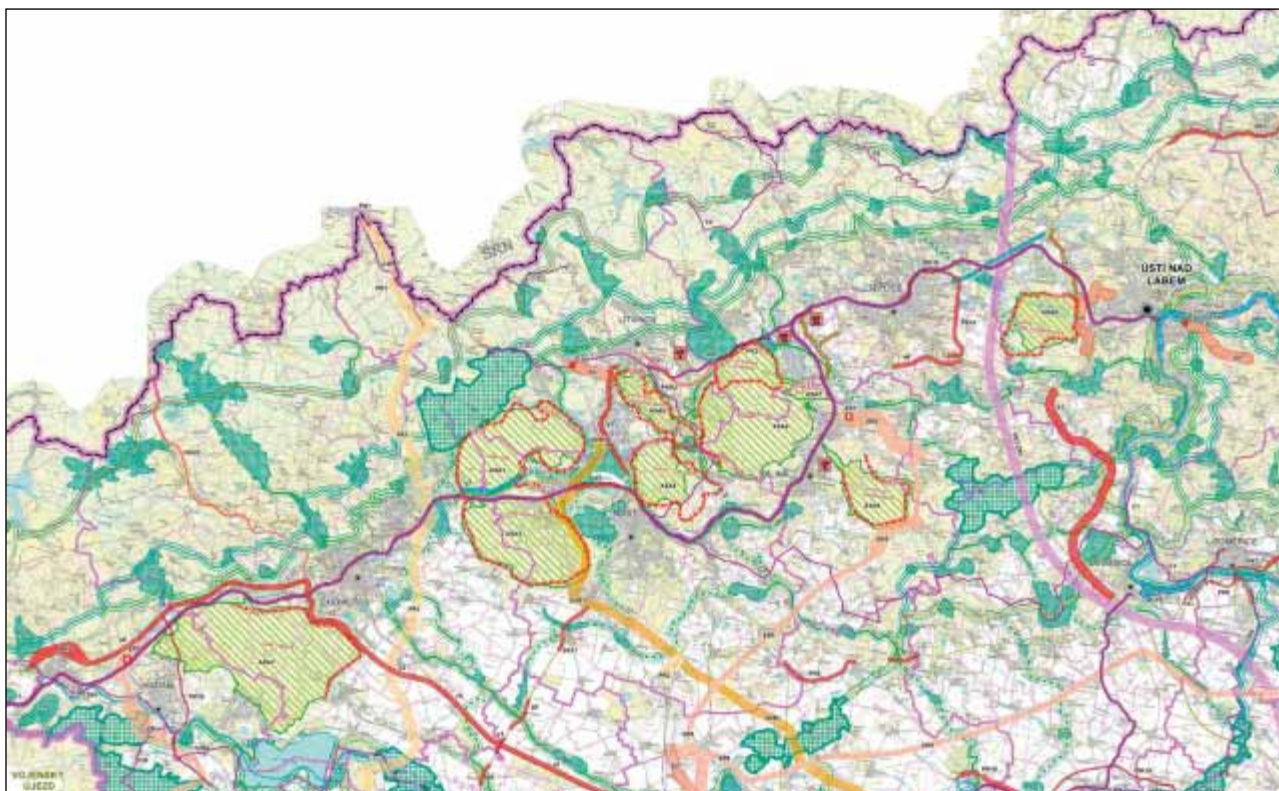
cházi ke vzájemné syntéze společných či souvisejících cílů ani hledání účelných řešení pro jejich naplnění.

Z formálních územně plánovacích dokumentů, na něž Strategie odkazuje, však lze vyvodit určité sdílené představy na směřování rozvoje území, které plynou z jimi stanovených koncepcí. Určitou podobu sdílené vize lze vyvodit zejména z krajské územně plánovací dokumentace, Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Kromě stanovených priorit a prostorově diferencovaných úkolů pro územní plánování pro jednotlivé rozvojové oblasti, osy či specifické oblasti jsou z hlediska strategie rozvoje Podkrušnohoří zvláště významné také v ZÚR ÚK vymezené plochy asanační nadmístního významu (území po povrchové těžbě hnědého uhlí), které bezprostředně navazují na souvisle urbanizovaná území aglomerace a významně tak formují charakter krajinného zázemí měst a obcí. Jednotlivé plochy asanace přesahují hranice více obcí a koordinace všech souvisejících nápravných opatření na meziobecní, regionální úrovni i státní úrovni je nezbytnou podmínkou pro jejich úspěšnou realizaci. Klíčové pro kvalitu tohoto krajinného zázemí jsou Zásadami stanovené dílčí kroky naplnění cílových charakteristik krajiny Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území, které spočívají [ZÚR ÚK, Odůvodnění:125] v obnově ekologické rovnováhy a vytvoření nové krajinné struktury, přičemž „*vytvoření celkem šesti velkých vodních ploch v relativně koncentrovaném prostoru, o rozloze od několika set ha až po více než 1000 ha, je nejvýraznějším a určujícím fenoménem při tvorbě nové krajinné struktury a obnově ekologické rovnováhy. V daleké budoucnosti tak po překonání problémů (množství a kvalita vody) lze očekávat vznik mimořádné krajiny (na území ČR s ničím nesrovnatelného krajinného celku).*“ Je tak očekávána zcela nová kvalita krajiny Podkrušnohoří, která se může stát impulzem i pro socioekonomickou transformaci celé oblasti. V případě Podkrušnohoří je však krajská úroveň územně plánovacích dokumentů s ohledem na specifika území v těchto případech nedostatečně podrobná [Vráblíková a kol. 2011:252]. Rozvojové dokumenty jednotlivých obcí a měst naopak dostatečně nekoordinují tyto nadmístní zájmy.

	Zemědělství, lesnictví	Průmysl	Stavebnictví	Obchod, opravy moto. voz., sportf. zb.	Doprava a skladování	Pohostinství a ubytování	Informační a komunikační činnosti	Peněžnictví a pojišťovnictví	Činnost v obl. nemov., služ. pro pod., výzkum	Veř. správa a obrana	Školství, zdravotnictví a sociální péče
Česká republika	2,7	25,4	6,8	10,2	5,6	3,1	3,0	2,5	7,8	5,9	12,5
Ústecký kraj	1,8	27,0	7,0	9,0	6,6	2,6	1,8	1,8	6,4	6,7	12,7
Celkem ÚCHA	0,8	27,4	6,9	9,2	6,6	2,6	1,9	1,9	6,9	6,3	12,8
Statutární města	0,5	24,2	6,7	9,7	7,1	2,7	2,3	2,2	7,4	6,8	14,0
Děčín	0,7	21,3	6,5	9,6	11,7	3,2	2,0	2,2	6,3	6,5	12,8
Chomutov	0,7	30,5	7,1	9,2	4,6	2,5	1,5	2,0	6,8	7,0	12,7
Most	0,5	29,0	6,0	9,3	6,3	2,5	2,0	1,9	7,7	6,3	13,1
Teplice	0,4	24,2	6,8	10,4	5,3	3,1	2,1	2,4	8,4	5,5	14,2
Ústí nad Labem	0,4	19,1	6,9	9,8	7,6	2,5	3,1	2,4	7,6	8,0	15,7
Celkem ostatní	1,1	32,2	7,4	8,5	5,8	2,4	1,3	1,5	6,2	5,6	11,0

Tab. 3: *Struktura zaměstnanosti dle oborů činnosti v meziokresním srovnání – SLDB 2011*





Obr. 11: Výřez z Výkresu ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ÚSES

### Strategická část

Strategická část Integrované strategie Ústecko-chomutovské aglomerace definuje vizi, cíle a opatření, jejichž prostřednictvím budou cíle naplňovány. Opatření obsahují také typové aktivity, které konkretizují možný směr řešení. Na úrovni opatření byly stanoveny relevantní indikátory a očekávané výsledky. Je však otázkou, zda budou odrážet reálnou skutečnost při naplňování cílů. Jasná vazba mezi volbou indikátorů (včetně kvantifikování jejich cílových hodnot) a identifikovanými potřebami z analytické části totiž ze Strategie není zřejmá.

V rámci Strategie byly identifikovány také tzv. předpokládané klíčové projekty, tedy projektové záměry, jejichž náklady na realizaci přesahují hranici 150 mil. Kč. Volbu a účelnost těchto klíčových projektů by bylo možné porovnat na základě zkušeností a dobrých příkladů praxe s charakterem tzv. „flagship“ projektů z podobných rozvojových strategií (IBA Emscher Park, IBA Fürst-Pückler Land, REK Südraum Leipzig).

Vize dle Strategie ITI ÚCHA [2015:170] charakterizuje Ústecko-chomutovskou aglomeraci jako „urbanizovanou, ekono-

micky významnou část České republiky, kde hospodářská výkonnost regionu vychází z pestré odvětvové základny a z napojení na německou ekonomiku v oblasti investic a trhu práce. Celá oblast Ústecko-chomutovské aglomerace je dobře dopravně dostupná a vnitřně propojená. Obyvatelé měst zde žijí ve zdravém životním prostředí, v bezpečí a ve zlepšených sociálních podmínkách.“

Pominu-li, že to lze stěží reálně považovat ve srovnání s německým příkladem za skutečnou vizi, přesto je možné s ohledem na identifikované disparity regionu z dané formulace vyvodit základní strategické směry, které je třeba při jejím naplňování sledovat.

