



URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ

3
2018



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. 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.uuur.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 3/2018
ročník XXI.
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
Ing. Alena Navrátilová (předsedkyně)
Ing. arch. Jaroslav Sedlecký
Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.
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.
Ing. arch. Karel Wirth

Objednávky předplatného:

e-mail: redakce@uur.cz

Roční předplatné:

480,- Kč

Bankovní spojení:

ČNB 19-27321621/0710

Sazba a tisk:

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

Náklad: 1 450 výtisků

Toto číslo vyšlo v srpnu 2018

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

Foto na titulní straně obálky:

Letiště Vídeň – Schwechat © Lubor Fridrich

OBSAH

**ZPRÁVA O PLNĚNÍ POLITIKY ARCHITEKTURY
A STAVEBNÍ KULTURY ČESKÉ REPUBLIKY / Josef Morkus** 3

**KOMUNITNĚ VEDENÝ MÍSTNÍ ROZVOJ
JAKO NÁSTROJ ÚZEMNÍHO ROZVOJE
V PROGRAMOVÉM OBDOBÍ 2014–2020 / Richard Nikischer** 6

Recenzovaný článek

**INTERPRETACE OBCHODNÍCH CENTER
JAKO SOUČÁST URBÁNNÍ STRUKTURY / Anna Beata Hábllová** 9

Recenzovaný článek

**MNICHOVSKÝ MODEL
NASTAVENÍ FINANČNÍ PARTICIPACE INVESTORŮ NA ZÁKLADĚ
ZASTAVITELNOSTI ÚZEMÍ / Lucie Doleželová, Eliška Vejchodská** 22

Recenzovaný článek

**DÁLNIČE D3 JAKO PŘÍLEŽITOST ROZVOJE
VE STŘEDOČESKÉM KRAJI / Miroslav Vrtiška** 27

**25 LET VÝVOJE LETECKÉ DOPRAVY
VE STŘEDNÍ EVROPĚ / Milan Körner** 36

**CO PLÁNOVAT A CO NEPLÁNOVAT
– TO JE, OČ TU BĚŽÍ / Vladimír Matuš** 48

**EVROPSTÍ MINISTŘI KULTURY
NA KONFERENCI V DAVOSU PŘIJALI POLITIKU
VYSOCE KVALITNÍ STAVEBNÍ KULTURY / Vít Řezáč** 55

CO PÍŠÍ JINDE & TISKOVÉ ZPRÁVY MMR ČR 56

Stavebně správní praxe

Pořizovatelská praxe

SLOVO ÚVODEM

V hlavní rubrice tohoto čísla najdete dva články. Ten první informuje o současném stavu a budoucnosti uplatňování Politiky architektury a stavební kultury v České republice, druhý o novém integrovaném nástroji vycházejícím z metody LEADER – Komunitně vedeném místním rozvoji.

Recenzovaná část rubriky Názory a diskuse přináší tři příspěvky. První je věnován vlivu obchodních center na urbanismus měst a principům jejich realizace, druhý rozebírá na mnichovském příkladu možnou participaci investorů na veřejné infrastrukturu, ve třetím se dozvíte o možnostech, které přinese dokončená dálnice D3 přilehlým oblastem Středočeského kraje. V rubrice najdete také rozbor retrospektivy, současnosti a možné budoucnosti středoevropských letišť a uzavírá ji úvaha z pera čechokanadského autora (a člena naší redakční rady) související s (ne)existencí evoluce ve vztahu k plánování a stavbě měst.

V informační rubrice najdete tentokrát vedle „příspěvků odjinud“ a relevantních tiskových zpráv Ministerstva pro místní rozvoj informaci o letošní Davoské deklaraci.

Příjemné letní čtení přeje

redakce U&ÚR

ZPRÁVA O PLNĚNÍ POLITIKY ARCHITEKTURY A STAVEBNÍ KULTURY ČESKÉ REPUBLIKY

Josef Morkus

Od schválení Politiky architektury a stavební kultury České republiky uplynuly již tři roky a její implementační plán založený na plnění stanovených opatření se tak dostal do poloviny svého časového horizontu. Splněno je asi 15 % opatření, téměř 50 % je rozpracováno.

Politiku architektury a stavební kultury České republiky (dále též „Politika“ nebo „materiál“) schválila vláda České republiky 14. ledna 2015 usnesením č. 22. Politika řeší podporu rozvoje architektury a stavební kultury jako principu zvyšování kvality prostředí vytvářeného výstavbou. Účelem je přinést zlepšení kvality života lidí zvyšováním kvality prostředí, ve kterém žijí. Za tímto účelem Politika stanovuje vizi a základní cíle ve střednědobém až dlouhodobém horizontu, rozčleněné do osmi témat. Pro dosažení stanovených cílů navrhuje 71 opatření, včetně určení zodpovědných a spolupracujících institucí a termínů splnění opatření.

Usnesení vlády ukládá do konce roku 2020 zpracovat a předložit zprávu o vyhodnocení plnění Politiky včetně případného návrhu její aktualizace pro další období. Ministerstvo pro místní rozvoj (dále též „ministerstvo“) jakožto garant Politiky předpokládá, že možnost předložení aktualizace materiálu bude využita. Předkládací zpráva materiálu předpokládá průběžný monitoring, výstupy z průběžného sledování naplňování Politiky však nejsou předkládány vládě.

Za účelem poskytnutí veřejně dostupného přehledu o naplňování Politiky připravilo ministerstvo zprávu o jejím plnění k prosinci roku 2017. Tato zpráva byla po konzultaci se všemi institucemi určenými jako garanti nebo spolupracovníci na plnění opatření zveřejněna na stránkách Ministerstva pro místní rozvoj a Ústavu územního rozvoje, kde je volně ke stažení ve formátu pdf.



Politika architektury a stavební kultury České republiky schválená vládou v roce 2015 a zpráva o jejím plnění k prosinci 2017

Zpráva o plnění

Zpráva o plnění Politiky architektury a stavební kultury České republiky se skládá z několika částí. Po rekapitulaci základních údajů o materiálu následuje kapitola věnovaná distribuci a medializaci Politiky, poté informace o obdobných dokumentech v zahraničí a následně obecná informace o naplňování Politiky. Zdaleka největší část zprávy o plnění zabírá vyhodnocení naplňování jednotlivých opatření. V závěru zprávy jsou uvedeny náměty, jejichž zařazení do Politiky je třeba prověřit v rámci aktualizace materiálu.

Distribuce, medializace, konference

Po schválení Politiky vládou byla připravena brožura, která je vystavena na webu. Zároveň byla brožura vytištěna v nákladu 3 000 ks, přičemž polovina z tohoto počtu byla distribuována jako příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj. Distribuce všem obcím s rozšířenou působností byla zajištěna prostřednictvím krajských úřadů. Politika byla rovněž přeložena do angličtiny a anglická verze je vystavena na internetových stránkách a v menším nákladu i vytištěna. Pro základní informací byly zpracovány letáky představující vizi, cíle a opatření Politiky, včetně popisu všech osmi tematických oblastí. Tyto letáky jsou dostupné v češtině, angličtině, francouzštině, němčině a ruštině. Je možné je stáhnout na webu Ministerstva pro místní rozvoj a Ústavu územního rozvoje, případně je lze získat podobně jako brožury i v tištěné formě.

Schválení Politiky architektury a stavební kultury mělo poměrně značný ohlas v tisku. Články ji věnovaly např. Deník.cz, Týdeník ECHO, ERA 21, Kulturní noviny, TZB info, EARCH či CBArchitektura. Velký význam dokumentu přikládá a o šíření jeho publicity se zaslouhuje Česká komora architektů i Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě.

Politice architektury a stavební kultury České republiky, resp. jejím vybraným tématům, se věnují odborné konference, zaměřené specificky na tento dokument a jeho implementaci. Dne 26. 5. 2017 se uskutečnila na půdě Fakulty architektury ČVUT doktorandská konference „Politika architektury“, tématem vzdělávání se zabývala konference Architektura dětem, která se konala 13. a 14. 10. 2017. Ve dnech 15. a 16. února 2018 proběhlo setkání středoevropských komor architektů v Brně, jehož hlavním tématem byly politiky architektury, a kde bylo téma probíráno se zástupci okolních zemí.

Politiky architektury v zahraničí

Politika architektury a stavební kultury České republiky není v Evropě osamocena. Obdobný materiál existuje v 21 evropských zemích, stávající dokumenty jsou často aktualizovány. Politiky architektury a stavební kultury jsou v poslední době na mezinárodní úrovni často konzultovány, věnuje se jim řada odborných konferencí, které porovnávají jednotlivé přístupy a snaží se o hledání styčných témat. Postřehům z vybraných zahraničních akcí, včetně základní informace o některých zahraničních politikách architektury a podobných dokumentech, se věnuje článek „Mezinárodní konference k politikám architektury“, který vyšel v čísle 3/2017 tohoto časopisu.

Obecný přínos Politiky architektury a stavební kultury

Naplnění Politiky architektury a stavební kultury České republiky lze hodnotit ve dvou rovinách. První je celkové pozvednutí kvality architektury, stavební kultury a obecně prostředí, ve kterém se pohybujeme, tedy naplnění hlavních vizí Politiky. Na zhodnocení, zda měla Politika v této oblasti očekávaný efekt, zatím uplynula příliš krátká doba. Rozhodně pozitivně však lze vnímat skutečnost, že se po svém vydání Politika architektury a stavební kultury České republiky stala mediálně diskutovaným tématem a vzbudila ohlas.

Druhým, jasněji měřitelným způsobem hodnocení naplnění Politiky architektury a stavební kultury ČR, je vyhodnocení naplnění jednotlivých opatření, kterému se věnuje hlavní část zprávy o plnění k prosinci 2017.

Naplnění opatření Politiky

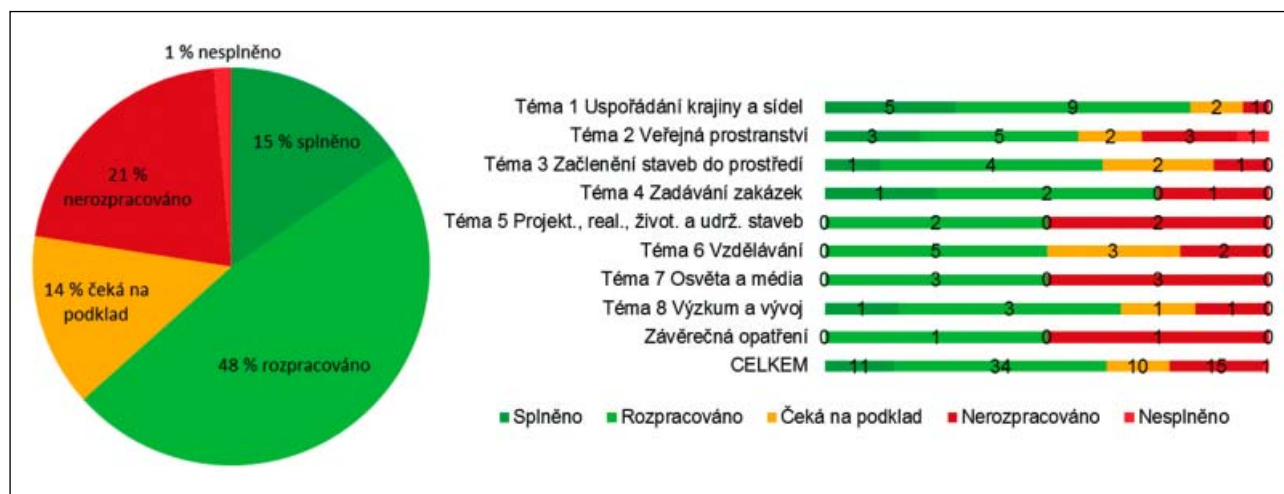
Politika definuje celkem 71 opatření. K prosinci 2017 je splněno 11 opatření, 34 opatření je rozpracováno, pro splnění 10 opatření se připravují podklady, 15 opatření není rozpracováno nebo má pozdější termín splnění a 1 opatření se nepodařilo v termínu naplnit a ani v blízké době nelze v jeho plně-

ní očekávat posun. V následujících odstavcích jsou zmíněny konkrétní výsledky vybraných opatření, kompletní přehled je součástí zprávy o plnění Politiky k prosinci 2017.

Téma 1 se věnuje uspořádání krajiny a sídel. Splněna jsou opatření, která požadovala ve spolupráci s Technologickou agenturou České republiky zpracovat výzkumy na téma Trendy vývoje struktury měst a obcí a vliv nových technologií na sídelní strukturu, na strukturu sídel a na jejich spolupráci v sídelní struktuře. V návaznosti na tyto výzkumy se připravuje metodika pozitivního ovlivňování vývoje struktury měst a obcí v ČR. Výstupem splněného opatření je i volně dostupná publikace „Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech“. Probíhá novelizace Národní strategie regenerace brownfieldů, Ministerstvo průmyslu a obchodu spustilo „Program podpory regenerace a podnikatelského využití brownfieldů“ a Ministerstvo pro místní rozvoj program „Podpora revitalizace území“. Vydána byla certifikovaná metodika „Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury“. Rozpracován je projekt „Vymezování zelené infrastruktury v územním plánu“ a metodický pokyn pro koncepci uspořádání krajiny.

V rámci implementace tématu 2 – Veřejná prostranství je z Integrovaného operačního programu podpořeno zpracování územních studií veřejných prostranství. Připravuje se metodický pokyn pro vyhodnocování veřejných prostranství v územně analytických podkladech, a pro stanovování požadavků na ně v zadání a v návrhu územního plánu. Naopak splnit se nepodařilo opatření, které požadovalo novelizovat stavební zákon tak, aby v rámci dohody o parcelaci nebyl požadován souhlas všech vlastníků pozemků, a aby byl zaveden nástroj směny pozemků.

Téma 3 se věnuje začlenění staveb do prostředí. V rámci jeho implementace byla například vytvořena volně dostupná publikace „Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územních plánech“ a připravuje se obdobná publikace, která se bude věnovat charakteru a struktuře zástavby městských sídel. Diskutovaným tématem je i problematika hlavních/městských architektů.



Stav plnění opatření Politiky architektury a stavební kultury České republiky.

Zadávání zakázek se věnuje téma č. 4. Nový zákon o zadávání veřejných zakázek stanovuje, že u architektonických a stavebních služeb zadavatel nesmí stanovit ekonomickou výhodnost pouze na základě nejnižší nabídkové ceny. V rámci plnění opatření Politiky se připravuje národní dotační program na podporu architektonických a urbanistických soutěží. Nerozpracována zatím zůstává metodika, která by umožnila stanovit kromě pořizovacích nákladů i náklady na provoz, údržbu a případně i odstranění staveb.

