

URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ

6
2017



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE



POKYNY PRO AUTORY

NABÍDKA RUKOPIŠŮ

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

FORMÁLNÍ POŽADAVKY

ROZSAH TEXTU BY MĚL ČINIT CCA 3–10 NORMOSTRAN (1 NORMOSTRANA = 60 ÚHOZŮ NA 30 ŘÁDKŮ), NEDOHODNETE-LI SE S REDAKCÍ JINAK. ZA KAŽDÝM TEXTEM PŘÍSPĚVKU MUSÍ BÝT UVEDENO JMÉNO AUTORA. STANDARDNÍMU PŘÍSPĚVKU BY MĚL PŘEDCHÁZET ZHRUBA DESETIŘÁDKOVÝ SOUHRN – ABSTRAKT (PRO RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY PLATÍ SAMOSTANÉ PRAVIDLO – VIZ NÍŽE), KTERÝ BUDE MOŽNO POUŽÍT TAKÉ PRO REDAKCI ZAJIŠTĚNÉ ANGLICKÉ SHRNUTÍ V HLAVNÍCH RUBRIKÁCH (NETÝKÁ SE INFORMACÍ).

ZA NEDÍLNOU SOUČÁST PŘÍSPĚVKU JE POVAŽOVÁN SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A JEJICH DOSTUPNOST. BIBLIOGRAFICKÉ CITACE MUSEJÍ BÝT ZPRACOVÁNY PODLE NORMY ČSN ISO 690. TEXTOVÁ ČÁST JE VYŽADOVÁNA V TEXTOVÉM EDITORU WORD. GRAFICKÁ ČÁST SE ZÁSADNĚ POSÍLÁ SAMOSTATNĚ JAKO PŘÍLOHA S UVEDENÍM ZDROJŮ. OBRÁZKY KE SKENOVÁNÍ LZE PŘILOŽIT NA DIAPOZITIVECH NEBO FOTOGRAFIÍCH S LESKLÝM POVRCHEM. POČÍTAČOVĚ ZPRACOVANÉ OBRÁZKY SE DODÁVAJÍ VE FORMÁTU TIFF (PŘÍP. JPG) V ROZLIŠENÍ MIN. 300 DPI; VEKTOROVÁ GRAFIKA VE FORMÁTU CDR, EPS, WMF A1. REDAKCE SI VYHRAZUJE PRÁVO VÝBĚRU GRAFICKÉHO DOPROVODU TEXTU. ZA PŮVODNOST PŘÍSPĚVKU ODPOVÍDÁ AUTOR (VIZ PROHLÁŠENÍ AUTORA). RUKOPISY A GRAFIKU REDAKCE VRACÍ POUZE NA ŽÁDOST AUTORA.

AUTORIZACE

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

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

ŽADATELŮM O RECENZNÍ ŘÍZENÍ:

PŘEDKLÁDÁTE-LI ČLÁNEK K RECENZNÍMU ŘÍZENÍ, INFORMUJTE, PROSÍM, REDAKCI O JEHO PŘÍPADNÉM PUBLIKOVÁNÍ V JINÝCH ODBORNÝCH PERIODIKÁCH. K RECENZOVANÝM PŘÍSPĚVKŮM POŽADUJE REDAKCE ŠIRŠÍ SHRNUTÍ V ČEŠTINĚ (V ROZSAHU CCA JEDNÉ NORMOSTRANY), KTERÉ BUDE V PŘÍPADĚ SCHVÁLENÍ REDAKČNĚ PŘELOŽENO DO ANGLIČTINY A K ČLÁNKU PŘIPOJENO. RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY NEJSOU HONOROVÁNY.

VYDÁVÁ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, ORGANIZAČNÍ SLOŽKA STÁTU,
ZŘÍZENÁ MINISTERSTVEM PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR.



Urbanismus a územní rozvoj
číslo 6/2017
ročník XX.
Vychází 6× ročně.
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

Vydává:

Ústav územního rozvoje
Jakubské nám. 3
602 00 Brno
tel. (ústředna): 542 423 111
www.uur.cz

Redakce:

redakce@uur.cz
Ing. arch. Lubor Fridrich (šéfredaktor)
tel. 542 423 121
Bc. Tamara Blatová, DiS.
tel. 542 423 116

Redakční rada:

Ing. arch. Hana Bártová
Ing. arch. Milan Bušina, Sydney, Austrálie
prof. Ing. arch. Maroš Finka, Ph.D.
prof. Anna Geppert, Ph.D., Paříž, Francie
Ing. arch. Jana Janíková
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.
Ing. arch. Milan Körner, CSc.
Ing. Zdeňka Kučerová (místopředsedkyně)
prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.
Ing. Iveta Laštůvková
doc. Dr. Otakar Máčel, Delft, Nizozemí
prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
Ing. arch. Vladimír Matuš, Toronto, Kanada
Mgr. Ondřej Muliček, Ph.D.
Ing. Alena Navrátilová (předsedkyně)
Ing. Jaroslav Sedlecký
Mgr. Petr Tonev, Ph.D.
RNDr. Václav Tremel
Ing. arch. Martin Tunka, CSc.
Ing. Roman Vodný, Ph.D. (místopředseda)
doc. Ing. arch. Jakub Vorel, Ph.D.

Objednávky předplatného:

e-mail: redakce@uur.cz

Roční předplatné:

480,- Kč

Bankovní spojení:

ČNB 19-27321621/0710

Sazba:

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

Tisk:

Grafex, spol. s r.o.
Kolonie 304, 679 04 Adamov

Náklad: 1 450 výtisků

Toto číslo vyšlo v lednu 2018

Názory publikované v článcích nemusejí
vždy vyjadřovat stanovisko redakce a ústavu.
Redakce si vyhrazuje právo zkrácení textu
a výběru grafiky k jednotlivým příspěvkům.

Foto na titulní straně obálky:

Humpolec © Městský úřad Humpolec

OBSAH

**PODPORA POŘIZOVÁNÍ A UPLATŇOVÁNÍ DOKUMENTŮ ÚZEMNÍHO
ROZVOJE Z DOTACÍ EVROPSKÉ UNIE / Ondřej Pešek** 3

**PODANÉ ŽÁDOSTI O DOTACI NA ZPRACOVÁNÍ
ÚZEMNÍCH PLÁNŮ OPĚT TĚMĚŘ DVOJNÁSOBNĚ PŘEKROČILY
ALOKACI VÝZVY / Eva Fialová, Ilona Kunešová** 6

Recenzovaný článek

**SLUŽBY VE VENKOVSKÝCH REGIONECH CHRUDIMSKO
A HLÍNECKO. KVANTITATIVNÍ HODNOCENÍ ZMĚN V UPLYNULÉM
TRANSFORMAČNÍM OBDOBÍ / Martina Borovičková** 7

**STRUKTURA OSÍDLLENÍ VE VYBRANÝCH POLITIKÁCH
A STRATEGIÍCH PROSTOROVÉHO ROZVOJE STÁTŮ
SOUSEDÍCÍCH S ČESKEM / Karel Maier** 19

PERSPEKTIVA ČESKÝCH RYCHLÝCH ŽELEZNIC / Milan Körner 28

**ÚZEMNÍ STUDIE V KONTEXTU MANAGEMENTU ÚZEMNÍHO
PLÁNOVÁNÍ ANEB JAK NEDĚLAT STUDIE DO ŠUPLÍKU / Vít Zeman,
Lenka Tomášová** 40

**SLOVAK SMART CITY CLUSTER A SOCIÁLNE INOVÁCIE /
Milan Husár, Maroš Finka, Vladimír Ondrejčka** 47

**PROBĚHL PRVNÍ WORKSHOP POŘIZOVATELŮ A PROJEKTANTŮ
K ÚZEMNÍ STUDII KRAJINY / Karel Wirth** 50

CO PÍŠÍ JINDE & TISKOVÉ ZPRÁVY MMR ČR 52

Stavebně správní praxe

Pořizovatelská praxe

Rejstřík 2017

SLOVO ÚVODEM

Poslední číslo dvacátého ročníku našeho časopisu přináší v hlavní rubrice dva příspěvky – první o výzvách Integrovaného regionálního operačního programu, druhý o ukončení žádostí z národního programu Podpora územně plánovací činnosti obcí.

Recenzovaný článek rubriky Názory a diskuse se věnuje problematice dostupných služeb na příkladu venkovských území Chrudimska a Hlinecka. Další příspěvek této rubriky přináší srovnání politik České republiky a sousedících zemí, které se zabývají strukturou osídlení. O tom, jak by mohla vypadat vysokorychlostní železniční síť na našem území ve vazbách na sídelní strukturu, se dozvíte v dalším textu. Dobrý příklad přípravy územní studie veřejných prostorů přináší další článek rubriky. Tu uzavírá příspěvek o slovenských „chytřích městech“.

Poslední rubrika informuje o workshopu věnovaném pořizování a navrhování územní studie krajiny a přináší tradičně pohled do jiných tištěných médií a tiskové zprávy Ministerstva pro místní rozvoj.

Příjemné čtení přeje

redakce U&ÚR

PODPORA POŘIZOVÁNÍ A UPLATŇOVÁNÍ DOKUMENTŮ ÚZEMNÍHO ROZVOJE Z DOTACÍ EVROPSKÉ UNIE

Ondřej Pešek

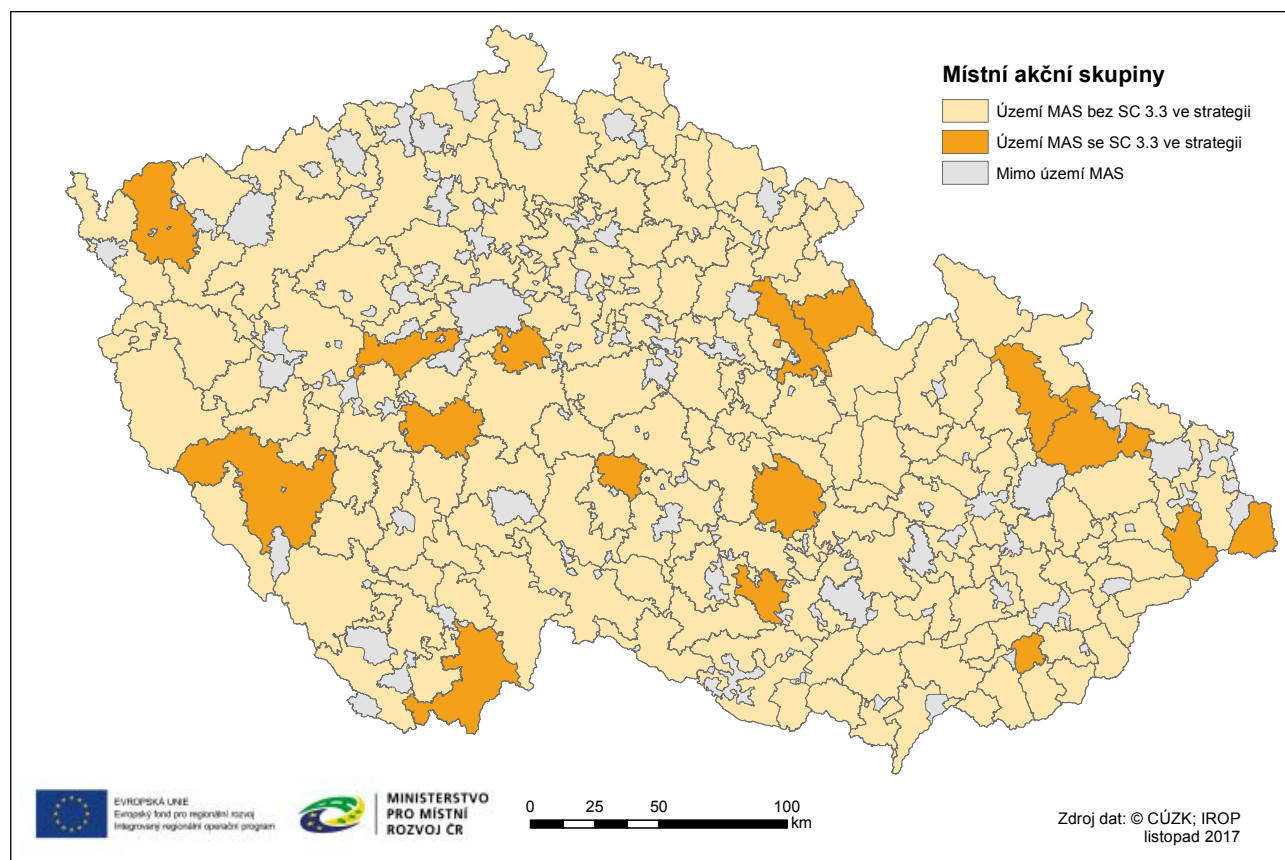
V rámci výzev Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) bude podpořeno 180 projektů na pořizování dokumentů územního rozvoje za více než 200 mil. Kč z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR). V rámci těchto projektů bude realizováno více než 360 dokumentů územního rozvoje, na které 85 % dotace přispívá Evropská unie, 5 % stát a zbytek hradí sám žadatel.

Dokumenty územního rozvoje vytvářejí předpoklady pro výstavbu a zajišťují udržitelný rozvoj území a koordinaci veřejných a soukromých zájmů. Dlouhodobým problémem v ČR je náročná územní příprava velkých investic, zaměřených na dopravní a technickou infrastrukturu. Právě dokumenty územního rozvoje určují pravidla pro využití území a pro rozhodování veřejné správy i s ohledem na požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (např. síť TEN-T, TEN-E, Adaptační strategie EU, zelená infrastruktura). Územně plánovací dokumentace je konsensem dotčených orgánů veřejné správy a je projednávána s veřejností s možností soudního přezkumu, proto její zpracování zvyšuje transparentnost, kvalitu, rychlost rozhodování o území, předchází střetům v území a zefektivňuje výkon veřejné správy. Transparentnost a kvalita územně plánovacích dokumentů

jsou zajištěny přímo v procesu jejich pořízení a schvalování. To má pozitivní dopad i na podporu projektů financovaných z ESIF, která je často podmíněna souladem s územně plánovací dokumentací.

Cílem podpory jsou komplexní přístupy k řešení území, reakce na potřeby území z hlediska veřejných zájmů, vývoje hospodářství, změn klimatu, povodňového nebezpečí, a také na měnící se požadavky na veřejnou infrastrukturu.

V období 2007–2013 IOP a PRV podporovaly pořizování územně analytických podkladů a územních plánů. IROP pokračuje v podpoře pořizování územních plánů a nově územních studií a regulačních plánů. Cílem je vyhledat silné stránky území a aplikovat v nich principy udržitelného a vyváženého rozvoje.



Místní akční skupiny s aktivitami SC 3.3. IROP ve strategii

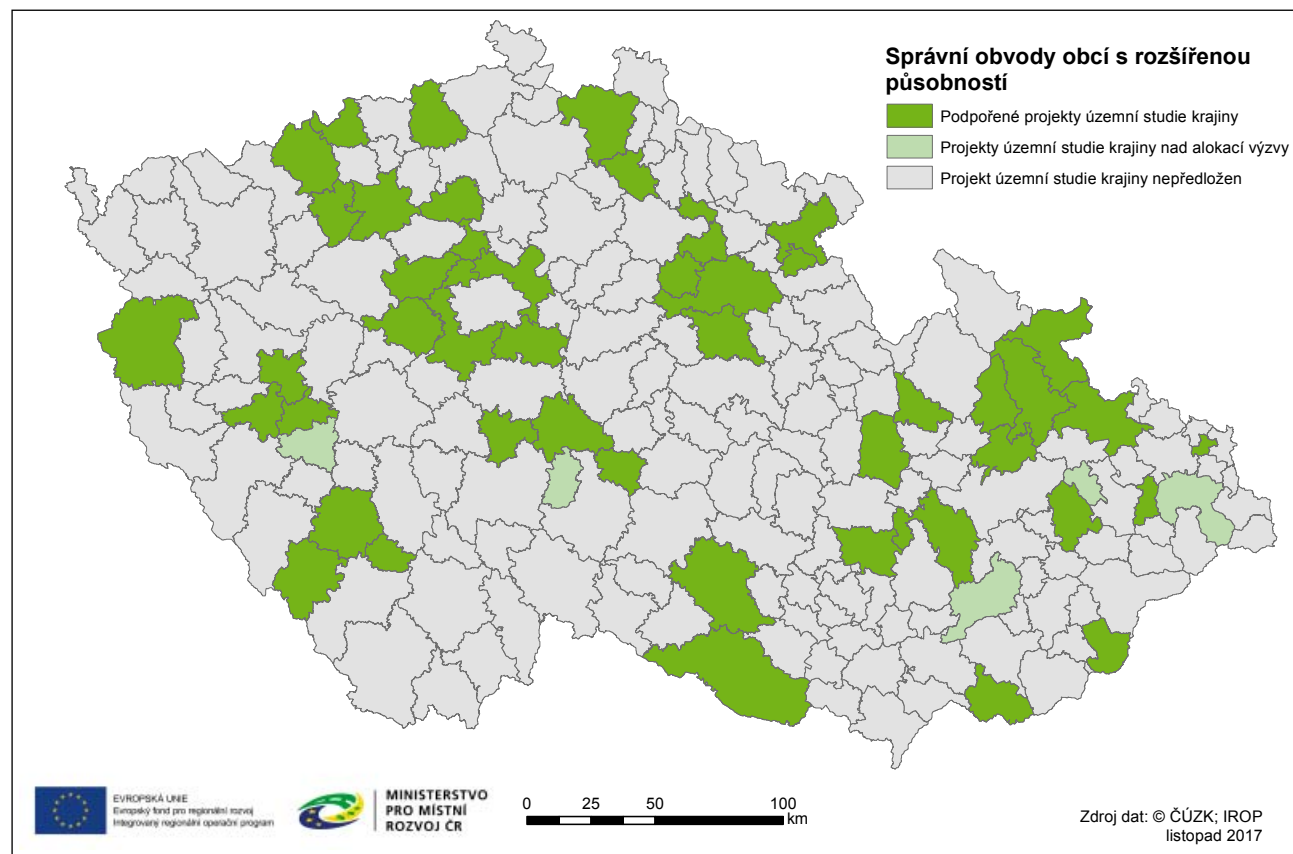
V aktuálně probíhajícím programovém období 2014–2020 byly v rámci aktivit Specifického cíle 3.3 IROP pro oblast územního rozvoje vyhlášeny celkem čtyři výzvy. Jednalo se o individuální výzvy č. 2 „Územní plány“, č. 3 „Regulační plány“ a č. 9 „Územní studie“, kterou lze označit jednoznačně jako neúspěšnější. Tyto výzvy byly vyhlášeny již v roce 2015 a ukončeny a dohodnuty v roce 2017. Nyní je otevřen příjem žádosti už jen u integrované výzvy č. 45 „Podpora pořizování a uplatňování dokumentů územního rozvoje – integrované projekty CLLD“.

Výzva „Územní plány“ byla vyhlášena pro obce s rozšířenou působností na 535 mil. Kč (EFRR), nicméně úspěšných projektů registrujeme pouze 33 v hodnotě 35 mil. Kč (EFRR). Převážná většina projektů je zaměřena na tvorbu zcela nových územních plánů, ale podpořeny budou také změny územních plánů měst Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Zlín. Průměrná cena celkových způsobilých výdajů na nově pořizovaný územní plán je 1,3 mil. Kč. Nejdražším projektem je pak územní plán Liberce za přibližně 5,3 mil. Kč, poté následují územní plány měst Mladá Boleslav (4,2 mil. Kč), Litvínov (3,1 mil. Kč), Most (1,9 mil. Kč) a Náchod (1,9 mil. Kč). Naopak nejlevnějším je územní plán města Náměšť nad Oslavou za 370 tis. Kč.

Výzva „Regulační plány“ byla vyhlášena na 199 mil. Kč (EFRR) a úspěšných projektů bylo zaregistrováno 11, přičemž těchto 11 projektů obsahuje 19 regulačních plánů. Nejaktivnější bylo v tomto ohledu město Olomouc, které má ve svém projektu za 2,7 mil. Kč zahrnuto celkem 9 re-

gulačních plánů – jedná se o největší projekt této výzvy. Většina projektů je pak zaměřena na městské památkové zóny či rezervace. Jedná se například o města Mikulov (1,9 mil. Kč), Nový Jičín (785 tis. Kč), Vysoké Mýto (720 tis. Kč), Kolín (496 tis. Kč) či Jindřichův Hradec (369 tis. Kč). Dále například město Uherské Hradiště připravuje regulační plán nemocnice (1,5 mil. Kč) anebo Hodonín regulační plán obytné zóny Výhon (603 tis. Kč). Tato výzva byla zaměřena na regulační plány z podnětu obce nezahrnující územní rozhodnutí a byla určena výhradně pro území obcí s rozšířenou působností.

Za neúspěšnější lze považovat výzvu č. 9. „Územní studie“, která byla zaměřena na územní studie technické infrastruktury ve vazbě na TEN-E či záměry PÚR, územní studie dopravní infrastruktury ve vazbě na TEN-T, záměry PÚR, územní studie veřejného prostranství a územní studie krajiny. Původně byla alokace výzvy vyhlášena na 382 mil. Kč, nicméně v době plánovaného ukončení výzvy 31. 3. 2017 tato alokace nebyla zdaleka naplněna a bylo registrováno zanedbatelné množství projektů. Na základě ohlasů z obcí a od zpracovatelů byla výzva prodloužena, aby se podařilo finalizovat rozpracované projekty, ale zároveň byla alokace snížena na 150 mil. Kč (EFRR). Oprávněným žadatelem v této výzvě byla pouze obec s rozšířenou působností, nicméně projekt mohl být realizován kdekoli na území správního obvodu ORP. Mohl být tedy předložen i projekt na veřejná prostranství jednotlivých obcí prvního stupně. Takových projektů se sešlo velké množství. Za zmínku stojí například projekty zahrnující více obcí a veřejných prostran-



9. výzva IROP – územní studie krajiny

ství na území správních obvodů ORP Votice (5,3 mil. Kč), Nové město nad Metují (3,5 mil. Kč), Znojmo (2,8 mil. Kč), Valašské Klobouky (2,2 mil. Kč) a mnohé další. Město Černošice předložilo například tři samostatné projekty, přičemž jeden projekt řeší veřejná prostranství přímo v Černošicích a další projekty řeší Roztoky a Čisovice. Úspěšných projektů na územní studii se sešlo celkem 136. V těchto projektech je zahrnuto celkem 316 dokumentů územních studií s různým zaměřením. Celkem se jedná o projekty za 150 mil. Kč z EFRR. Průměrná cena jednoho dokumentu územní studie je 580 tis. Kč celkových způsobilých výdajů.

V rámci 9. výzvy IROP bude také podpořeno celkem 47 projektů na územní studie krajiny. Ty musejí pokrývat celé území správního obvodu ORP a navrhuji, prověřují a posuzují varianty řešení vybraných problémů, řeší krajinu podrobně ve všech souvislostech, a to i ve vazbě na zelenou infrastrukturu, Adaptační strategii EU, protipovodňovou ochranu a Evropskou úmluvu o krajině. Díky IROP bude územními studiemi krajiny pokryto 23 % území České republiky (viz mapa). Průměrná cena takového územní studie krajiny včetně doprovodných rozborů je 2 mil. Kč. Největšími projekty jsou pak územní studie krajiny pro SO ORP Znojmo (5,9 mil. Kč), Liberec (4,5 mil. Kč), Černošice (4,2 mil. Kč), Tachov (4,1 mil. Kč) či Valašské Klobouky (3,6 mil. Kč). V rámci IROP bude na tyto dokumenty přidělena dotace ve výši 90 % celkových způsobilých výdajů a v případě územních studií krajiny je možno žádat o dofinancování z národního programu Ministerstva životního prostředí (MŽP výzva č. 14/2016).

Všechny projekty z výše uvedených výzev musejí být dokončeny do 31. 12. 2019 a všechny dokončené projekty musejí být zároveň uveřejněny na webových stránkách žadatele, tedy příslušné obce s rozšířenou působností tak, aby k dokumentům měla přístup i široká veřejnost. Již nyní registrujeme více než deset dokončených územních studií, a to například v Humpolci, Vsetíně, Mnichově Hradišti, Prostějově, Hořicích a Ostravě.

Poslední výzvou je výzva č. 45 „Podpora pořizování a uplatňování dokumentů územního rozvoje – integrovaný projekt CLLD“, která je určena pro projekty v souladu se strategiemi komunitně vedeného místního rozvoje. V této výzvě Řídícího orgánu IROP je aktuálně připraveno 95 mil. Kč z EFRR, nicméně ve svých strategiích má aktivity územního rozvoje pouze 16 místních akčních skupin (MAS) a alokace výzvy bude upravena ve vazbě na schválené strategie CLLD. Podvýzvy MAS se zatím podařilo vyhlásit pouze čtyřem z nich. S ohledem na nízký zájem o tyto aktivity v území Řídící orgán IROP připravil revizi Programového dokumentu IROP, která obsahuje rozšíření žadatelů i na obce (I. stupně). Tato změna byla schválena Evropskou komisí dne 8. 11. 2017. V návaznosti na tuto změnu dojde k revizi výzvy č. 45 tak, aby se podařilo rozšířit možnosti jednotlivých obcí. Vyhlášení revize je plánováno na začátek roku 2018 a bude zveřejněno na www.dotaceeu.cz/IROP.

Závěrem je nutné konstatovat, že po roce 2020 bude velmi obtížné vyjednat podporu dokumentů územního rozvoje z fondů Evropské unie a příležitosti z let 2007–2013 a 2014–2020 se tak již zřejmě nebudou opakovat. S ohledem na nízkou absorpční kapacitu dokumentů územního rozvoje hrozilo, že by bylo nutné nevyužité prostředky ve výši cca 1 mld. Kč vracet do rozpočtu Evropské unie. Již nyní byly tedy původně alokované a nevyčerpané prostředky převedeny na podporu udržitelných forem dopravy.

*Mgr. Ondřej Pešek
Odbor řízení operačních programů
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*

ENGLISH ABSTRACT

Support for elaboration and application of spatial planning documents from EU subsidies, by Ondřej Pešek

Within the calls by the Integrated Regional Operational Programme, 180 projects for elaboration of spatial planning documents will be supported with over 200 million Czech crowns from the European Regional Development Fund. More than 360 documents for spatial development will be published under these projects, with 85% of the costs financed by EU subsidies, 5% by the government, and the rest by the applicants.

PODANÉ ŽÁDOSTI O DOTACI NA ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍCH PLÁNŮ OPĚT TÉMĚŘ DVOJNÁSOBNĚ PŘEKROČILY ALOKACI VÝZVY

Eva Fialová, Ilona Kunešová

Ministerstvo pro místní rozvoj ukončilo příjem žádostí o poskytnutí dotací z programu „Podpora územně plánovacích činností obcí“ pro rok 2018 na dotační titul „Územní plán“.

Ministerstvo pro místní rozvoj vyhlásilo ke dni 18. října 2017 výzvu k předkládání žádostí o poskytnutí dotace z programu „Podpora územně plánovacích činností obcí“ pro rok 2018 – dotační titul „Územní plán“. Příjem žádostí byl ukončen dne 28. prosince 2017. Pro žadatele je připraveno dvacet milionů korun. Celkem bylo podáno 173 žádostí v celkovém objemu cca 38 milionů korun.

V současné době jsou podané žádosti vyhodnocovány. Seznamy akcí doporučených k financování a náhradních akcí budou následně zveřejněny na internetových stránkách MMR

www.mmr.cz. Vydávání individuálních rozhodnutí o poskytnutí dotace se předpokládá v průběhu měsíce dubna 2018.

Dotace pro obce je zaměřena na zpracování nových územních plánů. Mezi uznatelné náklady patří zpracování návrhu územního plánu pro společné jednání a zpracování návrhu územního plánu pro veřejné projednání (včetně případného posouzení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud bude požadováno). Výše dotace na jeden územní plán je stanovena ve výši max. 80 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů, maximálně však 400 000 Kč.

*Ing. Eva Fialová
Ing. Ilona Kunešová
Odbor územního plánování
Ministerstvo pro místní rozvoj*

ENGLISH ABSTRACT

Applications for subsidies for the elaboration of spatial plans have exceeded the allocation of the call by more than a double again, by Eva Fialová & Ilona Kunešová

The Ministry of Regional Development stopped accepting applications for subsidies from the programme *Support for Spatial Planning Activities of Municipalities* (subsidy title *Spatial Plan*) for the year 2018.

SLUŽBY VE VENKOVSKÝCH REGIONECH CHRUDIMSKO A HLINECKO KVANTITATIVNÍ HODNOCENÍ ZMĚN V UPLYNULÉM TRANSFORMAČNÍM OBDOBÍ

Martina Borovičková

Článek je věnován problematice vývoje dostupných služeb obyvatelstvu ve venkovských regionech v zájmovém území okresu Chrudim v transformačním období od začátku 90. let 20. století. Hodnoceny jsou kvantitativní změny vybraných služeb v šesti kategoriích (školaství, zdravotnictví, kultura, sport a cestovní ruch, sociální služby, maloobchod) na území okresu Chrudim v roce 1991 a následně v roce 2017. Vývoj územně obslužných parametrů je analyzován z hlediska absolutního počtu dostupných zařízení v celém sledovaném území a následně v sedmi správních obvodech pověřených obecními úřady. Základem pro hodnocení byl terénní průzkum doplněný rozhovory se starosty a místními rodáky. Část textu je věnována vývoji sociodemografických charakteristik území od roku 1991. Výsledky výzkumu potvrdily mírný nárůst celkového počtu služeb, avšak odhalily výrazné ztráty především v sektoru kultury a maloobchodu.

Úvod

Změna politického uspořádání po roce 1989 vytvořila předpoklady ke vzniku odlišných vývojových trajektorií na úrovni jednotlivých regionů České republiky. Pád socialistického režimu s sebou přinesl výrazné politické, ekonomické, sociální a demografické změny. Došlo k reformě institucionální struktury, změně populačního klimatu a postupnému přechodu k postindustriální společnosti. Regionální diferenciace a transformace se zřetelně projevila také v oblasti občanské vybavenosti.

Na příkladu sedmi správních obvodů pověřených obecními úřady (POÚ) okresu Chrudim jsou hodnoceny vybrané služby z hlediska dynamiky jejich vývoje v posledních více než 25 letech. I když byl výzkum zaměřen pouze na kvantitativní vyhodnocení zjištěných údajů, nikoliv na kvalitu poskytovaných služeb, lze sledovat shodné vývojové trendy napříč celým sledovaným územím, které mají svoji vypovídající hodnotu.

Cíle a metody

Hlavním cílem práce je analýza kvantitativních změn v sektoru služeb obyvatelstvu na území okresu Chrudim, tj. správních obvodů obcí s rozšířenou působností Chrudim a Hlinsko, v prů-

běhu posledních téměř tří dekad. Oblast sedmi správních obvodů pověřených obecními úřady okresu Chrudim byla vybrána jako příklad venkovského prostoru Pardubického kraje. Toto území částečně zasahuje do prostoru tzv. vnitřní periferie definované v práci J. Musila a J. Müllera [2008]. V rámci výzkumu byla zjišťována občanská vybavenost v oblasti školství, zdravotnictví, kultury, sportu, cestovního ruchu, sociálních služeb a maloobchodu v roce 1991 a aktuální stav ke konci května 2017. Byla porovnávána změna úrovně poskytovaných služeb v čase a zároveň byla srovnávána vybavenost službami v jednotlivých správních obvodech pověřených obecními úřady.

Pro zjištění požadovaných informací ze začátku 90. let byla využita publikace Okresního oddělení Českého statistického úřadu v Chrudimi Obce v číslech z července 1991, která zaznamenala občanskou vybavenost obcí k 1. 1. 1991. Část informací pro tento článek byla čerpána ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 1991. Významným zdrojem aktuálních údajů o území byla 4. úplná aktualizace územně analytických podkladů obcí s rozšířenou působností Chrudim a Hlinsko z roku 2016 [MěÚ Chrudim, 2016, MěÚ Hlinsko, 2016] a také data Českého statistického úřadu [ČSÚ, 2017b]. Dále byly využity konzultace s pracovníky Městského úřadu Chrudim

a Městského úřadu Hlinsko, kteří mají výbornou znalost svého správního území. Pro zjištění údajů o současném stavu vybrané občanské vybavenosti byl proveden terénní průzkum v území v kombinaci s rozhovory se starosty a místními rodáky. Využity byly také informace z webových stránek obcí.

Výraznou metodickou inspirací byly články zabývající se transformací sektoru služeb [Lauko, 2003, Szczyrba, 2005, Szczyrba et al. 2006, 2013]. Szczyrba et al. [2006] definuje signifikantní znaky transformace sektoru služeb na příkladu mikroregionu Olomoucko. Kvantitativní změny v sektoru služeb ve venkovských regionech Bystřicko a Poličsko na česko-moravském pohraničí jsou hodnoceny ve dvou krocích, a to v centrech regionů a jejich zázemí [Szczyrba et al., 2013]. Práce V. Lauka [2003] věnující se hodnocení úrovně transformace služeb v zázemí Bratislavy po roce 1989 využívá retrospektivní výzkum výskytu služeb v území.

Byly přijaty dvě pracovní hypotézy. První spočívá ve snižování počtu dostupných služeb ve všech správních obvodech POÚ ve sledovaném území mimo POÚ Chrudim. Druhá hypotéza předpokládá největší kvantitativní přírůstky v oblasti sítě zařízení pro sport a cestovní ruch.

Vymezení venkovských regionů v České republice

V současnosti neexistuje jednotná definice pojmu venkov. Jedinou všeobecně uznávanou mezinárodní definicí je vymezení OECD¹⁾, které je založeno na podílu obyvatelstva, jež žije na území s hustotou zalidnění menší než 150 obyvatel/km² [OECD, 2011]. Podle této metodiky jsou venkovské oblasti definovány na dvou úrovních. Na úrovni lokální (tj. obce) je venkov definován jako sídla s hustotou menší než 150 obyvatel/km². Na úrovni regionální pak metodika OECD vymezuje následující regiony [OECD, 2011]:

- převážně venkovské, kde více než 50 % obyvatel regionu žije ve venkovských obcích,
- významně venkovské, kde ve venkovských obcích žije 15–50 % obyvatel regionu,
- výrazně městské, kde ve venkovských obcích žije méně než 15 % obyvatel regionu [ČSÚ, 2009].

Typologii OECD a Eurostatu k vymezení venkova založenou na podílu obyvatelstva žijícího na území s hustotou zalidnění menší než 150 obyvatel/km² využívá také aktuální Program rozvoje venkova na období 2014–2020. Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020 vymezuje venkovské obce pomocí statistické hranice 3 000 obyvatel²⁾ a venkov je definován jako soubor venkovských obcí.

Obecně lze venkov definovat jako prostor, který zahrnuje jak krajinu, tak i venkovská sídla. Pojem venkov tedy integruje jak nezastavěné území, tak i zastavěné území malých sídel – vesnic. Pro venkov jsou charakteristické menší intenzity sociálně ekonomických kontaktů, menší hustota vazeb mezi jednotlivými subjekty, které se ve venkovském prostoru pohybují [Perlín, 2012].

Použití metod a volba ukazatelů, na základě kterých lze určitý prostor označit pojmem venkovský, se v průběhu desetiletí mění (např. urbanistická struktura, populační velikost sídel, socioekonomické ukazatele vs. ukazatele institucionální, sociokulturní, environmentální povahy) [Chromý et al., 2011]. Charakteristiku venkovského prostoru definuje Binek et al. [2007]. Diferenciaci České republiky z hlediska míry periferiality provedli Musil a Müller [2008] na základě vybraných socioekonomických ukazatelů. Perlín et al. [2010] představil typologii venkovského prostoru z hlediska rozvojového potenciálu, která potvrzuje klíčový význam faktorů velikosti a geografické polohy pro diferenciaci venkovských obcí v Česku.

Území okresu Chrudim v dokumentech regionálního významu

Program rozvoje Pardubického kraje na období 2012–2020 definuje v analytické části venkovské a problémové regiony. Venkovské oblasti patří k územím, ve kterých dlouhodobě chybí nebo je nedostatečně rozvinuta či podinvestována potřebná dopravní a technická infrastruktura, občanská vybavenost a podnikatelské zázemí je slabé. Venkovskými obcemi označuje obce do 2 000 obyvatel. Tuto podmínku splňuje ve sledovaném území 91 % obcí okresu Chrudim, tj. 98 z celkového počtu 108 obcí.