Primárně je nezbytné sledovat potřebu diverzifikace ekonomické základny, což je obecným trendem restrukturalizace tradičních průmyslových regionů. V této souvislosti je však třeba se blíže podívat na charakter odvětvové struktury Ústecko-chomutovské aglomerace [Tabulka 12; Strategie ITI ÚCHA, 2015: 46], kde lze identifikovat možné potenciály pro žádoucí rozvoj ekonomických odvětví. Region ve srovnání s celorepublikovým průměrem jednoznačně zaostává v oblasti terciéru a kvartéru, zejména pak v odvětvích tzv. znalostní

ekonomiky, která se má stát dle politiky Evropské unie hlavním motorem růstu a prosperity. Diverzifikace odvětví přitom může vést k posílení odolnosti vůči krizím. Diverzifikované hospodářství, které kombinuje dobře fungující průmyslová odvětví a sektory služeb s příznivým obchodním prostředím jsou nejlepším základem pro udržitelný růst [Tödtling, Davies 2013].

Napojení na německou ekonomiku v oblasti investic a trhu práce je sice vhodné či dokonce žádoucí, ale v následném zpřesňování cílů a opatření již nejsou naznačeny žádné obrysy možného „napojení“, ať už z hlediska preferovaných oblastí hospodářství, progresivních odvětví, nebo například z hlediska navazování partnerství s konkrétními regiony, městy či institucemi. Základní předpoklady může obecně napomoci vytvořit podpora vzdělávání a kvalifikace obyvatelstva, podpora vědy a výzkumu nebo zvyšování institucionální kapacity v aglomeraci.

Vize dobré dopravní dostupnosti a vnitřní propojenosti celé oblasti je vzhledem k polycentrickému uspořádání aglomerace logická. Lze však polemizovat o správnosti volby některých opatření, aktivit, a jejich účelnosti při naplňování



cílů a vize. Například z předběžné charakteristiky aktivity „Nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob“ a odpovídajících předpokládaných klíčových projektů nesdílím přesvědčení, že by obnova vozového parku dopravních podniků jednotlivých statutárních měst, i s přihlédnutím k poměrně nezanedbatelné investiční náročnosti těchto záměrů, byla tím zásadním a účinným impulzem pro dlouhodobě udržitelné „přizpůsobení kvality hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí“. Navíc přihlédneme-li k faktu, že „všechny dopravní podniky statutárních měst (včetně společných podniků Chomutova s Jirkovem a Mostu s Litvínovem) s výjimkou DP města Děčína prošly v minulosti ekologizací vozového parku, resp. dopravních prostředků“ a že „v nedávné minulosti pak v některých městech (Most, Litvínov a Ústí nad Labem) došlo k nahrazení části vozového parku autobusů na naftový pohon autobusy na CNG / LPG“ [Strategie ITI ÚCHA, 2015: 89–90], nejsou známy relevantní potřeby či důvody pro obnovu tohoto vozového parku z prostředků ESIF<sup>29)</sup>. Zcela jiným možným řešením by totiž mohla být prostorová optimalizace a flexibilní formy obslužnosti regionu veřejnou dopravou, což by navíc bylo nákladově jistě úspornější.

Posledním pilířem vize je zdravé a bezpečné životní prostředí a zlepšené sociální podmínky pro obyvatele, tedy poměrně střízlivá podpora základních předpokladů pro posílení soudržnosti společenství obyvatel.

Strategickým cílem pro naplnění vize je „aktivizovat lidské zdroje, zvýšit jejich mobilitu a zlepšit životní prostředí, kvalitu života a podmínky k podnikání v Ústecko-chomutovské aglomeraci jako nutný předpoklad pro hospodářský růst a sociální stabilitu regionu“. Pro naplnění strategického cíle byly vyčleněny **čtyři prioritní oblasti: Konkurenceschopná ekonomika postavená na moderních technologiích, znalostech a inovacích; Sociální soudržnost; Dopravní dostupnost a propojenost regionu a Krajina a životní prostředí** [MMR, 2015: 32].

Záměr aktivizovat lidské zdroje se ukazuje dle dostupných analýz jako zásadní. Na něj se soustředí převážně prioritní oblast Konkurenceschopná ekonomika postavená na moderních technologiích, znalostech a inovacích, okrajově také prioritní oblast Sociální soudržnost.

### **Konkurenceschopná ekonomika postavená na moderních technologiích, znalostech a inovacích**

Oblast konkurenceschopné ekonomiky postavené na moderních technologiích, znalostech a inovacích se soustředí na rozvoj funkční infrastruktury pro vědu a výzkum a inovačního podnikání (rozvoj specializovaných výzkumných center), což umožní soustředit fyzickou infrastrukturu do hlavních pólů rozvoje výzkumu a vývoje v aglomeraci, tedy zejména do statutárních měst (kampusů vysokých škol, výzkumných ústavů apod.). Opatření využívá potenciálu místních vysokých škol a vědeckovýzkumných institucí a vytvoří předpoklady pro zvýšení regionální konkurenceschopnosti.

Doplňující měkká opatření pro mobilizaci lidského kapitálu pro rozvoj vědy, výzkumu a inovačního podnikání cílí na zintenzivnění možností spolupráce v oblasti aplikovaného výzkumu, posílení sektoru podnikání a podnikavosti. Nedostatečná propagace technických věd a technologického podnikání, ale i chybějící podpora síťování a spolupráce<sup>30)</sup> vědy, výzkumu a inovací, zejména v oblasti spolupráce veřejného a soukromého sektoru, jsou dlouhodobými hendikepy, které má strategie snahu také napravit.

I přestože již v analytické části bylo konstatováno, že potenciál rozvoje znalostí a inovace jsou v aglomeraci velmi omezené, lze považovat tuto prioritní oblast za integrovanou i relativně vyváženou, co se týče struktury specifických cílů a jednotlivých dílčích opatření. Tato prioritní oblast postihuje různé úrovně potřeb (všeobecná osvěta a propagace, střední školství, vysoké školství, věda a výzkum i podpora vzájemné spolupráce). Prioritní oblast tak cílí jak na všeobecné, tak na regionálně specifické problémy a výzvy.

Převaha opatření zaměřených na rozvoj vědy a výzkumu je však v relativně neinovativním regionu s ohledem na závěry ze Zprávy ESPON [2013: 20–24] diskutabilní. Otázkou je, zda by se strategie neměla například více soustředit na opatření podporující všeobecnou kultivaci prostředí, včetně zkvalitňování veřejné vybavenosti s cílem udržet či přitáhnout kvalifikované a vzdělané obyvatele. Tento přístup by mohl více korespondovat s rolí měkkých faktorů rozvoje, jak je v souvislosti s konceptem kreativní třídy [Florida 2000, 2002] konceptualizuje Slach [2014] na příkladech transformací starých průmyslových regionů. Pro atrakci kreativní třídy, tedy kvalitního lidského kapitálu, je obecně zdůrazňován význam kvality místa a tzv. amenities [např. Florida, Clark].

### **Sociální soudržnost**

Prioritní oblast Sociální soudržnost řeší sice vybrané problematické oblasti v sociální oblasti (sociální bydlení, sociální vyloučení), nicméně opomíjí mnohé identifikované potřeby – např. rozvoj občanské vybavenosti v souladu s měnícími se potřebami obyvatel. Také potřeba řešit např. oslabenou regionální identitu, relativně slabou identifikaci obyvatel s územím, nízkou míru sociální soudržnosti a vztahu k území a veřejnému prostoru, kterou potvrzuje SWOT analýza, zůstává stranou stanovených cílů. Stejně jako zůstává stranou potřeba řešit reálnou hrozbu odlivu mladých, vzdělaných a podnikavých obyvatel, kterou mj. prokázala Analýza vztahu obyvatelstva k transformaci těžební oblasti Podkrušnohoří [Pospíšil, 2014].

Opatření na podporu zapojení osob se zdravotním postižením a kumulovaným sociálním znevýhodněním na trhu práce považují za ne významnou, ovšem spíše doplňkovou záležitost s relativně malým dopadem v aglomeraci. Opatření by mělo sice přispět ke zmírnění důsledků, ale nepřispívá k řešení hlavních příčin disparitních projevů a zhoršených sociálních charakteristik regionu.

Opatření na rozvoj sociálního bydlení a rozvoj nízkokapacitních pobytových forem sociálních služeb jsou vcelku

29) Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF)

30) Na potřeby síťování v oblasti vědy, výzkumu a praxe reagovaly mj. projekty „Propojení vědy a výzkumu pro malé a střední podniky v sasko-českém přihraničí“ (Leadpartner: Ústecký kraj) nebo „INPOK – Inovační potenciál jako faktor zvýšení konkurenceschopnosti česko-saského pohraničí“ (Leadpartner: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem).

vhodná, nicméně cílová hodnota indikátoru podpořených bytů pro sociální bydlení (171) se jeví v kontextu regionálního zaměření strategie jako zcela nedostatečná, a velmi obtížně si lze představit žádoucí dopad tohoto opatření na úrovni celé aglomerace.