Téma 5, které řeší projektování, realizaci, životnost a udržitelnost staveb, obsahuje mimo jiné opatření, které požaduje prosadit uplatnění standardů výkonů při zpracování územně plánovacích a projektových dokumentací a využívat honorářové řády. V rámci plnění tohoto opatření zveřejnily obě profesní komory kalkulačky, které stanovují orientační časovou náročnost jednotlivých plánovacích a projektových prací. Nerozpracován zatím zůstává systém získávání a využití základních dat o ekonomice realizace, provozu a údržby staveb financovaných z veřejných prostředků.

Rozsáhlé téma 6 se věnuje vzdělávání. V rámci plnění opatření bylo realizováno mnoho školení zaměřených na představení novinek v oblasti stavebního práva. Vysoké školy pořádají kurzy zaměřené na participaci veřejnosti v praxi územního plánování, regionálního a územního rozvoje. Naplněno bylo i opatření požadující zpracovat projekt „Výzkum vhodných nástrojů ke zvyšování stavební kultury“, způsob jeho implementace však zatím zůstává otevřený. V nejbližších letech bude rozvíjena implementace vzdělávání o architektuře a stavební kultuře na všech stupních škol.

Téma 7 řeší osvětu a mediální spolupráci. Propagaci kvalitních příkladů architektonických a urbanistických děl se věnuje několik soutěží, ať už tradičních, nebo nově vzniklých. Každá ze soutěží klade důraz na jiný aspekt a společně tak předkládají komplexní obraz a mají potenciál oslovit skutečně širokou veřejnost. Zároveň je pořádáno mnoho akcí, které mají za cíl představit kvalitní příklady a kultivovat prostředí vytvářené výstavbou, např. „Zažít město jinak“, „Architecture Week“ nebo „Den architektury“. Z nadačních programů jsou podporovány konkrétní projekty na úpravu veřejných prostorů.

Téma 8 se zabývá výzkumem a vývojem. Daří se na jednom místě publikovat výsledky výzkumů, které se zaměřují na vliv kvality prostředí na člověka a na témata související se stavební kulturou obecně. Naopak doposud nejsou evidovány a jednotně prezentovány granty zaměřené na obory architektura, urbanismus, územní plánování, krajinářská architektura a stavební kultura.

Budoucnost

Již nyní je třeba se zamýšlet nad tím, kterým směrem má být budoucí aktualizace Politiky architektury a stavební kultury České republiky směřována. Závěrečná kapitola zprávy o plnění Politiky k prosinci 2017 proto naznačuje témata a okruhy, jejichž zařazení by mělo být před návrhem na aktualizaci materiálu prověřeno. Je to například digitalizace v územně plánovací činnosti a v povolování staveb, posílení role dobrých příkladů, cílená práce s novináři, větší propagace české architektury, udržitelnost a odolnost staveb i prostředí, ochrana architektonického dědictví, větší důraz na vzdělávání v oblasti památkové péče, podpora zachování a využití tradiční venkovské zástavby, podpora regionální architektury, téma místních a regionálních politik architektury a stavební kultury či naopak téma evropské politiky architektury. Provéřit je možné i problematiku státních a krajských architektů či městských inženýrů. Zhodnocen může být i význam architektury a prostředí vytvářeného výstavbou jako politického tématu. Důraz by měl být kladen na větší zapojení nadací a spolků směřujících k implementaci Politiky a zajištění větší propagace Politiky architektury a stavební kultury České republiky jak u nás, tak v zahraničí.

Zpráva o plnění Politiky architektury a stavební kultury je průběžně aktualizována, proto Ministerstvo pro místní rozvoj uvítá veškeré doplňující informace k plnění jednotlivých opatření, stejně jako podněty na opravy vyhodnocení plnění materiálu jako celku i jednotlivých opatření a náměty na jeho budoucí aktualizaci. Podněty je možno zasílat na e-mail pask@mmr.cz.

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

ENGLISH ABSTRACT

Report on the implementation of the Architecture and Building Culture Policy of the Czech Republic, by Josef Morkus

Three years have passed since the Architecture and Building Culture Policy of the Czech Republic was approved. Therefore, its implementation plan, which is based on the fulfilment of stipulated measures, has reached the midway point its time schedule. Approximately 15% of these measures have been accomplished and almost 50% are under way.

KOMUNITNĚ VEDENÝ MÍSTNÍ ROZVOJ JAKO NÁSTROJ ÚZEMNÍHO ROZVOJE V PROGRAMOVÉM OBDOBÍ 2014–2020

Richard Nikischer

Principy komunitního plánování vlastní pro metodu LEADER jsou v programovém období 2014–2020 základem nového vícefondového integrovaného nástroje Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD). Nástroj umožňuje kombinovat podporu z několika evropských fondů a operačních programů v rámci jedné rozvojové strategie, kterou definuje místní akční skupina složená ze zástupců veřejného, podnikatelského a neziskového sektoru. V České republice je CLLD široce využívaným nástrojem podpory převážně venkovských regionů, přičemž strategie CLLD jsou implementovány na přibližně 90 % území země. Předpokládá se, že realizace nástroje přinese přidanou hodnotu v podobě posilování lidského a sociálního kapitálu, zvyšování regionálního povědomí obyvatel a generování synergických efektů mezi tzv. integrovanými projekty.

Smlouva o fungování Evropské unie (2007) stanoví, že za účelem posilování hospodářské, sociální a územní soudržnosti se Unie zaměří na snižování rozdílů mezi úrovní rozvoje různých regionů a na snížení zaostalosti nejvíce znevýhodněných regionů, přičemž zvláštní pozornost má být věnována venkovským oblastem. Mnohé venkovské oblasti jsou také závažně znevýhodněny přírodními nebo demografickými podmínkami. Jde o další typ oblastí, kterým by při realizaci kohezní politiky měla být dle Smlouvy o fungování EU věnována speciální pozornost. Pro zajištění udržitelného rozvoje venkova je nezbytné umožnit využití jeho endogenního (místního) potenciálu, jehož aktivace je jedním ze základních předpokladů pro zvýšení úrovně hospodářského a sociálního rozvoje daných rurálních oblastí. Pro mobilizaci místního potenciálu je dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1303/2013 (2013; dále též Obecné nařízení) třeba posílit a usnadnit iniciativy Komunitně vedeného místního rozvoje (dále též CLLD) tím, že se stanoví společná pravidla pro všechny fondy, z nichž mohou být tyto iniciativy podpořeny, a zajistí se mezi nimi úzká koordinace. V rámci CLLD tedy dochází k integraci podpory z různých Evropských investičních a strukturálních fondů (ESIF), přičemž implementace tohoto integrovaného nástroje je v ČR koordinována Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR).

Nástroj CLLD je založen na principech osvědčené metody LEADER, může však být realizován s podporou více fondů a představuje tak rozšíření LEADERu za hranice Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova. Iniciativy CLLD jsou v příslušných venkovských územích reprezentovány tzv. místními akčními skupinami (MAS), strategické směřování rozvoje jednotlivých území by tedy mělo vycházet zdola (bottom up), od místních společenství. MAS jsou otevřená místní partnerství zastupující veřejné i soukromé místní socioekonomické zájmy (skupiny občanů, neziskové organizace, subjekty soukromé podnikatelské sféry, subjekty veřejné správy, obce, svazky obcí atd.), přičemž na rozhodovací úrovni místní akční skupiny nesmí ani veřejný sektor ani žádná z jednotlivých zájmových skupin mít více než 49 % hlasovacích práv.

Územní dimenze implementace CLLD stanoví, že nástroj je v ČR využíván v tzv. území MAS tvořeném správními územími obcí s méně než 25 000 obyvateli, kde maximální populační velikost území MAS nepřekročí hranici 100 000 obyvatel a není menší než 10 000 obyvatel. Předpokládá se, že dané území MAS bude vytvářeno prostřednictvím dobrovolného sdružování obcí, které jsou součástí jednoho funkčního/spádového/vztahového/nodálního (mikro)regionu charakteristického místními specifiky, jedinečnou identitou a intenzivními vzájemnými vztahy na úrovni místních aktérů sociálního a hospodářského života. Na druhé straně je třeba poznamenat, že tento předpoklad zůstává v praxi častokrát nenaplněn, a prostorový tvar území některých MAS je spíše odrazem snah územních partnerů o získání možnosti ucházet se o další formu podpory, než reálných socioekonomických vazeb v geografickém prostoru. Navíc tím, že CLLD nemůže být implementován v obcích s 25 tisíci obyvateli a více, jde proti vytváření území MAS jako funkčních regionů částečně i samotný koncept nástroje, jelikož z funkčních regionů příslušného řádu jsou vyčleněna jejich centra.

Prostřednictvím působení MAS by mělo docházet k dalšímu upevňování vztahů a regionální identity lokálních aktérů, od čehož lze očekávat posílení místní soudržnosti a vyšší aktivitu jednotlivých aktérů ve prospěch rozvoje regionu, tj. aktivizaci endogenního rozvojového potenciálu v rámci území MAS (MMR 2018). Právě posilování lidského a sociálního kapitálu (tj. zvyšování kompetencí zapojených jednotlivců, např. v oblasti strategického plánování, ale také vytváření a upevňování vazeb mezi nimi) či zvyšování regionálního povědomí obyvatel příslušných území (tzn. posilování jejich vztahu k regionu) představuje významnou přidanou hodnotu nástroje CLLD.

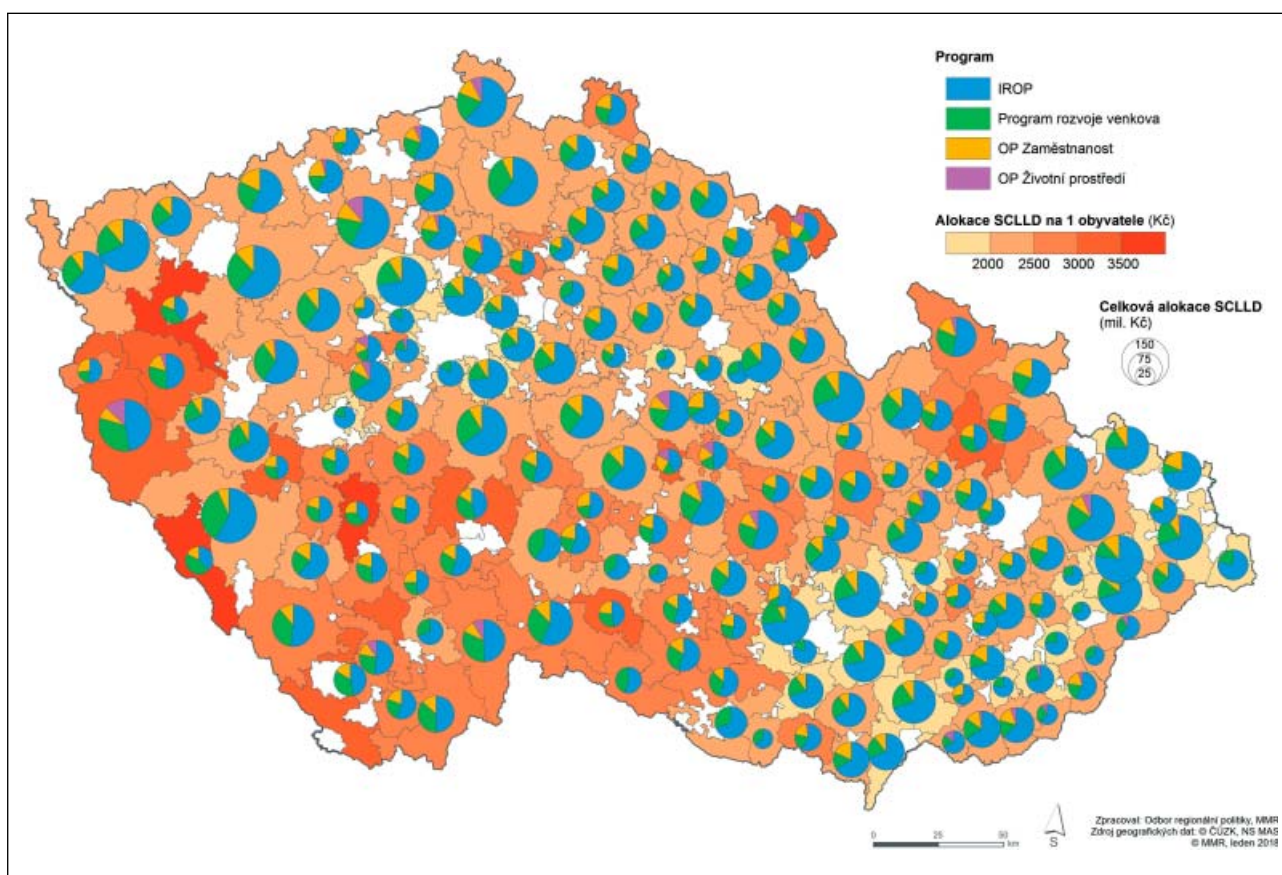
V rámci MAS dochází k dialogu a vyjednávání mezi různými zájmovými skupinami. Ve vztahu k místnímu rozvoji je výsledkem těchto negociací tvorba integrované strategie rozvoje území, tzv. strategie Komunitně vedeného místního rozvoje (SCLLD). Strategie definuje hlavní rozvojové potřeby daného regionu, cíle, které se mají v oblasti místního rozvoje naplnit, a také opatření a aktivity, které mají vést

k naplnění těchto cílů. Jednotlivá opatření strategie se musejí vzájemně kauzálně doplňovat, tedy musejí být integrovaná (MMR 2018). Požadavky na strukturu SCLLD stanoví Obecné nařízení a blíže jsou specifikovány v Metodickém pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020 (MPIN). Realizace příslušných opatření definovaných v SCLLD je v ČR finančně podporována ze tří evropských fondů (Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského sociálního fondu), resp. čtyř programů (Integrovaný regionální operační program, Program rozvoje venkova, Operační program Zaměstnanost, Operační program Životní prostředí). Díky podpoře strategií CLLD dochází k územní koncentraci finanční pomoci z veřejných zdrojů a generování synergických efektů mezi realizovanými intervencemi, což lze vedle výše zmíněných měkkých efektů CLLD považovat za další přidanou hodnotu tohoto nástroje.