Cílem opatření podpory venkovských oblastí je především zvýšení dostupnosti venkovských oblastí a jejich vybavenosti technickou infrastrukturou a občanskou vybaveností, podpora diverzifikace zemědělských činností a zvýšení konkurenceschopnosti zemědělské výroby.

Program rozvoje Pardubického kraje vymezuje problémové regiony na základě šesti socioekonomických ukaza-

telů. Jedním z definovaných problémových regionů je také celý správní obvod obce s rozšířenou působností Hlinsko.

Zásady územního rozvoje Pardubického kraje – právní stav po aktualizaci č. 1 (ZÚR) vymezují na svém území centra osídlení. Chrudim byla zahrnuta do kategorie středních center [Körner, 2010]. Hlinsko bylo definováno jako významné nižší centrum a do kategorie lokální centra spadají z vymezeného území Heřmanův Městec, Skuteč a Třemošnice. Byla zde vymezena také kategorie ostatní obce s pověřeným obecním úřadem (zde Chrast a Nasavrky).

Zásady územního rozvoje Pardubického kraje vymezují v severní části okresu Chrudim rozvojovou oblast republikového významu³⁾ OB4 Hradec Králové–Pardubice. Jedná se o území tvořící zámezi Hradecko-pardubické aglomerace.

Rozvojové osa krajského významu OSk 1 Chrudim–Chrast–Skuteč–Hlinsko prochází územím třech pověřených obecních úřadů. Jedním ze stanovených úkolů pro územní plánování je zlepšení dopravního spojení mezi Skutčí a Hlinskem.

Ve vymezených rozvojových oblastech a osách definují ZÚR jako prioritu pro územní plánování kraje zajištění vybavení sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou.

Na základě multikriteriální analýzy⁴⁾ s následnou expertní úpravou dat zohledňující význam, statut a převažující charakter obcí byl v Pardubickém kraji vymezen venkovský, přechodný a městský prostor v publikaci ČSÚ Postavení venkova v Pardubickém kraji z roku 2009. V okrese Chrudim bylo 93 ze 108 obcí (86 %) vyhodnoceno jako obce venkovského prostoru, sedm obcí leží v přechodném prostoru a osm obcí bylo označeno jako prostor městský.

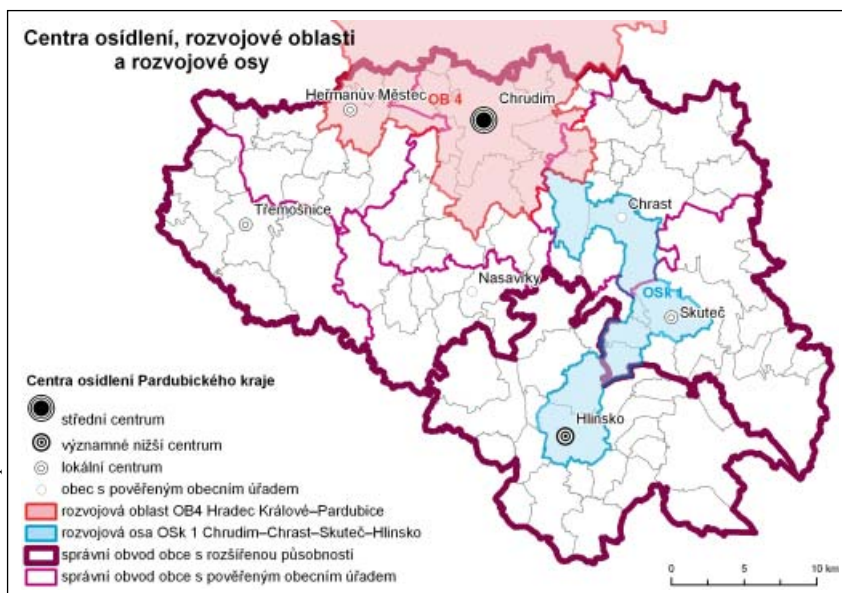
1) OECD = Organization for Economic Cooperation and Development

2) V Programu rozvoje venkova 2007–2013 byla používána hranice 2 000 obyvatel.

3) Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezovány v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu existují zvýšené požadavky na změny v území. Rozvojové osy zahrnují obce, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat zvýšené požadavky na změny v území, vyvolané dopravní vazbou na existující nebo připravované kapacitní silnice a železnice při spolupůsobení rozvojové dynamiky příslušných center osídlení (PÚR ČR, 2015).

4) V multikriteriální analýze byly využity následující ukazatele: počet obyvatel, sídlo POÚ a/nebo statut města, počet obyvatel na km² zastavěné plochy, podíl bytů v rodinných domech na trvale obydlených bytech, počet obyvatel na dokončený byt, změny počtu obyvatel a vzdálenost od krajského města podle významu centra.

Zdroj: Zásady územního rozvoje Pardubického kraje – právní stav po aktualizaci č. 1, výkres uspořádání území kraje, 2014, vlastní zpracování, 2017



Centra osídlení, rozvojové oblasti a rozvojové osy

Správní území ORP Chrudim je největším správním obvodem Pardubického kraje. Tvoří jej šest pověřených obecních úřadů (Heřmanův Městec, Chrást, Chrudim, Nasavrky, Skuteč a Třemošnice) a celkem 86 obcí. 16 % se podílí na celkové rozloze kraje i celkovém počtu obyvatel kraje (82 979 obyvatel k 1. 1. 2017). Správní území ORP Hlinsko tvoří 22 obcí a zaujímá 5,5 % rozlohy Pardubického kraje. Není členěn na další pověřené obecní úřady. K 1. 1. 2017 žilo na Hlinecku 21 056 obyvatel (tj. 4,1 % obyvatel kraje).

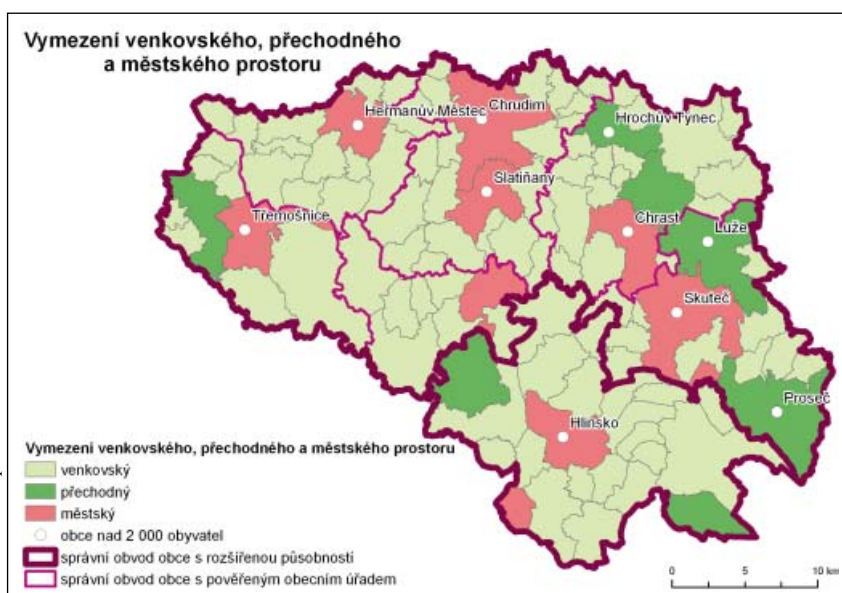
Od roku 2010 se po předchozím růstu počtu obyvatel projevoval populační úbytek daný především převahou počtu zemřelých nad narozenými. V roce 2016 díky kladnému migračnímu saldu počet obyvatel chrudimského okresu mírně vzrostl.

Index vývoje počtu obyvatel od roku 1991 v celé této oblasti vykazuje mírný pokles. Ve třech správních obvodech pověřených obecních úřadů (Chrudim, Chrást, Heřmanův Městec) je patrný mírný růst počtu obyvatel, ve zbývajících čtyřech úbytek (Hlinsko, Skuteč, Třemošnice, Nasavrky). Nasavrcko, část Třemošnicka a část Hlinecka byly po vyhodnocení 17 socioekonomických indikátorů definovány jako tzv. vnitřní periferie [Musil, Müller, 2008].

Populace regionu je v průměru starší než v celém kraji. Podíl obyvatel pětadesátiletých a starších činil v roce 2016 19,2 %. Na Hlinecku žije nejstarší obyvatelstvo Pardubického kraje s průměrným věkem 42,7 let, pětina obyvatel je starší 65 let. Podíl dětí do 14 let činí 15,3 % a je mírně pod úrovní celokrajského průměru (15,5 %). Index stáří⁵⁾ dosahuje výrazně vyšších hodnot (125,9) oproti průměru kraje (122,5).

Hustota zalidnění činí podprůměrných 105 osob/km². Méně než 30 obyvatel na 1 km² žije v 16 obcích vymezeného území. Nejvyšší hustota zalidnění je v městech Chrudim a Hlinsko (696, resp. 402 obyvatel/km²). Pro Hlinecko s hustotou 85 obyvatel na km² je typická rozptýlenost zastavěného území.

Zdroj: ČSÚ, Postavení venkova v Pardubickém kraji, 2009, vlastní zpracování, 2017



Vymezení venkovského, přechodného a městského prostoru v oblasti okresu Chrudim

Sociodemografické determinanty obslužnosti

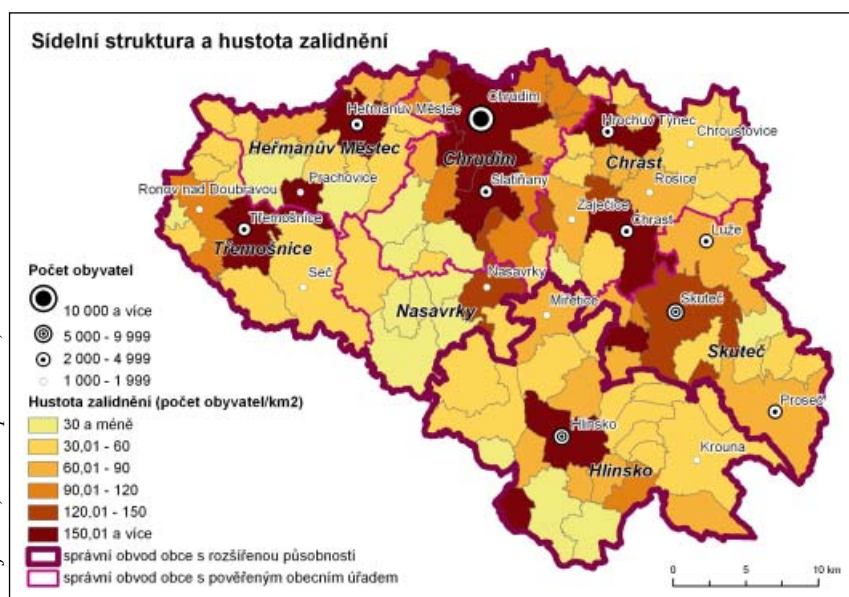
Chrudimský okres se nachází na jihozápadě Pardubického kraje. Je tvořen správními obvody obcí s rozšířenou působností Chrudim a Hlinsko. Svou rozlohou 993 km² se podílí na celkové rozloze kraje 22 % a na celkovém počtu obyvatel kraje se podílí pětinou (104 035 obyvatel) [ČSÚ, 2017a]. Od posledních změn administrativ-

ních hranic okresů k 1. lednu 2007 tvoří okres Chrudim 108 obcí (z toho 13 měst a pět městysů). 62 % obyvatel okresu žije ve městech. Více než pětina obyvatel sledovaného území je koncentrována do okresního města Chrudim, necelá desetina obyvatel žije v Hlinsku. Nachází se zde 19 obcí, ve kterých žije více než 1 000 obyvatel a naopak 27 obcí vykazuje méně než 200 obyvatel. Ve třech obcích žije dokonce méně než 100 obyvatel.

5) Počet obyvatel ve věku 65 a více let na 100 dětí do 15 let věku.

Pověřený obecní úřad	Počet obyvatel k 1. 1. 2017	Počet obyvatel k 3. 3. 1991 (SLDB)	Index vývoje počtu obyvatel (2017/1991)
Heřmanův Městec	10 057	9 899	101,6
Hlinsko	21 056	22 360	94,17
Chrast	12 747	12 396	102,83
Chrudim	36 139	35 051	103,1
Nasavrky	3 433	3 470	98,93
Skuteč	12 807	13 419	95,44
Třemošnice	7 796	8 067	96,64

Populační vývoj sledovaných správních obvodů pověřených obecních úřadů od roku 1991



Sídlní struktura a hustota zalidnění (k 1. 1. 2017)

Definici OECD pro lokální úroveň založenou na definování venkova a venkovských oblastí na základě hustoty zalidnění menší než 150 obyvatel/km² vyhovuje 97 obcí. Většina území POÚ splňuje podmínky pro definici venkovského regionu, dle které více než 50 % obyvatel regionu žije ve ven-

kovských obcích. Pouze obce na Heřmanoměstecku a Chrudimsku tuto definici nesplňují.

S tématem využití občanské vybavenosti v obcích úzce souvisí také dojíždka za prací jako nejvýznamnější forma prostorové mobility obyvatel. Proces

automobilizace plně zasáhl venkovský prostor a vedl k určitému uvolnění závislosti obyvatel venkovských sídel na obslužné vybavenosti v místě bydliště [Kubeš, Pahorecká, 2000].

Dojíždka za službami jako nepravidelný cirkulační pohyb zahrnuje obtížně kvantifikovanou skupinu osob. Neexistují žádné oficiálně evidované statistické údaje o této prostorové mobilitě. Dojíždka za službami je diferencována podle obslužného významu dojíždkových center, což souvisí také s pohybem za prací. Služby specializovanější povahy jsou obvykle k dispozici pouze ve větších městech. Řada klientů těchto služeb je tvořena osobami, které do měst dojíždí zejména do zaměstnání. Na tuto skutečnost poukazuje několik studií [např. Plán udržitelné městské mobility města Brna, 2015] nebo odborných prací. Kraft [2016] našel korelaci mezi dojíždkou za základními službami, dojíždkou za prací a funkčními dopravními regiony [obdobně Jordan, 1995]. Tonev [2013] podrobně zkoumá vazby a také nedostatky v evidenci prostorové mobility obyvatel.

V posledních dvou desetiletích došlo v důsledku společensko-ekonomických změn k výrazným změnám v centrech dojíždky. Pracovníci se přesunuli z primárního a sekundárního do terciárního sektoru, který je lokalizován ve větších sídelních centrech. S velikostí obce souvisí i větší nabídka pracovních příležitostí. Sčítání lidu, domů a bytů 2011 prokázalo vzrůst celkové vyjíždky za prací v celém Pardubickém kraji. Z územního hlediska je v okrese Chrudim nadprůměrný podíl vyjíždějících z obce ČSÚ, 2013a).

Název POÚ	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (počet obyvatel/km ²)	Počet obyvatel v obcích s hustotou nad 150 obyvatel/km ²	Počet obyvatel v obcích s hustotou pod 150 obyvatel/km ²	Vyhovuje definici venkovského regionu OECD
Heřmanův Městec	10 057	99,73	6 235	3 822	ne
Hlinsko	21 056	85,36	9 759	11 297	ano
Chrast	12 747	87,18	5 517	7 230	ano
Chrudim	36 139	229,99	28 269	7 870	ne
Nasavrky	3 433	41,92	0	3 433	ano
Skuteč	12 807	83,61	801	12 006	ano
Třemošnice	7 796	72,94	3 103	4 693	ano

Počet obyvatel a hustota zalidnění v jednotlivých POÚ okresu Chrudim (k 1. 1. 2017)

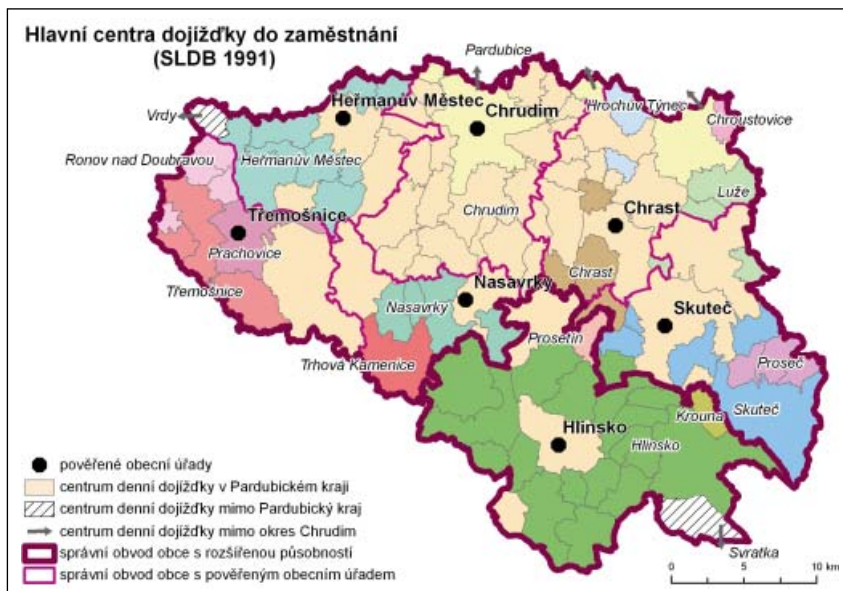
V roce 1991 bylo zjištěno 19 dojížděkových center do zaměstnání, které odpovídají hlavním směrům denní vyjížděky do zaměstnání z obce. Tři centra dojížděky ležela mimo území okresu Chrudim. Jedná se o krajské město Pardubice, stře- dočeské Vrdy a Svratku v Kraji Vyso- čina. Pro 39 obcí byla hlavním směrem denní vyjížděky za práci Chrudim, pro 18 obcí to bylo Hlinsko, pro 9 Heřmanův Městec a pro 5 obcí se jednalo o Skuteč a Nasavrky. Velká část dojíždějících nacházela uplatnění v průmyslu (např. pod- niky Transporta a Evona v Chrudimi). Zásadní událostí se stal krach zaměstna- vatele regionálního významu, společnos- ti Transporta a.s. v roce 1999.

V roce 2011 se hlavním dojížděkovým centrem obcí chrudimského okresu stalo krajské město Pardubice. Nej- více pracovních sil míří do chemic- kého a elektrotechnického průmyslu. Z Chrudimi každý den proudí za za- městnáním do Pardubic 1 150 pracu- jících [ČSÚ, 2013a]. Jedná se o nejsil- nější dojížděkový proud do zaměstnání v celém Pardubickém kraji.

Počet hlavních směrů denní vyjížděky z obcí se snížil na 13, z toho se opět 3 obce nachází mimo okres Chrudim (Pardubice, Čáslav a Svratka). Chrudim je hlavním centrem dojížděky pro 40 ob- cí a Hlinsko pro 20 obcí. Pardubice jsou v porovnání se SLDB 1991 hlavním dojížděkovým centrem již pro 21 obcí okresu [ČSÚ, 2013b]. Ve srovnání s ro- kem 1991 výrazně jako dojížděková cen- tra ztratily obce Nasavrky, Chrast a Ro- nov nad Doubravou.

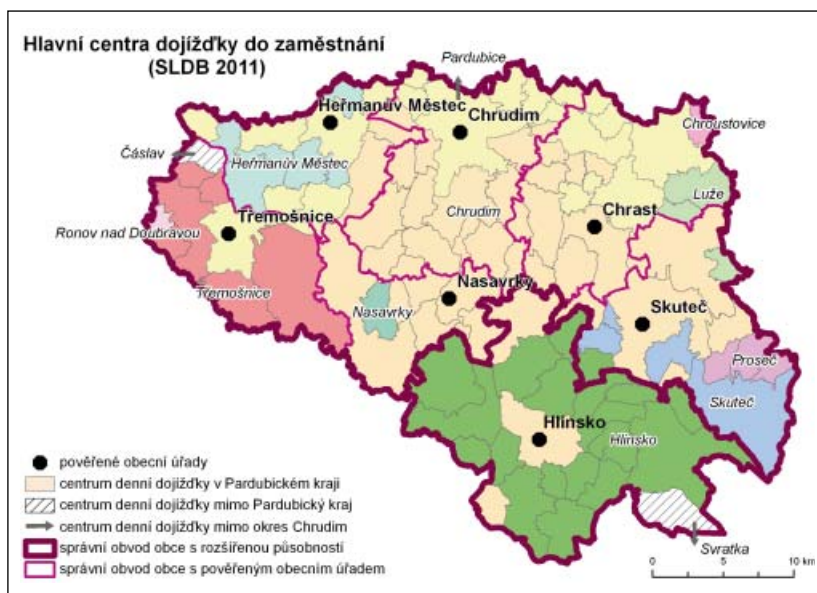
Ve sledovaném území bylo vymezeno pět tzv. funkčních městských regionů (Chrudim, Hlinsko, Skuteč, Třemošni- ce, Heřmanův Městec), tj. území sestá- vající z jádrového města a obcí v jeho zázemí, které jsou k městu připoutá- ny intenzivními každodenními vztahy [Maier et al., 2007, Muliček, Sýkora, 2011]. Pro vymezení těchto regionů byla využita dojížděka za práci a služ- bami dle SLDB 2001.

V další části práce bude na konkrétních případech kvantitativních změn v na- bídce vybraných služeb popsána sou- vislost s výše uvedenými sociodemo- grafickými charakteristikami území.



Hlavní centra dojížděky do zaměstnání v roce 1991

Pozn.: Stejnou barvou jsou vyznačeny obce s totožným hlavním směrem vyjížděky do zaměstnání z obce.



Hlavní centra dojížděky do zaměstnání v roce 2011

Pozn.: Stejnou barvou jsou vyznačeny obce s totožným hlavním směrem vyjížděky do zaměstnání z obce.

Kvantitativní analýza občanské vybavenosti sledovaného území

V rámci průzkumu v daném území byla sledována občanská vybavenost v několika oblastech, a to ve školství, zdravotnictví, kultuře, sportu, cestovním ruchu, v sociálních službách a maloobchodu. Občanská vybavenost popisuje standard životní úrovně obyvatel v hodnoceném území [MMR, ÚÚR, 2017], má vliv na kvalitu života a spo- kojenost místního obyvatelstva.

Školství

Od roku 1991 došlo v okrese Chrudim k celkovému úbytku školských zaříze- ní o 20 %. Nejvýraznější změny byly zaznamenány v počtu mateřských škol a jeslí. Postupně byl jejich počet ome- zován, avšak v posledních několika le- tech je díky vyššímu počtu narozených dětí v obcích patrný tlak na zřizování nových mateřských škol. Proces reduk- ce počtu zařízení pro předškolní děti byl ovlivněn sestupnou tendencí počtu živě narozených od začátku 90. let 20.

století. Tyto demografické změny kopírují celorepublikové trendy. V okrese Chrudim, stejně jako v Pardubickém kraji, se narodil historicky nejnížší počet dětí mezi lety 1999 a 2003. Na zač. 21. stol. se zároveň výrazně snížil také počet dětí ve věku do 14 let.

Další výraznou proměnou prošlo střední školství. Mírně byl navýšen počet gymnázií a odborných středních škol, naopak se výrazně snížil počet odborných a středních odborných učilišť.

Při podrobném zkoumání počtu školských zařízení v jednotlivých správních obvodech pověřených obecními úřady je patrný jejich pokles ve všech těchto územích, zejména v POÚ Hlinsko a Skuteč. Centrem středního školství se stala Chrudim s osmi středními školami a učilišti. Díky tzv. optimalizaci středních škol byla zrušena všechna tři odborná učiliště v Hlinsku, zachováno bylo pouze gymnázium. Ve Skutči zaniklo střední odborné učiliště oděvní, naopak bylo založeno gymnázium. Došlo k postupné prostorové koncentraci služeb v oblasti školství do hlavního regionálního centra osídlení. Zajímavým údajem je převažující vyjížďka studentů a učňů z okresu Chrudim do jiných okresů kraje dle výsledků SLDB 2011. Lze předpokládat, že největší část těchto vyjíždějících směřuje do krajského města.

Zdravotnictví

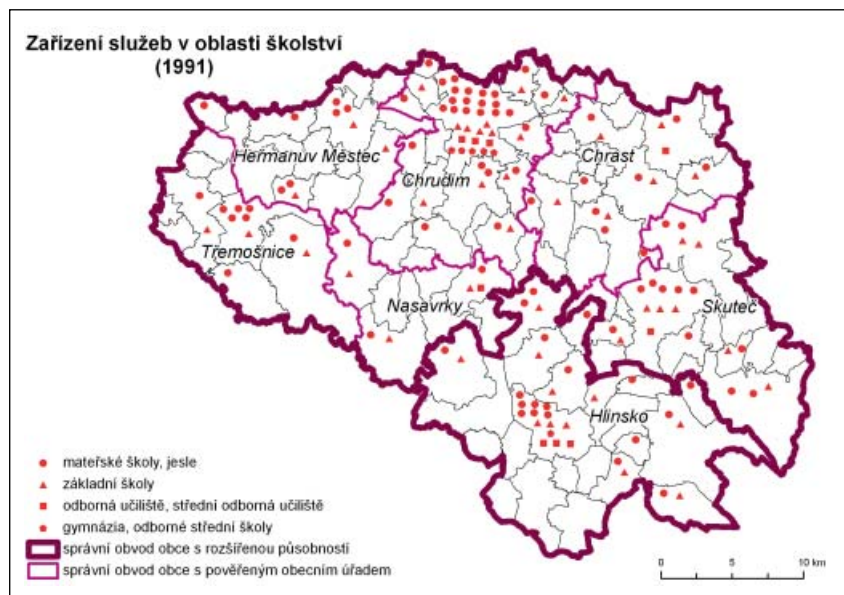
Celkový počet zdravotnických zařízení byl navýšen o desetinu. Nejvýraznější změna nastala v počtu lékáren a praktických lékařů. Nárůst zaznamenal i počet lékařů pro děti a gynekologů. Došlo také k větší dekoncentraci lékařů v území po zrušení tzv. obvodních zdravotních středisek. Polikliniky působí v současné době v šesti sídelních centrech regionu.

Počet zdravotnických zařízení na Chrudimsku byl navýšen téměř o třetinu. Většina služeb v této oblasti je soustředěna do okresního města, kde se nachází také nemocnice. V Chrudimi vykonává svoji profesi největší množství lékařů (nemocničních, praktických, ambulantních specialistů). Lze hypoteticky uvažovat, že velké množství do-

Služby v oblasti školství	Rok 1991	Rok 2017
MŠ, jesle	86	55
ZŠ – nižší stupeň	18	17
ZŠ – vyšší stupeň	29	32
gymnázia a odborné střední školy	6	9
odborná učiliště a střední odb. učiliště	9	4
celkový počet školských zařízení	148	117

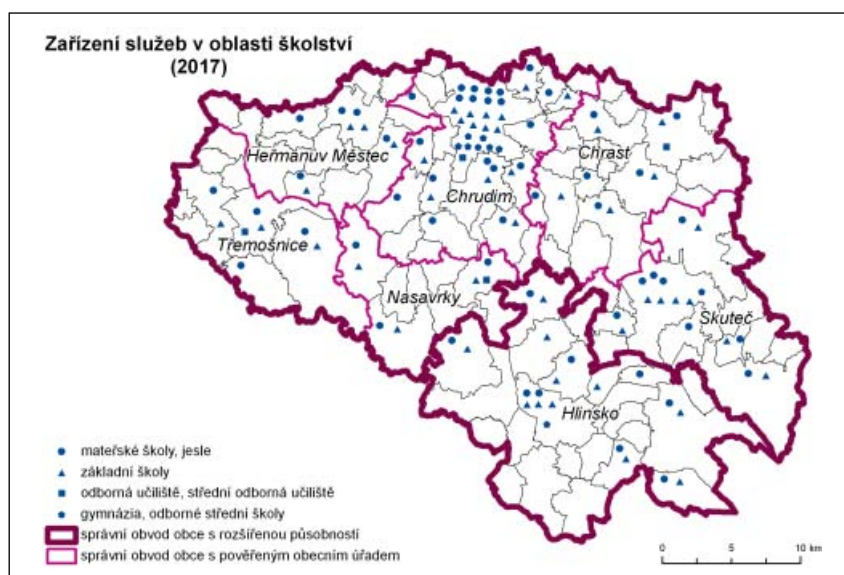
Zdroj: ČSÚ, 1991a, ČSÚ, 2017b, vlastní průzkum, 2017

Změny počtu zařízení služeb v oblasti školství v letech 1991 a 2017



Zdroj: ČSÚ, 1991a, vlastní průzkum, 2017

Počet mateřských, základních a středních škol v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v roce 1991



Zdroj: ČSÚ, 2017b, vlastní průzkum, 2017

Počet mateřských, základních a středních škol v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v roce 2017

jíždějících do zaměstnání do okresního města zde využívá i širokou nabídku zdravotní péče. Statistické údaje potvrzující tuto skutečnost však chybí. Nelze opomenout nemocnici v Pardubi-

cích, která poskytuje komplexní péči ve všech medicínských oborech a zůstává v kraji vůdčí úlohu ve zdravotnictví a velké množství obyvatel sledovaného území využívá jejich služeb.

Služby v oblasti zdravotnictví	Rok 1991	Rok 2017
praktický lékař pro děti	22	29
praktický lékař pro dospělé	49	62
stomatolog	53	50
gynekolog	14	18
obvodní zdrav.středisko/poliklinika	25	6
lékárna (výdejna léků)	14	32
celkový počet zdravotnických zařízení	177	197

Změny počtu zařízení služeb v oblasti zdravotnictví v letech 1991 a 2017

Počet lékařů (praktických lékařů pro děti a dospělé, stomatologů a gynekologů) zaznamenal největší přírůstek na Třemošnicku a také Nasavrcu. Jedná se o čtyřicetiprocentní nárůst. Mírný pokles stomatologů a předpokládaný další úbytek jejich počtu z důvodu vysokého podílu lékařů důchodového věku znamená dle závěrů provedeného

Lze konstatovat, že územní pokrytí zdravotnickými službami zůstalo na srovnatelné úrovni a došlo k mírnému navýšení jejich celkového počtu. Okres Chrudim zůstává v počtu lékařů na 1 000 obyvatel nejhůře vybaveným okresem v rámci Pardubického kraje [ČSÚ, 2017b].

Kultura

V sektoru kultury došlo ve všech sledovaných ukazatelích ke zřetelným poklesům (o 33 %). Do kulturních zařízení byly započítány nejen divadla, muzea, galerie, kulturní domy, ale také v menších obcích společenské sály v obecních úřadech či hostincích. Došlo především ke zrušení většiny stálých kin. V současné době jsou provozována v celé sledované oblasti jen čtyři kina. Obce již nejsou ochotné investovat své finance do provozu obecních knihoven. V roce 1991 byla knihovna téměř v každé obci, ve větších obcích se jich nacházelo dokonce několik.

Nejvýraznější pokles počtu stálých kin je zřejmý na Hlinecku a Skutečsku. Neuvěřitelných více než 70 % knihoven zaniklo na Třemošnicku, více než čty-

Název POÚ	Rok 1991						
	součet	prakt. lékař pro děti	prakt. lékař pro dospělé	stomatolog	gynekolog	OZS/poliklinika	lékárna (výdejna léků)
Heřmanův Městec	17	3	4	4	2	3	1
Hlinsko	38	7	10	10	5	5	1
Chrast	21	2	7	6	0	4	2
Chrudim	54	6	16	21	4	3	4
Nasavrky	5	0	1	1	1	1	1
Skuteč	25	3	6	7	2	4	3
Třemošnice	17	1	5	4	0	5	2

Název POÚ	Rok 2017						
	součet	prakt. lékař pro děti	prakt. lékař pro dospělé	stomatolog	gynekolog	OZS/poliklinika	lékárna (výdejna léků)
Heřmanův Městec	16	3	6	2	2	0	3
Hlinsko	39	8	11	9	4	1	6
Chrast	21	2	9	5	2	0	3
Chrudim	69	8	21	24	4	1	11
Nasavrky	7	1	2	1	1	1	1
Skuteč	26	3	7	5	3	3	5
Třemošnice	19	4	6	4	2	0	3

Počet zdravotnických zařízení v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v letech 1991 a 2017

Pozn.: OZV – obvodní zdravotní středisko

průzkumu obtížné hledání nových stomatologů na uvolněná místa. Počet stomatologů mírně klesl ve čtyřech správních obvodech pověřených obecních úřadů (Heřmanův Městec, Hlinsko, Chrast, Skuteč). Počet lékáren zaznamenal značné kvantitativní přírůsteky ve všech oblastech okresu Chrudim.

Služby v oblasti kultury	Rok 1991	Rok 2017
kulturní zařízení	99	93
stálé kino	26	4
knihovna	147	86
celkový počet zařízení služeb v oblasti kultury	272	183

Změny počtu zařízení služeb v oblasti kultury v letech 1991 a 2017

Název POÚ	Rok 1991				Rok 2017			
	součet	kulturní zařízení	stálé kino	knihovna	součet	kulturní zařízení	stálé kino	knihovna
Heřmanův Městec	28	9	3	16	22	9	1	12
Hlinsko	63	24	6	33	40	19	1	20
Chrast	42	13	2	27	25	9	0	16
Chrudim	57	25	4	28	39	22	1	16
Nasavrky	19	6	3	10	14	7	0	7
Skuteč	41	17	5	19	28	16	1	11
Třemošnice	22	5	3	14	15	11	0	4

Zdroj: ČSÚ, 1991a, ČSÚ, 2017b, vlastní průzkum, 2017

Počet zařízení služeb v oblasti kultury v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v letech 1991 a 2017

Služby v oblasti sportu a cestovního ruchu	Rok 1991	Rok 2017
sportovní hřiště, koupaliště	194	206
tělocvična	52	66
restaurace, hostinec	202	316
ubytovací zařízení	37	127
celkový počet zařízení služeb v oblasti sportu a cestovního ruchu	485	715

Sport a cestovní ruch

Pro tento region je charakteristický výrazný rekreační potenciál. Nachází se zde řada kulturních, historických a přírodních památek. Jihozápadní část vymezeného území leží v Železných horách (Třemošnicko, Nasavrcko, jižní část Chrudimska), na jihu se rozprostírají Žďárské vrchy (Hlinecko). Oblast patří k turisticky vyhledávaným oblastem Pardubického kraje.

Během uplynulého transformačního období došlo k poměrně významným změnám v síti zařízení pro cestovní ruch, které reagují na zásadní transfor-

Změny počtu zařízení služeb v oblasti sportu a cestovního ruchu v letech 1991 a 2017

řicetiprocentní úbytek byl zaznamenán na Skutečsku, Chrudimsku a Chrastecu. Nabídka sítě služeb v oblasti kultury byla zejména ve venkovských obcích výrazně omezena. Zřetelné snížení

počtu kulturních zařízení v obcích Nasavrky, Chrast, Ronov nad Doubravou a Skuteč koresponduje také s jejich ztrátou postavení dojížděkových center [SLDB 1991, 2011].