Opatření prevence sociálně patologických jevů a prevence kriminality jsou zcela obecná a nenaznačují žádný konkrétnější charakter projektů, který by byl kritériem a zárukou vhodných a účinných řešení. Vyvolává dojem, že se může jednat pouze o pokračování stávajících aktivit a doposud vykonávané agendy, jen s rozdílem využití „vnějšího“ financování.

### **Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu**

Avizovaná potřeba zvýšení mobility obyvatel je diskutabilní. Analýza vyjížděky a dojížděky do zaměstnání nebo do škol sice prokazuje, že je mobilita pro region významná. Aglomerace však vykazuje díky svému polycentrickému uspořádání a relativně dobré síti dopravní infrastruktury vysokou obslužnou atraktivitu území [Maier a kol., 2007].

I zjištěné hodnoty časové dostupnosti pro ochotu denní dojížděky do zaměstnání u obyvatel Podkrušnohoří *potvrzují vyšší míru pracovní mobility obyvatel v Podkrušnohoří*. Stejně tak schopnost obyvatelstva flexibilně reagovat na změny socioekonomických podmínek zvýšením mobility je relativně dobrá [Pospíšil, 2014]. Přesto by správně zvolená opatření mohla ke zvýšení mobility přispět. Otázkou však může být míra návratnosti vynaložených prostředků v případě tvrdých investic [srovnej ESPON, 2013: 53–58, 62–63] i vliv na atraktivitu regionu. Opatření v oblasti rozvoje cyklistické dopravní a související infrastruktury včetně souvisejících aktivit mohou dílčím způsobem přispět ke zvýšení podílu cyklodopravy v dopravě. U tvrdých opatření realizace cyklotras a cyklostezek však záleží na jejich prostorové lokalizaci a významu – záleží na konkrétním územním průmětu tras, jak jejich umístění bude reagovat na toky vyjíždě-

ky a dojížděky do škol, do zaměstnání, jak docílí k propojení bydliště a pracoviště, případně jak lze síť synergicky využít i pro propojení cílů pro příměstskou rekreaci a cestovní ruch.

Dle dostupných podkladů a předběžné lokalizace předpokládaných záměrů se však jedná o projekty relativně dílčí, které se soustředí na hlavní jádra aglomerace. Je tedy otázkou, podle jakého klíče či koncepce bude nakonec vybrán soubor možných projektů a zda se nakonec bude jednat o ucelený logický systém cyklistických tras, nebo budou realizovány pouze dílčí ojedinělé záměry.

V případě specifického cíle Přizpůsobit kvalitu hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí není odůvodněna skutečná naléhavost potřeb obyvatel a významnost vlivů dopravy na životní prostředí.

Potřeby obyvatel v oblasti veřejné dopravy je možné vnímat ve vazbě na poměrně dynamické změny a trendy v územním rozvoji aglomerace, procesy suburbanizace, vyliďňování center měst, ale i změny v koncentraci bydlišť a pracovišť. Je proto nezbytné volit taková opatření a aktivity, které budou flexibilně reagovat na změny potřeb obyvatel. Tomu mohou vzhledem k polycentrickému uspořádání aglomerace přispět jak měkká opatření typu integrování systémů místní a regionální veřejné dopravy, které odstraní prostorové bariéry ve využívání veřejné dopravy v celé aglomeraci, stejně jako tvrdá opatření spočívající ve vhodné lokalizaci přepravních uzlů a terminálů veřejné dopravy. Na druhou stranu však mohou mít význam i řešení, která by v regionálním měřítku důsledněji koordinovala a usměrňovala územní rozvoj obcí právě s ohledem na prostorové vztahy mezi bydlišti a pracovišti, podporovala zejména jejich vzájemnou propojenost a koncentrovanost a naopak omezovala extenzifikaci.

Efekt na zvýšení atraktivity veřejné dopravy některými opatřeními a aktivitami, například prostřednictvím modernizace a doplnění vozového parku, může být diskutabilní. Jistě mnohem významnějším faktorem bude pro uži-

vatele (cestující) cena jízdného nebo dostupnost zastávek veřejné dopravy a četnost spojů. Také celkový vliv na životní prostředí může být prostřednictvím modernizace a vozového parku pouze dílčí, neboť *podíl všech mobilních zdrojů na celkové produkci emisí byl významný u CO (40%), TZL (35%) a VOC (16%), méně pak u NOx* [Strategie ITI ÚCHA, 2015: 95]. Přitom však musíme počítat, že veřejná hromadná doprava z tohoto podílu představuje pouze malý zlomek. V tomto kontextu by však v případě skutečně účinných opatření, kterými by se dosáhlo významnějšího zvýšení podílu přepravovaných osob hromadnou dopravou, bylo možné reálně snížit i zátěž mobilních zdrojů znečištění.

Naopak záměr na výstavbu, modernizaci a zatraktivnění dopravních terminálů a přepravních uzlů je v případě polycentrického uspořádání oblasti zvláště významný, stejně jako rozvoj informačních a odbavovacích systémů nebo systémů dynamického řízení provozu. Pakliže budou realizovány ve všech hlavních centrech aglomerace, resp. ve všech centrech, kde dochází k významné reciproční výměně vyjíždějících a dojíždějících, má opatření nesporně integrační charakter pro celou aglomeraci<sup>31)</sup>.

Možný integrační potenciál lze uvést také na příkladu typových projektů k Integrované strategii Ostravské metropolitní oblasti, kde jsou patrné vazby projektů na podporu zaměstnanosti (Labour Pool), podnikání (řemeslných a podnikatelských inkubátorů) s rozvojem městské hromadné dopravy (zlepšení dostupnosti lokalit, kde se realizují projekty na podporu zaměstnanosti). V souvislosti s městskou dopravou budou rozvíjeny také terminály, které budou sloužit k záchytu meziměstské dopravy a k přesměrování cestujících na MHD, stejně jako například podpora cyklodopravy v aglomeraci (propojení více obcí a měst), zvýšení podílu cyklodopravy v rámci dojížděky do zaměstnání a navázání cyklodopravy na systém dopravních terminálů.

31) Tuto taktiku použila i strategie IBA Emscher Park v 90. letech 20. stol. v oblasti konurbace v Porúří, kde modernizací železničních stanic a nádraží vytvořila nové dopravní uzly, s nimiž byly integrovány i ostatní formy dopravy (park and ride, bike and ride) a související veřejné infrastruktury, občanského vybavení a služeb. Na tyto moderní terminály byla mj. navázána hustá síť cyklotras a cyklostezek, které se staly alternativou bezpečné meziměstské dopravy obyvatel (IBA 1999).

### Prioritní oblast Krajina a životní prostředí

Zlepšit životní prostředí, kvalitu života a podmínky k podnikání je komplexním tématem, které se přímo váže na výzvu zastavit trend odlivu mladých, vzdělaných a podnikavých obyvatel, čehož lze dosáhnout soustavným zvyšováním atraktivity prostředí – obytného prostředí jednotlivých měst a obcí, ale i jejich krajinného zázemí.

Deficity životního prostředí, včetně jeho estetických a funkčních kvalit, se projevují v krajinném zázemí, které bylo v minulosti nebo stále je formováno těžební činností. Zde jsou patrné nedostatky v tvorbě „nové“ krajiny v post-těžebních oblastech, především mezi úrovní rekultivací a následnou revitalizací a resocializací, návratu k jejímu polyfunkčnímu využívání – hospodářskému využití, rekreaci a cestovnímu ruchu, anebo jejímu ponechání přírodnímu charakteru a posilování ekostabilizačních složek. V této oblasti představují významné příležitosti například oblasti jezera Milada a jezera Most. Existuje také potenciál pro revitalizaci vodních toků, zejména Podkrušnohorského přivaděče a Bíliny, které procházejí pásem aglomerace, volnou krajinou i zastavěným územím.