K podpoře z ESIF bylo v ČR ze strany řídicích orgánů příslušných programů schváleno 178 strategií CLLD. SCLLD tak realizuje 178 MAS (z celkového počtu 179 standardizovaných MAS v ČR), jejichž území zabírá přibližně 90 % teritoria ČR. Ke schválení prvních strategií došlo ještě v červenci 2016, poslední byly schváleny v prosinci 2017. Území, ve kterém jsou realizovány schválené strategie, jejich celkovou finanční alokaci, alokaci z jednotlivých programů a poměrnou alokaci na jednoho obyvatele území MAS lze pozorovat na obrázku níže. Jednotlivé MAS a jejich strategie jsou blíže představeny v publikaci Ministerstva pro

místní rozvoj Komunitně vedený místní rozvoj v programovém období 2014–2020 [2018]. Kompletní text strategií je zveřejněn na webových stránkách příslušných MAS a také v Databázi strategií (www.databaze-strategie.cz). V příslušných územích MAS dochází pochopitelně v průběhu času k určitým změnám problémů a potřeb. Proto mohou MAS na MMR požádat o schválení změny své strategie. Dá se předpokládat, že větší počet změn bude navazovat na výsledky mid-term evaluací realizace SCLLD, které budou MAS provádět v roce 2019. Některé změny SCLLD souvisejí i s úpravou programových dokumentů, v roce 2018 například došlo k navýšení počtu aktivit CLLD podporovaných z Operačního programu Životní prostředí, na což některé MAS reagovaly rozšířením svých strategií.

MAS tak mohou v rámci SCLLD realizovat širokou škálu aktivit zaměřených např. na zvýšení podílu udržitelných forem dopravy na venkově, na vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání, na rozvoj infrastruktury pro poskytování zdravotních služeb, na zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělání a celoživotní učení, zpracování zemědělských produktů a jejich uvádění na trh, na pozemkové úpravy, zavádění preventivních protipovodňových opatření v lesích, na sdílení zařízení a zdrojů v zemědělství, potravinářství a lesnictví, na činnosti spolupráce MAS, podporu zaměstnanosti, na podporu prorodinných opatření, na výsadbu dřevin či zakládání a obnovu sídelní zeleně.



Schválené strategie CLLD – celková alokace strategií, alokace podle programů a na obyvatele území MAS

Na podporu výše zmíněných, ale i dalších aktivit řídicí orgány (ŘO) programů již vyhlásily výzvy v celkové výši (celkové způsobilé výdaje) téměř 16,9 mld. Kč, z toho jsou 2 mld. určeny na podporu řídicích a administrativních schopností MAS v rámci přípravy a realizace SCLLD. V návaznosti na výzvy ŘO jsou místními akčními skupinami vyhlášovány tzv. výzvy MAS, do kterých se se svými integrovanými projekty zapojují koncoví žadatelé. Ke konci roku 2017 bylo již vyhlášeno přes 700 výzev MAS, do kterých bylo zaregistrováno téměř 2 100 projektových žádostí.

Proces implementace CLLD je důsledně monitorován a bude průběžně hodnocen. Vedle kontinuálního zaznamenávání relevantních procesních kroků monitorovacím systémem MS2014+ je součástí monitoringu pravidelné podávání zpráv o plnění SCLLD. Tyto zprávy podávají MAS pololetně a obsahují detailní informace o realizaci jednotlivých strategií. Souhrnné informace o implementaci nástroje CLLD na národní úrovni obsahuje zpráva o pokroku integrovaných nástrojů, kterou jednou ročně vypracovává MMR. Také evaluace implementace bude probíhat na dvou úrovních – na národní úrovni bude procesní a výsledková evaluace zajištěna ze strany MMR, procesy a výsledky na úrovni jednotlivých MAS, resp. jejich území a strategií, budou hodnoceny samotnými místními akčními skupinami. Důraz by měl být z velké části kladen na hodnocení přidané hodnoty (viz výše) nástroje CLLD, tzn. na jeho výjimečné přínosy oproti jiným formám intervencí. Zjištění by měla hrát klíčovou roli při budoucím způsobu využití a nastavení nástroje v ČR.

Použité zdroje:

Lisabonská smlouva pozměňující Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o založení Evropského společenství [online]. In: *Úřední věstník Evropské unie C 306*. 2007, s. 1–271 [cit. 9. 5. 2018]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:12007L/TXT&from=CS>

Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020, verze 3 [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2017. Dostupné z: http://www.dotaceu.cz/Dotace/media/SF/FONDY%20EU/2014-2020/Dokumenty/Metodicky%20dokumenty/MPIN_v3.pdf

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD) v programovém období 2014–2020*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018, 103 s. ISBN 978-80-7538-165-1.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 [online]. In: *Úřední věstník Evropské unie L 347*. 2013, s. 320–469 [cit. 9. 5. 2018]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1303&from=CS>

*RNDr. Richard Nikischer, Ph.D.
Odbor regionální politiky
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*

ENGLISH ABSTRACT

Community-led local development as a tool of spatial development in the 2014–2020 programme period, by Richard Nikischer

The principles of community-based planning, typical of the LEADER method, are the basis of community-led local development, a new multi-funded integrated tool for the programme period 2014–2020. This tool makes it possible to combine support from various European funds and operational programmes within one development strategy defined by local action groups consisting of representatives of public, commercial and non-profit sectors. In the Czech Republic, CLLD is a widely used tool of support for rural regions; CLLD strategies have been implemented in nearly 90 % of the nationwide area. It is supposed that the tool will generate added value in terms of stronger human and social capital, increased affinity with the region among the population and synergic effects among integrated projects.

INTERPRETACE OBCHODNÍCH CENTER JAKO SOUČÁST URBÁNNÍ STRUKTURY

Anna Beata Hábllová

Vě svém výzkumu se zabývám vlivem obchodních center na urbanismus města. Cílem tohoto výzkumu je interpretace vztahu obchodních center ke městu a definování principů přispívajících k takovým realizacím nebo přestavbám obchodních center, které by neoslabovaly urbanistickou kvalitu města. Hlavní hypotézou výzkumu je tvrzení, že obchodní centra jsou introvertní stavby, které se ve městě chovají neměstsky. Tuto hypotézu dokazuji/vyvracím na příkladu navštívených českých i zahraničních obchodních center. K tomu využívám vedle metody měření především srovnání a korelaci, komparativní metody porovnávání parterů. Vedle porovnávání parterů obchodních center a jejich okolí dále sleduji jednotlivé město-uzdravující¹⁾ znaky, které obchodní centra buď vykazují nebo nikoliv (vnitřní obchodní ulice sloužící jako zkratka městem, víceúčelovost staveb, řešení parkovišť nebo vjezdů do parkovišť, dostupnost pro nevlastníky aut, investice do bezprostředního okolí obchodních center). Druhou část analytického výzkumu tvoří formou metody best practice (Etalon) návrh principů, které by přispěly k hodnotnějšímu řešení obchodních center.

Úvod

Identifikace problému

Obchodní centra jsou samostatnými stavebními typy, které se začaly stavět v Americe v 50. letech 20. století jako suburbaní projekty.²⁾ Definice obchodních center je dle samotných představitelů obchodních center sdružených v organizaci ICSC (International Council of Shopping Centers) následující: „Obchodní centrum je soubor maloobchodních a jiných obchodních zařízení, který je plánován, postaven a řízen jako jeden celek, typicky s vlastní možností parkování.“³⁾ Tato definice by mohla být ještě doplněna tím, co se považuje za minimální rozlohu takového komplexu, a kterou literatura stanovuje na 5000 m².⁴⁾

Vznik obchodních center je spojován se jménem architekta Victora Gruena, který vyprojektoval první zastřešené a klimatizované obchodní centrum Southdale Centrum v Edině v Minnesotě roku 1956.⁵⁾ Rozhodujícími faktory pro vznik obchodních center v Americe by-

ly nárůst spotřebního zboží, populace a automobilismu, nedostatečná kapacita městských center, nadbytek dostupných pozemků na předměstích a technologický rozvoj v oblastech větrání a klimatizace. Za pomoci ekonomické globalizace a nadnárodních společností se obchodní centra rozšířila po celém světě. V Evropě se postavilo první obchodní centrum Parly II na okraji Paříže roku 1969. V České republice je za první obchodní centrum považováno Centrum Černý Most z roku 1997.

První americká obchodní centra byla stavěna jako jedno nebo dvoupodlažní objekty obklopené parkovištěm. S přesunem obchodních center z okrajových částí měst do vnitřních částí s dražšími pozemky se vyvinul i vícepodlažní typ obchodního centra, s parkovišti řešenými mimoúrovňově. Na začátku 80. let se objevuje trend spojení nakupování a zábavy – prvním takovým průkopníkem se stal kanadský West Edmonton Mall, jehož koncept shoppertainmentu se rozšířil po celém světě. S koncem 90. let se objevují další trendy – obchodní

centra si navzájem konkurují a potřebují se odlišovat, začíná se upouštět od homogenizovaných, uzavřených struktur a vznikají tak tzv. *lifestyle centra*.⁶⁾ Začátek 21. století lze v důsledku zvyšujícího se online nakupování charakterizovat jako vlnu opuštěných a chátrajících obchodních center napříč celými Spojenými státy, tzv. *dead malls*.⁷⁾

V České republice naopak výstavba obchodních center v tu dobu vrcholí, a to především v letech 2006–2008. V roce 2009 zde došlo k historicky prvnímu ukončení provozu pražského obchodního centra Stodůlky.⁸⁾ Po tomto roce lze zaznamenat i celkový útlum výstavby obchodních center na území České republiky. Rozšíření obchodních center je umožněno ekonomickou globalizací, což znamená, že obchodní centra stavějí stále ti samí tvůrci – nadnárodní společnosti.⁹⁾ To má za následek homogenitu těchto staveb, která může být narušena jen regulacemi a požadavky městské správy. Pokud ale regulace nebo dokonce i územní plány zcela chybí,¹⁰⁾ vznikají standardizované, uni-

1) ALEXANDER, Christopher. *A New Theory of Urban Design*. Oxford: Oxford University Press, 1987, 272 s. ISBN-13: 978-0195037531, s. 59.

2) GRUEN, Victor; SMITH, Larry. *Shopping towns USA: The planning of shopping centers*. New York: Reinhold, 1960, 288 s. ISBN 13: 9781333266523.

3) International Council of Shopping Centers. *Definice obchodních center* [online]. 2015 [cit. 2016-03-16]. Dostupné na: <http://www.icsc.org/research/references/c-shopping-center-definitions>.

4) SPILKOVÁ, Jana. *Geografie maloobchodu a spotřeby: Věda o nakupování*. Praha: Karolinum, 2012, 246 s. ISBN 9788024619514.

5) HARDWICK, Jeffrey. *Mall maker: Victor Gruen, architect of an American dream*. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 2004, 288 s. ISBN 0-8122-3762-5.

6) COLEMAN, Peter. *Shopping environments: evolution, planning and design*. Oxford: Architectural press, 2006, 472 s. ISBN 10: 0750660015.

7) CHRISTENSEN, Julia. *Big boxes reuse*. Cambridge: The MIT Press, 2008, 231 s. ISBN 978-0-262-03379-4.

8) SPILKOVÁ, Jana. *Geografie maloobchodu a spotřeby: Věda o nakupování*. Praha: Karolinum, 2012, 246 s. ISBN 9788024619514.

9) SÝKORA, Luděk. Globalizace a její společenské a geografické důsledky. In: Jehlička, Petr; Tomeš, Josef; Daněk, Petr; eds. *Stát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie*. Praha: Přírodovědecká fakulta UK, 2000, 59–79 s.

10) V devadesátých letech 20. století chyběly územní plány na okraji Prahy. To způsobilo nekoordinovanou výstavbu obchodních center v těchto oblastech. Zdroj: SPILKOVÁ, Jana. *Geografie maloobchodu a spotřeby: Věda o nakupování*. Praha: Karolinum, 2012, 246 s. ISBN 9788024619514.

formní projekty, které nevykazují žádnou snahu zařadit se do městské struktury. Tato obchodní centra se tak neliší od „amerického“ typu přízemních objektů obklopených parkovišti nebo vícepodlažních objektů zabírajících celé bloky uvnitř města. Americká suburbaní obchodní centra, umístěná u dálnic a daleko za městem, nemusela na městskou strukturu reagovat. Ani evropská obchodní centra umístěná mimo město nezpůsobují závažnější problémy. Dojde-li ale k realizaci tohoto typu obchodního centra na okraji města nebo uvnitř městské struktury, obchodní centra městskou strukturu oslabují tím, že se od ní izolují a že z ní „vypadávají“. Takováto obchodní centra nemají parter (vstupy, obchody a restaurace), který by oživoval ulice. Jejich vnitřní ulice nemívá funkci „zkratky“ městem nebo pasáže ve městě. Tato obchodní centra nemají víceúčelové zaměření nebo jiné funkce, kterými by doplnila a obohatila městskou funkční strukturu. Jsou orientována na motoristy, čemuž přispívají monumentálností vjezdů pro auta a upořádávají vstup pro pěší. Jejich investice nesměřují do zvelebení svého okolí, ale pouze do svého vnitřku – vnitřních atrií a vnitřních pasáží. Svou existenci ovlivňují celou maloobchodní strukturu v dané lokalitě, ač pro ně obyvatelé dané lokality často nejsou cílovými zákazníky. Příkladem za všechny může být obchodní centrum Nová Karolina v Ostravě, situované poblíž městského centra. V důsledku existence tohoto obchodního střediska došlo k mimořádně vysokému umrtvení maloobchodních aktivit v samotném centru města. Obchodní centra vysávají život z bezprostředního veřejného prostoru a napodobují městské prostředí, veřejným prostorem ale nejsou, protože používají velmi striktní formu dohledu a sociální exkluze. Jedním z dal-

ších úskalí je i samotná neudržitelnost staveb, které vyžadují vytápění nebo chlazení obrovských prostor. To vše má vliv na problematičnost obchodních center ve vztahu ke městu. Problémem obchodních center je skutečnost, že se ve městě chovají neměstsky.

Problémem je i množství již vystavěných obchodních center. Podíváme-li se na mapu všech evropských obchodních center, která je online dostupná na www.retailcenters.eu, Evropa se za hustou sítí obchodních center doslova ztrácí. Ať už to jsou centra lokální, regionální nebo nadregionální, ať už jsou lokalizována mimo město (*out of town*), na okraji města (*edge of town*), mimo historické jádro (*out of centre*) nebo na hranici historického jádra (*edge of centre*), celkem v Evropě zabírají 152,3 miliónu m² plochy. Přepočítáme-li tyto plochy na počet obyvatel Evropy, vyjde na každého Evropana kolem 0,38 m² plochy, což je zhruba prostor, který zabírá stojící člověk.

Stávající stav poznání

Světová literatura a mezinárodní výzkumy zabývající se obchodními centry se zaměřují ze všeho nejvíce na ekonomická témata (vliv obchodních center na maloobchodní síť města), geografická témata (lokalizace obchodních center) a sociální témata (exkluze určitých skupin). Z urbanistických výzkumů jsou nejčastější ty, které se zabývají tématem veřejného versus soukromého prostoru interiéru obchodních center. Velmi málo je ale těch, které se věnují samotnému zapojení stavby obchodního centra do struktury města, tedy schopnosti obchodních center navázat na stávající městskou síť a formování bezprostředního okolí obchodních center.