Název POÚ	Rok 1991				
	součet	sportov. hřiště, koupaliště	tělocvična	restaurace, hostinec	ubytov. zařízení
Heřmanův Městec	55	25	4	20	6
Hlinsko	105	42	12	47	4
Chrast	59	29	6	22	2
Chrudim	128	49	20	51	8
Nasavrky	32	11	3	15	3
Skuteč	61	21	5	29	6
Třemošnice	45	17	2	18	8

Název POÚ	Rok 2017				
	součet	sportov. hřiště, koupaliště	tělocvična	restaurace, hostinec	ubytov. zařízení
Heřmanův Městec	62	18	5	30	9
Hlinsko	168	52	13	78	25
Chrast	71	25	8	32	6
Chrudim	182	47	21	87	27
Nasavrky	47	15	5	16	11
Skuteč	90	25	8	39	18
Třemošnice	95	24	6	34	31

Zdroj: ČSÚ, 1991a, vlastní průzkum, 2017

Počet zařízení služeb v oblasti sportu a cestovního ruchu v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v letech 1991 a 2017

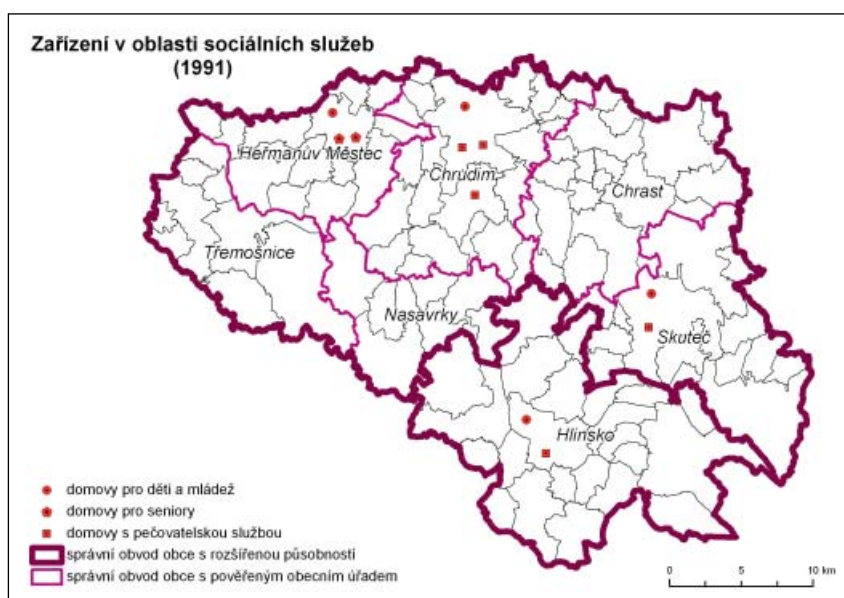
maci potřeb turisty-klienta v čase [Szczyrba, 2005]. Pro zajištění turistického potenciálu v posledních letech výrazně vzrostl počet sportovních, ubytovacích a stravovacích zařízení v regionu. Nárůst činí souhrnně téměř 50 %. K nejvýraznějším změnám došlo v počtu nabízených ubytovacích kapacit, které byly více než ztrojnásobeny. Zejména v této kategorii lze pozorovat vliv soukromého podnikání na rozvoj regionu.

Počet stravovacích zařízení se nejvíce rozrostl na Třemošnicku, Chrudimsku a Hlinecku. Počet ubytovacích kapacit dosáhl nejvýraznější změny na Hlinecku, kapacity byly navýšeny šestkrát. Na Třemošnicku a Nasavrcu byla nabídka služeb v oblasti ubytování také výrazně obměněna. V součtu stravovacích a ubytovacích zařízení došlo k největšímu rozvoji na Třemošnicku a Hlinecku. Tato skutečnost koresponduje s lokalizací těchto POÚ v chráněných krajinných oblastech Železné hory a Žďárské vrchy.

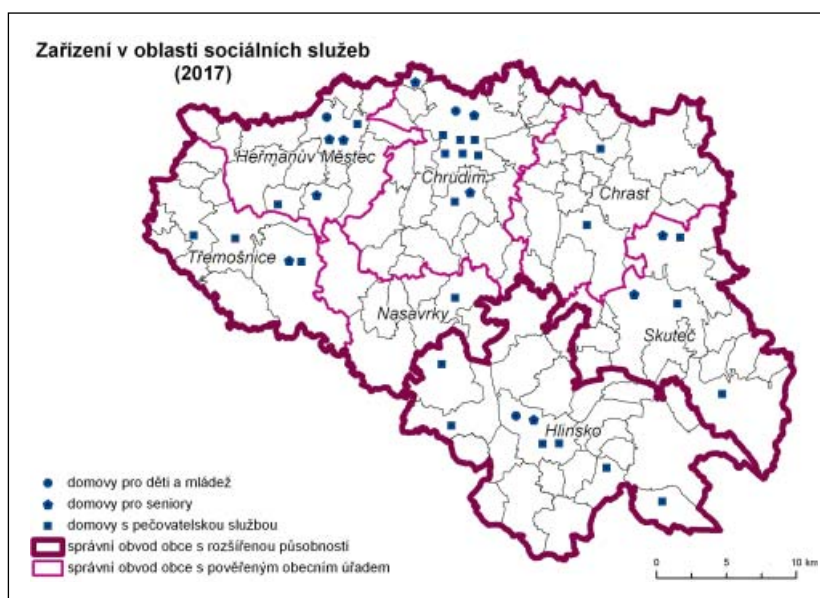
Sociální služby

S pokračujícím demografickým stárnutím obyvatelstva souvisí také dynamické rozšiřování nabídky služeb pro nejstarší věkovou kategorii. Výrazně byl navýšen počet zařízení pečujících o staré a nemohoucí občany. Síť zařízení domovů pro seniory a domovů se speciálním režimem byla pětinašobně rozšířena.

Zařízení pro seniory byla nejvíce zakládána na Hlinecku, Skutečsku a Chrudimsku. Nejvyšší počet zařízení nabízí v současné době Chrudimsko, konkrétně město Chrudim. Obecně lze říci, že poskytování sociálních služeb na venkově je poměrně řídké (tyto služby se koncentrují hlavně ve městech) [Szczyrba et al., 2013]. Nejstarší obyvatelstvo Pardubického kraje žije právě



Počet zařízení v oblasti sociálních služeb v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v roce 1991



Počet zařízení v oblasti sociálních služeb v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v roce 2017

na Hlinecku. Nárůst služeb pro nejstarší věkovou kategorii v Hlinsku lze dát do souvislosti s vysokou poptávkou po tomto typu sociálních služeb.

Maloobchod

Stejně jako i v jiných regionech i zde došlo k postupné redukci počtu prodejen potravin a prodejen smíšeného zboží. Maloobchodní nabídka ke konci 80. let minulého století byla regionálně a strukturně velmi diferencována. Poslední sčítání maloobchodu (v rámci Sčítání občanské vybavenosti sídel z roku 1987) ukázalo mimo jiné zcela neadekvátní sortimentní strukturu maloobchodu. Tehdy většinový podíl

Zdroj: ČSÚ, 1991a, vlastní průzkum, 2017

Služby v sociální oblasti	Rok 1991	Rok 2017
domovy pro děti a mládež	4	3
domovy pro seniory	2	10
domovy se speciálním režimem (s pečovatelskou službou)	5	24
celkový počet zařízení v oblasti sociálních služeb	11	37

Změny počtu zařízení v oblasti sociálních služeb v letech 1991 a 2017

v maloobchodní síti tvořily prodejny potravin, zatímco ostatní sortiment byl silně potlačen [Kunc et al., 2013]

V první polovině 90. let 20. století po rozsáhlé vlně privatizace a liberalizace ekonomického prostředí, začínají vznikat první velkoplošné prodejny zahraničních maloobchodních řetězců. Malé prodejny potravin jim nebyly schopné konkurovat a zanikají. Tato skutečnost je patrná také ve sledovaném území.

Dříve byly hojně zastoupené také tzv. pojízdné prodejny s omezeným sortimentem zboží, které z regionu téměř vymizely. Z provedeného průzkumu vy-

plývá, že nejvíce jsou v území zastoupeny pojízdné prodejny místního pekařství zajíždějící především do obcí bez přítomnosti jakékoliv prodejny potravin. Pojízdné prodejny s masem a uzeninami zajíždí do obcí v nepravidelných intervalech. Celkový mírný nárůst zaznamenaly prodejny s průmyslovým zbožím.

Více než o pětinu ubylo prodejen potravin a prodejen se smíšeným zbožím na Chrastce, Skutečku a Hlinecku. Největší počet pojízdných prodejen zásobuje obce na Třemošnicku, důvodem je minimální počet kamenných prodejen potravin a v nejmenších obcích jejich úplná absence.

Chrudim jako regionální obslužné středisko svým nákupním potenciálem nejvíce přitahuje investory z řad nadnárodních obchodních řetězců. Z větších obcí je ztráta služeb v oblasti maloobchodu zjevná v Chrasti a Skutči. Tyto obce ztratily v posledních dvaceti letech funkci dojížděkových center. Proces dekoncentrace služeb maloobchodu z největších měst do menších sídel je však patrný v oblasti supermarketů a diskontních prodejen [Ordeltová, Szczyrba, 2006].

Počet prodejen s průmyslovým zbožím byl nejvíce navýšen na Chrudimsku, naopak k poklesu došlo na Hlinecku.

Závěr

Obslužnost venkova doznala v posledních více než 25 letech výrazných změn. Až na několik výjimek byl vývoj od roku 1991 ve znamení mírného zvyšování nabídky dostupných služeb. Niže uvedené závěry shrnují výsledky výzkumu provedeném v okrese Chrudim v první polovině roku 2017 a vycházejí z doložených faktů.

Služby v oblasti maloobchodu	Rok 1991	Rok 2017
prodejna potravin	116	97
prodejna smíšen.zboží/supermarket	179	144
pojízdná prodejna	118	38
nákupní středisko/hypermarket	11	3
průmyslové zboží	27	46
celkový počet zařízení v oblasti maloobchodu	451	328

Změny počtu zařízení služeb v oblasti maloobchodu v letech 1991 a 2017

Pozn. Za supermarkety jsou považovány obchody, jejichž velikost se pohybuje mezi 400 až 2 500 m². Hypermarkety tvoří prodejní plocha nad 2 500 m² [Szczyrba, 2006].

Název POÚ	Rok 1991					
	součet	prodejna potravin	prodejna smíš. zboží	pojízdn. prodejna	nákup. středisko	prům. zboží
Heřmanův Městec	51	12	20	14	0	5
Hlinsko	114	35	34	33	0	12
Chrast	54	11	26	13	3	1
Chrudim	92	32	37	15	2	6
Nasavrky	29	4	11	13	1	0
Skuteč	77	17	33	22	2	3
Třemošnice	34	5	18	8	3	0

Název POÚ	Rok 2017					
	součet	prodejna potravin	prodejna smíš. zboží	pojízdn. prodejna	hypermarket	prům. zboží
Heřmanův Městec	34	9	18	3	0	4
Hlinsko	65	22	33	4	0	6
Chrast	33	8	19	4	0	2
Chrudim	83	28	29	6	3	17
Nasavrky	25	7	9	6	0	3
Skuteč	50	16	21	5	0	8
Třemošnice	38	7	15	10	0	6

Počet zařízení služeb v oblasti maloobchodu v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v letech 1991 a 2017

Zdroj: ČSÚ, 1991a, vlastní průzkum, 2017

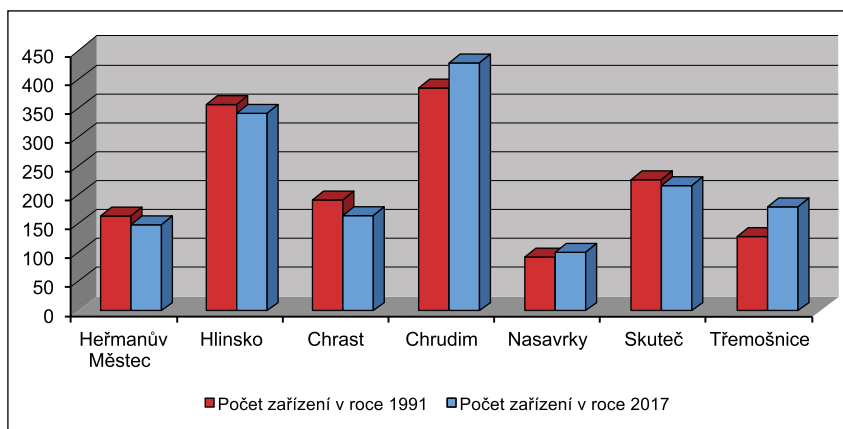
Zdroj: ČSÚ, 1991a, vlastní průzkum, 2017

Demografické změny ovlivnily pokles počtu mateřských škol a jeslí a naopak nárůst sítě zařízení sociálních služeb pro seniory. Jedná se o úbytek počtu narozených dětí, který bylo možno pozorovat od začátku 90. let do zač. 21. století, a neustále se zvyšující počet obyvatel starších 65 let. V oblasti maloobchodu došlo k poklesu počtu prodejen potravin a smíšeného zboží, jejich nabídku zboží se snaží nahradit supermarkety a hypermarkety v sídelních centrech regionu. V oblasti zdravotnictví je patrný růst počtu lékařů a lékáren, výjimku tvoří mírný pokles počtu stomatologů. Redukce se projevila i v kultuře. Snížil se počet kulturních zařízení, knihoven a stálých kin. K velkému rozvoji došlo ve stravovacích a ubytovacích službách především díky silící poptávce po místních turistických atraktivitách. Především jižní a jihozápadní část sledovaného regionu profituje z tradičního českého chatření, chalupaření a přítomnosti lyžařských areálů.

Jak uvádí Szczyrba et al. [2013] obslužnost venkova hraje pro kvalitu života, stabilitu a sociální soudržnost venkovského obyvatelstva stejně důležitou roli jako zemědělství a další ekonomické funkce.

Nepřítomnost a obtížná dosažitelnost základních obslužných funkcí jsou důvodem nespokojenosti s životními podmínkami v daném sídle a tato nespokojenost může způsobit odchod obyvatel do lépe vybavených měst [Kubeš, Pahorecká, 2000]. Mezi základní služby byly v rozhovorech se starosty a místními rodáky zahrnuty prodejny potravin a také hostinec jako místo setkávání. Nespokojenost byla v několika případech vyslovena pouze s dostupností stomatologické péče. Obtížná dosažitelnost základních obslužných funkcí nebyla v okrese Chrudim prokázána.

První přijatá hypotéza o snižování počtu dostupných služeb ve všech správních obvodech pověřených obecních úřadů ve sledovaném území mimo POÚ Chrudim se potvrdila jen částečně. Největší nárůst v celkové nabídce služeb byl z hlediska absolutních čísel dokumentován v POÚ Třemošnice, následoval POÚ Chrudim a mírné přírůstky vykazovalo i Nasavrcko. Z hle-



Celkový počet zařízení služeb v jednotlivých POÚ okresu Chrudim v letech 1991 a 2017

diska relativních údajů, tj. přepočtu celkového počtu zařízení na 1 000 obyvatel, je nejlépe vybaveno správní území POÚ Nasavrky.

Druhá definovaná hypotéza o předpokládaných největších kvantitativních přírůstcích v oblasti zařízení pro sport a cestovní ruch byla kladně ověřena.

Výzkum potvrdil, že občanská vybavenost je na dostatečné úrovni, k dispozici je uspokojivý počet zařízení služeb pro zajištění sociální stability a soudržnosti obyvatel.

Použité zdroje:

- BINEK, J. et al. *Venkovský prostor a jeho oživení*. Brno: Geotown, 2007, 137 s. ISBN 80-251-19-5.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Obce v číslech – okres Chrudim*. Chrudim: Okresní oddělení Českého statistického úřadu, 1991a, 120 s.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 1991 [CD]*. Krajská správa ČSÚ v Pardubicích, 1991b.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Postavení venkova v Pardubickém kraji [online]*. Pardubice, 2009, 157 s. [cit. 2017-06-04]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/csu/czso/postaveni-venkova-v-pardubickem-kraji-n-vh6socmf9w>>, ISBN 978-80-250-1941-2.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – Pardubický kraj – analýza výsledků [online]*. Pardubice, 2013a, 126 s. [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <<https://www.czso.cz/documents/10180/20533792/53413513.pdf/d2d1fc65-11c9-4aae-97be-917f215c699e?version=1.0>>, ISBN 978-80-250-2365-5.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Dojžd'ka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů – Pardubický kraj – 2011 [online]*. Pardubice, 2013b [cit. 2017-07-08]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/23053-13-n-k3093_2013-10>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Charakteristika okresu Chrudim [online]*. Pardubice, 2017a [cit. 2017-06-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xe/charakteristika_okresu_chrudim>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Veřejná databáze ČSÚ [online]*. Praha, 2017b [cit. 2017-10-30]. Dostupné z: <<http://vdb.czso.cz>>.

CHROMÝ, P., JANČÁK, V., MARADA, M., HAVLÍČEK, T. *Venkov – žitý prostor: regionální diferenciace percepce venkova představiteli venkovských obcí v Česku*. In: Geografie, 2011, roč. 116, č. 1, s. 23–45.

JORDAN, P. *Functional regions in East-central Europe defined on the basis of the frequency of public bus traffic*. In: Geografický časopis, 1995, roč. 47, č. 1, s. 9–15.

KÖRNER, M. *Metropolitní regiony a významné aglomerace ve střední Evropě po roce 1990*. In: Urbanismus a územní rozvoj, 2010, roč. 13, č. 5, s. 17–30.

KRAFT, S. *Funkční dopravní regiony jako metoda studia prostorových vzorců dopravních vazeb*. In: Sborník příspěvků z Výroční konference geografické společnosti, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 2016, s. 174–181. ISBN 978-80-7394-619-7.

KUBEŠ, J., PAHORECKÁ, J. *Obslužná vybavenost, střediskovost a spádovost venkovských sídel. Okresy Písek, Tábor a okolí, rok 1998*. In: Kubeš, J. (ed.): „Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR“, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 2000, s. 61–95. ISBN 80-7040-385-3.

KUNC, J. et al. *Časoprostorové modely nákupního chování české populace*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6020-3.

LAUKO, V. *Transformation of service network in the Bratislava's hinterland region*. In: Acta Universitatis Carolinae, 2003, XXXVIII, 1, s. 219–229.

MĚSTSKÝ ÚŘAD HLINSKO. *Územně analytické podklady pro správní obvod obce s rozšířenou působností Hlinsko – 4. úplná aktualizace, I.A – Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území [online]*. Hlinsko, 2016, s. 70–89 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <<http://www.hlinsko.cz/mestsky-urad/uzemni-planovani/uzemne-analyticke-podklady>>.

MĚSTSKÝ ÚŘAD CHRUDIM. *Územně analytické podklady pro správní obvod obce s rozšířenou působností Chrudim – 4. úplná aktualizace 2016, Tématické SWOT analýzy jednotlivých obcí* [online]. Chrudim, 2016 [cit. 2017-04-21]. Dostupné z: <<http://www.chrudim.eu/uzemne-analyticke-podklady/d-1751/p1=1674>>.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Strategie regionální rozvoje ČR na období 2014–2020* [online]. Praha, 2013, s. 28 [cit. 2017-07-07]. Dostupné z: <<http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf?ext=.pdf>>.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1* [online]. Praha, 2015, s. 19 [cit. 2017-07-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/1d20147b-d68b-4493-892e-9fed76debd28/2015_IV_22_pravni_stav_apur.pdf?ext=.pdf>.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *Principy a pravidla územního plánování* [online]. Praha, 2017, Kapitola E. – Pojmy, 14 s. [cit. 2017-07-21]. Dostupné z: <<https://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>>.

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ. *Program rozvoje venkova na období 2014–2020* [online]. Praha, 2015, s. 15 a s. 195 [cit. 2017-06-09]. Dostupné z: <http://eagri.cz/public/web/file/370916/PRV_odeslane_EK_25_3_15.pdf>.

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

MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (eds.). *Atlas sídelního systému České republiky. Ústav územního rozvoje*, Brno, 2011, 72 s.

MUSIL, J., MÜLLER, J. *Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze*. In: Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 2008, roč. 44, č. 2, s. 321–348.

ORGANISATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT. *OECD Regional Typology* [online]. Directorate for Public Governance and Territorial Development, 2011, s. 2 [cit. 2017-10-22]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/OECD_regional_typology_Nov2012.pdf>.

ORDELTOVÁ, M., SZCZYRBA, Z. *Současná situace v maloobchodní síti českých měst – geografická sonda Zlín*. In: Urbanismus a územní rozvoj, 2006, roč. 9, č. 3, s. 13–16.

PARDUBICKÝ KRAJ, AURS, spol. s r.o. *Právní stav Zásad územního rozvoje Pardubického kraje po vydání aktualizace č. 1* [online]. Pardubice, 2014, textová část: s. 15–16, výkresová část: výkres uspořádání území kraje [cit. 2017-06-17]. Dostupné z: <<http://www.pardubickykraj.cz/pravni-stav-zur-pk-po-vydani-aktualizace-c-1>>.

PARDUBICKÝ KRAJ, GaREP, spol. s r. o. *Program rozvoje Pardubického kraje* [online]. Pardubice, 2011, s. 125–126, s. 131–136 [cit. 2017-07-07]. Dostupné z: <<http://www.pardubickykraj.cz/rozvoj-kraje>>.

PERLÍN, R., KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. *Typologie venkovského prostoru Česka*. In: Geografie, 2010, roč. 115, č. 2, s. 161–187.

PERLÍN, R. *Venkov, typologie venkovského prostoru* [online]. Praha, 2012, 21 s. [cit. 2017-06-10]. Dostupné z: <www.mvcr.cz/soubor/perlin-pdf.aspx>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO, AF-CITY PLAN, s.r.o. *Plán udržitelné městské mobility města Brna, část I. – analytická, část C – Prognózy a posouzení vývoje pro výhledové období* [online]. Brno, 2015 [cit. 2017-10-26]. Dostupné z: <http://www.mobilitabrno.cz/data_files/analyzy-schvaleno/plan-mobility-analyticka-cast-c-11062015.pdf>.

SZCZYRBA, Z. *Služby pro cestovní ruch na severní Moravě v období ekonomické transformace – mikroregionální sonda*. In: Klímová, V., Vystoupil, J. (eds.): VIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách (sborník referátů), ESF MU, Brno, 2005, s. 301–306.

SZCZYRBA, Z. *Geografie obchodu: se zaměřením na současné trendy v maloobchodě*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2006. 90 s. ISBN 80-244-1453-8.

SZCZYRBA, Z., SMOLOVÁ, I., FŇUKAL, M. *Significant Features of Transformation of the Services Sector in an Area – a Case Study for the Micro-Region of Olomoucko (Contribution to Research on the Issue)*. In: Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Geographica 39. Olomouc: Univerzita Palackého, 2006, s. 83–93.

SZCZYRBA, Z., FIEDOR, D., KUNC, J. *Služby ve venkovských regionech Česka – kvantitativní hodnocení změn v uplynulém transformačním období (příspěvek ke studiu venkova)*. In: Sborník příspěvků – XVI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 212–222, 11 s. ISBN 978-80-210-6257-3.

TONEV, P. *Změny v dojížděce za prací v období transformace: komparace lokálních trhů práce*. Disertační práce. Brno: Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, 2013, 127 s.

RNDr. Bc. Martina Borovičková
Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity
Krajský úřad Pardubického kraje

ENGLISH ABSTRACT

Services in the rural surroundings of the towns of Chrudim and Hlinsko: a quantitative evaluation of change during the transformation period, by Martina Borovičková

This article deals with the development of public services accessible to inhabitants of rural areas in the District of Chrudim during the transformation period since the beginning of the 1990s. The subject of the evaluation is quantitative difference in selected services in six categories (education, healthcare, culture, sports and tourism, social services and retail trade) in the District of Chrudim between 1991 and 2017. The development of parameters of services has been analysed from the viewpoint of absolute numbers of facilities accessible in the whole territory under observation, followed by the figures in seven specific administration wards governed by authorized municipal offices. The assessment is based on field research and enhanced by interviews with mayors and native inhabitants. A part of the article is devoted to the development of local socio-demographic characteristics in the region since 1991. The results of the research have confirmed a certain increase in the total number of services but, at the same time, significant losses in particular sectors such as culture and retail shopping.

STRUKTURA OSÍDLLENÍ VE VYBRANÝCH POLITIKÁCH A STRATEGIÍCH PROSTOROVÉHO ROZVOJE STÁTŮ SOUSEDÍCÍCH S ČESKEM

Karel Maier

Všechny země sousedící s Českou republikou ve svých politikách a strategických dokumentech prostorového rozvoje nějak upravují strukturu osídlení alespoň v nejvyšších hierarchických stupních center a vymezují rozvojové osy, které tato centra propojují. Centra osídlení jsou považována za funkční součást vymezených metropolitních nebo městských regionů. Pro tyto funkční regiony některé sousední země vytvářejí speciální nástroje plánování, které překračují hranice jednotlivých správních území, s cílem koordinovat rozvoj v takto vymezených územích. Všechny sledované dokumenty se také zabývají širšími vztahy a přeshraničním kontextem.

Pojetí plánování respektive regulace využití soustav center osídlení vymezených v jednotlivých dokumentech se liší. Velmi detailní standardy pro jednotlivé hierarchické úrovně center mají německé a rakouské dokumenty, jejichž součástí či přílohou jsou též standardy vybavení pro centra osídlení jednotlivých úrovní a kde jsou detailně formulovány požadavky na formy rozvoje v centrech a aglomeracích. V Německu se navíc vymezují i kooperující centra v prostorech, jejichž centrum samo o sobě nevykazuje dostatečný potenciál pro obsluhu svého spádového území. Odlišují se rozvojové osy, kde opravdu dochází ke zvýšeným požadavkům na změny v území či kde se plánuje výrazný rozvoj, od os, kterými jsou vedeny liniové infrastruktury propojující centra, ale kde tím není ve větší míře druhotně ovlivněna intenzita změn v území.

Úvod

Politika územního rozvoje České republiky určuje „požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech“ (Stavební zákon, § 31, odst. 1). Mezinárodní a přeshraniční kontext Politiky územního rozvoje vyžaduje její koordinaci s obdobnými dokumenty sousedních zemí. Česká republika v minulosti iniciovala spolupráci zemí Visegrádské skupiny na koordinaci vedení koridorů dopravní infrastruktury a posléze i na vedení rozvojových os nadnárodního významu. Iniciativa vyústila v roce 2014 do Společné strategie rozvoje států V4+2 (ÚÚR 2014).

Obsah strategických dokumentů prostorového rozvoje je v každé zemi vymezen předpisem, který vychází z kontextu zákonné úpravy prostorového respektive územního plánování té které země. V případě federálního respektive spolkového uspořádání, což se ze sousedních států týká Rakouska a Německa, mohou mít zákonné úpravy plánování i politiky a strategické dokumenty upravující prostorové uspořádání dvojí úroveň – federální a zemskou, jako je tomu v Německu – nebo je zákonná úprava prostorového plánování plně v pravomoci jednotlivých spolkových zemí, což je případ Rakouska.

K prověření, do jaké míry se strategické dokumenty prostorového rozvoje jednotlivých zemí svým obsahovým zaměřením podobají české Politice zemního rozvoje a v čem jsou třeba odlišné, byla provedena analýza těchto dokumentů pro sousedící státy České republiky. Analýza byla provedena v souvislosti s pracemi na projektu Technologické agentury České republiky (TAČR) TB-050MMR02 Trendy vývoje struktury měst a obcí v České republice na Fakultě životního prostředí České zemědělské univerzity v Praze.

Analýza se zaměřila na národní strategie respektive politiky anebo koncepce prostorového rozvoje, v nichž na témata struktury osídlení, jejich hierarchizaci a prostorové vazby mezi centry. Pro SRN a Rakousko byly analyzovány dokumenty spolkových zemí sousedících s Českem a v SRN byla zkoumána též federální vize a strategie (Rakousko žádný dokument na spolkové úrovni nemá). Výsledky jsou ve stručnosti shrnuty v následujícím přehledu, přičemž u jednotlivých dokumentů je vždy uveden odkaz na internetový zdroj, kde lze příslušný dokument vyhledat.

Polsko

Koncepce prostorového využívání země 2030 / Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030

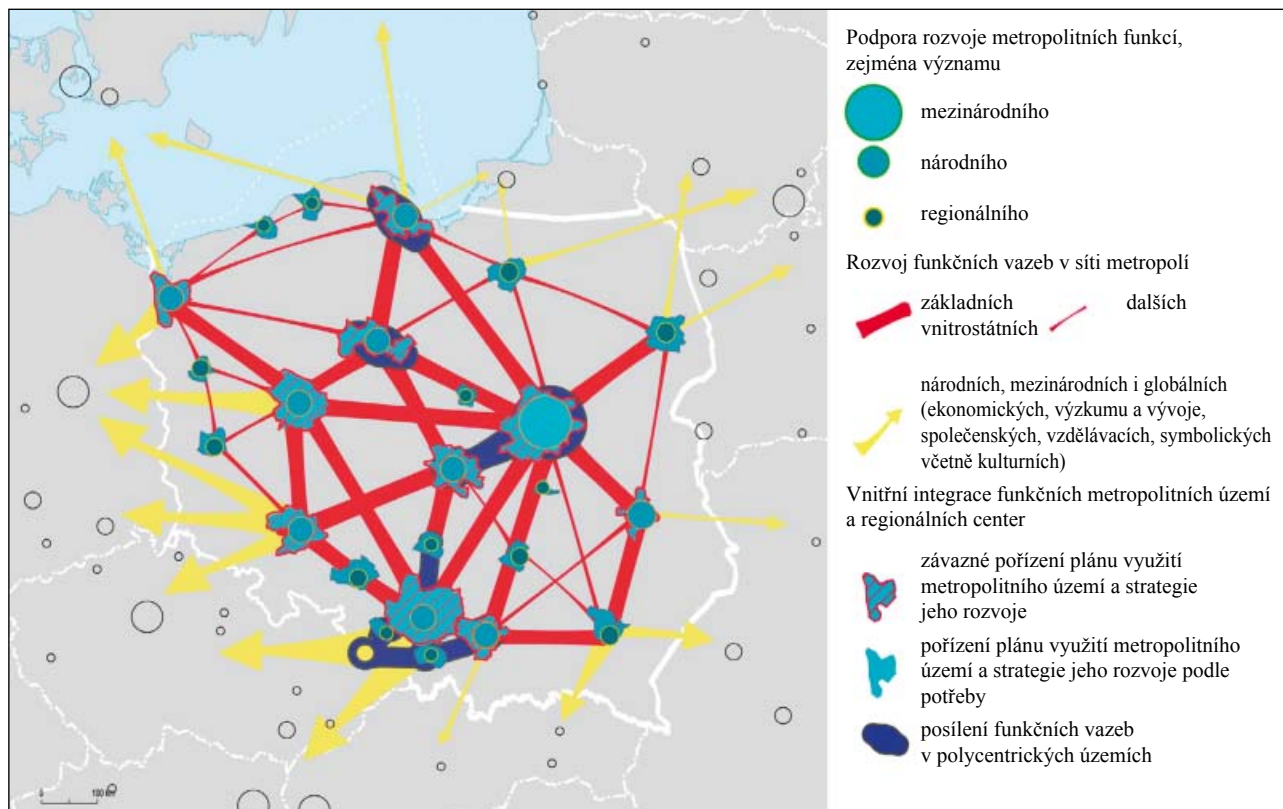
byla schválena vládou Polské republiky usnesením číslo 239/2011, vydána 27/4/2012

Jedná se o strategický dokument, který obsahuje tyto základní cíle:

- zvýšení evropské konkurenceschopnosti hlavních městských středisek při zachování polycentrické struktury
- zlepšení vnitrostátního propojení a územní rovnováha rozvoje v celostátním měřítku, využívání vnitřních potenciálů každého území
- zlepšení dostupnosti země v různých prostorových měřítcích pomocí rozvoje dopravní a telekomunikační infrastruktury
- péče o prostorové struktury vyžadující ochranu a udržení vysoké kvality přírodního prostředí a krajinných hodnot
- zvýšení odolnosti prostorové struktury země proti přírodním hrozbám, energetické bezpečnosti a péče o prostorové struktury posilující obranyschopnost státu
- dosažení a posílení prostorového řádu.

Ve verzi 2011 strategie stanoví

- metropolitní oblasti, kde je povinnost pořídit metropolitní rozvojový plán



Zdroj: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Rzeczypospolitej Polskiej 2011: 71

Zaměření činností prostorové politiky Polské republiky pro posílení konkurenceschopnosti hlavních urbanizačních prostorů

(Varšava – Lodž, Gdaňsk – Gdynia, Katowice – Krakov – Bielsko Biala – Gliwice (- Ostrava), Vratislav, Poznaň, Toruň – Bydgoszcz, Štětín, Lublin)

- městské oblasti, kde je možnost pořídit metropolitní rozvojový plán
- centra / dvojice center / aglomerace center pro posílení vzájemných funkčních vazeb (například Katowice – Čenstochová – Krakov – Bielsko Biala – Gliwice (- Ostrava))

Z hlediska České republiky je pozoruhodné začlenění Ostravy do hornoslezského polycentrického metropolitního systému, s požadavkem posílení vazeb mezi jednotlivými centry.

Důraz se klade na strukturu osídlení, jsou vymezeny funkční městské oblasti (miejskie obszary funkcjonalne), kde se rozlišují jádra a zázemí a odlišují se města a vesnice.

Strategie obsahuje i řadu analýz – populační vývoj, funkční vazby, ekonomické vazby center, prognóza obyvatelstva.

Spolková republika Německo

Vize a akční strategie prostorového plánování v Německu / *Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland*

byla schválena konferencí ministrů spolkových zemí zodpovědných za prostorové uspořádání dne 30/6/2008.

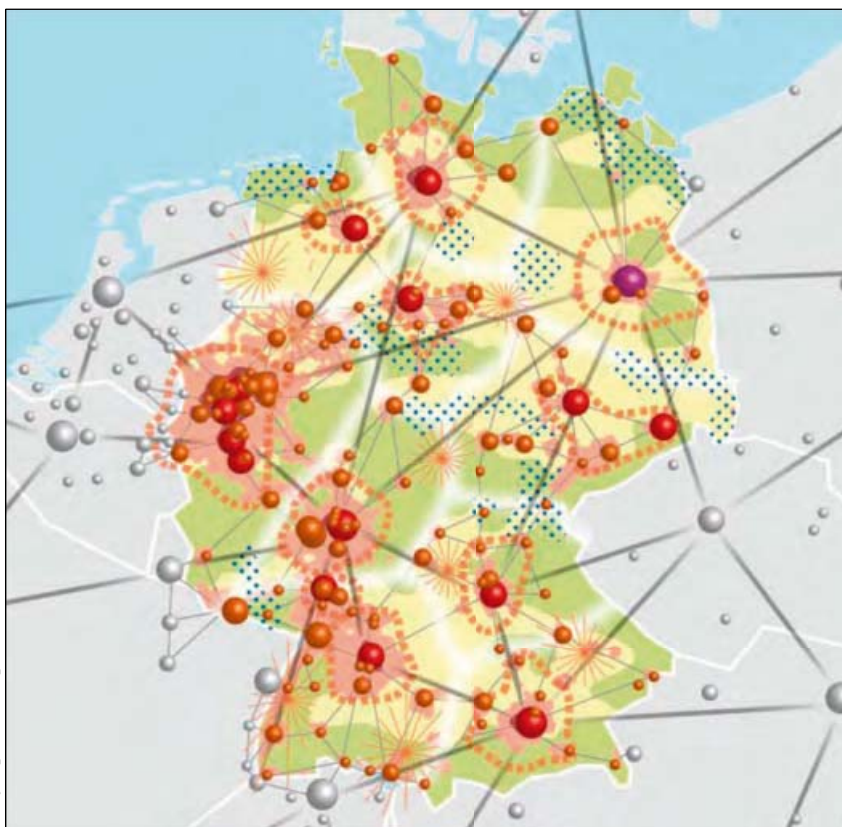
Jedná se o strategický dokument, je členěn do základních vizí / klíčových oblastí Růst a inovace, Zajištění životních potřeb a Ochrana zdrojů a utváření kulturní krajiny.

Vymezuje

- vztah SRN k transevropským dopravním koridorům
- k tématu Růst a inovace schematicky vymezuje metropolitní jádra, jejich aglomerační prostory a spádová území, růstové a stabilizační prostory
- k tématu Zajištění životních potřeb se rozlišují populačně růstové, stabilizované a regresní prostory a uvádějí se ohrožená vyšší a střední střediska osídlení a území mimo dostupnost vyšších středisek osídlení

- k tématu Ochrana zdrojů a utváření kulturní krajiny schematicky vymezuje krajiny se zvýšenou hodnotou zasluhující ochranu přírody, území s významnými zásobami spodní vody, koridory řek s potřebou ochrany před povodněmi, významná kulturní rozvojová centra, prostory s potřebou utváření suburbánního prostředí, prostory pro rekreační využití v zázemí center, venkovské krajiny s vysokým potenciálem pro extenzivní zemědělství, lesnictví a turismus, venkovské krajiny s potenciálem pro zemědělství a udržitelné využívání surovin a energetické biomasy, nově utvářené jezerní krajiny na rekultivacích a pobřežní krajiny.