Je otázkou, zda tyto deficity by nebylo možné řešit právě v rámci projektů, které by v lokálnějším kontextu navazovaly na již realizované koncepce postupně

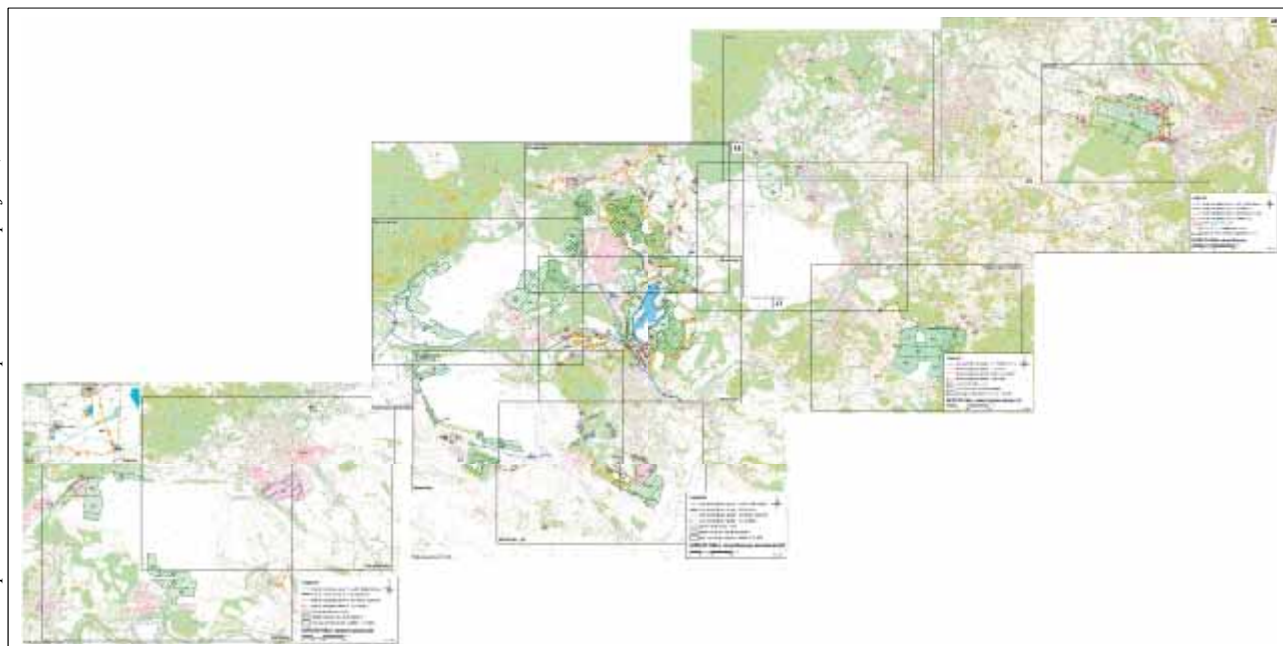
obnovy a znovuvyužití kulturní krajiny v zázemí měst a obcí. Právě oblast revitalizace post-těžebních ploch i rozvoje příměstské krajiny je na lokální úrovni často upozaděna. Mnohdy se tato území nacházejí na rozhraní více obcí a měst, či dokonce zasahují do více správních území ORP. Rozhodování o možném rozvoji tak vyžaduje zvýšené úsilí při koordinaci a hledání shody, což je většinou i politicky neatraktivní.

Stejně tak příležitosti pro jasnější možnosti navázání na realizované projekty z předchozího programovacího období EU 2007–2013, které se v rámci programů IPRM (integrovaných plánů rozvoje měst) zpravidla zaměřovaly na revitalizaci vnitřních center měst, specifických městských zón (např. sídlišť) nebo určitou tematickou oblastí (např. mobilitou). Soustředěná podpora rozvojových projektů chyběla v krajinném zázemí měst, které bylo významně poznamenáno ekologickými škodami v důsledku povrchové těžby hnědého uhlí. Byly sice realizovány dílčí projekty Koncepce řešení ekologických škod po těžbě hnědého uhlí, resp. její 2. aktualizace v rámci podpory tzv. 15 ekomiliard. Ty se však soustředily především na sanační a rekultivační aktivity v krajině, které objemem finančních prostředků spadají do záležitostí na státní úrovni, nicméně zohledňují i krajské a obecní rozvojové záměry v území. Podíl revitalizačních

a resocializačních projektů byl však z hlediska finančních zdrojů minimální. Rekultivační, ale i revitalizační projekty jsou v rámci Koncepce řešení ekologických škod řešeny zpravidla pouze do omezené úrovně detailu z hlediska kvality jejich krajinářského, stavebně-technického, ev. architektonického řešení. Projektům chybí „lidské měřítko“, architektonický a krajinářský detail. Právě tato mezera je možným potenciálem pro soustředěnou podporu.

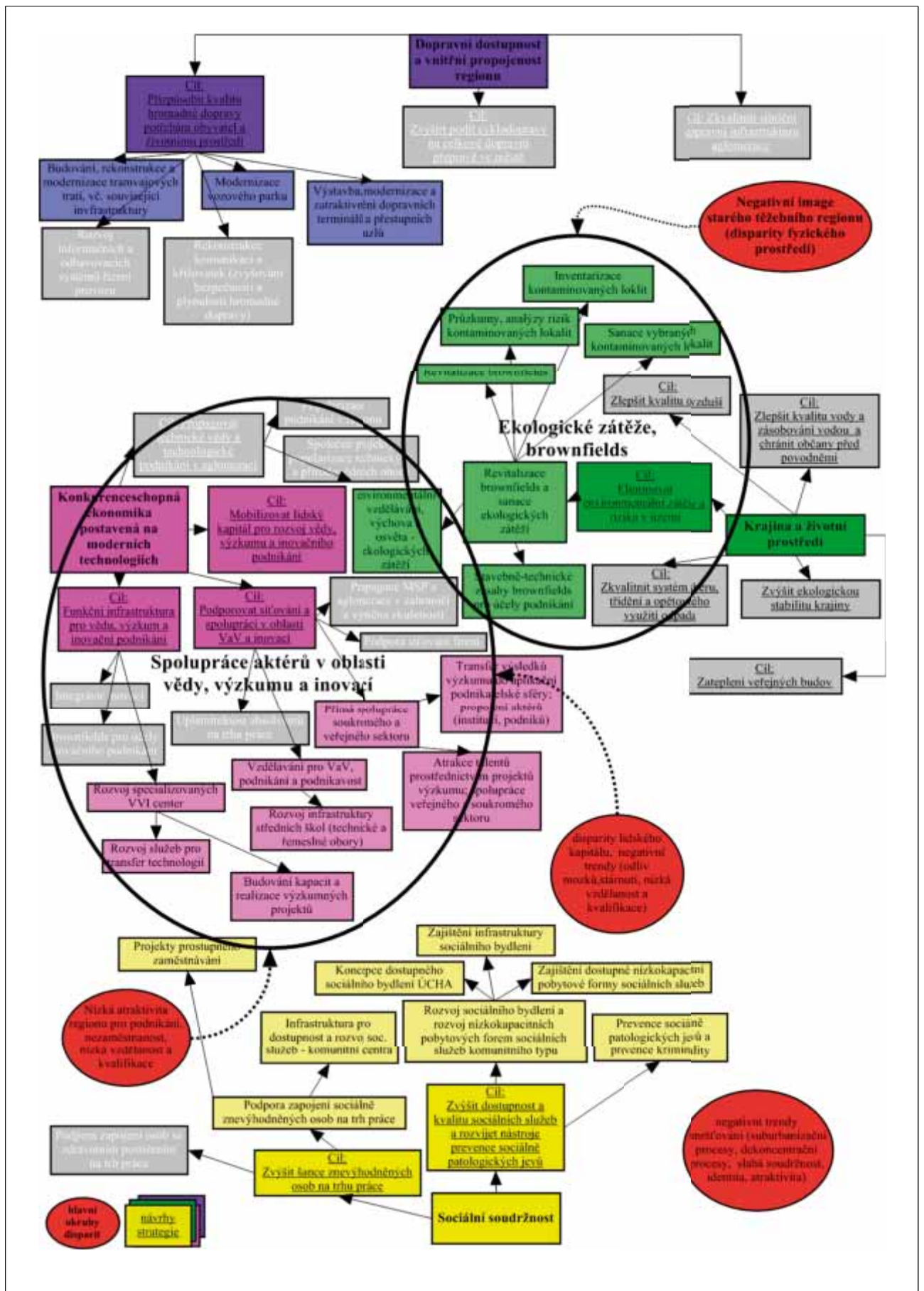
Ani tato strategie bohužel nereflektuje dostatečně specifika Ústecko-chohutovské aglomerace jako těžební a post-těžební oblasti. Nepracuje dostatečně s krajinným zázemím, rozvojem jeho potenciálu, cíle strategie zcela opomíjejí příležitosti vyplývající z významné potřeby tvorby nové krajiny. Tato témata jsou v německých příkladech oblastí dotčených povrchovou těžbou hnědého uhlí (oblasti Lipska nebo Lužice) klíčová a náleží jim i odpovídající podpora. Například v rámci naplňování regionálního rozvojového konceptu Südraum Leipzig bylo pro realizaci integrovaných opatření cílených na obnovu post-těžební krajiny a na projekty rozvíjející její nové potenciály alokováno přes 66 % veškerých finančních prostředků strategie. Přitom by v případě Podkrušnohoří bylo možné věcně navázat právě na Koncepci řešení ekologických škod

Zdroj: Recoplan s.r.o., Real&Projekt Most s.r.o., Mgr. Martin Kabrna, Zpracování aktualizace mapové lokalizace projektů, 2010



Obr. 12: Průřez projektů schválených k financování v rámci Koncepce řešení ekologických škod vzniklých před privatizací státních hnědouhelných podniků v Ústeckém a Karlovarském kraji