V českém prostředí se tématem obchodních center zabývá několik vysokých škol, většinou se však jedná o geografické, ekonomické nebo sociologické výzkumy, urbanistické zaměření je jen okrajové: Maloobchod v ČR po roce 1989 od Zdeňka Szczyrby,¹¹⁾ *Perspektivy nákupních center v České republice s důrazem na lokalizaci v urbánním prostředí – příklad města Brna* od Josefa Kuncce a kolektivu autorů,¹²⁾ nebo *Od veřejného prostoru k nákupním centrům* od Pavla Pospěcha.¹³⁾

Nejbližší se mému tématu blíží studie z Univerzity ve Walesu *Blurring the boundaries: The interface of shopping centres and surrounding urban public space*,¹⁴⁾ která se zabývá smazáváním hranic mezi soukromým prostorem obchodních center a městským veřejným prostorem. Výsledkem této studie je závěr, že potkávání veřejných prostranství a soukromých prostor obchodních center vede k bohatšímu městskému životu, kde veřejné prostory s otevřenou hranicí do soukromých prostor určených veřejnému využití nabízejí více integrované a živé městské prostředí a přispívají ke zlepšení veřejného života.

Další zajímavou studií týkající se projektování obchodních center a jejich zakomponování do města tak, aby byla udržitelná, je výzkum z RMIT Univerzity v Melbourne, *Sustainable urban form and the shopping mall: An investigation of retail provision in new housing subdivisions in Melbourne's growth areas*.¹⁵⁾ Závěrem studie je důraz na potřebu pěší dostupnosti obchodních center, a to i tak, aby byl příjemný pěší pohyb v okolí obchodních center. Další výzkumná práce *The Failure of Shopping Malls as a Tool of Downtown Revitalization in Mid-Size Urban Areas*,¹⁶⁾ tentokrát kanad-

11) SZCZYRBA, Zdeněk. Maloobchod v ČR po roce 1989: Vývoj a trendy se zaměřením na geografickou organizaci. Olomouc: Univerzita Palackého, 2005. 126 s. ISBN 8024412748.

12) KUNC, Josef; TONEV, Petr; SZCZYRBA, Zdeněk; GREPLOVÁ, Zuzana. Perspektivy nákupních center v České republice s důrazem na lokalizaci v urbánním prostředí: příklad města Brna. Urbanismus a územní rozvoj. Brno: Ústav územního rozvoje, 2012, XV, č. 2, s. 14-20. ISSN 1212-0855.

13) POSPĚCH, Pavel. Od veřejného prostoru k nákupním centrům: svět cizinců a jeho regulace. Praha: Sociologické nakladatelství Slon, 2015, 194 s. ISBN: 978-80-7419-186-2.

14) ABBASALIPOUR, Samira. Blurring the boundaries: The interface of shopping centres and surrounding urban public space [online]. 2011 [cit. 2016-05-19]. Dostupné na: http://soac.fbe.unsw.edu.au/2011/papers/SOAC2011_0115_final.pdf

15) GOODMAN, Robin. Sustainable urban form and the shopping mall: An investigation of retail provision in new housing subdivisions in Melbourne's growth areas [online]. 2005 [cit. 2016-05-21]. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/237390803_Sustainable_urban_form_and_the_shopping_mall_An_investigation_of_retail_provision_in_new_housing_subdivisions_in_Melbourne's_growth_areas

16) FILION, Pierre; HAMMOND, Karen. The Failure of Shopping Malls as a Tool of Downtown Revitalization in Mid-Size Urban Areas [online]. 2006 [cit. 2016-05-21]. Dostupné na: <https://uwaterloo.ca/planning/sites/ca.planning/files/uploads/files/FilionandHammond.pdf>

ská z Univerzity Waterloo, se zabývá vztahem městského centra a obchodního centra (v současné době odvracení se od obchodních center zpět k centrům městským), kde východiskem může být revitalizace obchodních center do takové formy, aby byla multifunkční a orientovaná ven, do veřejného prostoru města. Je zajímavé, že z amerických studií a výzkumů jsem taková podobná témata nenašla, což příkládám tomu, že uzavřenost a introvertnost obchodních center nejsou v Americe vnímány jako problém (nebo tak závažný problém), a zároveň jsou mnohem více aktuálními tématy tzv. *dead malls*, opuštěná obchodní centra, nebo ekonomický vliv těchto staveb na své okolí.

Zajímavá je také studie *The relationship between the quality of active frontages and public perceptions of public spaces*¹⁷⁾ věnovaná vztahu mezi kvalitou aktivního parteru (active frontage) a vnímáním veřejných prostor jeho uživateli. Výzkum provedený kombinací kritické literární rešerše a dotazníkového šetření (do kterého se zapojilo 152 účastníků) došel k závěru, že kvalita aktivního parteru může významně ovlivnit vnímání veřejného prostoru ve smyslu bezpečnosti, pohodlí, sociability a živosti. Kvalita aktivního parteru může podle výzkumu přispět k tvorbě úspěšného veřejného prostoru, který může přinést dalekosáhlé výhody pro celé město.

Žádná z výše uvedených studií se ale nevěnuje prokázání introvertnosti obchodních center, ač se s termínem *introverted shopping mall* lze v literatuře setkat. To je také důvod mého zájmu o toto téma, protože obzvláště v českém prostředí se parter realizovaných obchodních center a nefunkčnost vnitřní obchodní ulice v podobě zkratky městem dosud nezkoumala.

Téma výzkumu

Malý počet teoretických i vědeckých textů věnovaných vztahu obchodních center ke struktuře města se stal hlavním důvodem pro zúžení obecné problematiky obchodních center na výzkum jejich parteru a vnitřní ulice. Název výzkumu Interpretace obchodních center jako součást urbánní struktury tak vyjadřuje zkoumání takových prvků nebo jevů obchodních center, které mají nějaký vztah ke městu a jeho struktuře. Jádrem práce se tak stalo zkoumání parteru obchodních center, který v sobě odráží jak soukromé tak veřejné děje a jako hrana mezi soukromým a veřejným je pro život města klíčový. Dalšími zkoumanými prvky jsou vnitřní ulice obchodních center, propojení s jinými městskými funkcemi, pěší dostupnost, kvalita bezprostředního veřejného prostoru a měřítko obchodních center vůči svému okolí.

Aktuálnost zkoumaného problému dokazují průzkumy developerských společností, které Českou republiku stále řadí mezi jedno z nejpravděpodobnějších míst výstavby nových obchodních center.¹⁸⁾ Zároveň v České republice stále neexistují studie, které by zhodnotily důsledek výstavby obchodních center na své bezprostřední urbánní okolí nebo dokonce na celá města. V plánu jsou výstavby nových obchodních center, aniž by veřejná správa vyžadovala od investorů studii vlivu nových obchodních ploch na stávající obchodní síť a město, tzv. studii RIA,¹⁹⁾ která je v západních zemích běžnou součástí rozhodování o výstavbě maloobchodních ploch.²⁰⁾

Cíl výzkumu

Cílem tohoto výzkumu je interpretace vztahu obchodních center ke městu a definování důsledků, které z tohoto vztahu vyplývají. Základní výzkumné otázky jsou, jak se obchodní centra chovají ve městě, lze-li výsledky měření zobec-

nit pro daný typ městské struktury a jaký je potenciál obchodních center pro veřejný prostor. Sleduji a analyzuji takové urbanistické prvky obchodních center, které v sobě odrážejí vztah ke městu: aktivita parteru, vnitřní ulice navazující na městskou uliční síť, víceúčelovost obchodních center, řešení parkovišť nebo vjezdů do parkovišť, dostupnost pro nevlastníky aut a investice do bezprostředního okolí obchodních center. Svoji pozornost zaměřuji především na první aspekt – aktivní parter, který je důležitou složkou města v tom, jak se v něm spojuje veřejný prostor, soukromý prostor a děje. Konečným výsledkem výzkumu je formulace principů, které by přispěly k městotvornější realizaci obchodních center v rámci různých typů struktur města. Tyto principy jsou zároveň ukázané na obchodních centrech, u kterých se hypotéza nepotvrdila, a byly tak zařazeny do příkladů best practice (Etalonu). Tento Etalon má být praktickým závěrem celé práce, a má sloužit jako podklad pro rozhodování městských správ při realizaci nových nebo rekonstrukci stávajících obchodních center. Ta část výzkumu, která je výzkumem obecným, může být podkladem k dalšímu bádání.

Metodika

Základní teoretickou hypotézou je tvrzení, že obchodní centra jsou introvertní stavby, které se ve městě chovají neměstsky. Metodou pro dokázání, popřípadě vyvrácení teoretické hypotézy je měření a komparace. Pro návrh principů, které by přispěly k hodnotnějšímu řešení obchodních center, používám metodu best practice.

Vybírám čtyři pražská obchodní centra (Letňany, Flora, Nový Smíchov, Palladium) a čtyři zahraniční obchodní centra (Fünf Höfe v Mnichově, De Cidatel v Almere, Namba Parks v Ósace a L'illa Diagonal v Barceloně). Vzhledem k tomu, že obchodní centra se globalizací

17) HEFFERNAN, Emma; HEFFERNAN, Troy; PAN, Wei. The relationship between the quality of active frontages and public perceptions of public spaces [online]. 2014 [cit. 2016-05-21]. Dostupné na: <https://link.springer.com/article/10.1057%2Ffudi.2013.16>

18) CUSHMAN, Wakefield. European shopping centre development report [online]. 2015 [cit. 2016-04-12]. Dostupné na: <http://www.cushmanwakefield.com/~media/global-reports/Europe%20Shopping%20Centre%20Development%20Report%20April%202015.pdf>

19) tzv. RIA – Retail impact assessment – Studie vlivu nových obchodních ploch na stávající obchodní síť a město. Studie RIA vznikla jako nástroj plánování maloobchodu ve Velké Británii v 60. letech 20. století. Je metodou, která napomáhá v rozhodovacím procesu o umístění nových obchodních ploch do města a je používána ve většině západoevropských zemích.

20) SPILKOVÁ, Jana. Geografie maloobchodu a spotřeby: Věda o nakupování. Praha: Karolinum, 2012, 246 s. ISBN 9788024619514.

rozšířila po celém světě bez ohledu na měřítko, velikost a strukturu měst, při výběru zahraničních obchodních center jsem nebrala ohled na to, zda jsou tato města srovnatelná s Prahou.

Na vybraných obchodních centrech zkoumám a hodnotím následující znaky:

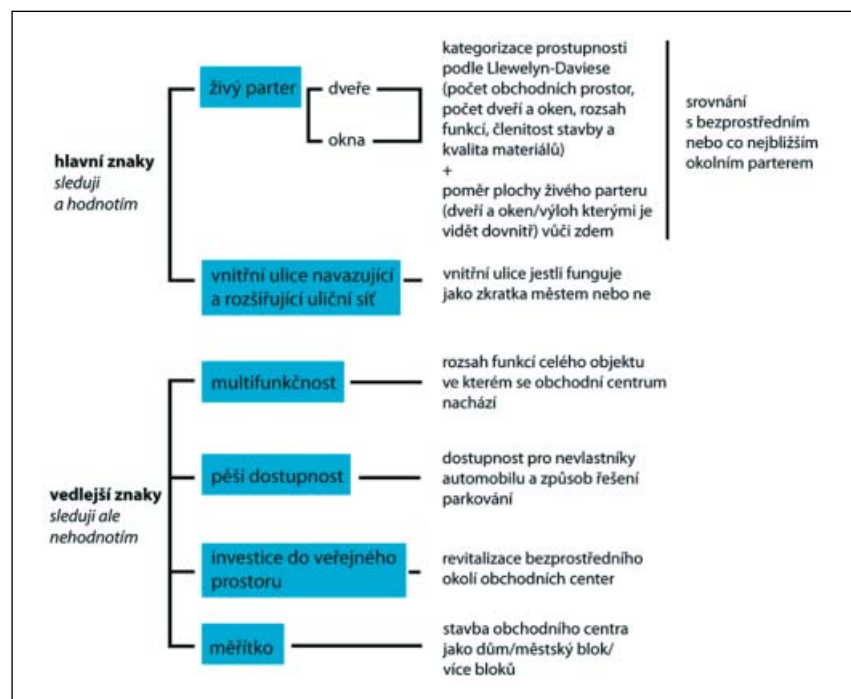
Pro zjištění informací o parteru obchodních center používám metodu měření, která patří do empirických vědeckých metod, a provádí se kvantitativním srovnáváním určitých vlastností.

V případě vybraných obchodních center měřím především jejich počet a šířku vstupů a oken (resp. výkladů, kterými je vidět dovnitř) parteru. K posouzení charakteru parteru využívám klasifikaci intenzity aktivního parteru podle Llewelyn-Davies.²¹⁾

Pro porovnání parteru obchodních center a parteru jejich nejbližšího okolí používám metodu komparace, která patří mezi obecně teoretické vědecké metody. V případě vybraných obchodních center porovnávám parter obchodních cen-

ter s parterem jejich nejbližšího okolí. Tímto porovnáním potvrzují/vyvracím hypotézu, že obchodní centra jsou introvertními stavbami, které se ve městě chovají neměstsky. Jinými slovy, že obchodní centra se chovají ještě hůř/lépe než prostředí, do kterého byla zasazena.

Obchodní centra, u kterých se teoretická hypotéza nepotvrdila, zařazují do Etalonu. Metoda best practice je třetí metodou, kterou ve svém výzkumu používám. Etalon prezentuji jednotlivými město-uzdravujícími znaky. Jsou to takové znaky nebo pravidla, která vedou ke zdravějšímu a celistvějšímu městu, jak je popsáno Christopherem Alexandrem: „Každý přírůstek k výstavbě musí být proveden tak, aby uzdravoval město. V této větě je slovo ‚uzdravovat‘ třeba rozumět v jeho starém smyslu ‚sclouvat‘. (...) Každý nový krok ve výstavbě musí splňovat jedno: musí kolem sebe vytvářet kontinuální strukturu celistvosti.“²²⁾ Ke každému město-uzdravujícímu znaku je přiřazeno jedno obchodní centrum, které je v daném znaku nejúspěšnější, a na kterém daný znak prezentuji. Jednotlivé „karty“ doplňuji schematickými kresbami principů. Metoda best practice využívá osvědčené znalosti, principy a postupy k dosažení požadovaného výsledku. Na základě osvědčených realizací obchodních center proto navrhuji principy, které by přispěly k hodnotnějšímu řešení (ať už novostaveb nebo přestaveb) obchodních center.