Vymezení jsou orientační, jsou základem pro rozvojové plány spolkových zemí. Z hlediska politiky územního rozvoje České republiky je zajímavé, že dokument začleňuje do sídelního systému i přeshraniční vazby na centra ve všech sousedních zemích Německa kromě České republiky.



Rozvojová centra a osy Spolkové republiky Německo v kontextu sousedních evropských zemí

Svobodný stát Sasko

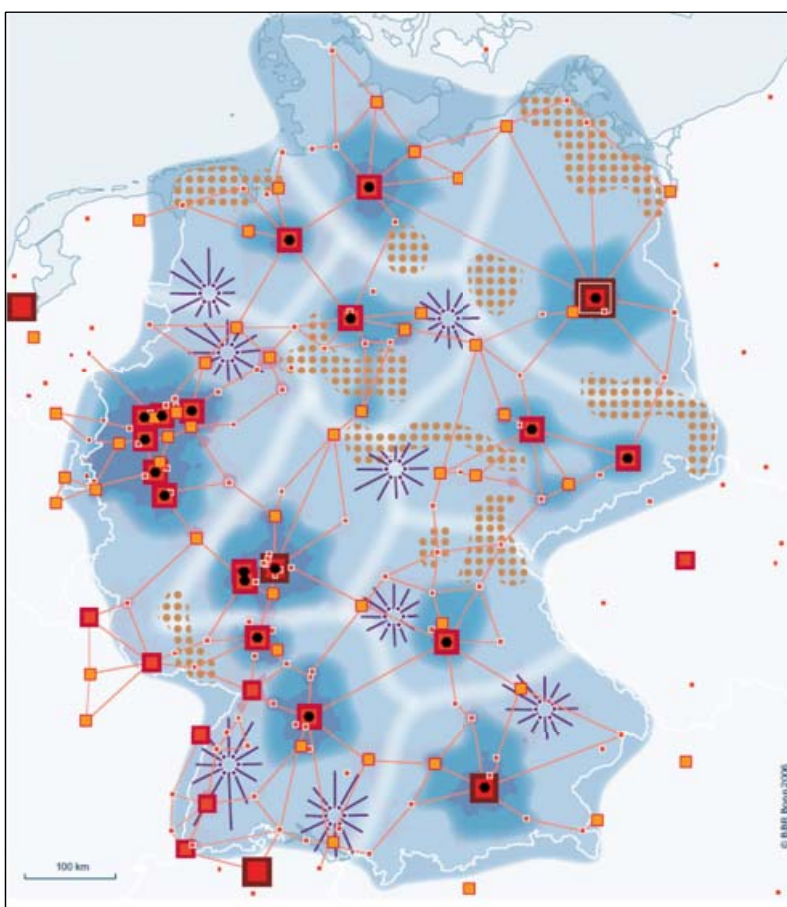
Zemský rozvojový plán / Landesentwicklungspan 2013

byl vydán nařízením Saské státní vlády 14/8/2013

Plán se zabývá vývojem struktury území, regionálním, sídelním a hospodářským rozvojem, rozvojem dopravy, rozvojem volné krajiny, technickou infrastrukturou a občanským vybavením.

V části věnované struktuře území a regionálnímu rozvoji:

- rozlišuje a vymezuje se (podle obcí) území venkova, venkovských aglomerací (Verdichtungsgräume), [městských] aglomerací
- středisková soustava se skládá z vyšších center (Lipsko, Drážďany, Kamenice, Cvikov, Plavno, sdružení vyšších center Budyšin – Zhořelec – Hoyerswerda), středních center, základních center a sdružení centrálních obcí
- vymezují se spádové oblasti středních center; evidují se překryvná území spádových oblastí; překryvná území



Metropolitní prostory

- jádra regionů hlavního města a evropsky významných metropolitních regionů
- ostatní sídla s metropolitní funkcí
- metropolitní prostory s vysokou koncentrací
- další metropolitní prostory s vysokou koncentrací zahrnující i venkovské území
- přechodné zóny mezi metropolitními prostory koncentrace
- Růstové prostory mimo metropolitní prostory koncentrace
- Stabilizační prostory

Perspektiva růstu a inovací

- spádu k vyšším centrům do okolních spádových oblastí středních center
- vymezují se nadregionálně významné spojovací a rozvojové osy
- vymezují se krajiny

Svobodný stát Bavorsko

Zemský rozvojový plán / Landesentwicklungspan 2013

byl vydán nařízením Bavorské státní vlády ve spolupráci s Bavorským parlamentem 22/8/2013

Plán se zabývá prostorovou strukturou, sídelní strukturou, dopravou, hospodářstvím, zásobováním energií, strukturou nezastavěného území, sociálními a kulturními infrastrukturami.

V části věnované prostorové struktuře:

- rozlišuje a vymezuje se (podle obcí) území všeobecně venkovské, venkovských aglomerací (Ländliche Räume mit Verdichtungsansätzen), [městských] aglomerací (Verdichtu-

ngräume); městské aglomerace jsou vymezeny pouze kolem některých vyšších center

- pro vymezení aglomerací platí jednotná kritéria
- pro každý typ území se stanovují pravidla pro rozvoj; pro aglomerace se stanoví, že rozvoj má být usměrňován do míst s kolejovou dopravou
- středisková soustava se skládá z vyšších center (například Mnichov, Řezno, Norimberk – Fürth – Erlangen – Schwabach; další centra nemají vymezenou aglomeraci: Weiden, Amberg, Deggendorf – Plattling, Passau atd.), středních center, základních center a sdružení centrálních obcí
- pro každou úroveň center se stanoví seznam vybavení, které má centrum mít a pravidlo pro dostupnost zejména základních center

V části věnované sídelní struktuře:

- stavební plochy a pozemky se vymezují podle demografického vývoje sídla

- zahušťování musí respektovat místní specifický charakter území
- stanoví se opatření proti urban sprawlu – zejména se nepřipustí zakládání zástavby bez návaznosti na stávající sídlo
- pro umístění logistických, výrobních a dalších velkoplošných areálů platí zvláštní požadavky

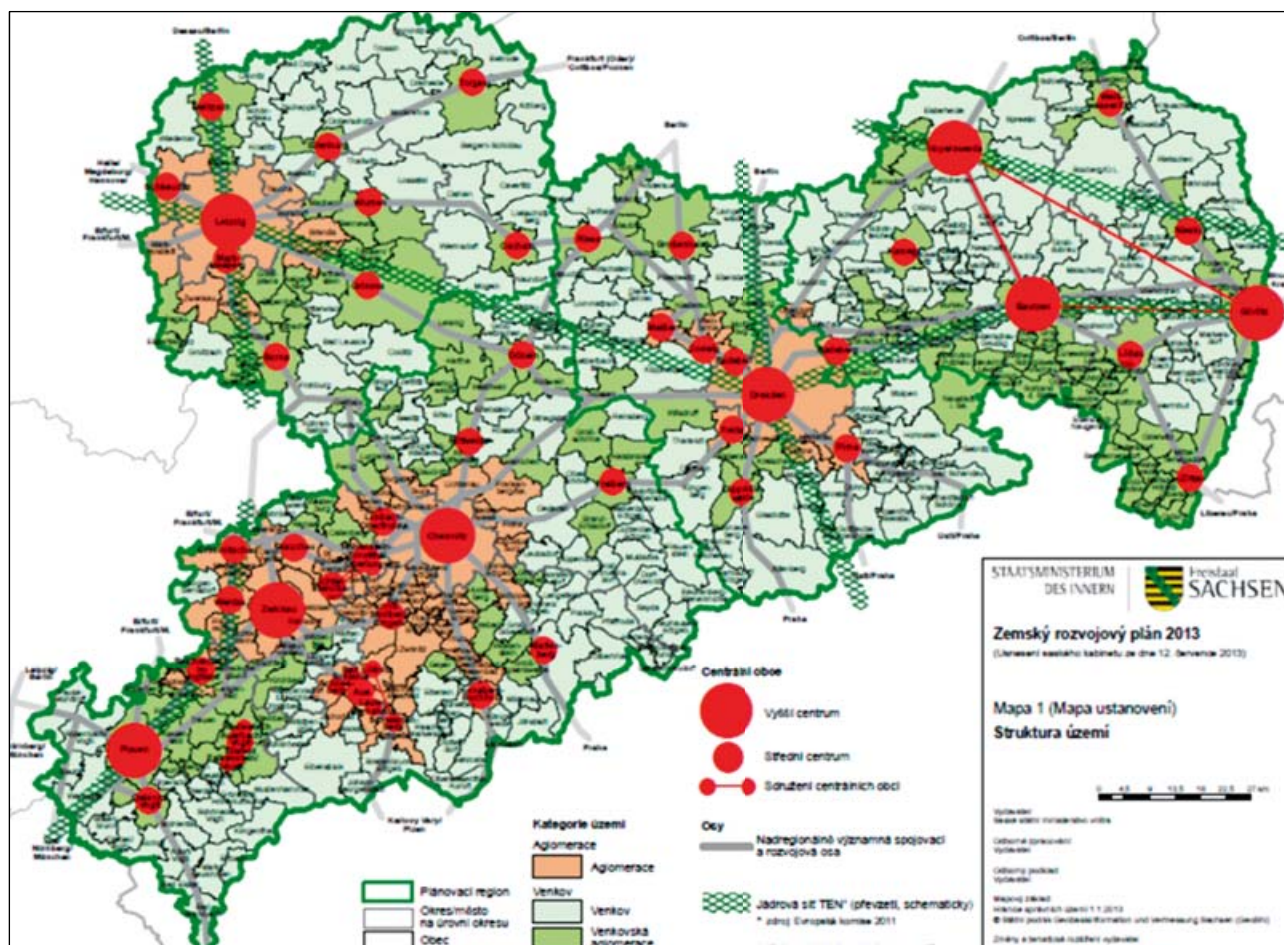
Zdroj: Svobodný stát Bavorsko 2013

Horní Rakousko

Zemský plán prostorového pořádku / Landesraumordnungsplan 1998

byl vydán nařízením číslo 72/1998 Hornorakouské zemské vlády z 28/5/1998

Plán obsahuje ustanovení týkající se typů území, prostorových struktur venkovských oblastí (jako prováděcí předpis k zemskému zákonu ROG 1994, o prostorovém plánování) a centrálních míst = středisek osídlení.



Zemský rozvojový plán Sasko 2013 – Struktura území

Zdroj: Svobodný stát Sasko 2013

V části věnované typům území:

- rozlišuje a vymezuje se (podle obcí) území venkovské, venkovských aglomerací (Verdichtungsgebiete im Ländlichen Raum), venkovské s turistickou funkcí, venkovských aglomerací s turistickou funkcí, zázemí měst (städtische Umlandbereiche) a statutárních měst Linec, Steyr a Wels
- pro vymezení typů území platí jednotná kritéria

V části věnované centrálním místům:

- středisková soustava se skládá z nadregionálních center Linec, Wels a Steyr, středisek v zázemí měst, regionálních center a malých center
- pro každou úroveň center se vymezí okruh vybavení, které má centrum mít

Zdroj: Spolková země Horní Rakousy 1998

Dolní Rakousy

Strategie Dolní Rakousy - Zemská rozvojová koncepce / Strategie Niederösterreich – Landesentwicklungskonzept (Projekt w.i.N) 2004

byla schválena Dolnorakouskou zemskou vládou 14/9/2004

Koncepce je pojata jako forma strategického plánu. Obsahuje cíle, analýzu vnějších podmínek, obecnou vizi, analýzu sídelní struktury, oborová témata (příroda, krajina, vodní hospodářství, energie, odpadové hospodářství, pracovní trh, zemědělství, lesní hospodářství, průmysl, inovace a technologie, zásobování a služby, veřejné služby, vzdělávání, věda, rodina, senioři, zdravotnictví, sociální péče, doprava, turismus, volný čas, kultura) a shrnutí + implementační část.

Strategie je rozpracována v regionálních perspektivách pro hlavní regiony Waldviertel, Weinviertel, Niederösterreich-Mitte, Industrieviertel a Mostviertel. Pro tyto regiony jsou zpracovávána obdobná témata jako u zemské strategie.

V území Dolních Rakous se vymezují

- území hospodářského rozvoje; území turistického rozvoje; území pro rozvoj přírody; území pro rozvoj

zemědělství; vymezení jednotlivých území je schematické a vymezení se v některých částech překrývají

- centrální místa v pěti úrovních, včetně míst s centrální funkcí v případech, kdy není v dosahu dostatečně silné centrum odpovídající nárokům na příslušnou úroveň
- rozvojové osy; propojovací osy; prostory s vedoucí funkcí hospodářského rozvoje; prostory s trvalým osídlením; prostory bez trvalého osídlení (předhůří Alp, vnitřní periferie zejména ve Waldviertelu)

Dokument zdůrazňuje přeshraniční vazby se všemi sousedními zeměmi včetně Česka, a to jak v rozvojových osách a centrech, tak i v typu využití území. Vazby směřující do Česka jsou vzhledem k podobnému charakteru území na obou stranách hranice a absenci přírodních bariér ze všech sousedů nejčetnější.

Pro regiony na území Dolních Rakous jsou pořizovány programy prostorového plánování – v současnosti platné jsou pro regiony Niederösterreich-Mitte, Untere Enns, Wiener Umland Süd, Wiener Umland Nord, Wiener Neustadt-Neunkirchen

Celkový předpis pro program prostorového uspořádání centrálních míst / Gesamte Rechtsvorschrift für Raumordnungsprogramm Zentrale Orte, Fassung vom 28.05.2016

Pro jednotlivé úrovně středisek osídlení / centrálních míst platí předpis vydaný Zemskou vládou Dolních Rakous ze dne 24/3/1992, ve znění 1/1/2015, úprava 28/5/2016. Předpis stanoví pro každou úroveň střediska povinné vybavení a možné další vybavení. V periferních územích stanoví sdílené funkce mezi spolupracujícími středisky.

Zdroj: Spolková země Dolní Rakousy 2016

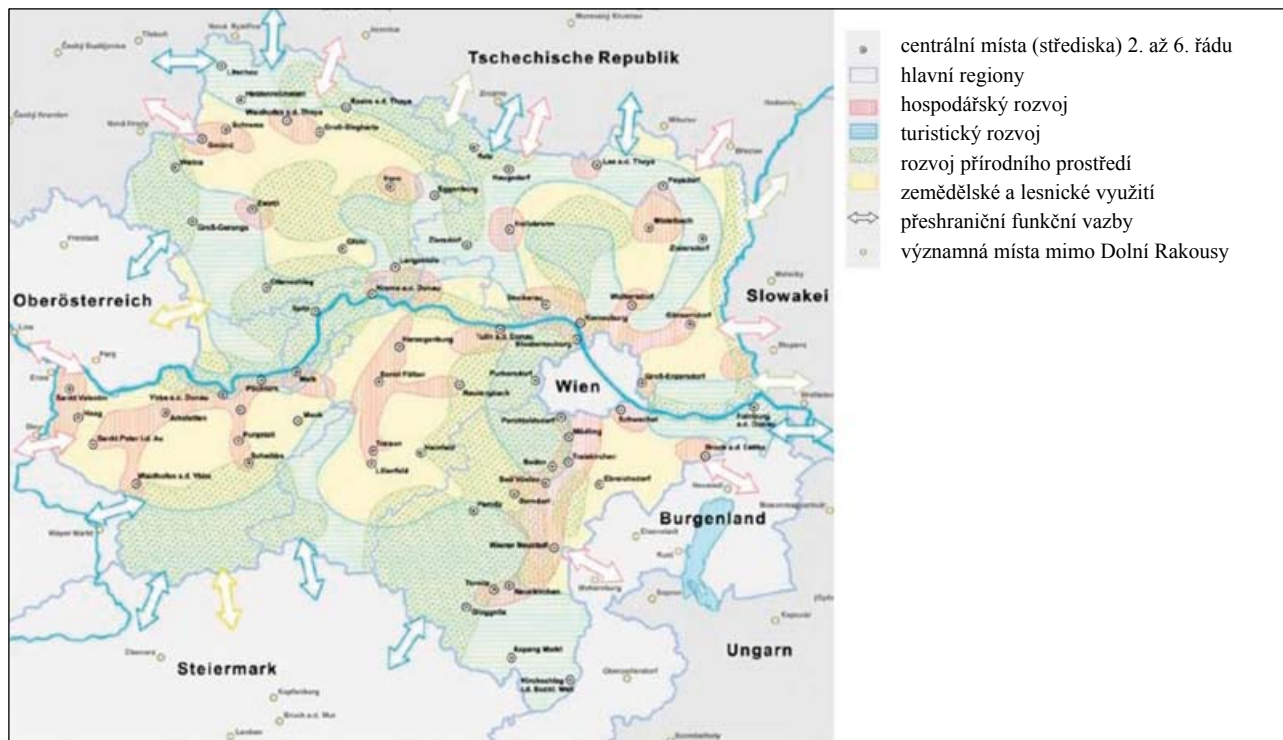
Městský region Vídeň, Dolní Rakousy a Burgenland
Město-zázemí-management Vídeň-Dolní Rakousy-Burgenland / Stadt-Umland-Management (SUM) Wien-Niederösterreich-Burgenland

Jedná se o plánovací platformu, která vznikla s cílem překonat správní bariéru vzniklou vymezením spolkových zemí Vídeň, Dolní Rakousy a Burgenland, která nerespektuje funkční vzta-



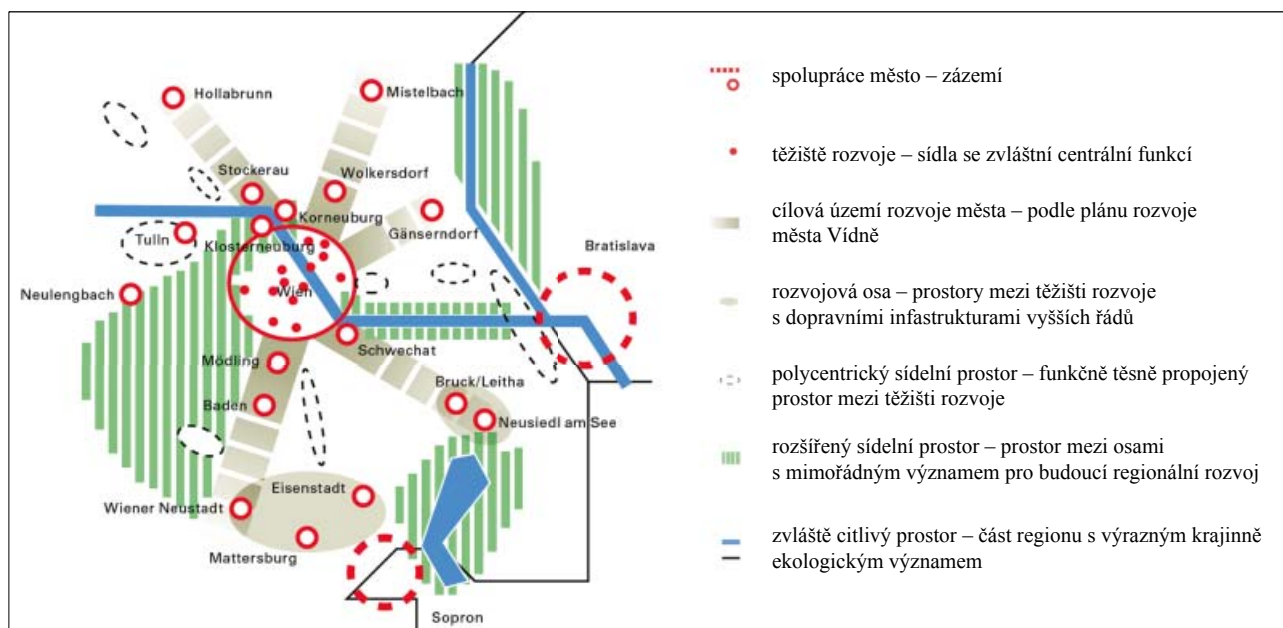
Rozvojová centra a osy spolkové země Dolní Rakousy

Zdroj: Spolková země Dolní Rakousy 2004



Zdroj: Spolková země Dolní Rakousy 2004

Hlavní funkce území spolkové země Dolní Rakousy



Zdroj: Spolková země Vídeň, Dolní Rakousy a Burgenland 2011

Schéma prostorového rozvoje Městského regionu Vídeň

hy ve vídeňském metropolitním regionu. Plánovací dokument vyvábí potřebou základnu koordinace a spolupráce spolkových zemí Vídeň a Dolní Rakousy. Zaměřuje se na těžišťové okruhy Sídelní rozvoj, Rozvoj dopravy a Přírodní a rekreační prostory, zemědělství a lesní hospodářství. Pro management rozvoje ve vymezeném území ustavuje Řídící skupinu, kterou tvoří představitelé plá-

novacích úřadů spolkových zemí Vídeň a Dolní Rakousy, vídeňských okresů a dolnorakouských obcí v regionu. Předsedou je stavební ředitel Magistrátu města Vídně. Orgány jsou Fóra SUN (Stadt-Umland-Netzwerk) a každoroční konference Stadt-Umland-Management. Výkonnou činnost zajišťují oddíly Jih a Sever s vlastními manažery.

Formálním výstupem činnosti SUM je Stadtregion+ Zwischenbericht Planungskoooperation zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Wien-Niederösterreich-Burgenland z roku 2011.

Slovenská republika

Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KÚRS) 2011

byla vydána nařízením vlády číslo 461/2011 – změny a doplňky číslo 1 KURS 2001

Koncepce v závazné části vymezuje

- terciární centra pěti skupin (úrovní): v první skupině Bratislava a Košice jako specifická centra plus Banská Bystrica, Nitra, Prešov, Žilina, Trenčín, Trnava a v druhé podskupině prv-

ní skupiny Martin, Nové Zámky, Poprad a Zvolen; ve druhé skupině opět dělené do dvou podskupin je celkem 28 měst; ve třetí skupině 53 měst; ve čtvrté skupině 23 měst a obcí a v poslední páté skupině 25 obcí

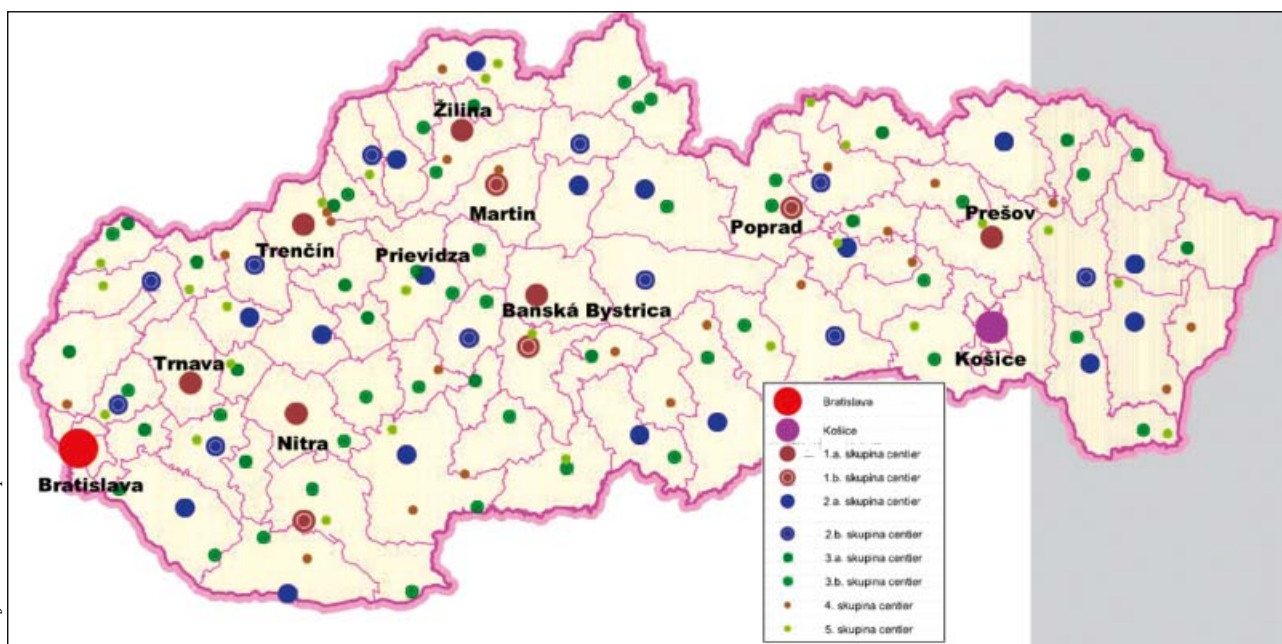
- kvarterní centra: bratislavsko-trnavsko-nitranská aglomerace, košicko-prešovská aglomerace, banskobystricko-zvolenská aglomerace, žilinsko-martinská aglomerace
- těžišť osídlení nejvyšší úrovně bratislavsko-trnavské, košicko-prešovské,

banskobystricko-zvolenské a žilinsko-martinské, nitranské a trenčinské; ve druhé úrovni je dalších sedm těžišť osídlení, ve třetí úrovni ve dvou podskupinách celkem 27 těžišť osídlení

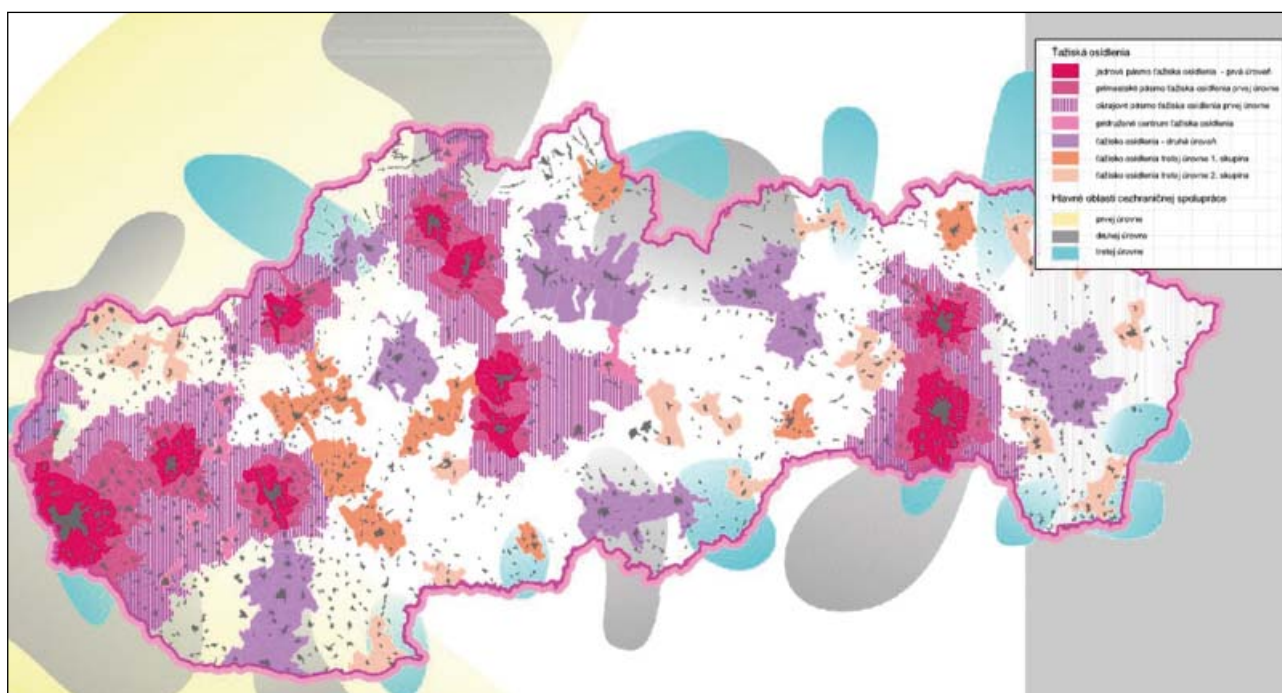
- rozvojové osy tří stupňů: v prvním stupni deset rozvojových os, ve druhém stupni 13 a ve třetí stupni celkem 29 rozvojových os.

Pro všechna takto vymezená centra, těžiště osídlení a osy Koncepce požaduje podporovat jejich rozvoj.

Zdroj: Slovenská republika 2011

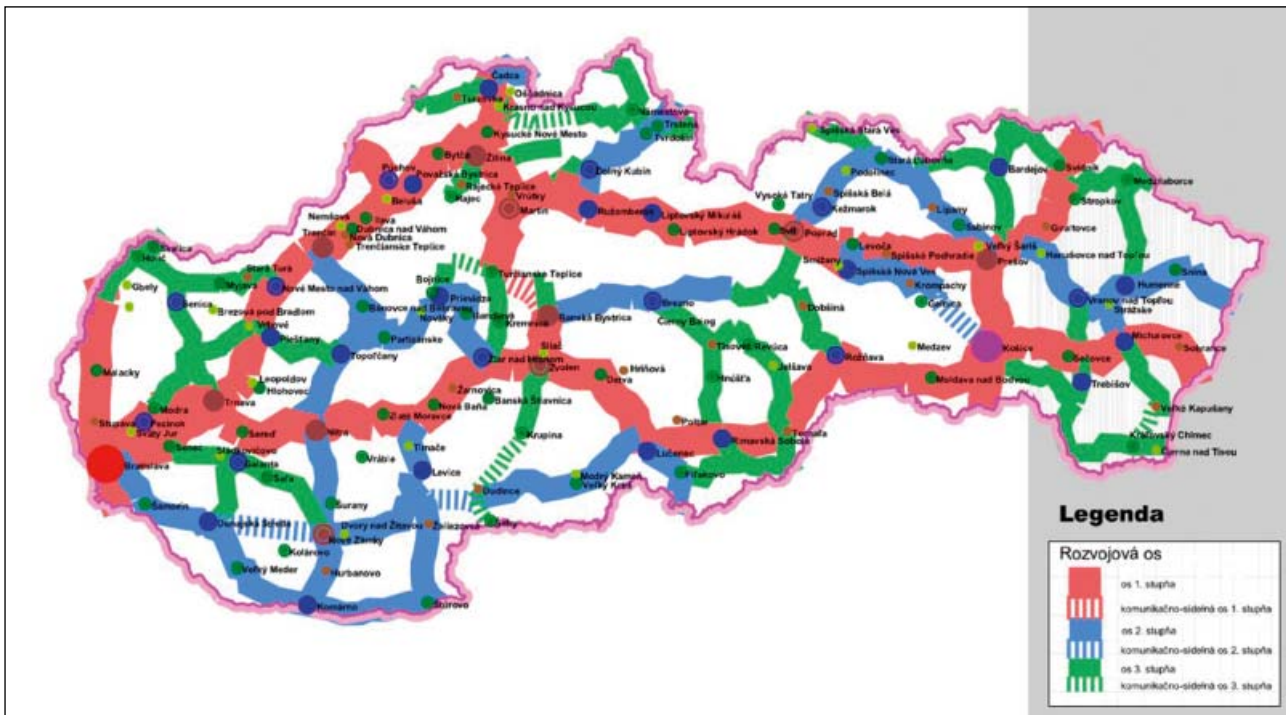


Terciární centra Slovenska



Polycentrický systém ťažisť osídlení Slovenska

Zdroj: Slovenská republika 2011



Rozvojové osy Slovenska

V mezinárodní části Konceptu prioritizuje vazby na hlavní evropskou urbanizační osu Stuttgart – Mnichov – Linec a dále podél Dunaje na Budapešť a Bělehrad. Zdůrazňuje sídelní význam spojnic katowické aglomerace s budapešťskou a vídeňskou aglomerací a požaduje upevňovat sídelní vazby Pováží na paralelní sídelní pás v České republice (zřejmě myšleno Pomoraví a Poodří).

Koncepte stanoví požadavky pro zachování a rozvoj kulturního dědictví, ochrany přírody, přírodních zdrojů a krajiny, hospodářství a regionálního rozvoje, zemědělství a lesního hospodářství, průmyslu a stavebnictví, rekreace a turismu, sociální infrastruktury, dopravy a technického vybavení.

Zdroj: Slovenská republika 2011

Shrnutí poznatků

Všechny sledované dokumenty obdobně jako PÚR vymezují hlavní centra, jejich zázemí a osy jako vzájemná propojení mezi centry. Všechny dokumenty se ve větší či menší míře zabývají širšími vztahy a přeshraničním kontextem.

Součástí všech sledovaných dokumentů je vymezení hierarchie center. Využití takto stanovené soustavy center osídlení se ale v jednotlivých dokumentech liší od velmi detailních standardů pro jednotlivé hierarchické úrovně center až po dosti vágní pojetí bez konkrétní vazby na implementaci.

Příkladem prvního typu jsou německé a rakouské dokumenty, jejichž součástí či přílohou jsou též standardy vybavení pro centra / střediska osídlení jednotlivých úrovní a kde jsou poměrně detailně formulovány požadavky na formy rozvoje v centrech a aglomeracích. Naopak slovenský dokument uvádí pouze obecné požadavky na rozvoj některých center v zájmu posílení polycentrického rozvoje na národní úrovni.

V Německu se vymezují i kooperující centra v prostorech, kde jediné centrum nevykazuje dostatečný potenciál pro obsluhu spádového území. Tím se vytváří plánovací předpoklad pro posílení funkčního významu i slabších center například sdílením některých zařízení občanského vybavení vyššího typu a současně zlepšení dopravní dostupnosti takto kooperujících center z jejich společného zázemí. Odlišují se rozvojové osy, kde opravdu dochází ke zvý-

šeným požadavkům na změny v území, popřípadě kde se toto plánuje (například umístěním významné rozvojové investice, která takový vývoj vyvolá) od os, které pouze propojují centra vyšších hierarchických úrovní.

Součástí dokumentů jsou též vstupní předpoklady pro koordinaci rozvoje mezi jádrovými prostory (centra, metropolemi) a jejich funkčními urbanizovanými prostory / spádovými územími. Polská koncepte prostorového využívání země přímo obsahuje vymezení metropolitních prostorů a městských regionů, kde se požaduje pořízení plánu využití celého metropolitního / funkčního urbanizovaného území a strategie jeho rozvoje prakticky pro všechny regiony center vojvodství a pro řadu dalších městských regionů tento nástroj stanoví jako fakultativní.

Dokumenty obsahují části věnované vedle infrastruktury též vývoji sídelních systémů a osídlení, hospodářství, přírodního prostředí, kulturních hodnot a krajiny. Tím se liší od české Politiky územního rozvoje, která se v části konkrétních úkolů pro územní plánování věnuje především dopravním a technickým infrastrukturám.

Politika územního rozvoje České republiky jako unitárního státu je zřejmě blíže politikám respektive strategiím Slovenska a Polska. Velikostí a počtem obyvatel je ale Česko srovnatelné s Bavorskem, jehož Zemský rozvojový plán může být rovněž inspirativní jak v části zabývající se prostorovou strukturou, tak i v části věnované struktuře sídelní.