Zdroj: vlastní zpracování

**Schéma 2: Věcné vazby strategie ITI ÚCHA**

Šedě označená pole značí cíle/opatření formulovaná nad rámec Strategie ITI ÚCHA, pro které nejsou alokovány finanční zdroje a nemusejí být proto realizovány.

a jí realizované projekty, zejména z hlediska jejich „humanizace“, posilováním vazeb mezi městy a krajinným zázemím, rozvojem rekreačních aktivit a cestovního ruchu v krajině, ale i třeba návratem perspektivních forem zemědělství apod. Analýza potřeb revitalizace území Ústeckého kraje [ÚK 2011:26] již v roce 2011 konstatuje, že „případná alokace prostředků z evropských strukturálních fondů může být přínosem především pro projekty v Prioritě 3<sup>32)</sup>, 2. aktualizace Koncepce řešení ekologických škod vzniklých před privatizací hnědouhelných těžebních společností v Ústec-

kém a Karlovarském kraji. Finanční nároky těchto projektů na území Ústeckého kraje byly vyčísleny na 2,224 mld. Kč a patří sem především projekty, které budou případně realizovány obcemi a krajem.“

Záměr zlepšení životního prostředí je tedy vzhledem ke stávajícímu stavu životního prostředí a stanoveným cílům pouze deklaratorní, bez konkrétnějších odrazů v návrhových opatřeních. Jako jediné relevantní specifikum a zároveň regionální disparitu, které strategie reflektuje a předpokládá jeho řešení, je nadměrný podíl brownfieldů v regionu.

Schéma 2 zobrazuje skladbu prioritních oblastí, strategických cílů, jednotlivých opatření a možných aktivit Integrované strategie Ústecko-chomutovské aglomerace a naznačuje jejich věcné vazby. Vazby je možné spatřovat v rámci jednotlivých prioritních oblastí, nicméně ve srovnání s německým příkladem jsou vazby napříč hlavními tématy slabé či zcela chybí – například jednotlivé skupiny opatření cílí na různé skupiny obyvatel, anebo prioritní oblasti a jejich opatření řeší jen velmi omezené segmenty územních disparit, čímž nemůže docházet k synergickým efektům.

kritéria	Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace	REK Südraum Leipzig
Provázanost strategie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nejasná vazba vize – podmínky a předpoklady – strategie – akce</li> <li>▪ kvalitní socioekonomická část analýzy, ale již nízká nebo neurčitá (vágní) odezva v dalších částech analýzy (identifikace problémů a potřeb, jejich aktuálnost a významnost)</li> <li>▪ zcela nedostatečná vazba na návrhovou část strategie (nejasná efektivita navržených opatření vzhledem k identifikovaným potřebám, výzvám, příležitostem a hrozbám); akční oblasti představují prostřednictvím konkrétních opatření relativně úzce vymezené oblasti a vedou k ad hoc řešením bez prokazatelného efektu pro naplnění cílů strategie – struktura jednotlivých cílů a opatření v některých oblastech se zdá být nevyvážená</li> <li>▪ „roubování“ strategie na prosazované projekty bez jasné vazby v regionálním kontextu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jasná vazba vize – podmínky a předpoklady – strategie – akce</li> <li>▪ vyvážená analytická část (provázanost socioekonomické analýzy, SWOT analýzy a identifikace konkrétních potřeb / rozvojových výzev vč. jejich územní identifikace)</li> <li>▪ identifikované problémy a významné potřeby se přímo vážou na hlavní identifikované disparity, příležitosti / hrozby a řeší hlavní dlouhodobé výzvy</li> <li>▪ v návrhové části jsou řešení integrovaná a komplexní – akční oblasti zpravidla kombinují opatření ve 3 základních rovinách: zlepšování fyzických podmínek v území (prostorový rámec infrastruktur a územních podmínek prostředí), vytváření předpokladů pro zvyšování kapacity území (např. lidský kapitál, dostupnost), institucionální podmínky (pravidla, institucionální podpora)</li> <li>▪ zřetelná základní linie strategie, ale i její následná distribuce cílů do jednotlivých opatření a projektů</li> </ul>
Územní dimenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ základní identifikace prostorové diferenciaci územních podmínek a vývojových trendů (bez prognóz)</li> <li>▪ nedostatečná identifikace prostorové diferenciaci územních potenciálů a potřeb</li> <li>▪ opatření / projekty v návrhové části nejsou vyjádřeny územním průmětem (→ není transparentně vyjádřena vazba opatření na identifikované disparity a potřeby)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ základní identifikace prostorové diferenciaci územních podmínek a vývojových trendů (vč. prognóz)</li> <li>▪ dílčí identifikace prostorové diferenciaci územních potenciálů a potřeb (mj. vazby na jiné plánovací dokumenty a strategie)</li> <li>▪ „tvrdá“ opatření / projekty jsou v návrhové části vyjádřeny jednoduchou formou územního průmětu</li> <li>▪ klíčová opatření mají značný územní dopad</li> </ul>

32) Tyto projekty jsou vesměs resocializačního charakteru (na územích s již realizovanou rekultivací), případně doplňují již realizovanou rekultivaci (ÚK 2011:27).



<p>Klíčové projekty (opatření)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ u klíčových projektů absentuje sjednocující prvek ve vazbě na regionální kontext</li> <li>▪ s ohledem na obecná specifika starých průmyslových regionů, jejich disparity a problémy je efekt a účinnost hlavních projektů značně diskutabilní</li> <li>▪ na příkladu projektů obnovy vozového parku je snaha řešit „standardní agendu rozvoje“ vnějšími zdroji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ důraz na „společné, sjednocující“ projekty s nadmístním významem (s územním přesahem více obcí) a širokým dopadem na území a společnost (projekt Gewässerverbund a rozvoj jezerních oblastí – komplexní charakter opatření)</li> <li>▪ jasná vazba na specifikum regionu, hlavní disparitní projevy i nejviditelnější výzvy (→ důraz na změnu image regionu, tvorba atraktivní krajiny)</li> <li>▪ funguje jako „kostra“ pro ostatní dílčí projekty, které dále provazuje a synergicky zesiluje jejich individuální účinky (paralely lze najít i u realizovaných koncepcí těžebních oblastí IBA Emscher Park či IBA Fürst-Pückler-Land)</li> </ul>
<p>Opatření (Projekty)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ v řadě případů tematicky úzké výseče opatření / projektů; opatření vykazují územně velmi lokální efekty, s nízkým dopadem pro region, zejména vzhledem k relativně nižší četnosti intervencí (ta je v návrhu strategie nejednoznačně vymezená)</li> <li>▪ skladba opatření má nižší provázanost 3 rovin intervencí (fyzické podmínky prostředí, institucionální podmínky a kapacita); nízká podpora projektů institucionálního charakteru či všeobecné podpory lidského kapitálu</li> <li>▪ s ohledem na vysoké deficity krajinného zázemí absentuje rovina opatření do jeho fyzické regenerace, resocializace, ale i např. podpory identity</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vzájemně se prolínají roviny fyzických intervencí a infrastruktury, institucionální podpory (plánování a kooperace, marketing), i obecného zlepšování kapacit území (lidský kapitál) (→ síťování hmotné struktury, ale i např. síťování veřejné správy a lidského kapitálu, zájmových spolků apod.)</li> <li>▪ vesměs napříč veškerými artikulovanými tématy se tyto 3 roviny prolínají</li> <li>▪ zejména hmotné projekty fungují jak autonomně (jako „akupunkturní“ intervence), tak zároveň spolupůsobí i jako provázaný soubor, mnohdy vztahující se ke kostře dané charakterem klíčových projektů (synergie vznikají díky vzájemným vazbám)</li> <li>▪ relativně vyšší množství jednotlivých opatření a projektů (→ zaručuje vyšší míru synergií a zesilujících se účinků, přitom i vyšší pravděpodobnost úspěchu strategie jako celku, i v případě selhání jednotlivého projektu)</li> </ul>
<p>Efekty opatření z časového hlediska</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mnoho opatření vykazuje jen dílčí, časově omezený přínos/prospěch (vozový park – „jednorázová záležitost“)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ krátkodobé, střednědobé i dlouhodobé efekty (reakce na emigraci mladých lidí, stárnutí populace, tvorba krajiny a kvality životního prostředí)</li> <li>▪ mnoho opatření má charakter trvalého, dlouhodobého přínosu</li> </ul>
<p>Financování (kam směřují finance)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jednotlivé projekty dopravní infrastruktury a zejména obnova vozového parku MHD podniků statutárních měst</li> <li>▪ vědecko-výzkumné pracoviště (zde je s ohledem na závěry ze Zprávy ESPON (2013: 20-24) diskutabilní právě míra soustředění se na vědu a výzkum)</li> <li>▪ nejasná struktura nákladů (investiční x neinvestiční)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ největší náklady představuje společný projekt Gewässerverbund Leipziger Neuseenland (vytvářející novou infrastrukturu klíčovou pro atraktivitu regionu) a další projekty spojené s revitalizací krajinného zázemí, jezer</li> <li>▪ další tvrdé investice pro doplnění nabídky zařízení sociální infrastruktury (atraktivit cestovního ruchu, kultury, veřejných služeb apod.)<sup>33)</sup></li> <li>▪ náklady dělené na investiční a neinvestiční (na materiál a na personál)</li> </ul>

33) Vyčíslené náklady na jednotlivá opatření REK 2008 činily celkem 87,5 mil. Euro. To pro srovnání představuje zhruba 2,187 mld. Kč. Přičemž téměř polovina (45 %) finančních prostředků byla směřována na realizaci opatření v klíčové oblasti rozvoje jezer regionu Leipziger Neuseenland a vodního propojení Lipska a prostoru Südraum Leipzig (projekt Gewässerverbund).