Obrázek 1: Přehled sledovaných město-uzdravujících znaků

Parter (frontage) kategorie A	• >15 obchodních prostor každých 100 m • >25 dveří nebo oken každých 100 m • velký rozsah funkcí	• žádné slepé fasády a jen pár pasivních • vysoká členitost a hloubka povrchu stavby • vysoce kvalitní materiály a vysoká kvalita detailů
Parter kategorie B	• 10–15 obchodních prostor každých 100 m • >15 dveří nebo oken každých 100 m • středně velký rozsah funkcí	• několik slepých nebo pasivních fasád • středně velká členitost a hloubka povrchu stavby • kvalitní materiály a kvalita detailů
Parter kategorie C	• 6–10 obchodních prostor každých 100 m • nějaký rozsah funkcí • < polovina slepých nebo pasivních fasád	• velmi nízká členitost a modelace povrchu stavby • standardní materiály a několik detailů
Parter kategorie D	• 3–5 obchodních prostor každých 100 m • malý nebo žádný rozsah funkcí • převážně slepé nebo pasivní fasády	• plochý povrch stavby • málo nebo žádné detaily
Parter kategorie E	• 1–2 obchodních prostor každých 100 m • žádný rozsah funkcí • převážně slepé nebo pasivní fasády	• plochý povrch stavby • žádné detaily a nic na co by se dalo dívat

Tabulka 1: Hodnocení aktivního parteru podle Llewelyn-Davies

21) LLEWELYN-DAVIES (firm). Urban design compendium. London: English partnership and the Housing Corporation, 2000. Dostupné na: <http://www.queenelizabetholympicpark.co.uk/-/media/lldc/local-plan/local-plan-examination-documents/other-strategy-papers/s34-urban-design-compendium.ashx?la=en>

22) ALEXANDER, Christopher. A New Theory of Urban Design. Oxford: Oxford University Press, 1987, 272 s. ISBN-13: 978-0195037531, s. 59.

PŘÍPADOVÁ STUDIE OC PALLADIUM

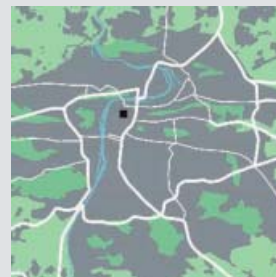
Umístění: Praha, ČR
Architekt: SIAL architekti a inženýři s.r.o.
Rok dokončení: 2007
Zastavěná plocha: 13 500 m²
Počet podlaží: 11
Prodejní plocha: 39 000 m²
Kanceláře: 19 500 m²
Parkování v podzemí 900 míst

Obchodní centrum Palladium se nachází v rostlé struktuře na okraji historického jádra Prahy, v těsné blízkosti městských hradeb, zbouraných v předminulém století. Na místě obchodního centra se v 17. století nacházel kapucínský klášter s kostelem sv. Josefa, kostel zůstal zachován do dnešní doby. V druhé polovině 19. století byly klášterní budovy demolovány, a na jejich místě byla vídeňským architektem A. Wolfem vyprojektována kasárna ve stylu romantizujícího historismu. Roku 1993 byla kasárna zrušena a Ministerstvo obrany je roku 1996 prodalo firmě European Property Development (EPD), která od začátku jasně prezentovala svůj záměr využít pozemky k výstavbě obchodního centra. V roce 2005 byla zahájena výstavba, během níž bylo zachováno z původní zástavby pouze fasáda uličního křídla a budova jízдарny. Během realizace obchodního centra bylo Náměstí Republiky přeměněno na zklidněnou pěší zónu, přičemž vedení tramvaje zůstalo zachováno a jeden z vestibulů metra byl přímo propojen s vchodem do obchodního centra. Obchodní centrum má šest podzemních a pět nadzemních podlaží, z toho tři podzemní jsou vyhrazena garážím, ve dvou nejvyšších podlažích se nacházejí kanceláře, zbývajících šest pater obsazuje obchodní centrum. Název obchodního centra vychází ze slova palladium, což znamená posvátný předmět, kterému je připisována ochranná funkce. Parter obchodního centra je tvořen dvěma hlavními vchody, vstupem do administrativní části budovy, vjezdem do garáží, pobočkou směnárny a především výlohami, které jsou z velké části zalepené reklamami a jmény módních řetězců.

Parter obchodního centra nepůsobí vstřícně a otevřeně, jak je tomu naopak u protilehlého parteru ulice Na Poříčí, sestávajícího z četných restaurací, kaváren a butiků. Obchodní centrum je naproti tomu organizováno směrem dovnitř kolem velkého atria se skleněným zastřešením.

Propojení podlaží je zajištěno eskalátory, které jsou záměrně rozmístěny tak, aby na sebe nenavazovaly. Podobně nečitelně jsou umístěny i výtahy, aby nenaváděly návštěvníky k jejich běžnému používání. Vnitřní ulice obchodního centra tvoří smyčku kolem atria. V přízemí lze obchodní centrum projít vnitřní pasáží ve tvaru L, která ale není kratší než obejití obchodního centra. Propojení ulice Na Poříčí a Truhlářská zcela chybí.

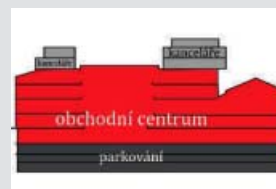
Umístění ve městě:



Vnitřní ulice Palladia:



Řez Palladiem:



Fotodokumentace:



Výpočet poměru ploch parteru Palladia

A	Vstupy pro pěší	15,5 m
B	Vjezdy pro auta	5 m
C	Výlohy nebo okna, kterými je vidět dovnitř	15 m
D	Výlohy nebo okna, kterými není vidět dovnitř	17,5 m
E	Obvod celkem	215 m

Vstupy a výlohy, kterými je vidět dovnitř, zabírají 15,3 % parteru obchodního domu.

Zkoumaný parter obchodního centra Palladium se až na dvě výjimku ocitá v parteru **kategorie C**.

Výpočet poměru ploch parteru ulice Na Poříčí

A	Vstupy pro pěší	36 m
B	Vjezdy pro auta	7,8 m
C	Výlohy nebo okna, kterými je vidět dovnitř	48 m
D	Výlohy nebo okna, kterými není vidět dovnitř	32 m
E	Obvod celkem	215 m

Vstupy a výlohy zabírají 39,1 % jedné strany ulice Na Poříčí.

Zkoumaný parter ulice v blízkosti obchodního centra Palladium se až na dvě výjimky ocitá v parteru **kategorie A**.

Výpočet vnitřní ulice obchodního centra: Pěší trasa z bodu A do bodu B je stejně dlouhá v případě obejití obchodního centra i v případě projití obchodní pasáží. Vnitřní obchodní ulice v tomto případě neslouží jako zkratka městem a městskou uliční sítí tím nezahušťuje. Obchodní centrum také neumožňuje propojení ulic Na Poříčí a Truhlářská.

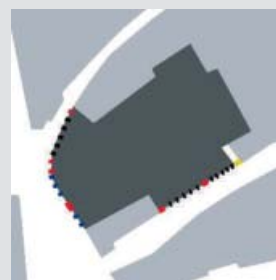
Shrnutí:

Kategorie prostupnosti parteru obchodního centra	C
Kategorie prostupnosti parteru nejbližšího okolí	A
Živý parter obchodního centra:	
Plocha dveří a oken/výloh (kterými je vidět dovnitř)	15,3 %
Živý parter nejbližšího okolí:	
Plocha dveří a oken/výloh (kterými je vidět dovnitř)	39,1 %
Vnitřní ulice jako zkratka	ne

Obchodní centrum Palladium je introvertní a neměstotvorné.

V případě obchodního centra Palladium se výzkumná hypotéza **POTVRZUJE**.

Zkoumaný parter Palladia:



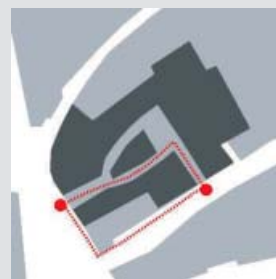
Legenda:

- vstupy pro pěší
- vjezdy pro auta
- výlohy nebo okna, kterými je vidět dovnitř
- výlohy nebo okna, kterými není vidět dovnitř

Zkoumaný parter ulice Na Poříčí:



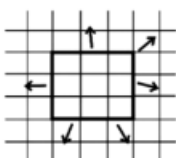
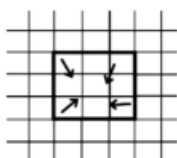
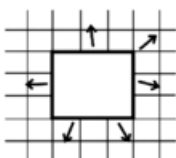
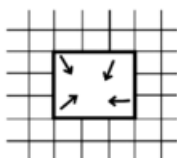
Posouzení vnitřní ulice:



Výsledky

Změřila jsem a porovnávala osm obchodních center, z toho čtyři pražské a čtyři zahraniční. Obchodní centra jsem vybrala na základě jejich vynikající znalosti v případě Prahy, a na základě osobní návštěvy v případě zahraničních obchodních center. U těchto vybraných obchodních center jsem sledovala a hodnotila jejich otevřenost parteru, srovnávala jej s parterem jejich bezprostředního okolí, a měřila vnitřní obchodní ulici, zda navazuje na městskou síť ulic, či nikoliv. U obchodních center jsem sledovala i vedlejší znaky, které jsem ale nehodnotila (multifunkčnost, pěší dostupnost, investice do veřejného prostoru a měřítka). Hodnocení obchodních center jsem prováděla podle následujícího schématu:

V případě, že prostupnost obchodního centra je větší než jeho bezprostřední okolí, považovala jsem jej za neintrovertní. V případě, že byla prostupnost

	% a kategorie rovno nebo vyšší než okolí	% a kategorie nižší než okolí
Je zkratka městem	městotvorné, neintrovertní 	městotvorné, introvertní 
Není zkratka městem	neměstotvorné, neintrovertní 	neměstotvorné, introvertní 

Obrázek 2: Introvertnost a městotvornost, jejich varianty

obchodního centra nižší než jeho bezprostřední okolí, považovala jsem jej za introvertní. V případě, že vnitřní ulice obchodního centra navazovala na síť ulic a fungovala jako zkratka městem, považovala jsem jej za městotvorné.

V případě, že vnitřní ulice obchodního centra nenavazovala na síť ulic a nefungovala jako zkratka městem, považovala jsem jej za neměstotvorné.

OC	Prostupnost parteru v %	Kategorie parteru	Prostupnost okolí v %	Kategorie parteru okolí	Vnitřní ulice jako zkratka městem
Palladium Praha	15,3	C	39,1	A	Ne
Fünf Höfe Mnichov	82,3	A	82,6	A	Ano
De Citadel Almere	81	A	76,7	A	Ano
Flora Praha	16	C	50,6	B	Ne
Nový Smíchov Praha	22	C	46,1	B	Ano
Namba Parks Osaka	28	B	26,2	C	Ano
Letňany Praha	2,4	E	9,9	D	Ne
L'illa Diagonal Barcelona	39	B	38,9	B	Ano

Tabulka 2: Shrnutí měření a porovnání vybraných obchodních center

OC	Umístění vůči městu	Výsledek měření a analýz	Potvrzení / nepotvrzení hypotézy
Palladium	Edge of center	Neměstotvorné introvertní	Potvrzení
Fünf Höfe	Edge of center	Městotvorné neintrovertní	Nepotvrzení
De Citadel	Edge of center	Městotvorné neintrovertní	Nepotvrzení
Flora	Out of center	Neměstotvorné introvertní	Potvrzení
Nový Smíchov	Out of center	Městotvorné introvertní	Potvrzení částečně
Namba Parks	Out of center	Městotvorné neintrovertní	Nepotvrzení
Letňany	Edge of town	Neměstotvorné introvertní	Potvrzení
L'illa Diagonal	Edge of town	Městotvorné, neintrovertní	Nepotvrzení

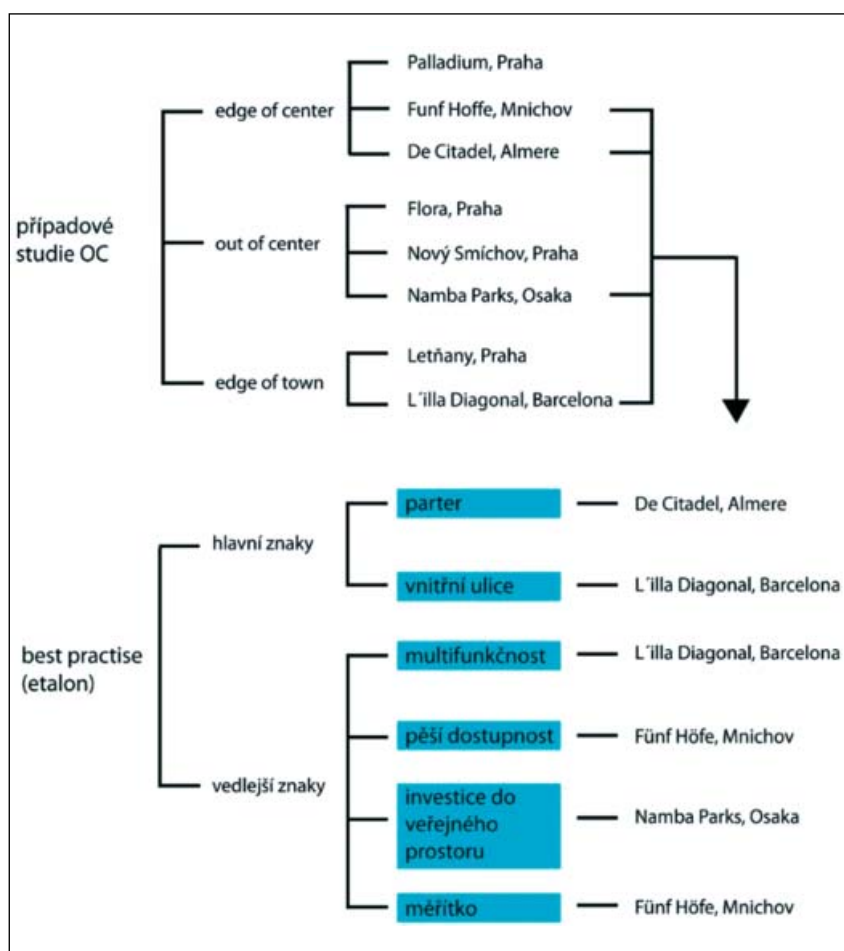
Tabulka 3: Potvrzení/nepotvrzení hypotézy u vybraných obchodních center

Jako neměstotvorná a introvertní vyšla s jednou výjimkou všechna pražská obchodní centra: Palladium, Flora, a Letňany, u kterých se mi tedy hypotéza potvrdila. Nový Smíchov vyšel jako městotvorný a introvertní, hypotéza se potvrdila částečně. Jako městotvorná a neintrovertní vyšla všechna zahraniční obchodní centra: Fünf Höfe, De Citadel, Namba Parks a L'illa Diagonal, u kterých se mi hypotéza nepotvrdila, a která jsem díky tomu mohla zařadit do Etalonu. Všechna obchodní centra, u kterých se hypotéza nepotvrdila, se ukázala také jako příkladná ve všech sledovaných vedlejších znacích.