Použité zdroje:

Polská republika 2012: Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 In: Monitor Polski, Dziennik urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej, Poz. 252 <http://mr.bip.gov.pl/strategie-rozwoj-regionalny/17847_strategie.html>
Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Rzeczypospolitej Polskiej 2011: Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. http://doc.rmf.pl/rmf_fm/store/koncepcja_przestrzennego.pdf

Spolková republika Německo 2008: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2006/DL_Leitbilder.pdf;jsessionid=F3AA00BE9DA2B82EDBD2FF3BB36F7301.live1041?__blob=publicationFile&v=3>

Svobodný stát Sasko 2013: Landesentwicklungsplan <www.landentwicklung.sachsen.de/download/Landesentwicklung/LEP2013_CZ.pdf> (v češtině)

Svobodný stát Bavorsko 2013: Landesentwicklungsplan <https://www.google.cz/#q=landesentwicklungsplan+bayern+2014&gws_rd=cr>

Spolková země Horní Rakousy 1998: Landesraumordnungsplan <<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LROO&Gesetzesnummer=10000614>>

Spolková země Dolní Rakousy 2004: Strategie Niederösterreich – Landesentwicklungskonzept (Projekt w.i.N) <http://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/land/landesentwicklungsplanung/LEK_ohne_Cover.pdf> (dostupné v češtině)

Spolková země Dolní Rakousy 2016: Gesamte Rechtsvorschrift für Raumordnungsprogramm Zentrale Orte, Fassung vom 28.05.2016 <<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000624>>

Spolkové země Vídeň, Dolní Rakousy a Burgenland 2011: Stadt-Umland-Management (SUM) Wien/Niederösterreich <<http://www.stadt-umland.at/index.php?id=80>>

Planungsgemeinschaft OST 2011: Stadtregion+ Zwischenbericht Planungskoooperation zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Wien-Niederösterreich-Burgenland. <http://www.planungsgemeinschaft-ost.at/no_cache/studien/ansicht/detailstudie/zwischenbericht-stadtregion-sro/>

Slovenská republika 2011: Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KÚRS) 2011. <<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=124582>>

ÚÚR (koordinátor) 2014: Společná strategie územního rozvoje států V4+2. <<http://www.v4plus2.eu/pdf/Spolecna-strategie-uzemniho-rozvoje-zemi-V4-2-21032014.pdf>> (v češtině)

*Prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
Fakulta životního prostředí
Česká zemědělská univerzita v Praze*

ENGLISH ABSTRACT

Settlement structures in selected policies and spatial development strategies in countries neighbouring the Czech Republic, by Karel Maier

In their policies and strategic documents, all countries bordering on the Czech Republic have applied settlement structure control, at least for the highest hierarchic levels of centres, and delimited the development axes connecting these centres. Settlement centres are regarded as a functional component of (metropolitan or urban) demarcated regions. For these functional regions, some neighbouring countries create special planning tools that go beyond the borders of administrative units in order to coordinate developments in the territories demarcated. Also, all these documents deal with broader relations and cross-border contexts. The approach to planning, or in other words, regulation of the use of settlement systems demarcated, is varied. Highly detailed standards for specific hierarchic levels of centres can be found in German and Austrian documents, which contain standards of facilities for settlement centres at all levels and give detailed wording of development principles for centres and agglomerations. Moreover, German documents define cooperational centres even for territories whose centres do not have sufficient potential to serve their own catchment areas. Development axes with increased requirements for spatial change and significant developments expected are differentiated from those where line infrastructure connects centres but the intensity of changes is not affected nor foreseen to be.

PERSPEKTIVA ČESKÝCH RYCHLÝCH ŽELEZNIC

Milan Körner

Dopravní infrastruktura nadřazené sítě je významnou součástí republikových i regionálních plánovacích dokumentů. Zatímco výstavba dálniční a silniční sítě je standardně v regionálních plánech (v ČR v ZÚR krajů) jejich součástí, neboť vyvolává nároky na území, v železniční síti byla dosud situace výrazně odlišná. Důvodem bylo, že většina modernizačních či optimalizačních "staveb" byla realizována na drážních pozemcích s malými nároky na nové plochy. Skutečných novostaveb bylo velice málo. Důsledkem těchto přístupů je, že jen výjimečně docházelo k významnějším úpravám trasy (zlepšení rychlostních parametrů) i ke zvýšení kapacity (přidáním dalších kolejí) a bezkoliznímu křížení se silnicemi.

Vysokorychlostní tratě znamenají zcela nový přístup, dosavadní studie sledují především novostavby. Jejich rozsah v jedné ze studií znamená 1 225 km tratí! V současné době je v Německu cca 1 470 km nových tratí nad 250 km/hod (vč. rozestavěných), z toho 550 km nad 300 km/hod. Součástí vysokorychlostní sítě je cca 1 570 km přestaveb na rychlost 200–230 km/hod. Uvažovaný rozsah vysokorychlostních tratí v ČR je téměř shodný s Německem, které má 8x více obyvatel než ČR a 40 měst s více jak 200 tis. obyvateli a dalších 40 s více než 100 tis. obyvateli (v ČR 3 + 3 města). Současná studie navrhuje jen 730 km tratí, z toho novostaveb 400 km (150 km/hod), přestaveb 330 km (200 km/hod).

Následující text se zabývá, mimo dosavadních železničních koncepcí, též vazbami na sídelní strukturu a některými srovnáními s Bavorskem a Rakouskem.

Délka české železniční sítě je 9 490 km, necelých 30 % tratí je elektrizováno a cca 20 % je dvoj a vícekolejných.

Problematika VRT v ČR byla sledována již před rokem 1990, kdy byla zpracována "Směrnice pro koncepční dokumentaci VRT". Doporučovala výstavbu nových úseků na přetížených směrech (z Prahy na Pardubice a na Ústí nad Labem) před modernizací. Tato studie obsahovala též srovnání sídelní struktury Československa s jinými evropskými zeměmi. Potřebu vysokorychlostního spojení významně generují zejména města a aglomerace nad 500 tis. obyv. V Německu byl první úsek (Augsburg – München 43 km) dokončen v r. 1977 (v r. 1991 bylo 1 097 km a v r. 2015 pak 1 555 km VRT), v Rakousku (Linz – Wels 25 km) v r. 1993 (v r. 2015–292 km).

Řada plánovaných úseků VRT, zejména s dlouhými tunely, se výrazně opožďuje, některé záměry jsou (i z hlediska efektivity) zpochybňovány.

Diskuse o vysokorychlostní železniční dopravě v ČR počátkem 90. let znamenaly vymezení tzv. **tranzitních koridorů** o celkové délce 1286 km (vč. odboček 1442 km), 185 mld. Kč + přestavba uzlů 120 mld. Kč, zahájení 1993, dokončení 2016 (původně 2013).

I. koridor

Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav (délka 458 km, výstavba 1993–2010)

II. koridor

Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav; odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová (délka 313 km, výstavba 1997–2010)

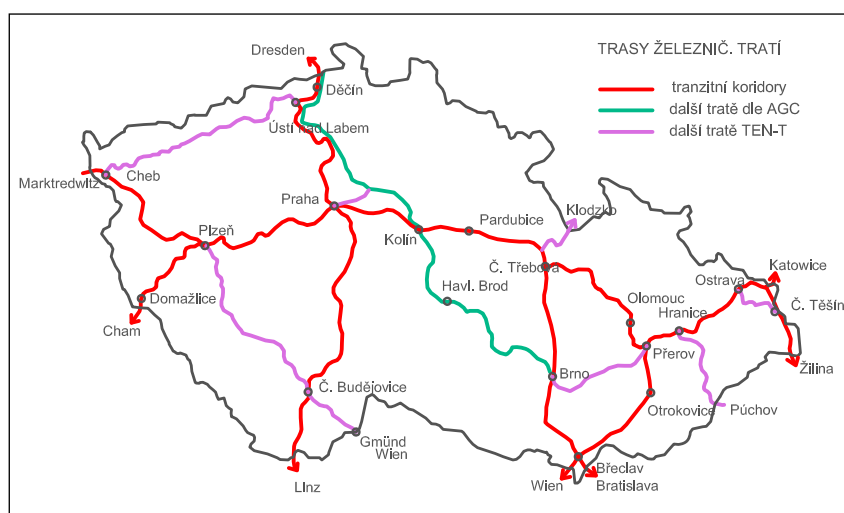
III. koridor

Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová (dále II. koridor) – Ostrava – Žilina (délka 665 km, výstavba 2005–2016) odbočná větev Plzeň – Domažlice (délka 365 km, výstavba 2005–2016)

IV. koridor

Děčín – Praha (I. koridor) – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště (délka 226 km, výstavba 2007–2016);

Nejednalo se o vysokorychlostní, ačkoliv tak byly prezentovány, ale o konvenční tratě s rychlostí do 160 km/hod (standard hlavních evropských tratí je > 160 km/hod). Současné odhady dokončení koridorových tratí předpokládají horizont 2023. Vzhledem k tomu, že uvažované zahájení některých staveb není jisté, lze přepokládat další odklady. (viz obr. 1, 2).

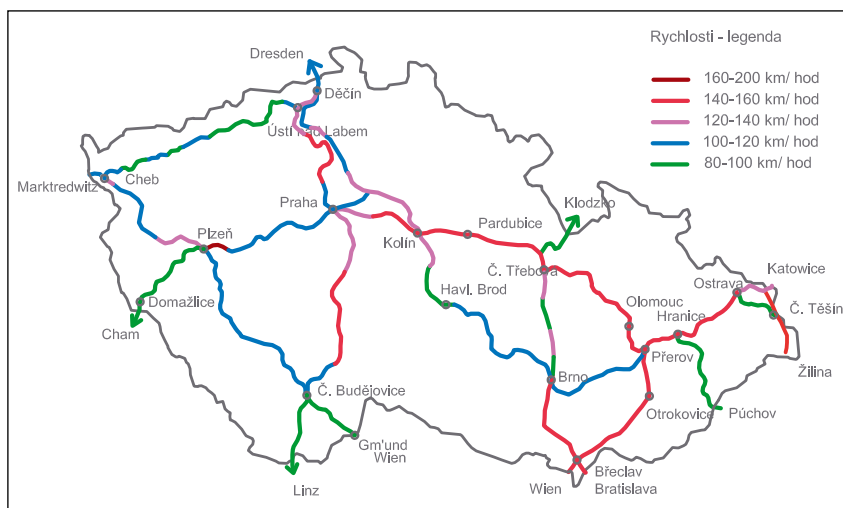


Obr. 1: Síť hlavních železničních tratí ČR

Zdroj: MD ČR, SŽDC

Následně byla zpracována řada ambiciózních studií VRT v rychlostních parametrech nad úroveň realizace sousedních zemí (Německo, Rakousko), které řešily trasování a jen velmi povrchně se zabývaly možným vývojem osídlení.

Místo aplikace zkušeností středoevropských zemí (Německo, Rakousko a Švýcarsko) je zde inspirace koncepcemi Francie a Španělska s velmi odlišnou sídelní strukturou a velkými vzdálenostmi velkých center. V sousedním Rakousku jsou jen dva souvislé úseky novostaveb: Wien – St. Pölten (Westbahn) 43 km – 250 km/hod a Graz – Klagenfurt (Koralbahn) – 125 km – 250 km/hod, s předpokládaným dokončením v r. 2026 (některé úseky již jsou realizovány, součástí je též tunel délky 32,9 km).



Obr. 2: Rychlosti na tranzitních železničních koridorech a dalších hlavních tratích

Zdroj: SEDOP

Rychlá železniční spojení

V nedávné době byl představen Ministerstvem dopravy „střízlivý“ program rychlých železničních spojení ČR. Nesleduje přímé spojení Praha – Nürnberg, ani nové tratě do krajských měst.

	Navrhuje trasy	délka v km	směr
RS1	Praha – Brno – Ostrava	405	Katowice (Warszawa)
RS2	Brno – Břeclav	65	Wien, Bratislava
RS3	Praha – Plzeň – Domažlice	160	Regensburg, München
RS4	Praha – Ústí nad Labem	100	Dresden – Berlin nebo Leipzig
		celkem 730	

Záměr RS1

- modernizace úseku (na rychlost 200 km/hod):
 - Brno – Přerov (cca 80 km)
- novostavba úseků (na rychlost 350 km/hod):
 - Praha – Brno (205 km)
 - Přerov – Ostrava (70 km)

Záměr RS2

- novostavba úseku Brno – Vranovice (25 km) na rychlost 350 km/hod
- rekonstrukce úseku Vranovice – Břeclav (35 km) na rychlost 200 km/hod

Záměr RS3

- novostavba úseku Praha – Beroun/Hořovice
- modernizace úseku Beroun/Hořovice – Plzeň – Domažlice

Záměr RS4

- novostavba Praha – Ústí nad Labem (90 km) na rychlost 350 km/hod
- tunel pod Krušnými horami (28 km) na rychlost 200 km/hod; 16 km na území Sasko a 12 km na území ČR
- délka úseku Ústí nad Labem – Dresden činí 140 km, předpokládá se rychlost 200 km/hod.

Přestavby jednokolejných tratí Brno – Přerov a Plzeň – Česká Kubice lze v podstatě považovat za novostavby, protože je žádoucí, aby měly rychlost nad 200 km/hod.

Návaznosti

RS1 – trať Warszawa – Katowice je přestavována do stanice Zawiercie na rychlost 250 km/hod. Úsek Zawiercie – Katowice zřejmě neumožní rychlost nad 160 km/hod. Spojení Katowice – Ostrava bude vyžadovat novostavbu

RS2 – rekonstrukce trati Břeclav – Wien a trati Břeclav – Bratislava umožní rychlost cca 200 km/hod.

RS3 – úsek Regensburg – Furth im Wald vyžaduje významný rozsah novostaveb, předpokládá se rychlost 200 km/hod. Trať Regensburg – Landshut byla rekonstruována na 160 km/hod. Navazující trať München – Landshut – Passau umožňuje zvýšení na 200 km/hod (možné spojení na letiště München).

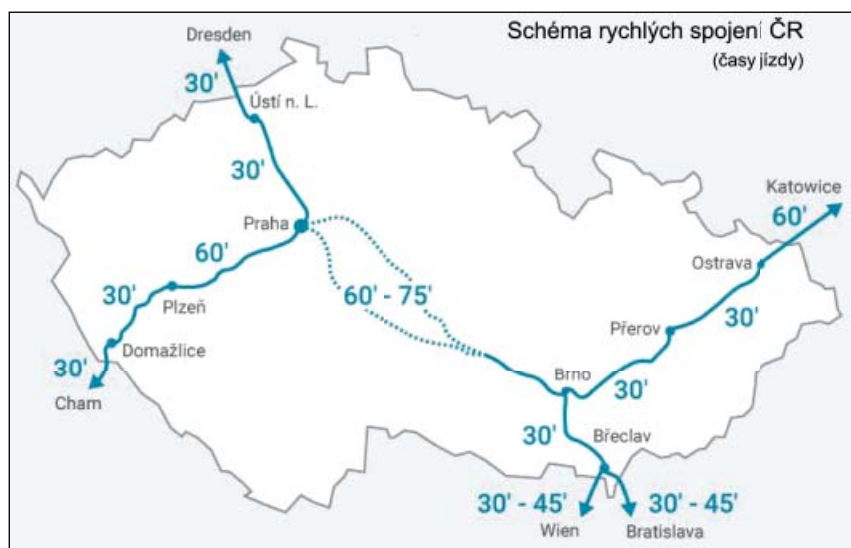
RS4 – v r. 2017 by měla být dokončena přestavba úseku Riesa – Dresden (54 km) na trati Leipzig – Dresden a v roce 2018 trať Berlin – Dresden. Obě trati umožňují rychlost 200 km/hod. Úsek Dresden – Pirna je přestavován na rychlost 160 km/hod.

trasa	úsek	vzdálenost v km	celkem trasa	rychlost km/ hod	čas jízdy (min)	náklady mld. Kč		
RS1	Praha – Brno	205	150	350	60–70	122–159		
	Brno – Přerov	88		200–230	30	30		
	Přerov – Ostrava	82		300	30	72		
	Ostrava – Katowice	100		300	60			
RS2	Brno – Vranovice	35	68	300	30	11		
	Vranovice – Břeclav	33				?		
	Břeclav – Wien	62 ?				200	30–45	
	Břeclav – Bratislava	77 ?				200	30–45	
RS3	Praha – Hořovice	27	100	300	60	37		
	Hořovice – Plzeň	73		160				
	Plzeň – Domažlice	55		200		20		
	Domažlice – Cham	34		111		160–200	15	
	Cham – Regensburg	77	200		25			
	Regensburg – Landshut	57	139		160–200	20		
	Landshut – München	82			160 – 230	30		
Přes Regensburg je možné spojení na Nürnberg (vzdálenost cca 90 km, rychlost po přestavbě 200 – 230 km/hod, čas jízdy cca 30 min)								
RS4	Praha – Lovosice	80		140	350	30	129	
	Lovosice – Ústí nad Labem							
	Ústí nad Labem – Dresden		60		160–230	30		
Novostavba v délce 123 km navazuje na stávající úsek Dresden – Heidenau (17 km, 160 km/hod) a zahrnuje 28 km dlouhý tunel pod Krušnými horami (15 km Sasko, 13 km ČR) a 4,5 km dlouhý tunel při vstupu do Prahy								

Dostupnost z Prahy do „blízkých“ metropolí v minutách: Dresden 60, Wien 145, Bratislava 145, München 170, Nürnberg 150.

Ve výše uvedené studii nejsou uváděny investiční náklady na přestavované úseky (Brno – Přerov, Hořovice – Rokycany a Plzeň – Domažlice) ani (s výjimkou spojení Praha – Dresden) na úseky přeshraniční. Úseky Hořovice – Rokycany a Plzeň – Domažlice by měly být investičně součástí III. koridoru.

Celkové náklady na novostavby jsou včetně přestaveb železničních uzlů (Praha min. 80 mld., ostatní 45 mld.) a 30 % rizikové přírážky (v cenové úrovni 2016) uváděny v hodnotách 615–645 mld. Kč. Jsou v podstatě v relaci staveb v Německu. Problémem mohou být dlouhé tunely (Ústí nad Labem – Dresden, Praha – Beroun), kde cena 30 km tunelu je cca 3 mld. EUR. obr. 3



Obr. 3: Schéma rychlých spojení ČR (časy jízdy)

Zdroj: MD ČR

Současná situace v české železniční síti

V současné době je v ČR:			
9463 km železničních tratí (státních)			
	dvoukolejné	1 830 km	19,2 % délky
	vícekolejné	38 km	0,4 % délky
	elektrifikováno	2 997 km	31,5 % délky
trati evropského systému			
	koridorové	1 330 km	
	ostatní	993 km (AGC, TEN – T)	
počet tunelů		164	celková délka 45,7 km
rychlost 140–160 km/hod umožňují jen úseky:			
	Nelahozeves – Lovosice		
	Poříčany – Choceň, Ústí nad Orlicí – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Dluhonice		
	Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov, Dětmárovice – Petrovice u Karviné (Přerov)		
	Brno – Břeclav – Kúty		
	Břeclav – Přerov		

Přestavována je trať Benešov – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice (IV. koridor). Úsek Praha (Hostivař) – Benešov (42 km) byl optimalizován na rychlost 95 – 120 km/hod (pod standard regionálních tratí). Navazující úsek cca 100 km Benešov – České Budějovice (Nemanice) je modernizován s lokálním omezením na rychlost 160 km/hod.

Novostavbou je trať Rokycany – Plzeň (III. koridor). Úsek v délce 20 km s nejdelším tunelem v ČR (4,2 km) v parametrech 200 km/hod by měl být dokončen v roce 2018.

Modernizace dalších úseků, tzv. koridorových tratí, jen výjimečně překročila rychlost 120 km/hod.

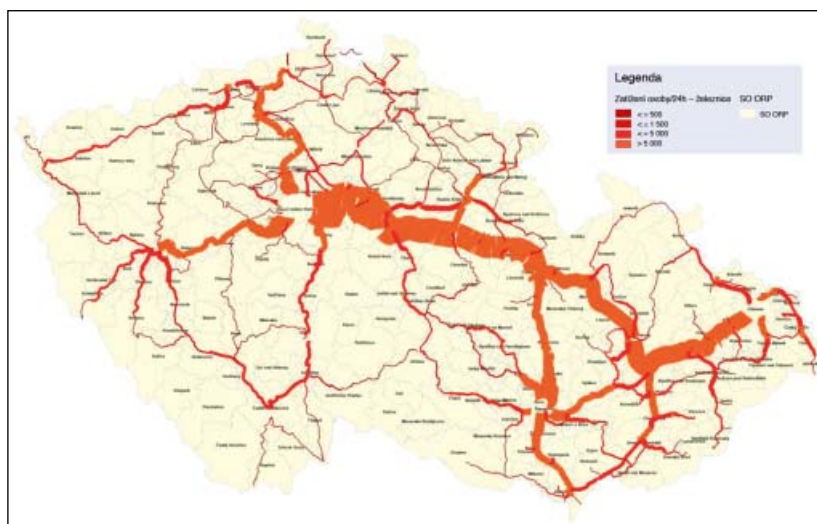
Za hlavní příčinu problémů českých železnic lze považovat **přístupy k modernizaci** tzv. tranzitních železničních koridorů. **Dle evropské dohody AGC mají mít hlavní tratě minimální rychlost 160 km/hod** (v alpských zemích 140 km/hod). Pro rychlost do 160 km/hod bylo údajně možné vyhnout se povinnosti mimoúrovňového křížení komunikací a „zabezpečení“ pro vyšší rychlosti. **Modernizace také neřešila kapacitní problémy tratí** zejména v příměstském území velkých měst, na kterých je realizována regionální doprava.

Úseky Plzeň – Cheb (rychlost 85–120 km/hod) a České Budějovice – Horní Dvořiště (rychlost 85–100 km) jsou i po „modernizaci“ jednokolejné.

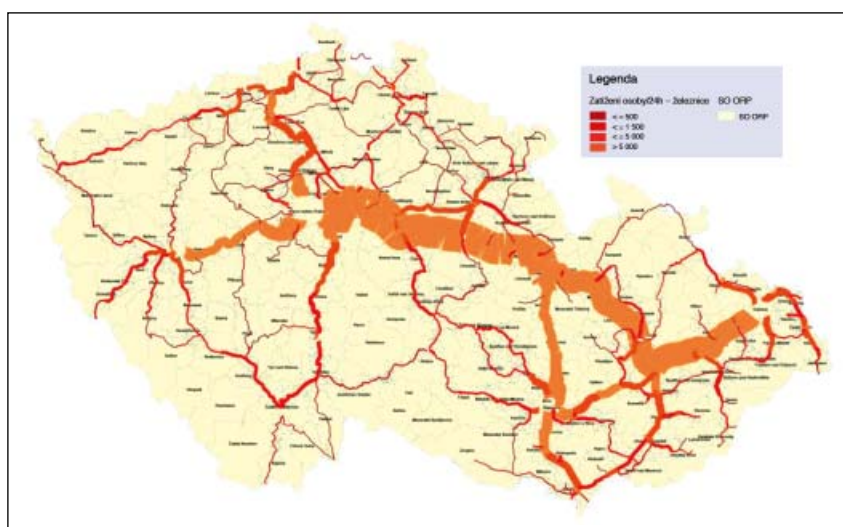
Jen zcela výjimečně byly realizovány (zejména v souvislosti s tunely) nové úseky. Modernizovat hlavní tratě na polovinu rychlostního standardu by mělo být pro projektanta i investora významným profesně etickým problémem.

Pokud by byl dodržen standard 160 km/hod na podstatné části koridorů, bylo by možné soupravami typu Pendolino jezdit rychlostí 200 km/hod.

V řadě evropských zemí je **modernizace** (ovšem ne v českém pojetí) základem přístupem ke zvýšení rychlostních parametrů. Zahrnuje i **kapacitní zlepšení** zatížených úseků přičleněním



Obr. 4: Kartogram zatížení osobní železniční dopravou – 2010



Obr. 5: Kartogram zatížení osobní železniční dopravou – model 2050

Zdroj: MD ČR – dopravní strategie

Zdroj: MD ČR – dopravní strategie

dalších kolejí. V sousedním Polsku byla trať spojující Varšavu s Krakovem a Katowicemi modernizována již dvakrát (ze 140 na 160 a následně na 200 km/hod) a připravuje se modernizace třetí na 250 km/hod. V Německu a Rakousku byly rozsáhlé úseky modernizovány na 230 až 250 km/hod.

Na úsecích, které byly v ČR modernizovány hluboko pod rychlost 120 km/hod, nejsou další fáze modernizace reálné. lze je však nahradit novostavbami nad 250 km/hod. Některé modernizované úseky v ČR (např. Vranovice – Břeclav) umožňují rychlost cca 200 km/hod.

Zásadní zlepšení železniční infrastruktury bylo významným tématem v rámci prací na „Konceptu územního rozvoje ČR“ počátkem 90. let minulého století. Bylo např. ověřováno spojení Brno – Wien a rekonstrukce na 200 km/hod byla považována za reálnou.

Česká republika nevykazuje vysokou hustotu zalidnění území (Švýcarsko 1,5 x větší, Bavorsko 1,3 x větší) a ve srovnání se Švýcarskem, Rakouskem i Bavorskem má výrazně nižší členitost území, nemá velké řeky a jezera. obr. 4, 5

Výkony železniční dopravy

V železniční infrastruktuře je nepochybně obrovský deficit investic. **Měl by však být sledován jejich možný přínos pro vazby osídlení.** Podíl železniční dopravy v ČR v přepravě cestujících je 6,8 %, podíl dopravy silniční činí 68,4 % (IAD + BUS). V přepravě věcí (nákladů) je to na železnici 21,0 % a na silnici 75,2 %. Délka silniční sítě je 5,8 x delší než sítě železniční a umožňuje oproti železnici plošnou obsluhu území.

O velmi špatné pozici české železniční dopravy svědčí srovnání s Rakouskem (10,5 vs. 8,5 mil. obyvatel, rozloha 78,9 vs. 83,9 tis km²) – výkony rakouské jsou větší u osobní dopravy 1,45x, u nákladní 1,56x. ČR má při menší rozloze 1,8x delší železniční síť než Rakousko, přičemž víceokružných a elektrizovaných tratí je v ČR méně.

Od roku 2005 výkony železniční nákladní dopravy stagnují, silniční se zvýšily o 13 %, výkony železniční osobní dopravy se zvýšily o 12 %, autobusové rovněž o 12 % (jsou však o 28 % vyšší než železniční), výkony IAD stagnují.

Vazby osídlení

Efektivitu dopravní infrastruktury zásadním způsobem ovlivňuje uspořádání sídelní struktury, zejména metropolitní regiony a významné aglomerace. Nejvýznamnější evropská koncentrace osídlení je v pásu Ruhrgebiet – Köln – Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Stuttgart – Augsburg – München. V pěti aglomeracích s více než 2,0 mil. obyv. a dalších nad 1,0, resp. 0,5 mil. žije cca 47 mil. obyvatel. V tomto území je nejvyšší koncentrace železniční dopravy.

10 nejzatíženějších tratí v Německu (zřejmě i ve střední Evropě) – součet spojů IC/ICE

1. Mannheim – Frankfurt am Main	14
2. Duisburg – Dortmund	12
3. Mannheim – Stuttgart	11
4. Köln – Duisburg	10
5. München – Augsburg	10
6. Kassel – Fulda	9
7. Karlsruhe – Baden Baden	9
8. Stuttgart – Ulm	8
9. Frankfurt am Main – Köln	7
10. Mannheim – Karlsruhe	7

Souhrnné výkony letišť v tomto území přesahují 150 mil. cestujících za rok (ČR cca 13 mil.).

Po výstavbě nové VRT Frankfurt am Main (letišť) – Mannheim (85 km) bude souvislá VRT (300 km/hod) Siegburg – Mannheim v délce 230 km. Ve stavbě jsou tratě (250 km/hod) Stuttgart – Ulm (ta naváže na stávající trať Mannheim – Stuttgart – délka 99 km, rychlost 280 km/hod) a Offenburg – Basel. Tím bude dokončeno souvislé spojení Köln (Siegburg) – Frankfurt am Main –

Mannheim – Stuttgart – München, resp. Mannheim – Karlsruhe – Basel).

Nejdelší souvislou novou VRT je spojení Hannover – Würzburg (délka 327 km, rychlost 280 km/hod), která je součástí spojení Hamburg – Nürnberg – München. Na spojení Berlin – München se dokončuje trasa Leipzig – Erfurt – Ebenfeld v délce 230 km (rychlost 300 km/hod). Včetně úseku Nürnberg – Ingolstadt (délka 90 km) bude na tomto spojení 320 km novostaveb a 370 km přestaveb (200–230 km/hod).

Česká republika leží mimo hlavní střeoevropské koridory osídlení:

- Frankfurt am Main – Erfurt – Leipzig – Dresden – Wrocław – Katowice – Kraków
- Mannheim – Stuttgart – Augsburg – München – Salzburg – Linz – Wien – Bratislava – Budapest
- Berlin – Leipzig – Erfurt – Nürnberg – Ingolstadt – München – Innsbruck

Ekonomické rozhraní ve střední Evropě je přibližně v linii Hamburg – Wolfsburg – Bamberg – Regensburg – Linz – Wien – Bratislava – Budapest. Východně od této linie leží z velkých center (ekonomických) jen Varšava, Praha a Poznaň. Žádoucí je pochopitelně zlepšit dopravní dostupnost území ČR na hlavní centra této prosperující zóny (přes Dresden a Regensburg).

V pořadí střeoevropských metropolitních areálů (dle počtu obyvatel) je Praha na 13. místě, Ostrava a Brno na 32. a 36. místě.

Důležitým faktorem (mimo počtu obyvatel) je **ekonomická výkonnost center** (regionů). V ČR jsou jen čtyři centra nad průměrem EU – Praha, Mladá Boleslav, Brno a Plzeň. Ve srovnatelném Bavorsku je těchto center 25, přičemž 17 má vyšší výkonnost než Praha. V Rakousku je těchto center 14.

S ekonomickou výkonností, atraktivitou a dopravním významem regionu koreluje výkony letišť (mil. cest. /rok):

Švýcarsko	Bavorsko	Rakousko	Česká republika
Zürich 27,7	München 42,3	Wien 23,4	Praha 13,1
Geneve 15,8	Nürnberg 3,5	Salzburg 1,7	Brno 0,5
Basel 7,1	Memmingen 1,1	Graz 1,0	Ostrava 0,3

V souvislosti s výstavbou VRT dochází k určitému přesunu cestujících na železnici. Projevilo se to poklesem výkonu zejména u letišť Nürnberg, Leipzig a Linz. V ČR pravidelné vnírostatní lety nejsou.

Délka VR tratí (v km s rychlostí větší než 200 km/hod) v km: Švýcarsko – 66, Rakousko – 310, Bavorsko – 393.

V Rakousku je 141 km přestaveb na 200 km/hod, 192 km přestaveb na 220–230 km/hod a 60 km novostaveb na 250 km/hod. Ve stavbě je tzv. Koralmbahn (Graz – Klagenfurt) v délce 125 km (250 km/hod) a Semmering Basistunnel v délce 27 km (230 km/hod).

Tyto země nepřipravují žádné projekty v parametrech 300 km/hod. Koncepce je založena na kombinaci přestavby (nad 200 km/hod) – novostavba (nad 250 km/hod) s dokonalým řešením návazností.

Přeshraniční vazby z Německa mají, mimo spojení Mannheim – Basel (na přesalpské tunely do Itálie), **intenzitu nižší než 1 spoj ICE (Intercity Express) za hodinu.**

Struktura osídlení ČR je vzhledem k relativně malým vzdálenostem (100–200 km) a nízkému zastoupení velkých center (mimo Prahy jen 2 města nad 300 tis. obyv.) výrazně odlišná od Německa (40 měst s více než 200 tis. obyv.), Španělska (26 měst s více než 200 tis. obyv.), Itálie (15 měst s více než 200 tis. obyv.) či Polska (17 měst s více než 200 tis. obyv.). To zásadním způsobem ovlivňuje efektivitu vysokorychlostních spojení. Velký rozvoj VRT ve Španělsku souvisí s tím, že tato síť má evropský rozchod kolejí, čímž se odlišuje od sítě základní a vytváří v podstatě samostatný systém.

Meziregionální vazby v ČR (dojíždka za zaměstnáním a do škol) mají (z údajů Sčítání obyvatel 2011) následující hodnoty:

<i>vazba</i>	<i>počet cest. vzdál. v tis. km</i>
Plzeň – Praha	2,8 80
Brno – Praha	2,2 200
Liberec – Praha	1,7 102
Hradec Králové – Praha	1,6 114
Ústí nad Labem – Praha	1,6 92
Pardubice – Praha	1,5 106
České Budějovice – Praha	1,4 137
Mladá Boleslav – Praha	1,4 55
Tábor – Praha	1,3 80
Teplice – Praha	1,2 90
Ostrava – Praha	1,2 353
Olomouc – Brno	1,1 92
Ostrava – Brno	1 160
Most – Praha	1 86
Olomouc – Praha	0,9 250
Chomutov – Praha	0,9 102
Karlovy Vary – Praha	0,9 131
Jihlava – Praha	0,9 120

Zcela dominují vazby do Prahy, z hlediska aglomerací je nejsilnější vazba Hradec Králové/Pardubice – Praha (cca

3,1 tis.), Ústí nad Labem/Teplice – Praha (2,7 tis.), Liberec/Jablonec nad Nisou – Praha (2,3), Most/Chomutov (1,9) – Praha. Z vazeb statutárních měst je největší objem Kladno – Praha (7,7 tis. cestujících, z toho 6,4 tis. denně). Jedná se o pravidelné cesty, uváděné objemy jsou celkové, denní objemy jsou většinou (zejména u vzdáleností nad 100 km) přibližně poloviční. Pochopitelně existuje i určitý rozsah vazeb, kterými jsou např. cesty manažerské a turistické.

Vzdálenosti jsou uváděny pro silniční spojení. Železniční spojení je většinou delší (např. Praha – Brno o 50 km, Praha – České Budějovice o 35 km). Některá spojení Prahy, například z Liberce, Mostu, Chomutova, Karlových Varů, Jihlavy, Hradce Králové, jsou převážně realizována (mimo IAD) autobusy.

Vysokorychlostní tratě v Německu a Rakousku

Systém sleduje koncepci novostaveb (rychlost nad 250 km/hod) a přestaveb (nad 200 km/hod).

Nejdelšími novostavbami dokončenými v letech 1990–2017 jsou:

<i>úsek</i>	<i>délka (km)</i>	<i>rychlost (km/hod)</i>	<i>realizace</i>
Hannover – Würzburg	327	280	1991
Siegburg (Köln) – Frankfurt am Main	144	300	2002
Leipzig/Halle – Erfurt	123	300	2016
Erfurt – Ebensfeld	107	300	2017
Karlsruhe – Basel	182	250	2020*
Graz – Klagenfurt	125	250	2026*

*stavby byly (resp. jsou) uváděny do provozu po funkčních etapách, které znamenají „zrychlení“ vazeb center. Podobný přístup varianta spojení Praha – Brno (205 km) přes Benešov neumožňuje.

Přínos dlouhých (základových) tunelů v alpských zemích (Švýcarsko, Rakousko) je mimo výrazného zrychlení osobní dopravy, především v převedení nákladní (kamionové) dopravy na železnici. Tato skutečnost výrazně ovlivňuje efektivitu těchto investic.

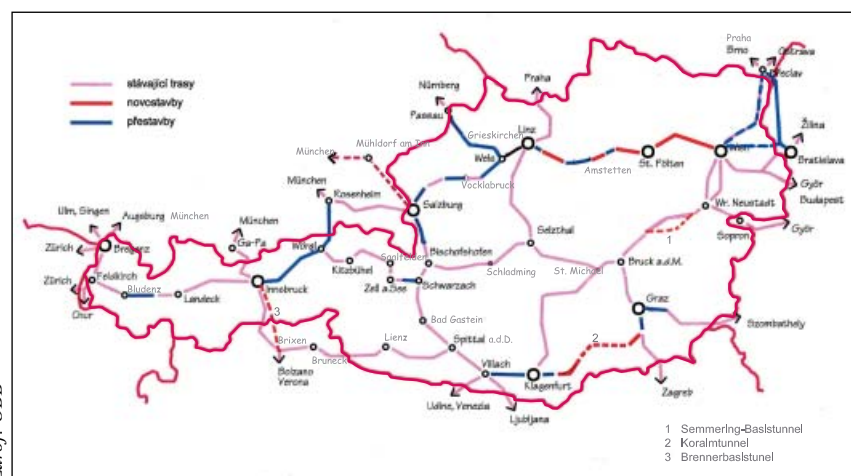
Četnost spojů ICE (včetně dalších této kategorie) mezi významnými aglomeracemi Německa a Rakouska

Ambice českých železničních plánovačů neodpovídají z geograficko-ekonomických hledisek možné realitě u vazeb Praha – Brno / 4 spoje za hodinu.