Zdroje Financování	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ strategie přizpůsobena na míru specifických zdrojů z ESIF, resp. dle podmínek příslušných operačních programů (→ je však mnohdy omezující pro návrh optimálních integrovaných řešení a vede k návrhu pouze dílčích opatření bez odpovídajícího kontextu)</li> <li>▪ „úzké“ spektrum zdrojů deformuje komplexnost rozvojové strategie a oslabuje požadovanou provázanost opatření a jejich možné synergické efekty. (→ výsek zdrojů formuje strategii, namísto toho, aby kvalitní, komplexní, avšak nákladově střízlivá strategie maximálně soustředila různé dostupné typy zdrojů.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ integrace (sdružování) více typů zdrojů v rámci jednotlivých opatření (ESIF, veřejné rozpočty – obecní, komunální, a jiné vč. zohlednění financování v rámci běžné agendy)</li> <li>▪ někdy však neúplné, nejasné či nevyčíslené veškeré uvažované zdroje financování</li> </ul>
Vazba na plánovací dokumenty	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nehierarchizovaná dle významu (tematicky i územně),</li> <li>▪ pouze formální výčet – zmíněna společná, relevantní avšak obecná témata/opatření – bez podrobnějšího rozboru věcného vztahu ke specifickým podmínkám v území</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ strategie jednoznačně navazuje na již naplňované rozvojové koncepce a veřejné investice</li> <li>▪ vytipovány hlavní tematické oblasti a jejich konkretizace na podmínky území (doplněné o vazby na konkrétní opatření formálních i neformálních plánovacích dokumentů, které lze podrobněji řešit ve strategii)</li> <li>▪ přímý vztah na navržené prioritní oblasti specifické cíle, příp. opatření (přímé odkazy)</li> </ul>
Koordinační naplňování strategie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ chybějící organizační/správní struktury na mikroregionální úrovni (deficity přesobecní spolupráce a koordinace zájmů)</li> <li>▪ nositelé opatření / klíčových projektů jsou jednotlivá větší města, příp. jiné významné regionální subjekty – centralizace zájmů pro dominantní subjekty (statutární města) a nízká otevřenost a potenciální přínosy strategie vůči slabším aktérům (malé obce)</li> <li>▪ řídicí struktura ITI by mohla přispět ke zlepšení chybějící koordinace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vyšší institucionální kapacita (zejména veřejné správy) a priority v samotné strategii pro její další posilování</li> <li>▪ spolky/svazy obcí (tzv. Zweckverband) např. Grüner Ring Leipzig, Kommunales Forum Südraum Leipzig – jako významný aktér koordinace a naplňování společných zájmů a projektů</li> <li>▪ aktivní zapojení významných aktérů rozvoje (např. asociace pro cestovní ruch, veřejnou dopravu, sanace a rekultivace území – LMBV, apod.)</li> <li>▪ předpoklady pro vyšší podporu sdělování a komunikace realizace strategie směrem k veřejnosti, podpora marketingu a vztahů s veřejností</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování

**Tab. 4: Srovnání strategií ITI ÚCHA a REK Südraum Leipzig**

## Srovnání

V čem se tedy uvedené strategie rozvoje těžebních regionů liší? Co na českém přístupu chybí? Srovnání obou strategií je zobecněno do několika základních témat a uvedeno v tabulce 4.

## Závěr

Cílem Integrované strategie rozvoje Ústecko-chomutovské aglomerace mělo být, alespoň dle konstatování jejích nositelů<sup>34)</sup>, soustředění na klíčové tematické okruhy rozvoje, které jsou specifické pro danou metropolitní oblast a jsou v souladu s cíli a prioritami Evropské unie. Integrovaná strategie musí vychá-

zet ze specifík a potenciálu řešeného území, přičemž integrované územní investice budou zaměřeny převážně na realizaci větších strategických projektů, které mají významný dopad pro řešená území. Podpořeny by měly být i vhodné doplňující menší projekty pro dosažení žádoucích synergických efektů [MMR, 2015: 4–5]. Pro kvalitní strategii by přitom mělo být žádoucí účelně provázat dílčí neformální i formální rozvojové plány a navázat na jejich realizaci. Zásadní otázkou je, zda navržená Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace skutečně reaguje na aktuální potřeby. Zejména pak, zda struktura specifických cílů a volba opatření až do úrovně jednotlivých ak-

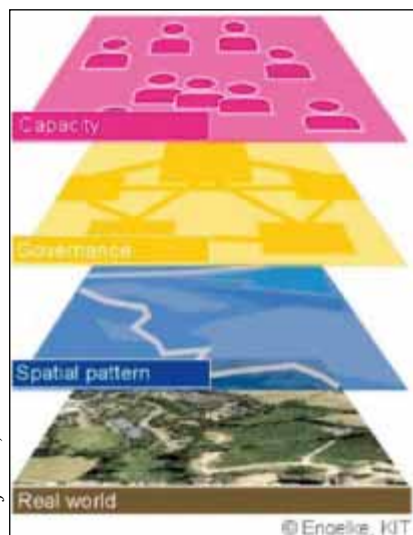
tivit a jejich následné realizace v podobě konkrétních projektů povedou k viditelnému naplnění strategického cíle a tím i formulované vize.

Na německém příkladu lze jasně dokladovat přímočarost, ale zároveň komplexnost strategického přístupu i samotného rozvojového dokumentu uzpůsobeného konkrétním podmínkám regionu. Předpoklady pro synergické efekty přitom spočívají v integrovaném zapojení chytrých řešení, kde stejné hlavní výzvy jsou řešeny z různých úhlů pohledu, průřezově v různých tematických oblastech různými prostředky, přičemž jednotlivá opatření svou povahou „nejdou proti sobě“, ale naopak mohou vzájemně své účinky kumulativně zesilovat. Již

34) Nositeli ITI ÚCHA jsou statutární města Ústí nad Labem, Děčín, Teplice, Most a Chomutov, kteří zároveň tvoří sdružení zadavatelů Integrované strategie rozvoje území Ústecko-chomutovské aglomerace.



samotné akční oblasti jsou ve své podstatě integrované subsystemy. Struktura a skladba opatření a projektů zároveň potvrzuje význam integrace tak, jak ji nastínil Dirk [2010], kdy správná řešení provazují 3 základní roviny intervence (prostorové, správy a kapacity).



Zdroj: Dirk, 2010

Obr. 13: Roviny intervencí

Z uvedeného srovnání lze naopak v českém případě identifikovat mnohé nedostatky z hlediska identifikace vhodných synergií a výběru účelných a efektivních řešení, a tím i možností pro dosahování nejvyššího účinku a návratnosti vynaložených finančních prostředků ESIF pro realizaci inteligentního, udržitelného a inkluzivního růstu.

## Použitá literatura:

BLAŽEK, Jiří – UHLÍŘ, David. *Teorie regionálního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.

BOSCHMA, Ron – LAMBOUY, Jan. The prospects of an adjustment policy based on collective learning in old industrial regions. In: *GeoJournal* 1999, roč. 49, č. 4, s. 391–399. ISSN 0343-2521.

CROSS-DATA: *Systém územního plánování v České republice a Svobodném státě Sasko*. [online]. 1. vyd. Dresden: Saské státní ministerstvo vnitra, Odbor zemského rozvoje a kartografie, Referát evropského územního plánování a regionálního rozvoje, 2012 [cit. 2014-04-09]. Dostupné z www: <[http://cross-data.eu/fileadmin/user\\_upload/2\\_Download/Broschuere\\_Flyer/CrossData\\_brozura\\_A4.pdf](http://cross-data.eu/fileadmin/user_upload/2_Download/Broschuere_Flyer/CrossData_brozura_A4.pdf)>.

DIRK, Engelke. *Integrated regional development strategies in Europe – Best Practices*. [online]. Katowice: 2010 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z www: <<http://www.e-slask.pl/files/zalaczniki/2010/06/14/1276079334/1276512192.pdf>>.

TÖDTLING-SCHÖNHOFER, Herta – DAVIES, Sara. *Regional Strategies for Industrial Areas. Note*. [online]. Brussels: Directorate – Gene-

ral for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Regional Development, European Parliament, 2013 [cit. 2015-03-06]. Dostupné z www: <[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/regi/dv/pe495848/\\_pe495848\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/regi/dv/pe495848/_pe495848_en.pdf)>.