Jako nejintrovertnější obchodní centrum vyšlo obchodní centrum Letňany. Ve srovnání s obchodním centrem L'illa Diagonal, které je vůči městu umístěno také na okraji (edge of town), jsou Letňany až 16,6 krát méně prostupné. Pro srovnání uvádím tabulku s výsledky měření:

Dle výsledků měření se ukazuje, že rozdělení obchodních center podle vztahu ke městu není nakonec tak směrodatné. Z výsledků měření nelze vyčíst žádné velké společné hodnoty pro daný typ struktury. V případě Prahy je sice viditelná zvyšující se prostupnost parteru obchodních center směrem do střední části města, neplatí to ale do důsledku, a nedá se to použít jako potvrzení předpokladu, že obchodní centra uvnitř města (edge of center a out of center) mají lepší prostupnost parteru než obchodní centra na okraji města (edge of town), nebo že vnitřní pasáž obchodních center uvnitř města (edge of center a out of center) má spíše tendenci navazovat na síť ulic, než obchodní centra na okraji města (edge of town). Přesto považuji za důležité mít umístění obchodních center v rámci města stále na paměti, a k tomuto umístění stále přihlížet při vzájemném porovnávání obchodních center, i když je to aspekt podřadnějšího charakteru.

Obchodní centra, u kterých se teoretická hypotéza nepotvrdila, zařazují do kapitoly Best practice (Etalonu).



Obrázek 3: Výběr obchodních center do Etalonu

Závěr

Obchodní centra, u kterých se teoretická hypotéza nepotvrdila, jsem zařadila do Etalonu. Etalon jsem prezentovala jednotlivými město-uzdravujícími znaky. Ke každému město-uzdravujícímu znaku je přiřazeno jedno obchodní centrum, které je v daném znaku nejúspěšnější, a na kterém daný znak prezentuji. Jednotlivé „karty“ jsem doplnila schematickými kresbami principů, na kterých daný město-uzdravující znak zobecňuji pro jakýkoliv typ městské struktury a jakékoliv městské obchodní centrum.

Na případových studiích obchodních center Etalonu je obzvláště vidět, že dobře do města zapojená obchodní centra lze stavět bez závislosti na umístění v rámci města. Podobně jako je tomu u hodnocení parteru podle Llewellyna-Daviese, kteří tvrdí, že o ten nejprostupnější parter (kategorie A) je třeba usilovat v jakékoliv části mės-

ta. Podobně je třeba o nejprostupnější a nejvíce do struktury města zapojená obchodní centra usilovat taktéž v jakékoliv části města. A u zahraničních obchodních center zařazených do Etalonu je vidět, že je to uskutečnitelné.

Etalon obchodních center by se mohl stát podkladem pro rozhodování samospráv o výstavbě nebo přestavbě obchodních center, nebo jako vodítko developerům a architektům obchodních center, aby byla obchodní centra stavěna jako stavby přirozeně zapojené do struktury města.

Možností zkoumání je také rozšíření počtu měřených a porovnávaných obchodních center, především zahraničních, která by nebyla publikována v odborných architektonických médiích. Další možnost zkoumání vidím v analýze vnitřní ulice obchodních center metodou space syntax, která by mohla přinést velmi zajímavé výsledky pro porovnání dostupnosti obchod-

PŘÍKLAD NEJPROSTUPNĚJŠÍHO PARTERU – DE CITADEL

Umístění: Almere, Holandsko, Územní plán: OMA Rem Koolhaas, Architekt: Christian de Portzamparc & Martin Wallace, Rok dokončení: 2006, Obchodní plocha: 35 000 m², Byty: 10 000 m², Parkování v podzemí

Nejlepším příkladem nejprostupnějšího parteru z obchodních center zařazených do Etalonu je Fünf Höfe (s prostupností parteru 82,3 %) a hned těsně za ním De Citadel (s prostupností parteru 81 %). Vzhledem k tomu, že na obchodním centru Fünf Höfe deklarují již další dva znaky, upřednostnila jsem v tomto případě obchodní centrum De Citadel s prostupností parteru 81%.

Obchodní centrum netvoří vnitřní pasáže, ale ulice (rozdělující blok na čtyři objekty), které jsou i veřejným prostorem. To je důvodem, proč se také celý parter do ulic maximálně otevírá, tak jak to funguje u vnitřních obchodních pasáží, které ale veřejným prostorem nejsou. Na této nuanci je zřejmé, jak málo stačí k tomu, aby obchodní centrum bylo introvertní a do města nezapojené, nebo naopak aby město i obchodní centrum se mohly navzájem obohatit. Obchodní centra by měla svůj parter, tedy hranu mezi soukromým a veřejným prostorem, maximálně využívat.

PŘÍKLAD ÚSPĚŠNÉ VNITŘNÍ ULICE – L'ILLA DIAGONAL

Umístění: Barcelona, Španělsko, Architekt: Rafael Monea a Manuel de Solà-Morales, Rok dokončení: 1993, Obchodní plocha: 35 000 m², Kanceláře: 48 000 m², Hotel: 39 000 m², Park: 13 500 m², Parkování v podzemí 2 400 míst

Nejlepším příkladem vnitřních ulic navazujících na městskou síť z obchodních center zařazených do Etalonu je L'illa Diagonal, které má 7 průchodů. Na příkladu obchodního centra L'illa Diagonal je vidět důležitost prostupnosti přízemí celého komplexu. Ač je ulice Avinguda Diagonal pro pěší pohyb nepříjemnou kvůli převaze automobilového provozu, stavba L'illa Diagonal se k ní neotáčí zády, ale naopak její pěší aktivity podporuje četnými vstupy v přízemí a vizuálně prostupnými výkladními skříněmi obchodů. Široký chodník je pak důležitým momentem pro zpříjemnění pobytu, umožňujícím i určitý distanc od projíždějících aut.

Obchodní centrum může lokalitě pomoci, bude-li schopno navázat na síť ulic a pěších tras ve městě, protože tím může svými vnitřními ulicemi spojit na první pohled nespojitelné, jako v případě L'illa Diagonal frekventovanou ulici a klidnou obytnou čtvrť. Uzavřenost a neprostupnost obchodních center vede k umrtvování městské sítě. Obchodní centra by měla navazovat a doplňovat stávající uliční síť a aktivně se podílet na tvorbě živé městské tkáně.



Porovnání parteru:

Obchodní centrum	Prostupnost prostoru v %
Fünf Höfe	82,3
De Citadel	81
Namba Parks	28
L'illa Diagonal	39



Porovnání počtu podlaží:

Obchodní centrum	Počet průchozích pasáží
Fünf Höfe	2
De Citadel	2
Namba Parks	1
L'illa Diagonal	7

PŘÍKLAD VYSOKÉ MULTIFUNKČNOSTI – L'ILLA DIAGONAL

Umístění: Barcelona, Španělsko, Architekt: Rafael Monea a Manuel de Solà-Morales, Rok dokončení: 1993, Obchodní plocha: 35 000 m², Kanceláře: 48 000 m², Hotel: 39 000 m², Park: 13 500 m², Parkování v podzemí 2 400 míst

Nejlepším příkladem multifunkčnosti z obchodních center zařazených do Etalonu je L'illa Diagonal, jehož obchodní centrum tvoří část pouze z 25,8 %. Na příkladu obchodního centra L'illa Diagonal je zřejmé, jak se obchodní centrum může stát součástí městotvorné strategie, je-li vhodně zapojeno do mixu jiných funkcí, které se navzájem podporují. Mnohem lepším přístupem, než obchodní centra organizovat jako izolované komplexy vedle monofunkčních sídlišť na okrajích měst, je vrstvit je spolu s jinými náplněmi, a to především tak, aby obchodní centra využívala parteru ulic, pokud se do nich bude otevírat obchody a restauracemi.

Obchodní centra na okrajích měst často tvoří monofunkční zóny a uvnitř měst solitérní monobloky. Vyvážený mix funkcí je přitom předpokladem udržitelného města. Obchodní centra by měla být součástí bohatého spektra městských funkcí, řešena pokud možno jako parter ulic.



Porovnání multifunkčnosti:

Obchodní centrum	Jiné funkce %
Fünf Höfe	63
De Citadel	22,2
Namba Parks	49,4
L'illa Diagonal	74,2

PŘÍKLAD DOBRÉ PĚŠÍ DOSTUPNOSTI – FÜNF HÖFE

Umístění: Mnichov, Německo, Architekt: Herzog & de Meuron, Rok dokončení: 2003, Obchodní plocha: 16 600 m², Výstavní prostory: 2 560 m², Kancelářské prostory: 24 000 m², Byty: 24, Parkování: 0

Nejlepším příkladem pěší dostupnosti z obchodních center zařazených do Etalonu je Fünf Höfe, protože nevlastní jediné parkovací stání, a ani v jeho okolí nejsou parkovací kapacity. Je závislé pouze na systému veřejné dopravy – metru, tramvajích, autobusech a na pěší dostupnosti díky lokalitě centra Mnichova. Obchodní centrum Fünf Höfe dokazuje, že lze stavět obchodní centra bez aut. Že lze v rámci města koncipovat tak, aby byla napojená pouze na systém veřejné dopravy a na pěší pohyb ve městě. V případě obchodního centra vzhledem k jeho umístění v historické části města to bylo nutností, jakákoliv eliminace parkovišť na terénu však mnohem více pomáhá zapojení budov do struktury města.

Obchodní centra jsou ze své podstaty orientována primárně na motoristy. Neměla by proto zapomínat na cyklisty a pěší. Cesta pro pěší by neměla mít podřadný charakter, jako je to nejzřetelnější v případech obchodních center na okrajích měst. Jedním z nejčastějších důvodů problematické pěší dostupnosti obchodních center je i umísťování parkovišť na terénu, kolem budovy obchodního centra. Místa na parkování by měla být řešena tak, aby neznemožňovala stavět živé a obytné město.



Porovnání pěší dostupnosti:

Obchodní centrum	MHD	Parkování
Fünf Höfe	Metro, tram, bus	Ne
De Citadel	Vlak, bus	Ano
Namba Parks	Metro, vlak, bus	Ano
L'illa Diagonal	Bus, tram	Ano

PŘÍKLAD ÚSPĚŠNÉ INVESTICE DO VEŘEJNÉHO PROSTORU – NAMBA PARKS

Umístění: Osaka, Japonsko, Architekt: The Jerde Partnership, Rok dokončení: 2003, Obchodní a zábavní plocha: 115 000 m², Kanceláře: 60 000 m², Byty: 38 000 m² (344 bytů), Park a veřejný prostor: 14 900 m², Kultura: 2 700 m², Parkování v podzemí

Nejlepším příkladem investice do veřejného prostoru z obchodních center zařazených do Etalonu je Namba Parks, se svojí největší plochou veřejného prostoru. Veřejný prostor investovaný projektem Namba Parks sestává z kaskádovitěho parku a náměstí před vstupem do obchodního centra. Na tomto parku je důležité to, že je přístupný z přízemí, a pro jeho dosažení není nutné obchodní centrum navštívit, ani jím procházet, jako je tomu v případě pobytových ploch na střechách jiných obchodních center. Kromě toho, že je stoupající park nepřehlédnutelným znakem obchodního centra, je velkou investicí do systému veřejného prostoru města.

Obchodní centra sice svůj prostor pro veřejné využití mají, není ale v pravém smyslu veřejný, protože eliminuje návštěvníky, kteří evidentně nepřišli nakupovat. Zároveň v těchto prostorech nelze dělat jakoukoliv činnost, která není v souladu s vnitřním řádem obchodních center. Vzhledem k tomu, že obchodní centra bývají jednou z nejvýnosnějších investic, mohla by i každou jejich realizaci doprovázet investice do veřejného prostoru v jakékoliv podobě, ať už renovace stávajících přilehlých veřejných prostranství, nebo tvorba nového veřejného prostoru.

PŘÍKLAD VHODNÉHO MĚŘÍTKA – FÜNF HÖFE

Umístění: Mnichov, Německo, Architekt: Herzog & de Meuron, Rok dokončení: 2003, Obchodní plocha: 16 600 m², Výstavní prostory: 2 560 m², Kancelářské prostory: 24 000 m², Byty: 24, Parkování: 0

Příkladem nejdrobnějšího obchodního centra z obchodních center zařazených do Etalonu je Fünf Höfe. Obchodní centrum namísto demolice celého bloku využilo stávající rozčleněnosti fasád původních činžovních domů a paláců, do nichž se propsalo především obchodním parterem. Obchodní centrum tak zachovalo Genia loci místa, do kterého nejzřetelněji vstupuje fasádou pouze jednoho domu, která v podání vynikajících architektů působí jako šperk.

Výhodou malého měřítka obchodních center je jejich schopnost být nezávislými na automobilové dopravě, a jejich snadnější včlenění do struktury města, tak jak to dokládá obchodní centrum Fünf Höfe. Jak je vidět na příkladu tohoto centra, v případě malých obchodních center mohou obchodní ulice centrum přesahovat, ať už tím, že paprskovitě vybíhají ven, nebo jako ulice lemující jejich obvod.