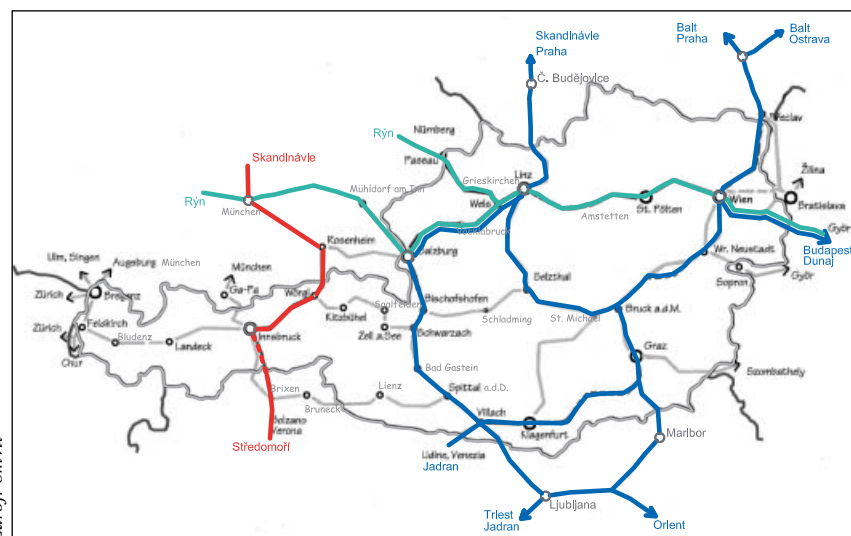
Pro srovnání (uváděny jsou údaje na již realizovaných spojeních, resp. stav očekávaný v roce 2025):

aglomerace (mil. obyv.)	počet spojů/hod	rychlost km/hod	vzdál. (km)	doba jízdy (min)	
Praha (1,6) – Brno (0,5)	4	350	205	60–75	prognóza
Köln (2,8) – Berlin (4,3)	1–2	160, 200, 250	570	255	realita
Berlin (4,3) – Frankfurt (2,0)	1	160, 250, 280	560	230	
Hamburg (2,6) – Berlin (4,3)	1–2	230 (celá trať)	290	100	
München (2,2) – Nürnberg (1,1)	2–3	160, 200, 300	170	65	
Wien (2,3) – Linz (0,4)*	1	160, 200, 250	185	75	
Wien (2,3) – Graz (0,3)	1	160, 200	200	105	

* Úsek je součástí Westbahn, která spojuje Wien se Salzburgem, Innsbruckem a německými aglomeracemi München, Nürnberg a Frankfurt (takt 2 hodiny).
Ve směrech z Vídně na Brno, Bratislavu a Budapešť je v koncepcích Rakouska k r. 2025 předpokládán takt 2 hodiny (rychlost 160–200 km/hod).
Pro spojení Dresden – Praha je předpokládán takt 2 hodiny. obr. 6, 7, 8



Obr. 6: Sít' hlavních železničních tratí Rakouska



Obr. 7: Vedení koridorů TEN-T přes Rakousko

Pro koncepci dopravních sítí ČR může být inspirativní Rakousko (menší počet obyvatel, větší rozloha). Obdobně jako ČR má jeden dominantní sídelní prostor – Vídeň. Aglomerace Linz/Wels a Graz jsou menší než Brno či Ostrava. Další centra – Salzburg, Innsbruck

a Klagenfurt (100–150 tis. obyv.) jsou srovnatelná s některými českými krajovými centry. Zásadní rozdíl je však v tom, že jejich ekonomická výkonnost (oproti centrům ČR) je srovnatelná (Linz, Salzburg) nebo mírně nižší (Graz, Innsbruck, Klagenfurt) než Vídeň.

ně. Významným faktorem těchto center, indukujícím dopravní vazby, je též atraktivita v oblasti cestovního ruchu.

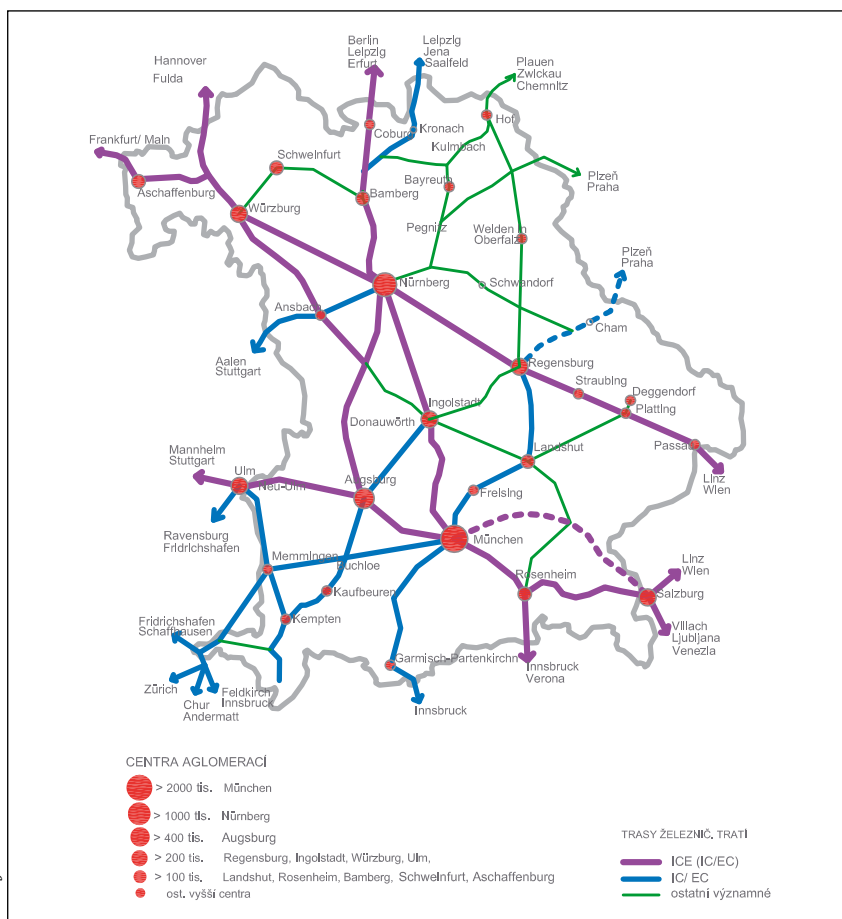
ČR nemá v současné době (mimo dvou tratí z Brna a Přerova do Břeclavi) pro spojení na Vídeň a Bratislavu žádnou trať k sousedním zemím, která by měla rychlost nad 120 km/hod (standard pro kombinovanou dopravu). Drážďany, které budou mít před rokem 2020 souvislé spojení (200 km/hod) do směrů Lipsko a Berlín, jsou (po Vídni) nejbližším místem k napojení ČR na evropskou „vysoke rychlostní“ železniční síť.

Některá mezinárodní železniční spojení ČR jsou výrazně ovlivněna pohraničními pohořími:

- České Budějovice (385 m n. m.) – Horní Dvořiště (651 m n. m.) – Linz (260 m n. m.)
- Hradec Králové (230 m n. m.) – Královec (540 m n. m.) – Wrocław (120 m n. m.)
- Plzeň (323 m n. m.) – Furth im Wald (410 m n. m.) – Regensburg (342 m n. m.)

Nejméně problémové z tohoto hlediska je propojení Plzeň – Regensburg, které nevyžaduje na území ČR delší tunely. Spojení umožňuje propojení regionů hlavních měst Prahy a Mnichova a významných (mezilehlých) aglomerací Plzně, Regensburgu a Landshutu. Umožní též spojení Prahy ve směrech na Norimberk a Frankfurt.

Prostor Mnichova je nejbližším významným evropským makroregionem pro Prahu a ČR. Leží na křížení hlavních středoevropských koridorů osídlení



Obr. 8: Síť hlavních železničních tratí v Bavorsku (ICE, IC/EC, ostat. hlavní tratě)

(Mannheim, Stuttgart – Wien, Budapest, Hamburg, Hannover, Nürnberg – Innsbruck, Bolzano, Verona a Berlin – Leipzig – Nürnberg – München – Verona).

Systémový přístup

Železniční infrastrukturu je třeba pojímat systémově, včetně vazeb a souvislostí s infrastrukturou silniční. Zahrnuje tři oblasti, které vykazují významné deficity:

- **příměstská** (regionální) osobní doprava standardu S-Bahn realizuje (v intervalovém režimu) vysoký počet spojů;
- **dálková osobní** „vysokorychlostní“ doprava – jejím cílem je propojení center metropolitních regionů (v ČR jen Praha) a významných aglomerací (s jádry nad 300, resp. 200 tisíc obyvatel) včetně vazeb přeshraničních, zahrnuje též některá mezuregionální spojení;

– **nákladní doprava** – vzhledem ke stavu infrastruktury a organizace není schopna konkurovat dopravě silniční, její podíl na přepravě je žádoucí výrazně zvýšit.

Pro všechny jmenované oblasti jsou doporučeny minimální rychlosti:

- nákladní doprava – 120 km/hod (konkurence kamionové dopravě);
- regionální spojení – 140 km/hod, žádoucí je dosáhnout průměrné cestovní rychlosti (ovlivněné častými zastávkami) 80 až 100 km/hod;
- pro mezuregionální vazby (v ČR většinou do 120 km) by postačovalo dosažení standardu hlavních tratí (160 km/hod);
- propojení center významných aglomerací (300 tis. obyv.) min. standard 200 km/hod.

Vytvoření podmínek pro standard na příměstských tratích v **pražském metropolitním regionu** je v podstatě možné jen založením **nových vstupů hlavních**

tratí. Ty by měly mít „vysokorychlostní“ parametry. Ve směrech na Ústí nad Labem a Plzeň budou tyto vstupní úseky vyžadovat tunely.

Propojení na stávající (koridorové) tratě by mělo být na ústecké trati u Lovosic, na plzeňské trati u Hořovic, na pardubické trati u Poříčan.

V dlouhodobém horizontu je žádoucí sledovat pro vysokorychlostní propojení též směr Wrocław – Warszawa. Toto spojení nepochybně bude blízké koridoru dálnice D11 a mohlo by být v etapě realizováno v úseku Poříčany – Hradec Králové (s odbočením na Pardubice, mimo uzel Kolín).

Druhým přínosem této varianty je možnost podstatné úspory času pro spoje na Pardubice – Olomouc a **dočasně pro Brno**.

Další etapou by mohlo být propojení na stávající trať Havlíčkův Brod – Brno (trať je součástí TEN-T).

Nejvýznamnějším přínosem úseku Praha – Poříčany je však uvolnění kapacity na stávající trati pro regionální dopravu (úsek Praha – Kolín je nejzatíženější trati v ČR).

Uvolnění kapacity pochopitelně umožňují i nové úseky jižně od Brna a Ostravy. Je otázkou, zda současné tratě, modernizované na 160 km/hod, s možností zvýšení na 200 km/hod, vyžadují souběžnou novostavbu. V zahraničních aglomeracích je kapacita obvykle řešena zvýšením počtu kolejí.

Současný stav železniční infrastruktury v **žádném segmentu nedosahuje standardu**. Je otázkou, kdy se podaří dokončit modernizaci koridorů, a zda na dosud nezahájených úsecích neuvažovat o vyšší rychlosti.

Na hlavních tratích (mimo tranzitní koridory), jejichž rozsah by mohl být korigován, by mělo být dosaženo minimálních rychlostních standardů 120 km/hod pro kombinovanou dopravu. Přínejmenším by se mělo jednat o tratě zařazené do evropského systému.

Harmonogram výstavby/přestavby hlavních tratí

V harmonogramu výstavby VRT by měly být jasně formulovány priority. Přednostně by měly být realizovány úseky umožňující významné přínosy v celkovém systému železniční infrastruktury.

Sledujeme-li dosud nedokončenou **modernizaci** tranzitních koridorů, tak dosud chybí stavby:

úsek	předpoklad	náklady (v mld. Kč bez DPH)
Praha hl.n. – Smíchov – Černošice	2015–2018	6,3
Černošice – Beroun	2016–2018	4,4
Praha Radotín – Praha Vršovice	2015–2017	2,2
Nemanice – Ševětín	2016–2020	12,8
Lanžhot – Kúty	2017–2019	0,6
Plzeň – Česká Kubice	2019–2022	19,0
Choceň – Ústí nad Orlicí	2021–2023	1,5
Přerov – Brno	2019–2023	33,5
Následovat by měly úseky VRT:		
Praha – Lovosice	2021–2027	
Praha – Brno	2024–2035	

Varianty spojení Praha – Brno

- a) přes Poříčany 122 mld. Kč
- b) přes Benešov 159 mld. Kč

Rozdíl v nákladech cca 37 mld. není zanedbatelný, významnější jsou však celkové přínosy pro vazby v osídlení.

Varianta a umožňuje (koridor D11):

- výrazné zlepšení stávajícího úseku Praha – Poříčany s intenzivní regionální dopravou;
- pokračovat severně D11 ve směru na Chlumec nad Cidlinou a Hradec Králové; z Chlumce je též možné propojení na Pardubice;

- výhledově pokračovat trasou z Hradce Králové na Wrocław.

Varianta znamená významné zrychlení na spojení Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava.

Varianta b umožňuje:

- výhledově zlepšení na spojení Praha – České Budějovice; úsek Praha – Benešov (s výraznou příměstskou dopravou) byl optimalizován pod standard této kategorie trati na 120–140 km/hod.

Významným pozitivem varianty a je vytvoření předpokladů zlepšení vazeb velkých měst a **možnost etapové výstavby** (jak pro směr na Olomouc, tak i ve směru na Brno).

Na současné trati Kolín – Havlíčkův Brod by měly být realizovány krátké novostavby (Kutná Hora – Čáslav a Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou – 120–160 km/hod). Navazující trať Havlíčkův Brod – Brno umožňuje rychlost cca 100 km/hod a měla by dosáhnout minimálního standardu 120 km/hod (AGTC).

Souvislosti sídelní struktury, porovnání Bavorska a ČR

	město		aglomerace obyv. v tis.	HDP/obyv. € EU 1,00 centra	ekonomicko-geografický potenciál
	obyv. v tis. 2017.	zalidnění v obyv./km ²			
Praha	1280,5	2538	1600	1,72	2202
Brno	378,0	1638	500	1,19	450
Hradec Králové	92,9	879	300	0,90	74
Pardubice	89,6	1084		0,86	77
Ostrava	291,6	1368	500	1,00	292
Regensburg	145,5	1893	300	2,93	426
Plzeň	170,5	1238	250	1,06	181
Mnichov	1450,4	4668	2800	2,71	3292
Norimberk	510,0	2736	1100	1,68	1065
Fürth	124,2	3372			
Augsburg	286,4	1950	540	1,57	450
Ingolstadt	132,4	993	250	3,55	470

Ekonomicko-geografický potenciál je součinem počtu obyvatel a HDP/obyv. Relativně malá bavorská města vykazují srovnatelné hodnoty jako Brno a hodnoty podstatně vyšší než Ostrava.

Poptávka po vysokorychlostní dopravě

Mobilitu (poptávku po dopravě) generují v republikové úrovni zejména velká města (resp. jejich aglomerace). Výrazně ji též ovlivňuje úroveň ekonomiky – prosperity (vyjádřená v HDP na obyvatele).

Porovnání 4 nejvýznamnějších aglomerací v ČR a Bavorsku

	<i>počet obyv.aglomerace</i>	<i>HDP/obyv. (centra</i>
München – Praha	1,4 : 1,0	1,3 : 1,0
Nürnberg – Brno	2,2 : 1,0	1,4 : 1,0
Augsburg – Ostrava	1,0 : 1,0	1,6 : 1,0
Regensburg – Plzeň	1,2 : 1,0	3,3 : 1,0

Dálková železniční osobní doprava má největší intenzity ve vnitrostátních vazbách velkých měst (nad 200 tis. obyv.). Potřeba vysokorychlostního spojení je zejména při vzájemné vzdálenosti těchto měst nad 150 km. Zastávky na těchto spojeních by jen zcela výjimečně měly být pod 100 km, ve vyšších centrech osídlení (100, resp. 50 tis. obyv.).

	<i>vzdál. v km</i>	<i>ICE/IC</i>	<i>počet spojů za hod.</i>	<i>mezistanice</i>
Nürnberg – München	166	4 + 0	> 2	1/0 Ingolstadt
München – Augsburg	62	6 + 4	1–2	0/1 München Pasing*
Nürnberg – Augsburg	140	2 + 1	< 1	0/1 Donauworth

* přestup na linky S – Bahn

Prognózy českých železničních plánovačů jsou pro argumentaci potřeby novostaveb výrazně nad realitou v Bavorsku, které v důsledku vyššího počtu obyvatel (a hustoty osídlení) i ekonomického potenciálu vykazuje pochopitelně mnohem vyšší mobilitu. Sledovaná a z velké části realizovaná koncepce VRT je výrazně střídavější než koncepce navrhovaná v ČR.

Přeshraniční vazby jsou významné zejména pro napojení na významná (blízká) centra sousedních zemí, zejména města (aglomerace) s více než 500, resp. 300 tis. obyvateli (Praha – Dresden, Brno – Wien).

Shrnutí

ČR nepochybně potřebuje výrazně (a rychle) **zlepšit železniční infrastrukturu. Nelze dosáhnout komplexního řešení soustředěním na jeden segment** (modernizace koridorů, výstavba VRT).

Deficity nejsou jen v osobní dálkové (meziregionální i mezinárodní) dopravě, ale též v dopravě regionální a nákladní.

ČR má velmi rozsáhlou železniční síť, která vykazuje hluboké zaostávání jak v rychlosti (jen malý rozsah modernizovaných tratí odpovídá standardu), tak v kapacitě (nízký podíl v regionální dopravě osob).

To jsou zásadní rozdíly oproti Německu a Rakousku, kde podstatná část hlavních tratí (i příměstských úseků), odpovídající standardy má.

Zatímco ve zmíněných zemích novostavby (resp. přestavby) navazovaly na stávající úseky (s rychlostí 160 km/hod), v ČR je to spíše výjimečné.

Koncepce rozvoje železniční dopravy musí sledovat celkové zlepšení standardu dopravní obsluhy, min. na hlavních tratích, jejich současný rozsah by měl být korigován. Měl by však zahrnovat trasy AGC a TEN-T.

Koncepce musí být součástí celkové dopravní infrastruktury ČR. Ta musí vycházet z **reálné prognózy vývoje sídelní struktury**. Spolehlivě odhadnout situaci za patnáct a více let je velice problematické. Technologický vývoj již dnes umožňuje vykonávat řadu činností (včetně práce, vzdělávání a komunikace s úřady) v podstatě z domova. To výrazně ovlivní mobilitu obyvatel, nikoliv však přepravu zboží.

V souvislosti s nárůstem volného času lze předpokládat rozvoj rekreace a turistiky, a to od regionálních až po velmi vzdálené destinace, které jsou přístupné jen letecky.

Podstatná část rekreačních aktivit se realizuje mimo větší centra osídlení a přímá obsluha těchto území leteckou či železniční dopravou je velmi nízká.

Významným **problémem realizace liniových** (nejen dopravních) **staveb v ČR je současná legislativa**, která umožňuje úspěšnou „sabotáž“ (dostavba Pražského okruhu, kolejové spojení Praha – Kladno s napojením letiště Ruzyně), a která zahájení staveb oddaluje o více než 20 let.

Významné železnice (i silnice) znamenají bariéry v území a vyvolávají značný rozsah přestavby „silniční“ sítě ve svém koridoru. U modernizace „železničních koridorů“ potřeba bezkolizního propojení území většinou nebyla zohledněna.

Předložený návrh Ministerstva dopravy na výstavbu VRT předpokládá náklady (v cenové úrovni 2016) 496 až 645 miliard Kč. Zahrnuty jsou náklady na přestavbu železničního uzlu Praha (80 mld.), zaústění do dalších železničních uzlů (45 mld.) a riziková přírážka 30 %. Nejsou v ní však zahrnuty náklady na přestavbu úseků Brno – Přerov a III. tranzitního koridoru Beroun/Hořovice – Rokycany a Plzeň – Domažlice.

V podstatě jsou uváděné náklady srovnatelné s některými stavbami v Německu.

Vzhledem k tomu, že výstavba tratí (zejména při nárocích na tunely) je dlouhodobou záležitostí, nemusí být odhad rizika postačující. V ceně zřejmě nejsou zahrnuty vyvolané potřeby

na změny v silniční síti. VRT vyžadují bezkolizní řešení. To samozřejmě umožňují tunely a estakády, které však zásadním způsobem ovlivňují investici a její efektivitu.

Vysokorychlostní spojení by měla být součástí komplexního systému vazeb v osídlení. Jen malá část těchto vazeb je omezena na centra (nádraží) a jejich okolí. Významná je celková doba „cesty“, která je podstatně ovlivněna úrovní městské a regionální dopravy (metro, tramvaj, autobus a příměstská železnice) a **možností přímého přestupu na dálkové spoje**. V celkové době spojení mohou cesty ke stanici VRT znamenat větší časové nároky než vlastní meziregionální spojení. Závažným problémem je nepropojení pražského hlavního nádraží s letištěm Ruzyně; letiště realizuje cca 90 % výkonů v ČR, více než 50 % cestujících je mimo střední Čechy.

Koncepce VRT nestanovuje priority ani funkční etapy výstavby. Je reálné nebezpečí, že obdobně jako u plánovaného tunelu na trati Praha – Beroun (24,7 km), bude velkým problémem na některých stavebních průkazech efektivitu. Koncepce se rovněž nezabývá celkovým řešením nadřazené železniční sítě.

Prognóza zatížení železniční sítě po r. 2050 (bez VRT Praha – Brno) vykazuje nárůst zatížení na celém úseku Praha – Česká Třebová – Olomouc – Ostrava a v podstatě stagnaci na úseku Česká Třebová – Brno – Břeclav. Meziregionální dopravu generují vyšší a střední centra (jejich vzájemná spojení), jen v menší míře dálková spojení. Nárůsty na tratích Praha – Plzeň a Praha – České Budějovice nejsou významné. Tato prognóza **významně zpochybňuje potřebnost novostavby VRT Praha – Brno**.

Prognózu k roku 2050 je nutné brát s rezervou. Nelze odpovědně simulovat vývoj osídlení k tomuto horizontu (po roce 1990 zaznamenala jen 3 vyšší centra nárůst, naopak 20 center pokles počtu obyvatel (z toho 7 více než desetiprocentní).

Dalším významným faktorem je rozvoj komunikačních technologií, které umožní realizaci řady vazeb (práce, studium, úřady) bez nutnosti cestování.

vání.

Předložená koncepce VRT sleduje několik významných (nezpochybnitelných) záměrů:

- Plzeň – Domažlice (Cham) je součástí III. tranzitního koridoru
- Brno – Přerov tento úsek je z hlediska osobní dopravy významnější než realizované spojení Přerov – Břeclav (význam zejména pro nákladní dopravu)
Oba tyto úseky by měly mít min. standard 200 km/hod
- Praha – Lovosice 1. etapa výstavby VRT ve směru Ústí nad Labem – Dresden. Žádoucí je co největší souběh s dálnicí D8 (vzhledem k délce cca 80 km není rychlost 300 km/hod nezbytná)
- Nejvýznamnějším problémem je přetížení (nedostatek kapacity) na úseku Praha – Kolín – Pardubice. Žádoucí je proto realizovat novou trať (v parametrech VRT) v koridoru dálnice D11 v etapách: Poříčany (propojení na Kolín), Chlumec nad Cidlinou (propojení na Pardubice).

Z Poříčan je možné výhledově sledovat přímé propojení do Brna. Dříve by však měla být modernizována trať Kolín – Havlíčkův Brod – Brno (ve standardu 120–160 km/hod), aby byla možná etapová propojení.

V současné době nejsou dokončeny přestavby všech uzlů na koridorových tratích (nezbytná bude též následná realizace mimoúrovňových křížení).

V reálném čase by ČR též měla modernizovat hlavní trať (AGC, TEN-T), které nebyly součástí „koridorů“. Jedná se o velmi rozsáhlou část sítě (téměř 1000 km). Náklady na uvedení do „normového“ stavu ani priority přestavby zatím Ministerstvo dopravy nezveřejnilo.

Rychlost na těchto tratích je většinou 100–120 km/hod, často s lokálním omezením. Přestavbou trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno je možné dosáhnout rychlosti 140–160 km/hod. Mimo tyto tratě je žádoucí dosáhnout významného zrychlení na spojeních:

- Praha (odbočení z VRT) – Louny – Most (novostavba) – Chomutov

- Klášterec nad Ohří (2,3 tis. cestujících)
- Praha – Lysá nad Labem – Milovice – Všeň – Mladá Boleslav (4,4 tis. cestujících)

Intenzity dojížděky na těchto tratích výrazně převyšují vazby Brno – Praha (1,4 tis. cestujících, vč. Jihlavy 2,3 tis.). Tato skutečnost by se měla promítnout do priorit výstavby.

Železniční doprava potřebuje zvýšení rychlosti (a někde i kapacity) ve všech segmentech. Největší efekty lze dosáhnout v regionální dopravě, která vykazuje na relativně krátkých úsecích vysoké pravidelné zatížení. Meziregionální osobní doprava je ovlivňována relativně malými (a blízkými) regionálními centry, která až na výjimky negenerují nárůst vazeb (vyšší a střední centra až na výjimky stagnují, resp. klesají). Přeshraniční vazby nevyvolávají potřebu větší četnosti spojů.

Šance změnit nízký podíl železniční dopravy na celkových výkonech existuje zejména v regionální osobní dopravě a dálkové nákladní dopravě.

Použité zdroje:

- DB netz AG ICE und IC/EC strecken, 2016.
PÚR ČR – aktualizace č. 1, 2015.
- KÖRNER, Milan. *Dopravní síť v kontextu osídlení ČR a střední Evropy*. SIA ČR – kulatý stůl o dopravě, 2015.
- Bmvt Eisenbahn – korridore in Österreich, 2013.
- Vláda ČR. *Dopravní sektorové strategie*, usnesení ze dne 13. 11. 2013.
- KÖRNER, Milan. Vysokorychlostní železniční spojení, současnost a blízký vývoj ve střední Evropě. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2013, č. 5.
- Kolektiv CEDOP. *Rychlá železnice v České republice*, 2012.
- KÖRNER, Milan. Změny v dopravních vazbách a jejich vliv na dopravní infrastrukturu. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2010, č. 2.
- KÖRNER, Milan. Vysokorychlostní železniční doprava v ČR a zemích střední Evropy. In: *Doprava*, 2007, č. 6.
- KÖRNER, Milan. ČR ve středoevropských dopravních sítích. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2007, č. 3.
- Ministerstvo dopravy. *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury*, 2006.
- KÖRNER, Milan. Přestavba železničních sítí v SRN a Rakousku. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2006, č. 3.



Obr. 9: Síť ICE pro rok 2018

10. 12. 2017 byl uveden do provozu úsek vysokorychlostní trati Erfurt – Ebenfeld (rychlost 300 km/hod). Výstavba trati v délce 107 km prochází přírodním parkem Thüringen Wald, byla zahájena v říjnu 1996 a dokončena dle plánu. Realizace tohoto úseku umožnila přímé spojení Berlína (přes Lipsko/Halle, Erfurt a Norimberk) s Mnichovem v délce 623 km. Doba jízdy se zkrátila na 3 hodiny 55 minut. Dosud nebyla dokončena přestavba úseků Ebenfeld – Norimberk (83 km, rychlost 230 km/hod) a Ingolstadt – Pfaffenhofen (30 km, rychlost 200–230 km/hod). Tím se zkrátí spojení Berlín – Mnichov na cca 3 hod. V souvislosti s touto realizací bylo aktualizováno vedení trati ICE (InterCity Express) pro rok 2018. Dřívější trasa Lipsko – Jena – Bamberk (– Norimberk) bude využívána jen pro spojení IC (InterCity).

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

ENGLISH ABSTRACT

Prospects for Czech high speed railways, by Milan Körner

The transportation infrastructure of superior networks is an important chapter in the history of national and regional planning documents. While the construction of motorway and road networks has long been part of regional plans (in the Czech Republic, the pertinent plan is Principles of Spatial Development), because of the implication of territorial claims, the railway network has so far been a very different story. The reason for this is that most modernization/optimization construction work was carried out on railway land, so seldom requiring new areas. In fact, very few constructions were genuinely new. In consequence, routes have been altered rarely, so speed parameters, capacity (additional tracks) and the state of road crossings have scarcely been subject to improvement. High speed railways, on the other hand, have been subject to a completely different approach. Current studies deal for the most part with new constructions, amounting up to 1,225 km of new railways. Including tracks under construction, Germany has approximately 1,470 km of new railways for a velocity of over 250 km/h, of which 550 km are for over 300 km/h. Another section of the high speed railway network comprises 1,570 km of reconstructions for 200–230 km/h. The length of Czech high speed lines under consideration is almost identical with this, although the population of Germany is eight times higher and there are eighty German cities with a population over 100,000 as opposed to six of such size in the Czech Republic. A current study suggests 730 km of railways with 400 km of new constructions (150 km/h) and 330 km of reconstructions (200 km/h). The article also discusses links to the settlement structure and presents several comparisons with Bavaria and Austria.

ÚZEMNÍ STUDIE V KONTEXTU MANAGEMENTU ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ ANEB JAK NEDĚLAT STUDIE DO ŠUPLÍKU

Vít Zeman, Lenka Tomášová

Jedním z úkolů, který stojí před architekty, ale i před politiky, není pouhé nalezení způsobu, jak zachránit krásu veřejných prostranství. Naším úkolem je hledat způsob, jak zachránit naši současnou společnost. Veřejné prostory jsou jen indikační papírky, krevní testy pacienta, který se jmenuje kulturní společnost. Dokážeme-li pojmenovat elementární problémy a implementovat určité zásady do náměstí, ulic a obecně do veřejného prostoru, můžeme tím naočkovat dostatečnou dávku účinné látky pro nastavení procesu zotavení pacienta, kterým se naše kulturní společnost stala.

Dnešní společnost je jistě v mnohém specifická, hovoří se o společnosti zaměřené pouze na výkon, společnosti, která buduje pomníky individualismu, která ztrácí zájem o druhé. A tak právě v této době je podle našeho názoru veřejné prostranství místem, které má potenciál pro hledání řešení. Pro zahájení změny, tedy pozitivní změny ve vnímání člověka a jeho sociálních vazeb. Zdá se, že to bude v blízké budoucnosti právě kvalita veřejných prostranství, která bude jednotlivá města od sebe odlišovat.

Samozřejmě že na jedné straně vidíme veřejný prostor jako ulici, náměstí s kašnou, parkovištěm, jako zelený park s dětským hřištěm. Veřejná prostranství jsou ale také meziprostory pro developer-ské aktivity, které čekají na své objevení a pozdvižení. Ze všeho nejvíce však vidíme veřejná prostranství jako příležitost. Jako zásadní zdroj, potenciál pro zvýšení ekonomiky, šanci na posílení sociálních vazeb i ekologickou příležitost. Jde o základní odraz kvality naší společnosti. Je namístě se obávat, že pokud zahyne veřejný prostor ve formě, kterou známe, odumře pro zbytnost, zanikne i naše společnost. Zničíme krásu našeho jazyka, vymizí empatie, náklonnost, pocit sounáležitosti, možnost sdílení i sdílená radost ze života jako takového.

I když důvody, pro které jsme započali obrovskou práci na kultivaci veřejných prostranství, nebyly nijak osvětlené, tak cíl, který jsme si vytyčili, byl v době začátku projektu velmi smělý. Prvním důvodem pro pořízení územní studie veřejného prostranství byla snaha lépe definovat prostor daný koncepcí ne-

příliš nabitým územním plánem. Tento důvod vnímáme jako společný pro mnohá města naší republiky. Druhým důvodem byly dotace, kterou v té době poskytl Ministerstvo pro místní rozvoj ČR prostřednictvím programu IROP SC 3.3, výzvy č. 9. Ačkoliv tyto důvody jsou více méně prozaické, cíl, který jsme tímto projektem sledovali, šel daleko více do hloubky podstaty územního managementu. Šel i za politické obstarávání si alibi na aktivní přístup a následné pořizování studií do šuplíku, či za potřebu rozhybat němé funkční plochy územního plánu. Šlo o hledání správného cíle. O to pomyslné „proč“!

I když se to může zdát velice jednoduché, rozdíl mezi úspěšným a neúspěšným projektem je zejména ve schopnosti jednoznačně definovat ono „proč“. Jak toho dosáhneme a co konkrétně pro to uděláme, je souhrou komplexnosti přístupu, kvalifikace i té rádobý šťastné náhody. Pokud ale nebudeme vědět, proč to děláme, pokud ono „proč“ nepřeneseme na všechny aktéry procesu tvorby projektu, tedy vedení města, jeho obyvatele, projektanty, pak děláme právě zmíněné projekty do šuplíku, které nemohou nikdy být funkční. Možná, že tyto projekty získají ceny architektury, ocenění designu apod. ale pravděpodobně nikdy nebudou užité. Půjde o projekty náměstí, kde nenajdete lidi na lavičkách a maminky s jejich hrajícími si dětmi. To, co tam najdete, bude osamělá tabulka s nápisem „Tento projekt byl spolufinancován EU“.

Paralelně se stanovením cíle vnímáme jako velice důležité zvolit takový přístup k projektu, který se „pokúsí dohlédnout“ až za horizont architektonic-

kého pohledu. Nezůstat pouze v rovině architekta, ale dostat do projektu multidisciplinární přístup, pozvat sociology, antropology, samozřejmě občany, ale i psychology, ekology, filozofy, specialisty na zdravý životní styl a v neposlední řadě politiky a podnikatele. Těm všem se pak pokusit předat a motivovat je pro ono zmíněné „proč“.

Jak tedy nedělat studie do šuplíku

Management v obecné rovině je proces systematického plánování, organizování, rozhodování, vedení lidí a kontroly. Územní management představuje promyšlený, uvědomělý sled budoucích činností s cílem vytvoření podmínek udržitelného rozvoje města, tedy cíle, který vzniká jako konsensus možného rozvoje a současně ochrany daného území, a to v rovině sociální, environmentální a ekonomické. Takový územní management má podobu poslání a je nutné počítat s desítkami let, než se dostaví výsledky.

Základem úspěšného územního managementu je správně zvolený cíl, jinak řečeno jasně definované „proč“. Aby však byl celý proces územního managementu úspěšný, musí být úspěšná každá jeho dílčí část. Územní studie veřejných prostranství představují právě jednu z těchto dílčích částí. V celém systému územního managementu stojí tyto studie v pomyslné hierarchii za územním a strategickým plánem a zároveň těsně před akčními plány a oborovými koncepcemi. Jako takové hrají v celém managementu



Schéma územního managementu

územního plánování nezastupitelnou roli, a to především v určení základní vize (koncepce) rozvoje území.

Zadání územní studie

Správné nastavení cíle

Spoluautor tohoto textu ve své zhruba dvacetileté praxi viděl již stovky nejrozličnějších zadání a účastnil se stejného počtu diskusí na téma kvalitní zadání. Přesto si dovoluje tvrdit, že právě zde, kde je nezbytná jasná formulace zadání, máme ještě co zlepšovat. Nejde totiž jenom o kvalifikovaný souhrn požadavků na projekt či o kvalitně popsanou strukturu celého projektu, jde o schopnost popsat politický či společensky užitečný cíl celého projektu. Zadání musí specifikovat nejen technickou potřebu, ale zachytit i atmosféru, kterou má daný projekt realizací navodit.

Zadání, které jsme se v Humpolci snažili předložit, obsahovalo tedy nejen požadavky na technické, urbanistické a architektonické řešení prostoru. Námi sestavená zadání se snažila jít právě za onen horizont architektonického přístupu a vidět ve veřejném prostranství něco víc. Vidět v nich šanci, jak měnit naši společnost.

Cílem naší práce byla proměna lidí kolem nás pozitivním směrem. Jedním z prostředků vedoucích ke splnění tohoto cíle měla být právě kultivace veřejných prostranství. Silnou inspirací pro tento přístup byla práce psychologa pro-

fesora Philipa Zimbarda, který se soustavně věnuje vlivu prostředí na projev člověka ve společnosti. Proto jsme zadání projektu rozšířili například o požadavky na zvýšení atraktivity, o posílení pocitu sounáležitosti s daným místem formou vhodně zvolených dominant, o výtvarně komponovanou symboliku daného místa, o znovuoživení výjimečnosti místa. Hledat to, na co mohou být v dané lokalitě lidé hrdí, čím se odlišují a s čím se identifikují a čím vytvářejí kontinuitu s historií daného místa.