ESPON. *Druhá syntetická zpráva programu ESPON. Územní přehled: Kam soustředit jaké typy investic*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2013. s. 20–24, 53–58, 62–63. ISBN 978-80-87318-26-3.

FELCMAN, Jindřich. Spojení plánování a financování – inspirace ze Švýcarska. *Urbanismus a územní rozvoj* 2013, roč. XVI, č. 4, s. 57–60. ISSN 1212-0855.

FLORIDA, Richard. *Competing in the age of talent: quality of place and the new economy : A Report Prepared for the R. K. Mellon Foundation, Heinz Endowments, and Sustainable Pittsburgh*. [online]. 2000. 53 s. [cit. 2015-10-06]. Dostupné z www: <<http://www.redbcm.com.br/arquivos/cidadescriativas/competing%20in%20the%20age%20of%20talent%20-%20richard%20florida.pdf>>.

FLORIDA, Richard L. *The Rise of the Creative Class and how it's transforming work, leisure, community everyday life*. New York: Basis Books, 2002. ISBN 04-650-2476-9.

GREMLICA, Tomáš a kol. *VaV SP/2d1/141/07 „Rekultivace a management nepřírodních biotopů v České republice“, Závěrečná zpráva za celé období řešení projektu 2007–2011*. [online]. Praha: 2011 [cit. 2015-04-22]. Dostupné z www: <[http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/rekultivace\\_neprirodnich\\_biotopu/\\$FILE/OO-OPK-Zaverecna\\_zprava\\_2007-20150119.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/rekultivace_neprirodnich_biotopu/$FILE/OO-OPK-Zaverecna_zprava_2007-20150119.pdf)>.

Internationale Bauausstellung Emscher Park GmbH (IBA) (Eds.). *Internationale Bauausstellung Emscher Park - Katalog der Projekte 1999*. Gelsenkirchen: Rehrmann Print und Medien GmbH, 368 s, 1999

Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler Land (Ed.). *Bergbau Folge Landschaft, Konferenzdokumentation*. Berlin: jovis Verlag GmbH, 2010. 240 s. ISBN 978-3-86859-043-2.

Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land GmbH i. L. (Ed.). *Redesigning Wounded Landscape, The IBA Workshop in Lusatia*. Berlin: jovis Verlag GmbH, 2012. 196 s. ISBN 978-3-86859-142-2.

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem – TU Dresden. *Region a inovace v kostce, Manuál k posílení technologického transferu v česko-saském pohraničí* [online]. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně, 2014 [cit. 2016-03-08]. Dostupné z www: <<http://inpok.eu/doc/convert-tisk.pdf>>.

KABRNA, Martin. *2. aktualizace Koncepce řešení ekologických škod* [online]. Ministerstvo financí ČR, 2010 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z www: <<http://www.15miliard.cz/koncepce.php>>.

KEDZIERSKI, Ute – ZTS Zentrum für Technologiestrukturenentwicklung. *Studie „Možnosti, příležitosti a bariéry přeshraničního transferu technologií“* [online]. Annaberg-Buchholz: Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH, projekt „Propojení VaV pro MSP v sasko-českém přihraničí“, 2014 [cit. 2016-03-08]. Dostupné z www: <[http://icuk.cz/files/docs/Studie-Moznosti\\_prilezitosti\\_a\\_bariery\\_preshranicniho\\_transferu\\_tehnologii.pdf](http://icuk.cz/files/docs/Studie-Moznosti_prilezitosti_a_bariery_preshranicniho_transferu_tehnologii.pdf)>.

KÖRNER, Milan. *Metropolitní region Mnichov v kontextu bavorského regionálního plánování*. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2014, roč. XVII, č. 2, s. 11–23. ISSN 1212-0855.

*Information zum „Touristischen Gewässerverbund Region Leipzig“* [online]. b. m.: Leipziger Internet Zeitung, 2008-06-30 [cit. 2015-11-25]. Dostupné z www: <<http://www.l-iz.de/wp-content/uploads/2015/04/iv-ds-2742-text.pdf>>.

BLANKE, Marcus – KADLER, Andreas – STEIN-HUBER, Uwe. *Zwei Jahrzehnte Braunkohlesanierung Eine Zwischenbilanz*. Senftenberg: Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH Unternehmenskommunikation, 2010. 122 s. [cit. 2015-08-12]. Dostupné z www: <[http://www.lmbv.de/tl\\_files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Zentrale/Publikationen%20Diverse/LMBV\\_Buch\\_Zwischenbilanz.pdf](http://www.lmbv.de/tl_files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Zentrale/Publikationen%20Diverse/LMBV_Buch_Zwischenbilanz.pdf)>.

MAIER, Karel a kol. *Udržitelný rozvoj území*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2012. 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7.

MAIER, Karel – DRDA, Filip – MULÍČEK, Ondřej – ŠYKORA, Luděk. *Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice*. In: *Urbanismus a územní rozvoj* 2007, roč. X, č. 3, s. 75–80. ISSN 1212-0855.

MAIER, Karel – VOŽÁB, Jan. *Vazby a vztahy nástrojů územního plánování a managementu území: příklad Prahy*. In: *Urbanismus a územní rozvoj* 2013, roč. XVI, č. 4, s. 29–35. ISSN 1212-0855.

MICHEL, Jeffrey H. *Status and Impacts of the German Lignite Industry, Air Pollution and Climate Series* [online]. 2. vyd. Göteborg: The Swedish NGO Secretariat on Acid Rain, 2008. 100 s. [cit. 2012-12-05]. Dostupné z www: <<http://www.heuersdorf.de/apc18.pdf>>. ISBN 91-973691-9-5.

MMR 2012: *Sborník příspěvků ze setkání řešitelů výzkumných projektů z programu „WD výzkum pro řešení regionálních disparit“* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012. s. 45–46. [cit. 2014-07-12]. Dostupné z www: <<http://www.mmr.cz/getmedia/6d3c8022-1780-4c15-9559-67d67267835d/Sbornik-prispevku-ze-setkani-resitelu-vyzkumných-projektu.pdf>>. ISBN 978-80-87147-32-0.

MMR 2013: *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2013. 150 s. [cit. 2015-07-05]. Dostupné z www: <<http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf?ext=.pdf>>.

MMR 2015: *Integrované územní investice v programovém období 2014–2020 (publikace)* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015, s. 4–5. [cit. 2015-11-08]. Dostupné z www: <[http://www.usti-nad-labem.cz/files/rozvoj-mesta\\_publikace-iti-2015.pdf](http://www.usti-nad-labem.cz/files/rozvoj-mesta_publikace-iti-2015.pdf)>.

NEDRDOVÁ, Jana a kol. *Vědecký koncept k rozvoji inovačních potenciálů ve společném regionu* [online]. Ústí nad Labem: Inovační centrum Ústeckého kraje, z. s., projekt „Propojení VaV pro MSP v sasko-českém přihraničí“, 2014 [cit. 2016-03-08]. Dostupné z www: <[http://icuk.cz/files/docs/Vedecky\\_koncept\\_k\\_rozvoji\\_inovacnich\\_potencialu\\_ve\\_spolecnem\\_regionu.pdf](http://icuk.cz/files/docs/Vedecky_koncept_k_rozvoji_inovacnich_potencialu_ve_spolecnem_regionu.pdf)>.

PINCOVÁ, Stanislava. *Prostorové plánování v Německu – komparace s ČR* [online]. Praha, 2011 [cit. 2015-03-05]. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta. Vedoucí práce Ing. Milan Damborský, Ph.D. Dostupné z www: <<http://theses.cz/id/x4wamd/>>.

POSPÍŠIL, Martin. *Analýza vztahu obyvatelstva k transformaci těžební oblasti Podkrušnohoří*. In: *Urbanismus a územní rozvoj* 2014, roč. XVII, č. 2, s. 3–10. ISSN 1212-0855.

REK 2008: SJK GmbH – Büro für Projektentwicklung und Sozialplanung in Sachsen. *Fortschreibung REK Südraum Leipzig im Leipziger Neuseenland* [online]. Markkleeberg: Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig, 2008 [cit. 2015-07-14]. Dostupné také z [www: <http://www.yumpu.com/de/document/view/25851737/30112008-rosental-immobilien/13>](http://www.yumpu.com/de/document/view/25851737/30112008-rosental-immobilien/13).

BENINI, Roberta ed. *Regional Polycentric urban system Final Report* [online]. INTERREG III B, Strategy for a Regional Polycentric Urban System in Central Eastern Europe, Economic Integrating Zone, RePUS, 2008. s. 108 [cit. 2015-07-05]. Dostupné z [www: <http://www.espon-interstrat.eu/admin/attachments/ZL\\_dsresource.pdf>](http://www.espon-interstrat.eu/admin/attachments/ZL_dsresource.pdf).