Porovnání investice do VP:

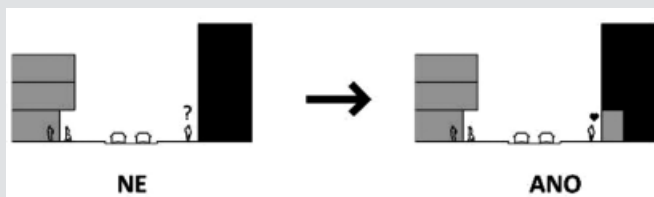
Obchodní centrum	Typ VP	m ²
Fünf Höfe	Pasáže	6500
De Citadel	Ulice, náměstí	3800
Namba Parks	Park, náměstí	14900
L'illa Diagonal	Park, náměstí	13500



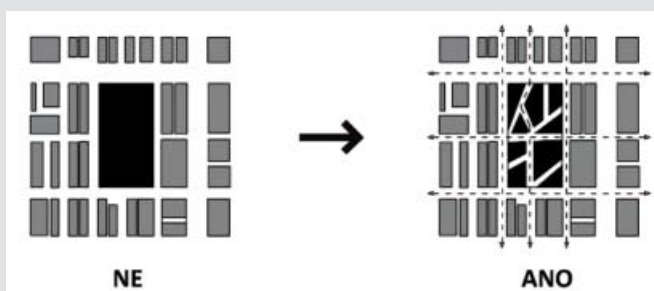
Porovnání multifunkčnosti:

Obchodní centrum	Obchodní plochy m ²
Fünf Höfe	16 600
De Citadel	35 000
Namba Parks	115000
L'illa Diagonal	35 000

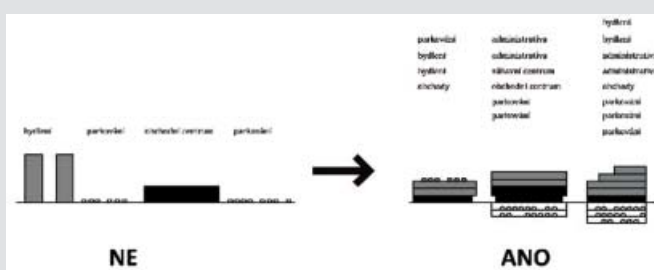
SHRNUTÍ PRINCIPŮ TVORBY MĚSTO-UZDRAVUJÍCÍHO OBCHODNÍHO CENTRA



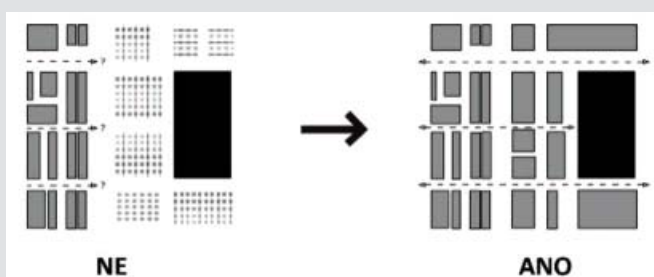
PROSTUPNÝ PARTER



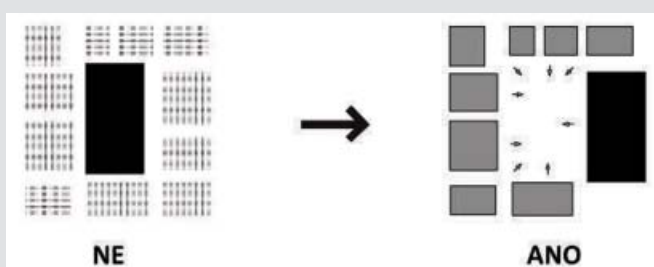
NAVAZUJÍCÍ VNITŘNÍ ULICE



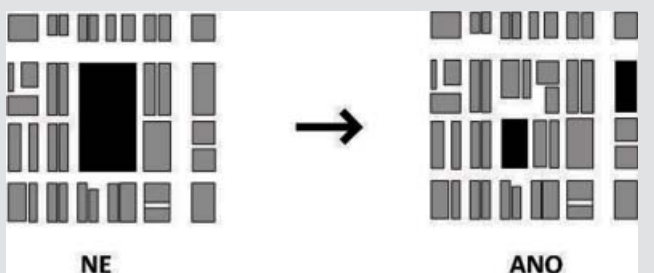
MULTIFUNKČNOST



PĚŠÍ DOSTUPNOST



INVESTICE DO VEŘEJNÉHO PROSTORU



MĚŘÍTKO PŘIZPŮSOBENÉ OKOLÍ

niho centra v případě stávajících vnitřních ulic, a v případě nově navržené vnitřní obchodní ulice, která by v daném místě logicky navazovala na stávající uliční síť, vhodně jí doplňovala a zahušťovala.

Použité zdroje:

ABBASALIPOUR, Samira. *Blurring the boundaries: The interface of shopping centres and surrounding urban public space* [online]. 2011 [cit. 2016-05-19]. Dostupné na: http://soac.fbe.unsw.edu.au/2011/papers/SOAC2011_0115_final.pdf.

ALEXANDER, Christopher. *A New Theory of Urban Design*. Oxford: Oxford University Press, 1987, 272 s. ISBN-13: 978-0195037531, s. 59.

COLEMAN, Peter. *Shopping environments: evolution, planning and design*. Oxford: Architectural press, 2006, 472 s. ISBN 10: 0750660015.

CUSHMAN, Wakefield. *European shopping centre development report* [online]. 2015 [cit. 2016-04-12]. Dostupné na: <http://www.cushmanwakefield.com/~media/global-reports/European%20Shopping%20Centre%20Development%20Report%20April%202015.pdf>.

FILION, Pierre; HAMMOND, Karen. *The Failure of Shopping Malls as a Tool of Downtown Revitalization in Mid-Size Urban Areas* [online]. 2006 [cit. 2016-05-21]. Dostupné na: <https://uwaterloo.ca/planning/sites/ca.planning/files/uploads/files/FilionandHammond.pdf>.

GOODMAN, Robin. *Sustainable urban form and the shopping mall: An investigation of retail provision in new housing subdivisions in Melbourne's growth areas* [online]. 2005 [cit. 2016-05-21]. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/237390803_Sustainable_urban_form_and_the_shopping_mall_An_investigation_of_retail_provision_in_new_housing_subdivisions_in_Melbourne's_growth_areas.

GRUEN, Victor; SMITH, Larry. *Shopping towns USA: The planning of shopping centers*. New York: Reinhold, 1960, 288 s. ISBN 13: 9781333266523.

HARDWICK, Jeffrey. *Mall maker: Victor Gruen, architect of an American dream*. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 2004, 288 s. ISBN 0-8122-3762-5.

HEFFERNAN, Emma; HEFFERNAN, Troy; PAN, Wei. *The relationship between the quality of active frontages and public perceptions of public spaces* [online]. 2014 [cit. 2016-05-21]. Dostupné na: <https://link.springer.com/article/10.1057%2Fudi.2013.16>.

CHRISTENSEN, Julia. *Big boxes reuse*. Cambridge: The MIT Press, 2008, 231 s. ISBN 978-0-262-03379-4.

International Council of Shopping Centers. *Definition of shopping center* [online]. 2015 [cit. 2016-03-16]. Dostupné na: <http://www.icsc.org/research/references/c-shopping-center-definitions>.

KUNC, Josef; TONEV, Petr; SZCZYRBA, Zdeněk; GREPLOVÁ, Zuzana. *Perspektivy nákupních center v České republice s důrazem na lokalizaci v urbánním prostředí: příklad města Brna. Urbanismus a územní rozvoj*, Brno: Ústav územního rozvoje, 2012, XV, č. 2, s. 14-20. ISSN 1212-0855.

LLEWELYN-DAVIES (firm). *Urban design compendium*. London: English partnership and the Housing Corporation, 2000. Dostupné na: <http://www.queenelizabetholympicpark.co.uk/-/media/ldc/local-plan/local-plan-examination-documents/other-strategy-papers/s34-urban-design-compendium.ashx?la=en>.

POSPĚCH, Pavel. *Od veřejného prostoru k nákupním centrům: svět cizinců a jeho regulace*. Praha: Sociologické nakladatelství Slon, 2015, 194 s. ISBN: 978-80-7419-186-2.

SPILKOVÁ, Jana. *Geografie maloobchodu a spotřeby: Věda o nakupování*. Praha: Karolinum, 2012, 246 s. ISBN 9788024619514.

SÝKORA, Luděk. *Globalizace a její společenské a geografické důsledky*. In: Jehlička, Petr; Tomeš, Josef; Daněk, Petr; eds. *Stát, prostor, politika: vybrané otázky politické geografie*. Praha: Přírodovědecká fakulta UK, 2000, 59-79 s.

SZCZYRBA, Zdeněk. *Maloobchod v ČR po roce 1989: Vývoj a trendy se zaměřením na geografickou organizaci*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2005. 126 s. ISBN 8024412748.

Ing. arch. Anna Beata Hábllová, Ph.D.

ENGLISH ABSTRACT

Interpretation of shopping malls as parts of urban structures, by Anna Beata Hábllová

My research is focused on the impact of shopping centres on an urban environment. Its aim is to interpret the relation between shopping malls and the city and define principles that may contribute to the building or re-building of shopping centres so as not to lower the quality of the urban environment. The main hypothesis of the research is the statement that shopping malls are introvert buildings which, although located in urban settings, do not behave in an urban-like manner. I justify and/or reject this hypothesis with examples from Czech and foreign shopping malls I have visited. Besides measurement methods, I use comparison and correlation; apart from comparison of partners and surroundings of shopping malls I observe urban-healing symptoms such as the existence of an inner street as a pedestrian shortcut, multifunctionality of buildings, design of parking sites and their entries, accessibility for non-users of cars, and investments in immediate surroundings. Another part of this analytic research is a proposal of principles in the form of best practice (Etalon) that should contribute to the finding of more valuable solutions.

MNICHOVSKÝ MODEL NASTAVENÍ FINANČNÍ PARTICIPACE INVESTORŮ NA ZÁKLADĚ ZASTAVITELNOSTI ÚZEMÍ

Lucie Doleželová, Eliška Vejchodská

Téma plánovacích smluv je stále aktuálnější v souvislosti s úsilím obcí požadovat od investorů finanční podíl na výstavbě veřejné infrastruktury a dále také s potřebou jednotného a předvídatelného mechanismu výpočtu tohoto podílu. Smluvní nástroje jsou v zahraničí v různých formách často využívány, v českém prostředí je jejich využití spíše výjimečné. Tyto nástroje jsou založeny na statutu plánovací svrchovanosti měst. Udělení práva výstavby je výsadou veřejné správy, přičemž vlastník na něj nemá právní nárok. Využití části zisku ze zhodnocení pozemků díky přeměně půdy na zastavitelnou pro účely investice do veřejné infrastruktury řešeného území je v evropském kontextu pokládáno za oprávněný požadavek veřejné správy vůči investorům. Cílem článku je představení mnichovského modelu, který využívá specifickou formu plánovací smlouvy. Ta kromě obvyklých investičních požadavků na investory, jako je financování či spolufinancování technické infrastruktury a občanského vybavení, poskytuje městu silný nástroj k zajištění finanční participace na výstavbě dostupného bydlení. Dostupným bydlením se myslí finančně zvýhodněné bydlení pro středně a nízkopříjmové skupiny obyvatel.

Mnichovský model zavazuje žadatele o plánovací rozhodnutí uzavřít s městem plánovací smlouvu, podle které je žadatelům přiznán a ponechán předem definovaný díl zhodnocení majetku. Tímto dílem je minimálně 30 procent hodnoty, o kterou vzroste cena pozemků oproti původní hodnotě pozemků na základě udělení práva k výstavbě plánovacím rozhodnutím, respektive schválením regulačního plánu. Zbylá část této hodnoty je podle plánovací smlouvy využita na zajištění technické infrastruktury, občanské vybavenosti (mateřské školy, základní školy do 10 let věku), výstavby 30% podílu podporovaného bydlení a finančního krytí na odevzdání částí pozemků pro veřejné využití. Díky zavedení pravidel předvídatelné finanční participace investorů disponuje vedení města politikou, která je inspirací pro mnohá města, a to i za hranicemi Německa.

Úvod

Způsoby participace soukromých investorů na finančních nákladech rozvoje nebo transformace města mohou nabývat nejrůznějších podob. V tomto periodiku o některých příkladech ekonomických nástrojů využívaných při rozvoji území psali Vejchodská [2017] nebo Řezáč [2017]. V citovaných příkladech se jedná často o velké rozvojové projekty, kdy obec není vlastníkem pozemků, ale potřebuje zajistit veřejně prospěšné cíle v rozvoji vybraného území. Jak ukazují zkušenosti napříč západoevropskými i postsocialistickými městy, tato situace je od konce 90. let společným problémem, pro který jednotlivá města hledají nová řešení [Doleželová et Macoun, 2017]. Západoevropská města přitom navazují na tradici řízení velkých projektů skrze městské rozvojové společnosti, které se dříve mohly opírat o různé druhy státní podpory. Postsocialistická města, jako například Praha, Varšava a Budapešť, jsou v situaci, kdy díky privatizacím a liberální politice nejen nevládní klíčové pozemky, ale neexistují ani zkušenosti s řízením velkých projektů a s využí-

tím ekonomických nástrojů v územním rozvoji. V souvislosti s přípravou nového Metropolitního plánu Prahy, jehož záměrem je upřednostnit vnitřní růst města, se metody plánování a přípravy rozvoje velkých transformačních ploch stávají aktuálním úkolem.

V souvislosti s vymezením možností obecních samospráv pro zásahy do charakteru územního rozvoje na vlastním území Vejchodská [2017] zdůrazňuje rozdíl mezi americkým a typicky evropským přístupem k územnímu plánování. Americký přístup chápe omezování možností využití území do značné míry jako zásah do soukromých majetkových práv. Právním na výstavbu se v České republice neoficiálně zaštiťují i někteří developéři v roli vlastníků pozemků, kteří kritizují neoprávněnost stavebních uzávěr na velkých transformačních územích v Praze. Ideový přístup v západoevropských zemích je však s výjimkou Anglie a Irska odlišný (v Anglii má svrchovaná vlastnická práva související s rozvojem území centrální autorita, nikoli obce, které v dané záležitosti posuzují rozvoj navrhaný investory z lokálních hle-

disek; k podrobnostem právní úpravy platné v Anglii viz např. [Whitehead, 2007]). Ve většině západoevropských zemí města využívají statut plánovací svrchovanosti. Udělení práva výstavby je výsadou veřejné správy, přičemž vlastník na něj nemá právní nárok [Kubenka 2009]. Využití části zisku ze zhodnocení pozemků díky přeměně půdy na zastavitelnou pro účely investice do veřejné infrastruktury řešeného území je v evropském kontextu pokládáno za oprávněný požadavek veřejné správy vůči investorům.

Pokud skutečně dojde k přesunu části zisku ze zhodnocení pozemků veřejnému sektoru, jedná se o tzv. zachycení renty. Ke konceptu zachycení renty se více rozepisuje např. Van der Veen et al. [2010]. Ekonomické nástroje využívané v projektech rozvoje i transformace území vycházejí z plánovací svrchovanosti měst a z konceptu zachycení renty.

V tomto článku si představíme mnichovský model zachycení renty, který je v Německu považován za příklad správné praxe pro jiná města. Článek využívá metodu desk-research kombinovanou

s praktickou znalostí mnichovských poměrů jedné z autorek tohoto článku. Po seznámení s legislativními podmínkami územního rozvoje v Německu bude představen mnichovský model a jeho výsledky.