Tím to však neskončilo, šli jsme ještě dál. Inspirováni programem Zdraví 2020 (Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí) Ministerstva zdravotnictví jsme chtěli implementovat do veřejných prostranství i edukaci. Edukaci ve prospěch zdraví. Věříme, že lidský potenciál se uvolňuje pouze tehdy, pokud se lidé cítí bezpečně a současně se cítí být zdraví. Jen vědomá cesta k těmto atributům uvolňuje v lidech tvůrčí potenciál, který se může projevit snahou o obecné krásno věcí kolem nás.

Z těchto důvodů se v rámci našeho zadání objevily také požadavky na takové architektonické řešení prostoru, které bude motivovat občany, zvýší pohybovou gramotnost dětí i rodičů, ale také obecný zájem o zvyšování kvality života a zdravý životní styl. Zejména veřejné prostory, dětská hřiště, ale i způsob navržení a trasování ulic by měly vytvářet předpoklady a následně formovat základní principy zdravého chování dětí předškolního a školního věku.

Obecně lze říci, že urbanistická, architektonická, estetická a funkční kvalita navrženého řešení by měla motivovat k pohybu a prodloužení doby strávené v takovémto prostředí a samotné navržené prvky vytvoří dostatečný stimul pro zdravý životní styl.

Komplexnost pojetí

Základními vstupy, které vytvořily komplexní materiál pro zahájení práce nad tvorbou základní vize rozvoje města, která se následně promítla do zadání územní studie veřejných prostranství města Humpolce, byly myšlenky uznávané české filozofky Anny Hogenové, základní pyramida lidských potřeb Abrahama Maslowa, výzkumy Philipa Zimbarda týkající se vlivu prostředí na chování člověka, zkušenosti architektů, sociologů, sociálních antropologů, demografů, ekologů a následně názory politiků, úředníků, podnikatelů a zastupitelů, ale také informace od správců inženýrských sítí a ostatních dotčených orgánů.

Jednotné pochopení zadání

Zadání, které nakonec vzniklo na základě výše uvedeného principu, nebylo rozhodně komplexní, ale v dané chvíli a s daným poznáním bylo rozhodně maximálně směřující k našemu cíli. Sepsat zadání ale není naším cílem. Sebelepší a sebekomplexnější zadání není k ničemu, pokud ho zpracovatel pochopí špatně, pochopí jinak či nepochopí vůbec. Pokud zpracovatel nepřevzme a nedokáže jasně interpretovat vaše „proč“ tedy cíl vaší práce, pak je Vám celé zadání k ničemu. Z tohoto důvodu jsme po základní formulaci zadání strávili zhruba měsíc diskusemi s nejrozličnějšími architekty i celými týmy, abychom se přesvědčili, zda je toto zadání vůbec pochopitelné a zda je naše vize, tedy náš cíl interpretovatelný do myšlení architekta – zpracovatele.

Osvícené vedení

Posledním krokem při tvorbě zadání je přesvědčit vedení města, aby i ono nejen pochopilo, ale i přijalo tuto vizi. Stejně jako ostatní je i tento krok pro úspěch dosažení cíle zásadní. A možná ještě zásadnější než všechny kroky předešlé, protože vedení města musí celou problematiku nejen technicky vstřebat, po-

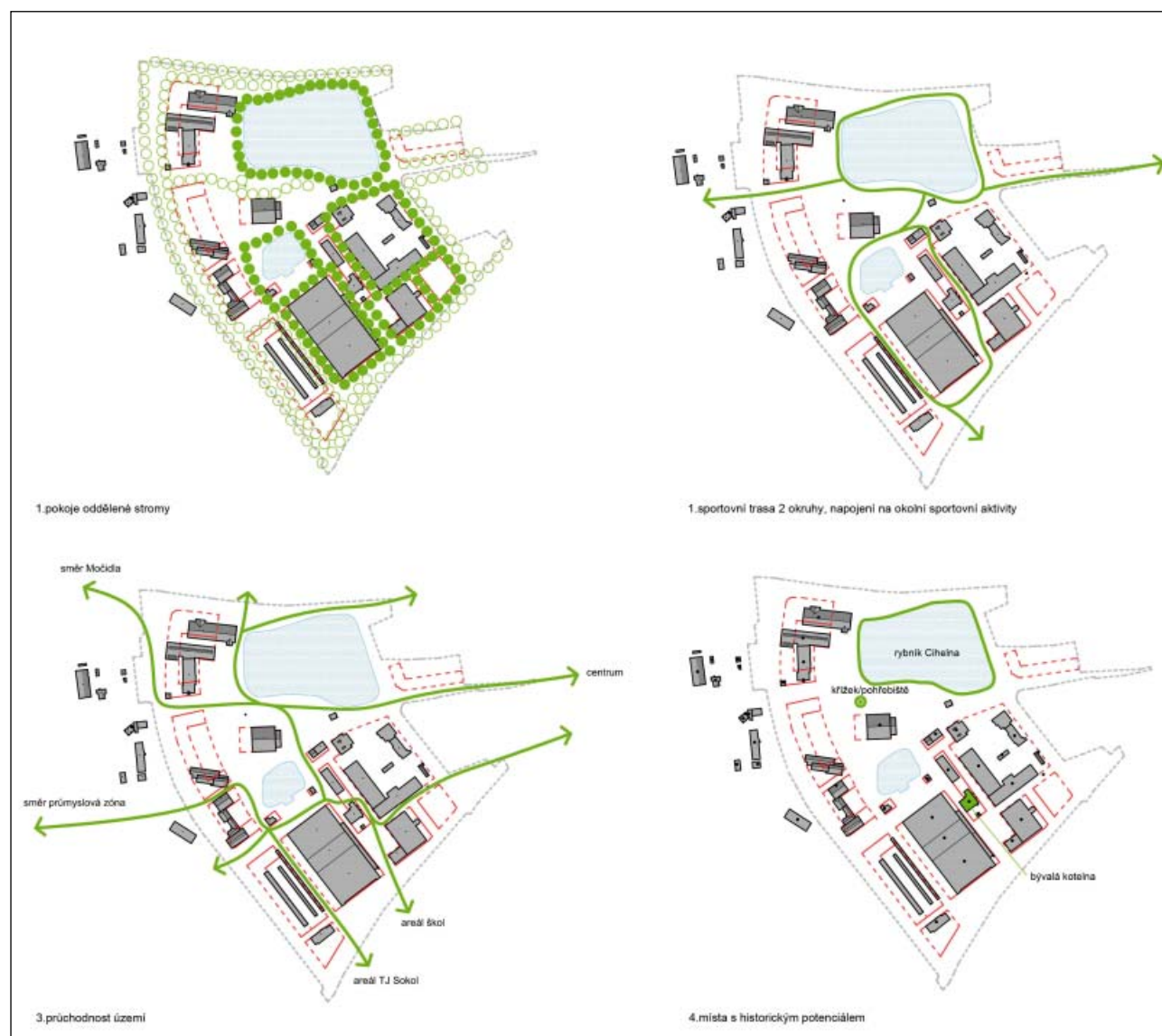
chopit a rozvíjet, musí navíc být schopno tento přístup politicky obhájit a dále předávat na občany. K tomu je zapotřebí velmi, opravdu velmi osvědčené vedení. Vedení ochotné strávit hodiny a hodiny při workshopech, veřejných projednáváních či diskusích s jednotlivými účastníky projektu, schopné naslouchat, přijímat názory, nechat se konfrontovat a zároveň udržet nadhled.

Výběr dodavatele

Jak vybrat dodavatele, projektanta, kvalitního architekta? Bez ohledu na doporučení České komory architektů či zkušenosti z několika málo úspěšných příkladů, kdy města dokázala nejít výběrem dle nejnižší ceny, je třeba zásadně odmítnout názor, že je obecně

možné zvolit kvalitu spojenou s nabídkou nejnižší ceny. Zákon o veřejných zakázkách zničil a udupal možnost výběru kvalitního projektanta s využitím zdravého rozumu a pouhé obecné transparentnosti, takže právě v této fázi dochází k zásadním dvěma chybám, které mají stejně zásadní vliv na konečnou užitnost díla. V první řadě je to problém oné nejnižší ceny, kdy se na váš stůl dostane pět podhodnocených nabídek a tři dobré, ale bohužel dvakrát tak drahé. Takovéto rozložení nabídek neumožní politicky prosadit ty kvalitní a město prostě musí zvolit nejhorší ze špatných variant. Jediné, co zbude jako možnost, je výběrové řízení zrušit a uspořádat architektonickou soutěž, kde ovšem hrozí, že se zadavatel fyzicky i duševně vyčerpá již při aktivaci soutěže, a že nakonec stejně nevybere dobře.

V Humpolci jsme proto zvolili řešení, které umožnilo mít výběr zpracovatele pod kontrolou a moci udělat maximum pro výsledek celého projektu. Šli jsme cestou hledání shodnou s prací hokejových či fotbalových skautů. Sledovali jsme práci architektů v dané problematice veřejných prostranství, sledovali jejich publikační či akademickou činnost, strávili jsme hodiny a hodiny osobní diskusí nad jejich konkrétními projekty a nad jejich vnímáním dané problematiky. Dalo by se říci, že do našeho týmu jsme hledali nejlepší útočníky, obránce či brankáře a zároveň i způsob, aby celý tým šlapal a dokázal spolupracovat. Nakonec jsme maximálně zúžili počet týmů a ty požádali o předložení nabídky. Zároveň jsme věděli, že každý z tohoto úzkého počtu ateliérů je schopen zcela přijmout



Schémat urbanistického řešení

Zpracovatel: Ing. arch. Jiri Klokočka a City Upgrade architekti

a rozpracovat náš cíl. Cíl, který každý z nich pochopil a dokázal interpretovat, cíl, ke kterému dokázal přidat vlastní inovace a současně i nadšení.

Pět týmů, pět územních studií, celkem 224 000 m² řešeného území, celkem 15 architektů ochotných si vzájemně naslouchat, vzájemná úcta a nadšení z možnosti vytvořit něco netradičního, komplexního a jedinečného. Schopnost komunikovat s politiky i občany a rok společných workshopů a jednání nad samotným dílem. To vše je výsledek spolupráce tohoto týmu v Humpolci.

Workshopy a pracovní setkání

Je nezbytné konstatovat, že v hierarchii významnosti jednotlivých kroků vedoucích ke kvalitě zpracování celého projektu stojí právě workshopy rozhodně v popředí. První workshop se konal ještě před samotným poptávkovým řízením a měl splnit dva stěžejní cíle. Prvním z nich bylo přijmout zadání v celé jeho komplexnosti, pochopit jednotlivé požadavky, a tedy správně odhadnout nabídku. Tím druhým bylo přijmout samotnou výzvu, tedy cíl, ono „proč“ celého projektu, a tím na sebe vzít odpovědnost za výsledek, který ale spočíval nejen ve zpracování územní studie, ale i v aktivní účasti na workshopech, v daleko systematičtější práci s veřejností, politiky a podnikateli. Také to znamenalo snažit se navzájem inspirovat a pracovat na jednotném formátu zpracování a prezentaci.

Již na prvním setkání bylo jasné, že vybraná skupina architektů bude hledat řešení, nikoli budovat pomníky své jedinečnosti. Dvě třetiny workshopů by se vůbec neuskutečnily, kdyby neexistovalo určité nadšení těchto týmů. Většina workshopů byla pojímána jako dobrovolná setkání a mnohdy také jako edukace politiků, občanů či úředníků. Víc než konkrétní prvky řešení se hledala forma užitnosti celého projektu pro samotné město Humpolec.

Tato pracovní setkání měla ještě jeden zásadní význam. Šlo o budování důvěry. Je asi jasné, že patnáct předních českých architektů pohybujících se městem, diskutujících v kavárnách, bavících se s lidmi neutajíte (což by byla fatální chyba), spíše naopak. Na většinu pracovních workshopů jsme zvali i místní odborníky, architekty, stavaře, a o každém jednání jsme také prostřednictvím tisku či internetu informovali veřejnost. V průběhu roku jsme začali vnímat prolomení určité nedůvěry, skepse k radnici právě ze strany veřejnosti. Celým projektem se začala odvíjet tenká, ale velmi důležitá linie důvěry. Linie, která v budoucnu může znamenat nový formát spolupráce, nový formát přístupu k rozvoji města i nový formát úcty k veřejnému prostoru.

Poslední, co je nutno u těchto workshopů zmínit, byl styl spolupráce. Mnozí by se oprávněně zeptali: „Na co workshop? Každý tým má přece jinou lokalitu s jiným zaměřením a jinde ve městě, má jiný, tedy osobitý přístup, tak proč to

míchat dohromady?“ Ano, je to pravda v případě, že výsledkem vaší práce mají být osobitně zpracované studie jednotlivostí. V případě, že budete aspirovat na další cenu architektury za jedno náměstíčko, či zajímavý fragment. Ale jak bylo řečeno v úvodu, v Humpolci nám šlo o víc. Tehdy jsme všichni, asi čtrnáct architektů a další specialisté, seděli u stolu a hledali, čím je pro nás Humpolec, jak ho vnímají místní a jak architekti, kteří v té době neznali místní vazby. V té době již proběhly všechny průzkumy a rozborů v terénu. Současně jsme měli k dispozici komplexní sociálně antropologický průzkum, a takže jsme mohli pracovat opravdu trpělivě. Vrstvu po vrstvě jsme „loupali městskou cibuli“, až jsme se dostali k jednotlivostem, tedy k řešeným lokalitám, které jsme také probrali z pohledu všech, tedy nejen jednoho konkrétního zpracovatele. Každý se vyjádřil, jak dané místo vnímá a čím by se zabýval, resp. co vidí na daném jako stěžejní.

Poslední co jsme řešili takto společně, byly výstupy. Jaký formát zvolit, aby mohl být čitelný pro uživatele. Tedy pro politiky, pro stavební úřad a zejména pro občany města. Tak se postupně definoval i základ pro Stavební předpisy města Humpolce a Stavební komisy.

Jak vnímali workshopy zpracovatelé?

Projekt pro členy zpracovatelských týmů začal nejdříve individuálním setkáním se zadavatelem, diskusí nad tvorbou a zněním zadání územních studií a posléze oficiálním setkáním pěti zpracovatelských týmů v Humpolci na městském úřadě. Toto setkání bylo výkopové a zásadní. Nebyla to pouze možnost seznámit se s tím, kdo další bude na projektech v Humpolci pracovat, ale dalo nám to možnost být spoluautory celkového záměru. Mohli jsme společně diskutovat nad zadáním konkrétních lokalit, ale i zamýšlet se nad celkovou koncepcí města a nad tím, jestli Humpolec má vizi, nebo vizi potřebuje. Společně jsme se shodli, že je nutné potkávat se častěji a společně se pokusit pochopit město a urbanistické souvislosti, které budou pro naši tvorbu zásadní.



Foto: archiv města Humpolce

Workshop v ulici města



Vizualizace – rybník

Participace s veřejností – sociálně antropologický průzkum

Permanentně mezi lidmi

Dalším předpokladem úspěchu celého projektu je participace. V Humpolci jsme se věnovali velmi podrobně sociálním průzkumům, tedy sociálně antropologickým analýzám a terénní práci. Bylo třeba zjistit, kde se kdo a proč pohybuje, čeho si všímá, čeho se obává, co a proč se mu líbí. Kde se rád po ránu prochází, kam jde večer s partnerem či třeba jen se psem. Sledovali jsme, kde sedí a schází se důchodci a kde naopak maminky s kočárky. Kde nikdo není, a také proč. Tento průzkum nenahradíte zveřejněním v novinách nebo anonymním dotazníkem. To je k ničemu, stejně jako jedno či dvě veřejná projednání. Pro výsledek musíte udělat celou komplexní práci: noviny navazují na terénní průzkumníky, ti reagují na sociální antropology a ti vyhodnocují svoji práci u jednoho stolu s architekty a občany. To vše v Humpolci kontinuálně probíhalo šest měsíců, neuběhl snad měsíc bez setkání s lidmi, bez

článků či terénních průzkumů. Byli jsme prostě každý den v ulici, seděli a projektovali veřejné prostory s lidmi přímo vedle nich na jejich lavičce u jejich parku, a to je myslím opět základ úspěchu.

A tak jako jsme vnímali workshopy jako ozdravné prostředky pro vztahy s odbornou veřejností, tak bylo postupně zřejmé, že celý proces participace začal pozitivně měnit náboj mezi lidmi a radnicí. Ano, jsme na začátku a stabilita či mírně pozitivní prostředí je zatím velice křehké zboží. Ale je na nás, zda budeme s trpělivostí krok po kroku přidávat a obhajovat náš započatý postoj a lidé to nakonec přijmou, nebo zda uložíme projekty do poliček, popláčáme se po zádech a zapomeneme. Na začátku jsme zmínili, že jde o poslání, a každé poslání je o trpělivosti, úctě a pokoře. Každý, kdo se vydá na cestu práce s lidmi, musí být rozhodnut tyto atributy projektu poskytnout.

Zároveň probíhal „seriál“ seznamovacích prezentací, přičemž každý večer byla prezentována jedna lokalita. Za aktivitu při spolupráci s projektanty i politiky jsme veřejně a s úctou

všem zúčastněným občanům děkovali. Děkovali jsme za ochotu odpovídat na otázky, zavzpomínat na historii města, za ochotu kreslit náčrtky či se zamyslet na vizi samotného města. Děkovali jsme za účast na setkáních i za mnohdy konfrontační diskuse, prostě jsme děkovali za vše, neboť každá interakce našich občanů si toto poděkování zasloužila. Díky takto úzké interakci možná vznikne projekt, který občané přijmou a budou sami realizovat. Protože bez nich je každá práce na veřejných prostranstvích zbytečná.

Jak obhájit sociálně antropologický průzkum, jak ho definovat

Cílem sociálně antropologického průzkumu bylo pochopit město i vlastní lokalitu z pohledu obyvatel Humpolce. Průzkum byl i zde vnímán tak trochu „přes rameno“, ale nelze si bez něj představit jakoukoliv důstojnou práci pro kultivaci veřejného prostoru.

Sociální antropologie zkoumá člověka v jeho kultuře, v jeho společnosti a v jeho prostředí. Kulturu, společnost i kulturní krajinu však pokládá za historický výtvar jisté lidské skupiny a snaží se je tudíž nejen popsat, ale také pochopit pokud možno tak, jak ji chápou lidé v daném prostředí žijící. Základem antropologického zkoumání, tedy tím absolutně zásadním prvkem pro sociálně antropologický průzkum je terénní výzkum, přiměřeně dlouhý pobyt ve zkoumaném prostředí, rozhovory s místními lidmi, zúčastněné pozorování, které se snaží vyhnout vlastním předpoklady a pochopit zkoumané prostředí v jeho odlišnosti.

Z výše uvedeného lze vyvozovat, že každý kdo chce pracovat na stanovení koncepce řešení požadavků a potřeb člověka v daném místě, musí zákonitě pracovat i s člověkem, jeho chápáním města či ulice i potřebou daný prostor využívat, a současně tento prostor chránit. Bez znalostí opírajících se o podrobný sociálně antropologický průzkum není dle mého názoru možné objektivně správně vyhodnotit průzkumy a rozborů územní studie a zároveň s vysokou mírou udržitelnosti a funkčnosti navrhnout koncepci využití daného prostoru.

Závěr

Územní studie, a co dál?

Územní studie jsou, jak jsme již zmínili, jedním ze zhruba sedmi nástrojů managementu územního plánování. Územní studie veřejných prostranství jsou navíc ještě jejich specifickou alternativou. Proč jim tedy dávat tak zásadní význam v rámci celého zmíněného managementu? A mají vůbec mít tuto výsadu? A jestliže ano, pak proč?

Aby územní management vůbec fungoval, musí být funkční a tedy kvalitně zpracované všechny jeho dílčí části. Město tedy musí být legislativně ukotveno v územním a strategickém plánu. Tyto dokumenty mají zejména za cíl rozvíjet a chránit jednotlivé funkční plochy. Přitom základní parametry, tedy „co“ a „jak“, a také „proč“ konkrétně rozvíjet a co chránit, jsou současně deklarovány v plánu strategickém, v urbanistické rovině jde o součást odůvodnění územního plánu. Jedině díky této symbióze vzniknou odůvodněné zastavitelné plochy stojící na hlavních pilířích udržitelného rozvoje.

Následně přicházející územní studie, které řeší dílčí urbanistickou formu těchto ploch, jsou optimální a současně realistickou architektonicko-urbanistickou vizí takto stanoveného rozvoje, který bude využívat i výstupy zpracovaných analýz jednotlivých oborových koncepcí (koncepce bydlení, logistiky, rekreace, ale také dopravy, zeleně) a spolu s akčními plány dovedou s čas-

tečně konsensuálním návrhem tyto vize až do reálné naplněnosti v konkrétních územních rozhodnutích. To vše postavené nad právním prostředím plánovacích smluv a dohod o parcelaci.

Jsou to tedy jediné územní studie, které jsou schopny ve svých navržených architektonicko-urbanistických koncepcích „postavit“ kvalitní a funkční město. Je to jedinečná možnost, a také většinou možnost jediná, kdy má samospráva ve svých rukou veškeré trumfy pro kvalitní plánování městské struktury, městského prostředí a současně pro ochranu kvalitního veřejného prostoru.

Mluvíme zde o jediné možnosti, kdy město může díky kvalitnímu managementu aktivovat pozitivní rozvoj dosud disfunkčních urbanistických celků a naopak potlačit celky zhoubně se rozvíjející. Tyto nekoordinované rozvojové plochy mohou vychýlit udržitelný rozvoj města na jeden či druhý (případně třetí) pilíř. Navíc, oproti regulačním plánům, které mnohdy díky dlouhým a složitým procesům pořizování mohou zkostnatět a ztratit svoji vizi, mají územní studie obrovskou šanci prosadit kvalitní myšlenku v aktuální době její potřeby.

Nic z výše uvedeného postupu není možné přenést na developery, architekty či jednotlivé úředníky. Jde o proces řízení, o interdisciplinární management územního plánování, který jako takový potřebuje své místo v procesu rozvoje města, stejně jako potřebuje specializované odborníky, tedy profesionály schopné tohoto řízení.

Nejde jen o obrázky

Zpracováním územních studií jsme nezískali úžasné, hotové, vše deklarující urbanistické koncepty, ale získali jsme jedinečný základ pro diskusi s lidmi. Vlastně jsme konečně vytvořili ten pomyslný kulatý stůl, u kterého se nyní můžeme všichni sejít a začít diskutovat. Teprve na takto jedinečně zbudovaném stole můžeme začít tvořit nové, lepší město. Věříme, že nyní je možné začít s lidmi plánovat urbanistické koncepty.

Kongres – předávání zkušeností

Poslední slova tohoto článku jsou směřována k pozvání, které patří každému, kdo má zájem o širší diskusi nad zde zmíněnou tematikou. Jde o pozvání na kongres, který město Humpolec pořádá ve dnech 1.–2. února 2018, a který se bude věnovat úplné problematice managementu územního plánování.

Půjde o více komplexní pohled na rozvoj města. Pohled, který vyzve k práci a k diskusi kvalitní urbanisty, sociální antropology, uvědomělé politiky a filozofy, ekology i psychology a mnohé další profese, které doposud stály co do plánování měst v ústraní. Je nutné začít vnímat význam města jako základní struktury pro život člověka. Pokud nedokážeme správně plánovat města pro lidi, nebudou tato města lidé správně užívat, čímž ublížíme jak městu a jeho potenciálu, tak zejména lidem a potažmo celé naší společnosti.

*Ing. Vít Zeman
manažer územních studií
a územního rozvoje města Humpolce
Lenka Tomášová, B.Arch, M.ADU
členka zpracovatelského týmu*

ENGLISH ABSTRACT

Spatial studies in the context of spatial planning management, or how to avoid writing studies in vain, by Vít Zeman & Lenka Tomášová

One task facing architects and politicians these days is more complex than a search for ways to preserve beautiful public areas: it is a search for ways to save society in its current form. Public zones are litmus tests only; we might think of them as blood tests of a patient named Society of Culture. The identification of elementary problems and the implementation of certain principles in creating the appearance of squares, streets and other public spaces would serve to inject an active ingredient that may start the recovery of a diseased society.

SLOVAK SMART CITY CLUSTER A SOCIÁLNE INOVÁCIE

Milan Husár, Maroš Finka, Vladimír Ondrejčka

Smart cities ako koncept pre urbánny rozvoj sa stále viac propagujú v akademickej ako aj v politickej sfére dnešných miest. Napriek tomu je koncept prijímaný nekriticky a ako liek na väčšinu problémov súčasnosti. Príspevok sa zaoberá smart cities ako mestami budúcnosti a snaží sa nahliadnuť na spojenie moderných informačných technológií a sociálnych inovácií. Je predstavené združenie Slovak Smart City Cluster a jeden pilotný projekt – AMEM Grid – autonómna mobilitná a energetická mikrореgionálna sieť pre podtatranský región s mestom Poprad. Príspevok sa snaží poskytnúť alternatívny pohľad na smart cities a dostať človeka a kvalitu života do popredia urbánneho rozvoja.

Úvod

Sídla od nepamäti čelia rozličným nástrahám a na dennej báze sa pasujú s veľkým množstvom problémov. 21. storočie však prináša aj nové problémy spojené s globalizáciou, zmenami klímy, demografické zmeny a množstvo iných. Jednou z odpovedí alebo snahou tieto problémy riešiť sú aj smart cities. Smart cities sú pomerne nový koncept, ktorého sa mnohé mestá chytajú a snažia sa stať smart, čiže rozumnými, inteligentnými, logicky prepojenými, využívať moderné technológie na riešenie súčasných problémov. Smart cities však nie sú nápadom iba pre veľké megamestá ako Londýn, Štokholm či Soul, ale pre menšie sídla v našich geografických podmienkach. V tomto článku by sme radi predstavili projekt Smart City Poprad a nedávno vzniknuté združenie Slovak Smart City Cluster.

Smart cities – mestá budúcnosti

Smart cities sú často označované ako miesta budúcnosti v ktorých sa snúbi vidina moderného s použitím informačných technológií s kvalitou života. Inými slovami cieľom je rozvíjať mestá za pomoci informačných technológií s dôrazom na ich použitie na zlepšenie života obyvateľom. Jednou z hlavných výčítiek smart cities je ich prehnaná orientácia na technológie, kedy je implementácia moderných technológií chápaná ako cieľ. Ak sa na to pozrieme z pohľadu obyvateľa mesta, v takom prípade sú technológie a ich neuvážené užívanie viac na

ťarchu. Ak sú však využité ako prostriedok na riešenie konkrétnych problémov a sú chápané ako nástroje, ich efektívnosť je výrazne vyššia.

Napriek obľube termínu, neexistuje ucelená definícia smart cities. V roku 2010 IBM odštartovalo tzv. Smart City Challenge, kde smart city definovali ako najefektívnejší spôsob riešenia problémov rastúcej populácie, klimatických zmien, environmentálnych problémov a iných urbánnych problematických javov (Bauman & Lyon, 2013). Širšiu definíciu ponúka Marvin et al (2015) ako normalizovanú víziu budúcnosti, kde technológie sú primárnou hnacou silou rozvoja. Finka et al (2016) sa vo svojej definícii snaží odpútať od technológií ako primárnej esencie smart cities a do popredia dáva mestskú komunitu, urbánny život a jeho kvalitu a racionálne využívanie zdrojov.

Dôraz na kvalitu života je ukotvený v princípe sociálnych inovácií. Mulgan et al (2008) definujú sociálne inovácie ako nové nápady, ktoré odpovedajú na nenaplnené požiadavky spoločnosti. Konkrétnejšie sa jedná o nové idey na riešenie existujúcich sociálnych, kultúrnych, ekonomických a environmentálnych problémov s dôrazom na ľudí a planétu (Center for Social Innovations, 2008). V rámci smart cities sme zadefinovali sociálne inovácie ako prierezový cieľ smart city politik, ktorý vyplýva z inovácií v doprave (modal split, elektromobilita), energetike (zdroje, spotreba) a infraštruktúre informačných technológií (nové služby, polyfunkčnosť).

Do tejto definície zapadá aj pozorovanie McElroya (2002), že sociálne inovácie sú založené na vzťahoch medzi ľuďmi a organizáciami, mestami a ich predstaviteľmi a pod. a sú založené na vzájomnej dôvere, zdieľaných hodnotách, networkingu a normách a pravidlách. McElroy dodáva, že akékoľvek inovácie sú tzv. self-organizing, t.j. sú samo-organizované, čiže podliehajú zákonom teórie komplexnosti a neurčitosti. Toto v praxi znamená, že nie je možné ich priamo riadiť napríklad v nich prebieha množstvo stochastických a nelineárnych procesov. Na základe tohto preto namiesto snahy naprogramovať inovácie je potrebné sústrediť sa na vytvorenie vhodných podmienok a tzv. inovačnej klímy.

Eurocities vo svojej správe z roku 2010 predpovedali, že mestá sa stanú inovačnými podhubiami. Za týmto cieľom množstvo svetových miest tvorí politiky a stratégie, aby podporili fyzickú a digitálnu infraštruktúru pre smart cities a ich udržateľnosť (Schaffers, 2011).

Kvalita života je spojená so sociálnymi inováciami (Pol & Ville, 2009), pričom tieto inovácie sú podporované v rámci konceptu smart cities prostredníctvom implementácie IT infraštruktúry, energetiky a dopravy. Inovácie v rámci infraštruktúry informačných technológií zahŕňa nové služby, polyfunkciality a interoperability pomocou IT riešení a ich inštalácie v sídlach. Tieto technológie sa odpovedajú na konkrétne problémy (sociálne, environmentálne a pod.) a mali by byť predovšetkým vnímané ako nástroje na dosiahnutie zvýšenej kvality života pre obyvateľov miest.

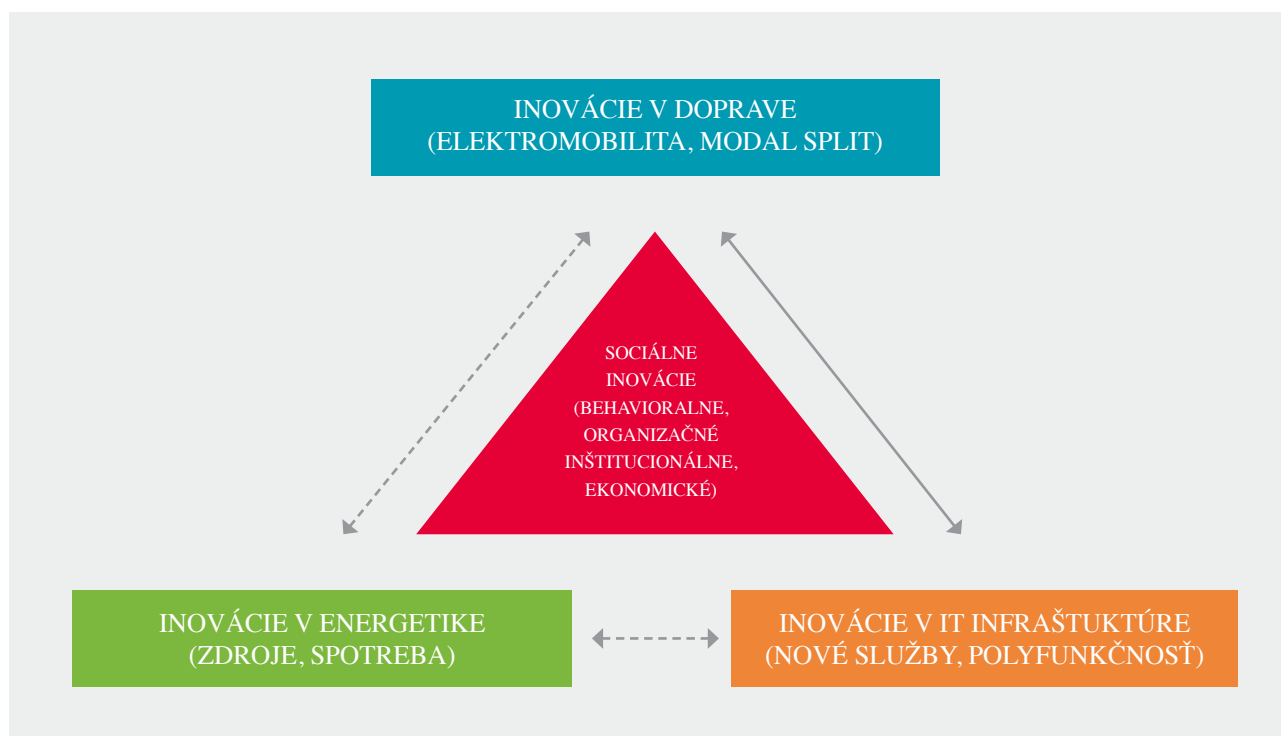


Schéma urbanistického riešenia

Slovak Smart City Cluster

Koncom roka 2016 bolo v meste Poprad založené združenie právnických osôb Slovak Smart City Cluster (SSCC). Cieľom tohto združenia je podnikanie spoločných krokov za účelom rozvoja a propagácie konceptu, ktorý prepája verejné služby s informačnými technológiami.

Jedná sa o komunitu právnických osôb z rôznych sektorov. V klastri sú zastúpené samosprávy, štátna správa, organizácie z oblasti školstva a súkromné firmy, ktoré sa venujú technologickým inováciám s potenciálom ich využitia aj v otázke inteligentných miest. Zakladajúcimi členmi záujmového združenia SSCC, sú mesto Poprad, Atos IT Solutions and Services, s. r. o., SWAN, a. s., Slovanet, a. s., Tatra banka, a. s., Slovenská technická univerzita v Bratislave, KOOR, s. r. o., Východoslovenská distribučná, a. s., a GreenWay Infrastructure, s. r. o.

Združenie má za cieľ reprezentovať záujmy zakladajúcich členov, podnikat' spoločné kroky za účelom rozvoja, podpory, propagácie a zvyšovania povedomia o koncepte Smart City v pod-

nikateľskom prostredí SR s prepájaním akademickej a komerčnej sféry. Rovnako pôjde aj o súčinnosť s inými organizáciami a záujmovými združeniami s obdobným predmetom činnosti, ale aj o spoluprácu s orgánmi štátnej správy a samosprávy pri príprave a pripomienkovaní relevantných právnych noriem.

Cieľom je otvorená komunikácia smerom na potenciálnych záujemcov, ktorých oslovuje myšlienka inteligentných miest a chcú v tejto oblasti realizovať konkrétne projekty. Cieľovou skupinou je samospráva. Úlohou klastra je v tomto kontexte prichádzať s nápadmi a postupne nachádzať partnerov na ich realizáciu.

Poprad – AMEM Grid

Už za pár mesiacov existencie združenia SSCC, kde spolupracuje Slovenská Technická Univerzita v Bratislave so samosprávami a významnými technologickými firmami, prináša prvé ovocie. Koncept Smart rozvoja sa dostáva z polohy mestského rozvoja do polohy integrovaného rozumného rozvoja miest, obcí a regiónov, prechádza od implementácie najnovších

technológií do oblasti integrovaných prístupov vrátane sociálnych inovácií s dôrazom na kvalitu života obyvateľov, participáciu, komunitný rozvoj a na podporu budovania kapacít vo verejnom sektore.

Praktickými výstupmi práce združenia je nielen realizácia prvých smart riešení v meste Poprad, ale aj spracovanie integrovaného projektu AMEM GRID - autonómnej mobilitej a energetickej mikroregionálnej siete pre podtatranský región s mestom Poprad, ktorý sa uchádza aj o podporu v rámci Urban Innovation Action. Tento projekt je prvým tohto druhu na Slovensku. Rovnako sa v spolupráci s Úradom podpredsedu vlády SR a Úradom splnomocnenca vlády SR pre najmenej rozvinuté regióny podarilo pripraviť nový modul v študijnom odbore Priestorové plánovanie, ktorý je zameraný na posilňovanie kapacít v oblasti podpory manažmentu a implementácie smart rozvoja obcí, miest a regiónov. Slovak Smart City Cluster spolupracuje na príprave inovatívnej formy financovania koncepcií smart city na Slovensku prostredníctvom finančnej platformy, ktorá je jedinečná s potenciálom do budúcnosti.