SLACH, Ondřej. *Role měkkých faktorů v regeneraci starých průmyslových regionů: komparace Ostravska, Porúří a Sárška* [online]. Praha, 2014, 105 s. [cit. 2015-05-18]. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Vedoucí práce doc. RNDr. Jiří Blažek, Ph.D.

SLACH, Ondřej – BORUTA, Tomáš – RUMPEL, Petr. *Inovativní plánovací kultura v rámci strategie IBA Emscher park*. In: *Regionální studia* 2009, roč. 2009, sv. 3, s. 38–44. ISSN 1803-1471.

SLACH, Ondřej – RUMPEL, Petr – KOUTSKÝ, Jaroslav. *Profilace měkkých faktorů regionálního rozvoje* [online]. Ostrava: ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, o.p.s., 2013 [cit. 2015-05-18]. 181 s. ISBN 978-80-904810-7-7. Dostupné z [www: <http://accendo.cz/wp-content/uploads/Profilace\\_mekkych\\_faktoru\\_web.pdf>](http://accendo.cz/wp-content/uploads/Profilace_mekkych_faktoru_web.pdf).

Strategie ITI ÚCHA: SPF Group, s.r.o. – Mepco, s.r.o. – EUFC CZ, s.r.o. *Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace*. [online]. Ústí nad Labem: 2015, 300 s. [cit. 2015-09-11]. Dostupné z [www: <http://www.usti-nad-labem.cz/files/is-iti-ucha\\_2015-08.pdf>](http://www.usti-nad-labem.cz/files/is-iti-ucha_2015-08.pdf).

SVOBODOVÁ, Kamila – SKLENIČKA, Petr – MOLNÁROVÁ, Kristina – ŠÁLEK, Miroslav. *Visual preferences for physical attributes of mining and post-mining landscapes with respect to the sociodemographic characteristics of respondents*. In: *Ecological Engineering* 2012, č. 43, s. 34–44. ISSN 0925-8574.

ŠTÝS, Stanislav. *Rekultivace území devastovaných těžbou nerostů*. 1. vyd. Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1990, 186 s. ISBN 80-85087-10-3.

Regionální rozvojová agentura Ústeckého kraje, a.s. *Analýza potřeb revitalizace území Ústeckého kraje* [online]. Ústí nad Labem: Ústecký kraj, 2011, 67 s. [cit. 2015-03-12]. Dostupné z [www: <http://www.kr-ustecky.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1666987>](http://www.kr-ustecky.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1666987).

VRÁBLÍKOVÁ, Jaroslava a kol. *Revitalizace antropogenně postižené krajiny v Podkrušnohoří, I. část, Přírodní a sociálně ekonomické charakteristiky disparit průmyslové krajiny v Podkrušnohoří*. 1. vyd. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta životního prostředí, 2008. 182 s. ISBN 978-80-7414-019-8.

VRÁBLÍKOVÁ, Jaroslava a kol. *Revitalizace území v severních Čechách*. 1. vyd. Ústí nad Labem: Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta životního prostředí, 2011. 294 s. ISBN 978-80-7414-396-0.

Výzkumný ústav pro hnědé uhlí, a. s. *Koncepce řešení ekologických škod vzniklých před privatizací hnědouhelných těžebních společností v Ústeckém a Karlovarském kraji* [online]. Most: Fond národního majetku ČR, 2003. [cit. 2015-05-25]. Dostupné z [www: <http://www.15miliard.cz/koncepce.php>](http://www.15miliard.cz/koncepce.php).

Atelier T-plan s.r.o. *Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje*. Ústí nad Labem: Ústecký kraj, 2011. Dostupné také z [WWW: <http://www.kr-ustecky.cz/platne-zasady-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje-dokumentace/ds-99030/archiv=0&p1=204650>](http://www.kr-ustecky.cz/platne-zasady-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje-dokumentace/ds-99030/archiv=0&p1=204650).

## Mapové a obrazové podklady:

DIRK, Engelke. *Integrated regional development strategies in Europe – Best Practices*. [online]. Katowice: 2010 [cit. 2015-03-08]. Dostupné z [www: <http://www.eslask.pl/files/zalaczniki/2010/06/14/1276079334/1276512192.pdf>](http://www.eslask.pl/files/zalaczniki/2010/06/14/1276079334/1276512192.pdf).

KABRNA, Martin – Real&Projekt Most s.r.o. – Recoplan s.r.o. *Zpracování aktualizace mapové lokalizace projektů*. [online] 2010 [cit. 2015-05-25]. Dostupné z [www: <http://www.15miliard.cz/koncepce.php>](http://www.15miliard.cz/koncepce.php).

*Information zum „Touristischen Gewässerverbund Region Leipzig“* [online]. b.m.: Leipziger Internet Zeitung, 2008-06-30 [cit. 2015-11-25]. Dostupné z [www: <http://www.l-iz.de/wp-content/uploads/2015/04/iv-ds-2742-text.pdf>](http://www.l-iz.de/wp-content/uploads/2015/04/iv-ds-2742-text.pdf).

BLANKE, Marcus – KADLER, Andreas – STEINHUBER, Uwe. *Zwei Jahrzehnte Braunkohlesanierung Eine Zwischenbilanz*. Senftenberg: Lausitzer

und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH Unternehmenskommunikation, 2010, s. 70 [cit. 2015-08-12]. Dostupné z [www: <http://www.lmbv.de/tl\\_files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Zentrale/Publikationen%20Diversse/LMBV\\_Buch\\_Zwischenbilanz.pdf>](http://www.lmbv.de/tl_files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Zentrale/Publikationen%20Diversse/LMBV_Buch_Zwischenbilanz.pdf).

SJK GmbH – Büro für Projektentwicklung und Sozialplanung in Sachsen. *Fortschreibung REK Südraum Leipzig im Leipziger Neuseenland, Abb. 19: Bevölkerungsentwicklung 2006–2026 im Südraum Leipzig, Abb. 37: Lokalisierung der Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld 1 innerhalb des Südraums Leipzig, Abb. 38: Lokalisierung der Einzelmaßnahmen in den Handlungsfeldern 2 und 3 innerhalb des Südraums Leipzig* [online]. Markkleeberg: Zweckverband Kommunales Forum Südraum Leipzig, 2008 [cit. 2015-07-14]. Dostupné také z [www: <http://www.yumpu.com/de/document/view/25851737/30112008-rosental-immobilien/13>](http://www.yumpu.com/de/document/view/25851737/30112008-rosental-immobilien/13).

SPF Group, s.r.o. – Mepco, s.r.o. – EUFC CZ, s.r.o. *Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace, Mapa 1: Poloha ÚCHA v rámci ČR, Mapa 2: Vymezení ÚCHA se zobrazením kritérií v rámci příslušných SO ORP, Graf 1: Vývoj počtu obyvatel podle velikostních skupin obcí a měst v ÚCHA, Mapa 7: Vývoj počtu obyvatel v obcích mezi lety 1991 a 2014, Tabulka 12: Struktura zaměstnanosti dle oboru činnosti v meziokresním srovnání (2011)* [online]. Ústí nad Labem: 2015 [cit. 2015-09-11]. Dostupné z [www: <http://www.usti-nad-labem.cz/files/is-iti-ucha\\_2015-08.pdf>](http://www.usti-nad-labem.cz/files/is-iti-ucha_2015-08.pdf).

Hagar66 based on work of TUBS. *Map of the state Saxony in Germany since 2008, district Leipzig highlighted, Map of the Municipalities in Landkreis Leipzig* [online]. Wikimedia Commons, 2009 [cit. 2016-03-14]. Dostupné z [www: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Landkreis\\_Leipzig>](https://nl.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Leipzig).

Atelier T-plan s.r.o. *Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje, Výkres ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ÚSES*. Ústí nad Labem: Ústecký kraj, 2011. Dostupné také z [www: <http://www.kr-ustecky.cz/platne-zasady-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje-dokumentace/ds-99030/archiv=0&p1=204650>](http://www.kr-ustecky.cz/platne-zasady-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje-dokumentace/ds-99030/archiv=0&p1=204650).

Ing. arch. Martin Pospíšil  
Ústav prostorového plánování  
Fakulta architektury ČVUT v Praze

## ENGLISH ABSTRACT

### Comparison of development strategies for mining areas in the Czech Republic and Germany, by Martin Pospíšil

The article identifies the different approaches to the planning of the transformation of old industrial and mining zones adopted in the Czech Republic and Germany and comments on differing extents in an integrated and spatial-based approach to development strategies. Taking into account the common characteristics of these regions (dominant opencast lignite mining) and similarities in the socio-economic structure, the analysis refers to the regions south of Leipzig for the German part and at the foothills of the Ore Mountains (Podkrušnohoří) in the Czech Republic. It compares empirically their development strategies anchored in the update of REK Südraum Leipzig 2008 (an outcome of the European cohesion policy in the 2007-2013 programme period) and the Integrated Development Strategy of the Ústí-Chomutov Agglomeration (under preparation for the 2014-2020 programme period). Focusing on the relation between the analytic and strategic chapters, the needs identified and the objectives stipulated, the article explores the factual composition and structure of the measures to be taken and the effects and impacts they may have on the territory.