Použité zdroje:

BAUMAN, Z., LYON, D. (2013). Liquid surveillance: A conversation. John Wiley & Sons.
Centre for Social Innovation (2008), <http://www.socialinnovation.ca/about/social-innovation>
Eurocities: Cities and Innovation in Europe. Discussion paper (2010)
FINKA, M., ONDREJČKA, V., JAMEČNÝ, Ľ. (2016) Urban safety as spatial quality in smart cities. Lecture Notes of the Institute for Computer Sciences, Social-Informatics and Telecommunications Engineering, LNICST, 166, pp. 821-829. DOI: 10.1007/978-3-319-33681-7_73,

Marvin, S., LUQUE-AYALA, A., MCFARLANE, C. (Eds.). (2015). Smart urbanism: Utopian vision or false dawn?. Routledge.

MCELROY, M. W. (2002). Social innovation capital. Journal of Intellectual Capital, 3(1), 30–39. <https://doi.org/10.1108/14691930210412827>

MULGAN, G., TUCKER, S., ALI, R., SANDERS, B. (2008). Social Innovation. Stanford Social Innovation Review. {Formatting Citation}

POL, E., VILLE, S. (2009). Social innovation: Buzz word or enduring term? Journal of Socio-Economics, 38(6), 878–885. <https://doi.org/10.1016/j.socec.2009.02.011>

SCHAFFERS, Hans. KOMNINOS, Nicos, PALLOT, Marc, TROUSSE, Briggitt, NILSSON, Michael. OLIVEIRA, A. (2011). Smart cities and the future internet: Towards cooperation frameworks for open innovation. Lecture Notes in Computer Science (Including Subseries Lecture Notes in Artificial Intelligence and Lecture Notes in Bioinformatics), 6656, 431–446. https://doi.org/10.1007/978-3-642-20898-0_31

*Ing. Milan Husár, PhD.
prof. Ing.arch. Maroš Finka, PhD.
Ing. Vladimír Ondrejčka, PhD.
Spectra Centre of Excellence
Slovenská technická univerzita v Bratislave*

ENGLISH ABSTRACT

Slovak Smart City Cluster and social innovations, by Milan Husár, Maroš Finka and Vladimír Ondrejčka

Smart cities as a concept for urban development is increasingly more promoted in academia as well as political sphere of contemporary cities. The concept is, though, often not critically perceived and is presented as a cure for all urban ills of these days. The paper is focused on smart cities as the cities of future and strives to provide a view of smart city as a connection of modern technologies and social innovations. The Slovak Smart City Cluster is presented together with one pilot project – AMEM grid – autonomous mobility and energy micro-regional network for Tatra region with the city of Poprad. The contribution aims at providing an alternative view on smart cities and put the human and quality of life into the spotlight of urban development.

PROBĚHL PRVNÍ WORKSHOP POŘIZOVATELŮ A PROJEKTANTŮ K ÚZEMNÍ STUDII KRAJINY

Dne 10. listopadu se uskutečnil v prostorách Akademie veřejného investování v Praze 1. workshop pořizovatelů a projektantů k územní studii krajiny, který uspořádalo Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí (MŽP).

Zpracování územních studií krajiny (ÚSK) pro celý správní obvod obce s rozšířenou působností je podporováno ze specifického cíle 3.3 Integrovaného regionálního operačního programu v gesci MMR a z Národního programu Životní prostředí v gesci MŽP. Cílem workshopu bylo umožnit diskusi a výměnu zkušeností mezi pořizovateli a projektanty ÚSK, a to s ohledem na novost, komplexnost a náročnost úlohy. Součástí workshopu byla i výstava výkresů z dokončené ÚSK Olomouckého kraje a z rozpracovaných ÚSK Třebíč a ÚSK Blovice.

Úvodní blok programu byl věnován zejména financování ÚSK. Následovaly dva bloky doplněné panelovou diskusí, z nichž první se věnoval zkušenostem z přípravy zadání, druhý byl věnován vlastnímu řešení ÚSK. Následující text částečně vychází z tohoto členění, dle obsahových souvislostí však sdružuje související příspěvky či témata i v jiném pořadí, než v jakém na workshopu zazněly.

Financování územní studie krajiny

Ondřej Pešek (MMR) vysvětlil historii změn v alokaci prostředků, v důsledku níž došlo k převisu žádostí nad nabídkou alokovaných prostředků v 9. výzvě IROP. Zdůraznil, že i tak bylo v 9. výzvě IROP úspěšných 136 projektů, v rámci nichž bude pořízeno 316 územních studií, z toho 47 ÚSK. Dále upozornil na **výzvu č. 45 IROP**, která dosud běží, a lze z ní získat 95% dotaci na pořízení územního plánu či jeho změny, regulačního plánu nenahrazujícího územní rozhodnutí, územní studie zaměřené na veřejnou infrastrukturu a ÚSK. Podmínkou však je vazba na strategii

komunitně vedeného místního rozvoje (strategie CLLD), která pořízení takových dokumentů zahrnuje mezi podporované aktivity.

Pavla Bártíková (Centrum pro regionální rozvoj) zdůraznila nutnost spolupráce na úseku územního plánování a regionálního rozvoje při přípravě žádostí, neboť územní plánovači neznají agendu a proces poskytování dotací a naopak pracovníci znalí administrace žádostí o dotaci neznají potřeby a postupy územního plánování.

Petra Kolářová (MŽP) upozornila, že pro poskytnutí dotace z Národního programu Životní prostředí musí být ÚSK v souladu se společným metodickým pokynem MMR a MŽP „Zadání územní studie krajiny pro správní obvod obce s rozšířenou působností“.

Specifika zadání jednotlivých územních studií krajiny

Pořizovatelé Milan Varga a Eva Krsková představili dosavadní práce na ÚSK Turnov. Zmínili, že museli překonat obavy místních samospráv, že ÚSK zastaví rozvoj území. Vedle problémů, které uváděli také zástupci jiných ORP (např. protipovodňová ochrana), jsou na Turnovsku specifikem mj. sesuvná území a problematika trasování silnice I/35.

Rostislav Haničinec (pořizovatel, Veselí nad Moravou) uvedl, že cílem jejich ÚSK je mj. prověřit potřebu již vymezených zastavitelných ploch v přechodu mezi volnou krajinou a intravilánem, a to s ohledem na demografickou prognózu a existující údaje o hydrologických poměrech. Cílem jejich ÚSK bude také navrhnout řešení střetů požadavků na rozvoj území s ochranou zemědělského půdního fondu I. a II. třídy ochrany. V jejich území jsou patrné důsledky klimatické změny, např. dlouhotrvající sucha, jejichž vliv na krajinu je dále umocňován nevhodným hospodařením.

Alena Kubešová (Atelier T-Plan) uvedla, že v několika ÚSK zpracovávají jako jejich součást preventivní hodnocení krajinného rázu. V zadání ÚSK Liberec je požadavek na zpracování pasportů jednotlivých sídel (nikoliv pasportů obcí), které zahrnou např. význam siluety sídla. Zadání ÚSK Liberec dále zahrnuje mj. požadavek na vytipování lokalit nevhodných pro umísťování obnovitelných zdrojů energie a návrh zásad pro jejich umísťování.

Zkušenosti z procesu pořizování a zpracování územních studií krajiny, diskutovaná témata

Libuše Krátká (pořizovatel, MěÚ Znojmo) představila **model konzultací doplňujících průzkumů a rozborů s veřejností**, který zvolili v jejich správním obvodu obce s rozšířenou působností, jenž je zároveň největší v ČR – zahrnuje 111 obcí na 1 242 km². Pro účely konzultací rozdělili SO ORP na pět oblastí, v centru každé z nich uskutečnili setkání se starosty (zúčastnila se cca polovina pozvaných; starostové měli možnost přizvat další účastníky, čehož ale nevyužili). Součástí jednání bylo představení záměru ÚSK, vyplnění dotazníků a diskuse nad problémovým výkresem. Dotazníky i diskuse nad výkresem se dle názoru pořizovatele osvědčily.

Často byly zmiňovány **problémy v komunikaci s dotčenými orgány**. Např. k ÚSK Turnov přišla řada připomínek od dotčených orgánů, zůstaly však v obecné rovině typu „dodržet zákon ten a ten“. V jiných případech jsou dotčené orgány z pořízení ÚSK nadšeny, nemají však k ní žádná doporučení. Při pořízení ÚSK Olomouckého kraje jeden z oslovených orgánů na úseku ochrany životního prostředí doporučoval nezabývat se v ÚSK adaptačními opatřeními na změnu klimatu a ponechat řešení této otázky na Organizaci spojených národů.

Pavel Chotěbor (MŽP) vyzdvihl potřebu zaměřit se na témata, která obvykle nejsou územním plánováním dostatečně sledována, např. systém vodních ploch, rybníků a mokřadů. Cílem ÚSK by mělo být zajištění ekologické stability krajiny.

Opakovaně se objevovalo téma **nepřesných či neúplných informací o území**. Rostislav Haničinec uvedl, že v rámci doplňujících průzkumů a rozborů jejich ÚSK má být mj. provedeno zmapování drobných a sezónních vodních toků, skutečného průběhu meliorací a pozemků s náletovými dřevinami, které nejsou zahrnuty do pozemků určených k plnění funkce lesa. Klára Salzmann (projektant) uvedla, že v rámci řešeného území ÚSK Blovice našli 225 nesrovnalostí mezi katastrem nemovitostí a veřejným registrem půdy LPIS. Ladislav Komrska (projektant) dokladoval na příkladech z Labskoústecka nesrovnalosti mezi katastrem nemovitostí a skutečným stavem v území – nesprávné druhy pozemků v místě vzrostlého lesa či vodního toku.

Vícekrát zmíněným tématem bylo **zpřesnění krajin ze zásad územního rozvoje a vymezení krajinných okrsků**. Petr Lepeška (MMR) představil změny v terminologii (krajiny vs. typy krajin, cílové kvality vs. cílové charakteristiky), ke kterým došlo novým českým překladem Evropské úmluvy o krajině, a zdůraznil, že MMR tyto změny dlouhodobě podporovalo.

Karel Wirth (MMR) uvedl, že při vymezení krajinných okrsků je žádoucí docílit skladebnost s krajinami; kritériem pro vymezení krajinných okrsků by měly být přírodní vlastnosti území (např. geomorfologie), krajinné potenciály, využití území a vhodné je přihlídnout také ke správním hranicím.

Petr Birklen (Ekotoxa) pokládá tento návod za příliš obecný; jejich tým hodlá při vymezení krajinných okrsků

vycházet z typologického členění krajin dle Löwa a kol., a v jeho rámci pak nastavit individuální regulaci pro jednotlivé krajinné okrsky.

Alena Kubešová (Atelier T-Plan) vyjádřila pochybnost o tom, zda zpřesnění krajin bude mít praktický význam. Co se týče krajinných okrsků, prioritou je vytvořit podklad pro řešení krajiny v územním plánu, nikoliv další hranice v krajině – krajina je spojitý systém.

Roman Bukáček (Studio B&M) přistupuje k vymezení krajinných okrsků tak, že nejprve vymezí základní prostory v krajině na základě informací z územně analytických podkladů, přírodních podmínek (geomorfologie, bioregionalizace, klimatické, hydrologické podmínky) a land use (využití krajiny), v druhém kroku pak toto členění zpřesňuje a zpodrobnuje na základě využití a funkčních vazeb v území.

Klára Salzmann doporučila při členění zohledňovat hranice obcí, jelikož obce budou nastavovat a používat regulaci v územních plánech.

Diskutována byla rovněž otázka, **jakým způsobem může ÚSK ovlivnit hospodaření v krajině**. Eva Spoustová (pořizovatel, MěÚ Znojmo) vyzdvihla roli samospráv, resp. starostů, kteří mají prostor ovlivňovat hospodaření jednak investičními akcemi obce, jednak komunikací s místně hospodařícími subjekty. Po živelních pohromách z minula (povodně, sucha apod.) vzrůstá ochota samospráv se problematikou zabývat. Investiční akce obcí či komunikací s hospodáři zmínili i Petr Birklen a Milan Svoboda, oba však byli skeptičtější co do možností a zájmu samospráv.

Ze strany projektantů také opakovaně zazněl apel na větší návaznost mezi ÚSK a pozemkovými úpravami. Alena Kubešová upozornila na potřebu úzké spolupráce při přípravě ÚSK s orgány

ochrany životního prostředí. Dle Kláry Salzmann by ÚSK rovněž měla stanovit strukturu zemědělských bloků.

Klára Salzmann uvedla rovněž několik zajímavých postřehů k řešení ÚSK: územní plánování má tendenci přistupovat ke krajině jako k území, do něhož se vkládají nové prvky. Tento pohled je třeba změnit a namísto toho chápat krajinu jako infrastrukturu sloužící k zajištění ekologických funkcí. Stejně jako v případě dopravní a technické infrastruktury je možno v krajině hledat cesty pro pohyb vody, organismů a lidí, a ty dle možností sdružovat.

Ladislav Komrska vyzdvihl potřebu respektování údolních niv podél vodotečí a nevkládání nových aktivit do těchto oblastí.

Na závěr byla diskutována **role ÚSES v ÚSK**. Diskutující se shodli, že ÚSK nemůže suplovat plán ÚSES, jehož pořízení ostatně podporuje MŽP z jiného dotačního titulu. Většina diskutujících byla velmi rezervovaná i vůči tomu, aby ÚSK vymezovala ÚSES ve vybraných místech, např. v místech nespojitostí na hranicích obcí.

Shrnutí

Workshop se setkal se značným zájmem publika a otevřel mnoho důležitých otázek. MMR proto hodlá další workshop uspořádat i v roce 2018. S ohledem na předpokládaný postup pořizování bude příští workshop ještě více zaměřen na vlastní řešení ÚSK.

*Ing. arch. Karel Wirth
Odbor územního plánování
Ministerstvo pro místní rozvoj*

Kateřina Menzelová

LIDOVÉ NOVINY

Město nekončí na svých hranicích

Praha se bez tolerance světovou metropolí nestane, říká Luděk Sýkora, profesor sociální geografie na Univerzitě Karlově.

Vedení Prahy nemá jasnou vizi, kam by měla směřovat, čímž se liší od většiny metropolí. „Ty se snaží ve svých strategických dokumentech a rozhodnutích takovou vizi nastínit, sdílet a naplňovat – jednoduchou a srozumitelnou, kam se město chce posunout“, říká geograf Luděk Sýkora v desátém pokračování 20dílného seriálu LN a Asociace pro rozvoj trhu nemovitostí o budoucnosti Prahy.

Proč Praha nemá vizi?

Možná proto, že ji nejsme schopni formulovat jednoduše, ani se na ní shodnout. A v neposlední řadě – v dnešní době se spíše vymezujeme vůči druhým, než abychom formulovali vlastní pozitivní plán. Politici i mnozí odborníci říkají: Druzí to dělali špatně, my to budeme dělat lépe. Politika založená na delegitimizaci ostatních ale nepřináší vlastní vize. Místo hledání konsenzu vyhledáváme konflikt, což se promítá i do rozvojových plánů. Škálu otázek městského rozvoje řeší strategický plán Prahy, který město nedávno schválilo. Dlouho se připravoval a pracovaly na něm různorodé skupiny lidí. Ti, kteří práci začínali, ale plán nedokončovali, což jeho tvorbu i obsah znamenalo. Strategický plán sice nabízí vějíř témat, chybějí mi však jasné a srozumitelné sdělené priority.

V uplynulých letech se intenzivně diskutovalo o metropolitním plánu. Ten přece deklaruje silnou novou vizi jejího rozvoje.

Metropolitní plán Prahy se tak prezentuje. Nejsilnější myšlenkou, již jsem zaznamenal, je, že budeme preferovat rozvoj a zahušťování kompaktního města a potlačovat výstavbu satelitních městeček v okolí Prahy. Dynamičtější rozvoj zejména bydlení však probíhá spíše mimo Prahu než v ní. Metropo-

litní plán ale výstavbu za hranicí Prahy stěží ovlivní. Jeho pravomoci končí na hranicích města. Jednou z priorit dosud platného územního plánu z roku 1999 bylo, že výstavba bude směřovat do kompaktního jádra Prahy a lokalit okolo malých městských částí v jejím vnějším pásu. Uvnitř Prahy je suburbanizační proces dlouhé roky poměrně zdařile usměrňován a metropolitní plán v tom nepřináší žádnou novinku.

Končí všechny úvahy o budoucnosti Prahy na jejích hranicích?

Ano. Praha se někdy chová, jako by svět končil za jejími hranicemi. Nedostatečně zohledňuje, že je součástí velké sídelní aglomerace. Neuvědomujeme si, že budoucí Praha je metropolitní region. Už dnešní Praha je regionem s obrovským trhem práce a bydlení. Téměř 200 tisíc lidí dojíždí do Prahy za prací, další míří do škol, za nákupy či zábavou. Kolem Prahy je více než 200 obcí svázaných s městem každodenním dojížděním. Praha a Středočeský kraj jsou ale dva správní regiony, které si ne vždy vycházejí vstříc a využívají možnosti spolupráce. Máme navíc archaickou místní správu rozdrobenou mezi tisíce malých obecních samospráv, kdy si každý hlídá místní zájmy; a vláda zatím spíše dává ruce pryč od výraznější snahy podpořit koordinovaný rozvoj metropolitních celků.

Odráží se to i v přípravě metropolitního plánu?

Praha sice připravuje metropolitní plán, jenže jeho název je zavádějící – neřeší metropolitní území. Metropolitní plán se navíc primárně zaměřuje na rozvoj centrálního kompaktního území města a do značné míry opomíjí rozvojový potenciál okrajových částí Prahy. Také se zapomíná, co nový metropolitní plán může znamenat pro dění za hranicemi Prahy. Byl jsem na prezentaci ekonomické analýzy důsledků metropolitního plánu, podle níž se většina ploch pro novou bytovou výstavbu bude oproti aktuálně platnému plánu koncentrovat ve vnitřním městě, na brownfieldech, a velmi se omezí nabídka rozvojových ploch ve vnějších částech Prahy, čímž

se zamezí suburbanizaci. Takový krok ale může prodražit bytovou výstavbu, protože uvnitř Prahy je nákladnější stavět. To může vést k tomu, že více bytů se postaví mimo Prahu a zvýší se odliv lidí do okolního metropolitního území. Takový metropolitní plán, místo aby bojoval se suburbanizací, ji podpoří.

Jak vytvořit metropolitní plán, aby suburbanizaci alespoň zčásti zamezil?

Metropolitní plán nemůže suburbanizaci zásadně usměrnit, jde o dokument jen pro Prahu. Vše se týká spolupráce a koordinace mezi městy, obcemi, kraji a vládou. Ta ale v současnosti chybí. Nicméně máme příklad metropolitní spolupráce – systém Pražské integrované dopravy (PID). Hromadná doprava v Praze zahrnuje i příměstské linky autobusů a vlaky. PID považují za mimořádný úspěch. Lidé ze Středočeského kraje mají opencard nebo lítačku a využívají jednotný tarifní systém. To je pro ně výhoda a velká podpora využívání hromadné dopravy.

Paradoxní je, že v souvislosti s dopravou se hovoří nejčastěji o komplikacích, vy poukazujete na pozitivita.

Když se podíváme na metropolitní region, dosáhli jsme obrovského úspěchu v organizaci hromadné dopravy. Ale region v uplynulých 20 letech vyrostl na nové bytové výstavbě, jež je však fragmentovaná do stovek lokalit. Přibylo více než 100 tisíc obyvatel, kteří jsou rozprostřeni po širokém okolí. Všechny lokality, zejména drobné, ale nejsme schopni efektivně obsloužit hromadnou dopravou. Lidé proto jezdí auty a Praha je jimi přehlčena. Mnoho let hovoříme o budování P+R parkovišť. Řada se jich postavila, ale jejich kapacita nestačí. Je nutné, aby se Praha a Středočeský kraj dohodly a vytipovaly lokality na rozhraní těchto územních celků, kde by bylo možné vybudovat záchytná parkoviště u zastávek hromadné dopravy. Řada takových míst existuje ve vnějším pásmu Prahy, zatím je ale dostatečně nevyužíváme. Přemýšlejme o lokalitách, kde se kříží zatím nedobudovaný vnější silniční okruh s linkami hromadné dopravy.

Lze dopravní problémy satelitních měst vyřešit podporou hromadné dopravy, nebo zlepšením podmínek pro individuální dopravu?

Obojím. Město nemůže stát na jednom způsobu dopravy. Ideální je, pokud se pro značnou část rutinních, opakujících se cest početné skupiny obyvatel využívá hromadná doprava. Ve Vídni ji využívají tři čtvrtiny lidí. Praha se potýká s tím, že uživatelů hromadné dopravy spíše ubývá. Nový rozvoj se koncentroval do příměstských lokalit, jež všechny nelze obsloužit hromadnou dopravou, a lidé přirozeně jezdí osobními auty. Tomu zabránit nejde. Ideální je, pokud můžeme lidem nabídnout volbu, což lze v místech, která lze efektivně obsloužit frekventovanou, kapacitní a rychlou veřejnou dopravou.

Souhlasil byste se zavedením mýta za vjezd do centra Prahy?

Mýtu bych se nebránil. Pokud vím, například Oslu výrazně pomohlo. Otázkou ale je politická shoda na zavedení mýta a poté nalezení technického řešení. Navíc ve chvíli, kdy zavedu mýto, musím mít připravené alternativy, jak se do centra dopravit. Jede-li někdo autem, před mýtnou bránou musí mít možnost volby, zda vjet co centra autem, nebo pokračovat hromadnou dopravou. Nejde jen o restriktce, ale i o možnost volby cest.

Opakovaně zdůrazňujete možnost volby a různorodost. Jaká by Praha v tomto ohledu měla být?

Málo se bavíme, jak různorodým městem by Praha mohla být. Každý žije město jinak a oceňuje jeho různé stránky. To dostatečně neoceňujeme. Nejde přitom jen o migranty, kteří zdánlivě narušují naši jednotnou identitu a kulturu, ale například i o sexuální menšiny. Proměňuje se demografická struktura, máme více seniorů se specifickými potřebami, mění se charakter rodiny a partnerských svazků. Město se vyznačuje různorodými formami soužití, pro něž nabízí rozmanitá prostředí.

Je největší změnou v Praze za uplynulých deset let nárůst rozmanitosti?

Ano. Komunistické plánování se snažilo Prahu uniformovat do města z podobných lokalit, stejně vybavených, se stejným obyvatelstvem. Po revoluci se Praha začala diverzifikovat. Je pravdou, že to může vést k segregaci, kdy vznikají čtvrti, jež jsou sociálně homogenní, ale mezi nimi se vytvářejí velké rozdíly. Už dnes ve městech na jedné straně máme sociálně vyloučené lokality a na druhé uzavřené komunity nové rezidenční výstavby, které jsou oplocené, mají bránu a hlídací službu a bydlí zde spíše lidé s vyššími příjmy. Různorodé město je takové, kde se setkáváme nejen s homogenními čtvrtěmi, ale i s těmi, které jsou sociálně, kulturně i etnicky promíšené.

Jak by mělo postupovat vedení města, aby podpořilo jinakost, ale současně byla nastavena pravidla?

Je obtížné nabízet univerzální recepty, zejména na podporu rozmanitosti. V naší společnosti je hluboce ukotvené moderní uvažování hledající jedno správné řešení. Města, jež mě na světě nejvíce oslovují, nabízejí různorodost a rozmanitost nejen ve výsledku, ale i v řešení. To u nás zatím neumíme. Přitom by Praze nádech současného kosmopolitního města neuškodil.

Kde ve světě to dobře funguje?

Třeba v Amsterdamu. V Česku se setkáváme s netolerancí a xenofobií vůči cizincům. Naše společnost byla před 20 lety naprosto homogenní. Chybí nám zkušenost s interakcí s lidmi, kteří vyrůstali v jiném prostředí. To se nemůžeme naučit pravidly, ale každodenním setkáváním, diskusí, zájmem a snahou pochopit toho, kdo se zdá jiný. Politici, kteří by měli ukazovat cestu, ale často selhávají. Zatímco města, jako jsou San Francisco nebo Berlín, zdůrazňují otevřenost vůči rozmanitosti a propagují specifické etnické čtvrtě nebo kulturně specifické lokality, pražskou vietnam-

skou tržnici Sapa prezentujeme spíše jako místo problémů. Praha se bez tolerance nestane světovou metropolí. Lidem by se měl dodávat větší optimismus a říkat jim: Budujeme nové město pro vaše děti. To chybí. Město abychom se snažili hledat porozumění, každý prosazuje svůj partikulární zájem.

Svůj zájem se snaží prosadit i občanská sdružení, mnohdy ale svých práv zneužívají.

Možná, ale čeho jiného se týká plánování města než hledání kompromisu mezi spektrem hráčů s odlišnými zájmy? Jde o to, zda se hádáme o detaily, nebo hledáme kompromis u několika základních společných témat. Opakovaně se setkávám s názorem, že development je špatný a ničí město. Kdo ale staví město, v němž žijeme? Development. Na druhé straně nemůžeme stavět město bez ohledu na jeho obyvatele. Ti mají právo se vyjádřit. Nedávná novela stavebního zákona jim ale právo na participaci do značné míry upírá. To není zdravý vývoj.

Luděk Sýkora

Profesor sociální geografie a regionálního rozvoje na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy

Dlouhodobě se zabývá proměnami měst a sídelních systémů, zejména v bývalých socialistických zemích. Ve svém výzkumu se zaměřuje na procesy suburbanizace a rezidenční segregace a jejich rizikové důsledky pro společnost. Spolupracuje s obcemi, ministerstvy, občanskými iniciativami i soukromou sférou. Člen Asociace pro rozvoj trhu nemovitostí, řady akademických organizací a redakčních rad odborných časopisů.

[MENZELOVÁ, Kateřina. Město nekončí na svých hranicích. In: *Lidové noviny*, 9. 9. 2017, s. 15. © MAFRA, a.s. 2017, ISSN 0862-5921. Publikováno se svolením redakce.]



Novela stavebního zákona zrychlí vydávání stavebních povolení

Již 1. ledna 2018 roku nabývá účinnosti novela stavebního zákona, na níž ministryně Karla Šlechtová spolu s odborníky pracovala tři roky. Novela řeší řadu palčivých problémů v současném stavebnictví. V září roku 2017 ministryně Šlechtová zároveň předložila vládě ČR základní teze Rekodifikace veřejného stavebního práva.

„Dosud velmi pomalé stavební řízení zrychlí právě novela stavebního zákona, kterou jsem připravila s týmem odborníků. Zpracovali jsme ji tak, aby měla co nejširší praktický dopad a aby usnadnila život lidem, kteří se rozhodnou stavět. Jednou z nejzásadnějších novinek je sloučení dvou, popřípadě i tří povolovacích procesů do jednoho řízení. Takzvané společné řízení sloučí nyní oddělené územní řízení, stavební řízení i posuzování vlivu na životní prostředí (EIA), pokud si stavebník tuto cestu vybere. Tím dojde k výraznému urychlení povolování staveb. V rámci společného řízení se tak účastníci řízení a případně i veřejnost bude moci vyjadřovat a odvolávat pouze jednou, a to v rámci společného řízení,“ vysvětluje ministryně Karla Šlechtová.

Všeobecná kritika komplikované a zdoluhavé přípravy staveb se bohužel soustřeďuje jenom na stavební zákon, protože z pohledu stavebníka představuje finální fázi povolení. Vedle stavebního zákona však do problematiky přípravy a povolování staveb významně zasahuje řada dalších zvláštních zákonů na ochranu jednotlivých veřejných zájmů.

V současné době je zde více než čtyřicet zákonů, podle kterých dotčené orgány vydávají svá závazná stanoviska k ochraně veřejných zájmů podle zvláštních zákonů (například ochrana památek, ochrana veřejného zdraví, požární ochrana, ochrana přírody a krajiny, ochrana životního prostředí,

ochrana vod a další). Dále musí stavebník získat například stanoviska vlastníků veřejné infrastruktury, musí získat podkladová povolení vydávaná podle zvláštních zákonů (např. integrované povolení, povolení k nakládání s povrchovými nebo podzemními vodami, povolení výjimky ze zákazů u památných stromů a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a další).

Ministryně Karla Šlechtová proto také v září roku 2017 předložila vládě ČR materiál „Rekodifikace veřejného stavebního práva – základní teze“, který identifikuje klíčové problémy v této oblasti. Ke skutečnému zlepšení situace musí být kromě zcela nového stavebního zákona přijaty zásadní úpravy mnoha souvisejících zákonů, musí být prosazena reforma veřejné správy zahrnující opatření legislativní, organizační i rozpočtová. To není úkolem jednoho resortu. Jde-li o průřezovou problematiku jdoucí napříč ministerstvy a jejich kompetencemi, vyžaduje to také společné řešení všemi dotčenými resorty.

[Tisková zpráva MMR ze dne 3. 11. 2017]

Premiér uvedl do úřadu novou ministryni pro místní rozvoj Kláru Dostálovou

Předseda české vlády Andrej Babiš uvedl v pondělí 18. 12. 2017 do funkce novou ministryni pro místní rozvoj Kláru Dostálovou, která od roku 2014 až do října 2017 působila na Ministerstvu pro místní rozvoj jako náměstkyně Sekce regionálního rozvoje.

„Ministerstvo pro místní rozvoj má dvě funkce, a to partnerskou a strategickou. Na jedné straně musí být přirozeným partnerem pro regiony, tedy kraje, města a obce, a na druhou stranu tahounem pro rychlejší výstavbu a investování včetně nastavení čerpání evropských fondů. Zároveň bude nutné Českou republiku připravit na financování ze státního rozpočtu, protože evropské dotace se budou i díky brexitu snižovat,“ uvedla při této příležitosti ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová.

Ministryně Klára Dostálová se chce zasadit také o to, aby se Ministerstvo pro místní rozvoj stalo Ministerstvem veřejného investování. Svůj záměr se bude podle svých slov snažit prosadit i do programového prohlášení Vlády ČR. Mezi její další priority patří navýšení rozpočtu ministerstva, který byl pro příští rok snížen o 65 procent, přestože MMR dává 70 procent rozpočtu do programového financování a pouze 30 procent na provoz.

Nová ministryně uvažuje o zřízení samostatné sekce IT, aby s odbornými firmami jednali přímo specialisté. Také chce co nejrychleji předložit k projednávání nový zákon o realitním zprostředkování, který se v minulém volebním období nepodařilo schválit. Tento zákon by měl výrazně upravit činnost realitních makléřů. Neméně významnou prioritou je i zákon o pomoci lidem v bytové nouzi.

[Tisková zpráva MMR ze dne 18. 12. 2017]

Revizi dohody o partnerství projednala na pracovní úrovni Rada pro Evropské strukturální a investiční fondy

V pondělí 18. prosince se v prostorách Uměleckoprůmyslového muzea v Praze uskutečnilo pracovní jednání Rady pro Evropské strukturální a investiční fondy. Na programu zasedání byly mimo přehledu čerpání a jednání o budoucnosti politiky soudržnosti i změny v Dohodě o partnerství a další témata.

„Dohoda o partnerství je základní zastřešující dokument pro čerpání prostředků z evropských fondů v České republice pro současné programové období. Původní verze byla přijata již před více než třemi lety. Od té doby se některé aspekty změnilly, a proto je nutné ji aktualizovat. Pracovní tým dnes prodiskutoval již čtvrtou revizi Dohody. Změny se týkaly například přesunu prostředků mezi jednotlivými tematickými cíli nebo zařazení podpory solárních kolektorů, tepelných čerpadel či větrných elektráren,“ uvedla Olga Letáčková, náměstkyně pro řízení Sekce koordinace evropských fondů a mezinárodních vztahů Ministerstva pro místní rozvoj.

Rada pro Evropské strukturální a investiční fondy je nadresortním odborným a poradním orgánem Vlády ČR v oblasti evropských fondů. Pravidelně se schází k diskusi nad aktuálními otázkami. Mimo revize Dohody o partnerství dnes zástupci implementační struktury i dalších orgánů spolu s partnery diskutovali také o aktuálním stavu čerpání evropských dotací a vyhodnocování jejich přínosů. Stranou nezůstalo ani vyjednávání o dalším programovém období, které začne po roce 2020, a zajištění administrativní kapacity pro úspěšné ukončení současného programového období.

[Tisková zpráva MMR ze dne 18. 12. 2017]

Díky IROP vzniknou nové krajské silnice a dojde k rozvoji sociálních služeb

Integrovaný regionální operační program (IROP), který spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj, ukončilo hodnocení dalších tří výzev. Finance tak poputují na podporu krajských silnic, rozvoj sociálních služeb a infrastruktury dalšího vzdělávání.

„Žadatelé mohou i nadále předkládat své projekty v mnoha oblastech. Jedná se například o třicet výzev IROP pro projekty v dopravě, školství a sociálních službách na území velkých aglomerací a venkovských oblastí místních akčních skupin,“ upřesňuje ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová.

Ve výzvě „Vybrané úseky silnic II. a III. třídy“ byla cílem podpora projektů zaměřených na rekonstrukce, modernizace a výstavbu vybraných úse-

ků silnic II. a III. třídy. V této průběžné výzvě bylo podpořeno 107 projektů za více než 5,3 miliard korun, dalších pět úspěšných projektů za téměř 700 milionů korun ještě očekává vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace. Výzva má již 25 ukončených projektů za 800 milionů korun. Dosud největším ukončeným projektem je „Silnice II/495: Uherský Ostroh – Hluk, 2. etapa“ za 86 milionů korun, tedy rekonstrukce úseku silnice II. třídy napojené na nadřazenou komunikační síť ve Zlínském kraji v délce téměř tří kilometrů. Oprávnění žadatelé v této oblasti, kraje a jimi zřizované organizace, mohou v současnosti žádat o podporu pro obdobné projekty v navazující 70. výzvě IROP.

Ve výzvě „Rozvoj sociálních služeb“ bylo předloženo 147 projektů za více než 1,4 miliard korun z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR), což je zhruba o 200 milionů korun více než byla vyhlášená alokace výzvy. S ohledem na alokaci výzvy bude možné podpořit 125 úspěšných projektů. Projekty se zaměřují především na rekonstrukci a výstavbu objektů, zařízení, a také zkvalitnění základny, které vytváří podmínky pro kvalitní poskytování sociálních služeb. Finance byly přiděleny projektům zabývajícím se podporou infrastruktury center denních služeb, domovů pro osoby se zdravotním postižením, také jsou zde projekty zaměřené na nízkoprahová denní centra či odlehčovací služby. Příkladem úspěšného projektu je „Noclehárna a nízkoprahové denní centrum Armády spásy v Ostravě“ s dotací 36 milionů korun z EFRR, kde dochází k vybudování zcela nového zázemí nízkoprahového denního centra a noclehárny určené především pro osoby v obtížné sociální situaci.

Ve výzvě „Infrastruktura pro zájmové, neformální a celoživotní vzdělávání“ žadatelé předložili celkem 39 žádostí o podporu za necelých 300 milionů korun (EFRR) přičemž se jedná o skoro dvojnásobek vyhlášené alokace výzvy. Cílem výzvy je podpora budování a modernizace infrastruktury zájmového, neformálního a celoživotního vzdělávání cizího jazyka, moderních a digitálních technologií, přírodních věd, technických a řemeslných oborů. Díky alokaci výzvy, která činí 151,2 milionů korun (EFRR), bude možné finančně podpořit osmnáct nejúspěšnějších projektů. Aktuálně se již v realizaci nachází dvanáct projektů v hodnotě 92 milionů korun (EFRR). Mezi ně patří například „Zázemí pro vzdělávání na ZŠ Trhový Štěpánov“ s dotací 17 milionů korun (EFRR), kde dochází díky půdní vestavbě a dalším stavebním úpravám ke vzniku čtyř moderních učeben ve čtvrtém patře budovy na místě původně nevyužívaných půdních prostor a balkónů. V učebnách budou probíhat například kroužky jako „Malý vědec“, „Řezbářský kroužek a práce se dřevem“, „Počítačové programy pro žáky druhého stupně“ či kroužky angličtiny pro žáky prvního i druhého stupně. Další možnosti čerpání finančních prostředků je možné využít díky výzvám ITI, IPRÚ a CLLD. Jejich seznam včetně aktuálního seznamu projektů a výzev je dostupný na webových stránkách MMR.

[Tisková zpráva MMR ze dne 3. 1. 2018]