Základní principy německého územního plánování

Územní plánování v Německu je definováno stavebním zákonem (Baugesetzbuch, BauGB). Jak bylo výše uvedeno, i německý stavební zákon uděluje obcím právo definovat budoucí rozvoj území v jejich správě. Počátkem 90. let bylo přijato několik legislativních úprav, jejichž cílem bylo podpořit bytovou výstavbu. Úpravy spočívaly v urychlení procesu povolování bytové výstavby, rozšíření předkupního práva, zjednodušení plánovacích postupů a převodů pozemků ze zemědělské půdy [Söfker, 2014]. Do spolkového stavebního zákona se v roce 1993 z legislativy bývalé NDR vrátil instrument opatření městského rozvoje (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme), který popsal Řezáč [2017]. Zároveň byl ve stavebním zákoně upevněn nástroj plánovací smlouvy jako služebnost. To znamená, že závazky z plánovací smlouvy jsou pro dané území trvalé a přenášejí se i na nové vlastníky pozemků.

Zásadní rozdíl německého územního plánování oproti českému tkví v okamžiku přidělení práv k výstavbě vlastníkovu pozemku. Zatímco v české legislativě je právo k výstavbě přiděleno definicí zastavitelných území územním plánem a dále se prověřuje v územním řízení, v německém systému statut zastavitelného území sám o sobě ještě právo k výstavbě vlastníkovu nepřináší, pokud se jedná o půdu v rámci vymezeného transformačního nebo rozvojového území. Územním plánem, jehož obsah je orientační pro následný proces územního řízení (Bauleitplanung), je obecně přiděleno právo k výstavbě pouze v rámci stabilizovaného území. Právo k výstavbě na půdě v rámci transformačních nebo rozvojových území je vlastníkovu přiděleno až v okamžiku, kdy je na danou plochu městem schválen tzv. Bauleitplan/Bebauungsplan

(B-Plan), který je právně závazným dokumentem. B-Plan definuje druh nové výstavby na daném území v podrobnosti obdobné českému regulačnímu plánu. B-Plan se povinně pořizuje na všech zastavitelných územích, která nejsou v územním plánu (Flächennutzungsplan) označena jako stabilizovaná a nepodléhají tudíž jednoduchému pravidlu povolování výstavby podle § 34 BauGB. Bez B-plánu nemohou být rozvojová a transformační území zastavována, de facto v nich platí stavební uzávěra. Zjednodušeně lze říci, že německé územní plánování běžně podmiňuje výstavbu schválením regulačního plánu, což je v České republice naopak velmi výjimečné.

Snaha o zavedení zdanění nárůstu hodnoty pozemků probíhá v Německu již od 50. let 20. století [Helbrecht et Weber-Newth, 2017]. Dosud nebyla zavedena žádná plošná regulace vyžadující odvod takové daně. V roce 1993 byly provedeny úpravy stavebního zákona, které umožňují požadovat platby z navýšení hodnoty pozemků rozvojem území (úprava nesla název Investitions erleichterungs- und Wohnbaulandgesetz) [Ibid.]. První odstavec německého stavebního zákoníku požaduje, aby plánovací příprava pozemků zajišťovala v rámci cílů územního rozvoje i sociálně spravedlivé využití pozemků. To umožňuje německým městům požadovat od investorů v území participaci na výstavbě technické a občanské infrastruktury a dokonce i na nákladech tzv. podporovaného bydlení, které je vyhrazeno sociálně slabým a středním vrstvám obyvatel [Kubenka 2009]. Protože na spolkové úrovni neexistuje jednotný přístup k zachycení renty vyplývající z rozvoje území a každá spolková země je zodpovědná za vytváření vlastních pravidel, vede to k značným rozdílům mezi přístupy využitými napříč Spolkovou republikou Německo. Na příkladu politiky zachycující rentu města Mnichova si dále ukážeme, jak může systém finanční participace investorů reálně fungovat. Právě mnichovská politika SoBoN (Sozialgerechte Bodennutzung – sociálně spravedlivé využívání půdy) je v Německu považována za nejlepší příklad správné praxe zachycení renty [Helbrecht et Weber-Newth, 2017].

Vznik a principy mnichovského modelu SoBoN

Plánování Mnichova je možné označit za konzervativní ve smyslu jeho postupných úprav a absence velkých revolučních reforem [Thierstein, Reiss-Schmidt, 2008]. Systematický přístup vede k tomu, že město plánuje v dlouhodobém výhledu nejen v oblasti územního rozvoje, ale i pozemkové politiky a financování. Důvodem pro zavedení ekonomického nástroje v oblasti územního rozvoje v Mnichově, kterým je SoBoN, nebylo primárně zachycení renty, ale především potřeba zrychlení tempa přípravy pozemků. K zavedení ekonomického nástroje SoBoN přispěly i rostoucí náklady ve stavebnictví, rostoucí ceny pozemků a rostoucí počet obyvatel. Příprava politiky, která by přiměla investory v území finančně se podílet mj. na nákladech podporovaného bydlení, byla zahájena již koncem 80. let, kdy výstavba městských bytů přestávala stačit tempu růstu žádostí o přidělení bytu. V roce 1989 přijalo město usnesení, podle kterého zavazovalo budoucí investory stavět v bytových projektech 40% podíl podporovaného bydlení. V roce 1994 využilo město Mnichov nové znění německého stavebního zákona a přijalo politiku SoBoN. Ta je po drobných úpravách Mnichovem využívána dodnes. V posledních letech zavedla obdobnou politiku v Německu i města Hamburg, Norimberk či Feiburg. Další města její zavedení zvažují. Zatím nekomplexněji je mnichovský model popsán v [Junker, 2010].

Mnichovský SoBoN je založený na uzavírání plánovacích smluv s investory na všech rozvojových a transformačních plochách při schválení B-planu. SoBoN může být spojen jak s plánovací smlouvou, tak s procedurou parcelace veřejného nebo soukromého práva. Nevztahuje se na opatření městské sanace a městského rozvoje (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme), která mají vlastní pravidla finančního vyrovnání. SoBoN je uplatňován vůči všem žadatelům o plánovací rozhodnutí včetně státu a veřejných institucí.

Mnichov se při uzavírání plánovacích smluv snaží o transparentnost postupů a výpočtů nákladů a závazků, které jsou po investorech následně požadovány. Zajišťuje rovnost žadatelů o plánovací rozhodnutí (v českém pojetí územní rozhodnutí) tím, že jim je přiznán a ponechán předem definovaný díl zhodnocení majetku. Tímto dílem je minimálně 30 % hodnoty, o kterou vzroste cena pozemků vlivem přiznání práva k výstavbě a plánovacího rozhodnutí oproti původní hodnotě pozemků. Výchozí hodnoty pozemků stanovuje městský úřad Kommunalreferat. Výchozí hodnota ceny nemovitostí je definována aktuálně platným právem na výstavbu před schválením B-planu, který práva k výstavbě rozšiřuje. Ocenění nebere v potaz potenciální (spekulativní) rozvojovou hodnotu.

Plánovací smlouva uzavřená mezi městem a žadatelem definuje alokaci zbývajících maximálně 70 % hodnoty, o které se zvýší původní cena nemovitostí. Tyto prostředky mohou být investovány do následujících oblastí rozvoje: postoupení vybraných pozemků městu, výstavba sítí a komunikací, výstavba veřejné vybavenosti a výstavba bytů podporovaného bydlení. Výstavba sítí, komunikací a zelených ploch a jejich bezúplatný převod městu s příslušnými pozemky je povinností žadatele o rozhodnutí (investora). Mezi stavby veřejné vybavenosti, jejichž výstavbu zajišťuje investor, patří jesle, mateřské a základní školy prvního stupně (do věku 10 let). Je na rozhodnutí investora, zda školní stavby postaví na vlastní náklady, nebo převede finanční podíl a pozemky městu, které výstavbu školy zajistí samo. Aktuálně se při převodu finančního podílu podle [LHM, 2017] jedná o částku 100 Eur na m² plánované bytové výstavby. Ve většině případů se investoři rozhodují pro stavbu školy ve vlastní režii. Jesle a školky je možné umístit v kancelářských i obytných objektech.

Z plánované bytové výstavby musí 30 % věnovat investor na podporované bydlení [LHM 2008]. Zbývajících 70 % bytové výstavby může mít komerční charakter. Pro město a jeho instituce platí vyšší, až 50 %, kvóty pro výstavbu podporovaného bydlení. Pro výstavbu podporovaného bydlení může

investor volit z několika variant, podle toho, zda byty postaví ve vlastní režii, nebo výstavbu přenechá městu či jeho institucím bytové výstavby. Investor má možnost postavit podporované bydlení sám a využít k tomu městem dotoované programy podpory výstavby podporovaného bydlení podle toho, zda se jedná a podporované nájemní bydlení (20 % podle SoBoN) nebo podporovanou výstavbu do soukromého vlastnictví (10 % podle SoBoN).

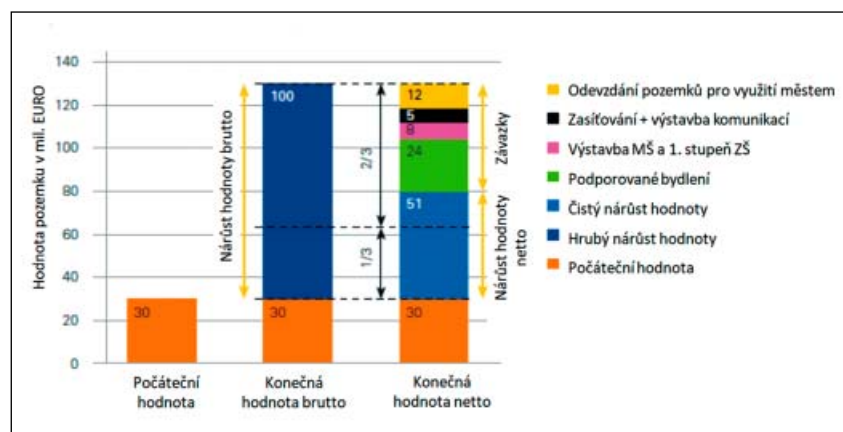
V jednotlivých případech může město v rámci SoBoN požadovat udržení původních ekonomických aktivit, například dílen a drobných služeb v regenerovaném průmyslovém území. Město může požadovat jejich umístění v nových objektech a zajištění ekonomických podmínek jejich fungování.

Náklady spojené s plánovací přípravou a architektonickými soutěžemi nese investor. Uzavření smlouvy SoBoN znamená pro investora povinnost stavět. Smlouva obsahuje termíny výstavby, které musí být přiměřené a investor je povinen je dodržet. Plánovací smlouva a B-plan prochází usnesením městské rady, která formálně potvrzuje jejich schválením přiměřenost stanovených nákladů a závazků v jednotlivých případech.

Možnou finanční participaci investora na veřejné infrastruktuře a podporovaném bydlení schematicky znázorňuje Obrázek 1. Čísla prezentovaná na obrázku jsou pouze orientační a slouží jen jako příklad možného rozdělení finanční participace mezi jednotlivé druhy užití. Hrubý nárůst hodnoty úze-

mí znázorněný v prostředním sloupci zobrazuje rozdíl hodnot pozemku s přiznaným právem k výstavbě a plánovacím rozhodnutím oproti původní hodnotě pozemku. Garantovaný podíl investora na navýšené hodnotě pozemku je znázorněn jako 1/3 nárůstu hodnoty brutto. Ve zde uvedeném příkladu zbývá investorovi po zainvestování do technické infrastruktury, občanské vybavenosti a podporovaného bydlení, a dále odevzdání části pozemku pro využití městem, větší díl nárůstu hodnoty pozemku, než činí garantované minimum (v obrázku pod názvem „čistý nárůst hodnoty“).

Od konce 90. let se v Mnichově stává pravidlem, že město nezíská rozvojové nebo transformační pozemky do vlastnictví a nepřipravuje je pro prodej investorům ve vlastní režii. Vlastníci pozemků v roli developerů jsou v kontaktu s městem od počátku záměru projektu a společně připravují projekt v souladu se strategickými cíli města. Strategický plán Perspektivie München [LHM, 2013] kromě obecných cílů definuje lokality, ve kterých budou realizovány důležité projekty výstavby a regenerace. U jednotlivých lokalit plán uvádí hlavní cíle rozvoje nebo regenerace a jejich základní stavební program. Získá-li investor podporu města pro svůj projekt, což bývá pravidlem, probíhají akce zapojení veřejnosti v koordinaci města s investorem. S cílem urychlení procesu přípravy přebírají investoři aktivity i náklady spojené s plánovací přípravou. Kromě architektonických soutěží připravují investoři i specifický regulační plán pro vlastní záměr, tzv. Vorhabenbezogene Bebauungsplan. Tento nástroj se v le-



Obrázek 1: Příklad možného finančního podílu investora u SoBoN

Zdroj: LHM, 2008

gislativě objevil roku 1998 jako spojení dvou nástrojů, a to územní studie a studie infrastruktury (Vorhaben- und Erschließungsplan). Na rozdíl od městem pořizovaného B-Plánu je Vorhabenbezogene Bebauungsplan podrobnější. Obsahuje například studie infrastruktury včetně kalkulace nákladů, podrobné předpisy pro architektonické ztvárnění plánovaných objektů atd. Investorem zpracovaný podrobný plán přepracuje město do právně závazného B-Plánu.

Výsledky SoBoN

SoBoN [LHM, 2018] byl od schválení v roce 1994 městskými usneseními několikrát upravován. První úpravy následovaly po prvních zkušenostech a po konzultacích s podnikatelským sektorem. Další úpravy si vyžádaly změny národní legislativy anebo schválení nových městských programů bytové výstavby. Základní principy SoBoN i přes úpravy usnesení přetrvaly. Do roku 2016 bylo se SoBoN propojeno 150 B-Planů, jejichž rozloha představuje 1329 hektarů. Na těchto plochách bylo postaveno 46 250 bytů, z toho téměř 12 000 bytů podporovaného bydlení o rozloze 4 mil. m² podlahové plochy. Další 3 mil. m² podlahové plochy byly realizovány pro účely podnikání, 2 mil. m² podlahových ploch pro průmysl. Bezúplatný převod pozemků městu se odehrál cca u 1/3 dotčeného území pro využití jako dopravní komunikace, zelené plochy, plochy pro výstavbu nových jeslí a školských zařízení. V rámci SoBoN vzniklo 235 nových tříd jeslí, 282 nových tříd mateřských škol a 51 tříd pro první stupeň základních škol [LHM, 2018].

Vysoký růst počtu obyvatel, který v současnosti představuje 30 000 obyvatel ročně a který souvisí s ekonomickým růstem města, klade rostoucí nároky na bytovou výstavbu. V roce 2017 plánovací oddělení města upravilo výpočty potřebných kapacit podle nových demografických prognóz, které očekávaný počet obyvatel v roce 2025 zvýšily na 1,75 mil. obyvatel. Pro plánování města to představuje potřebu stavět ročně 8 000 bytů, ale i školy a školky a další občanskou vybavenost. Ve schváleném městském programu výstavby bydlení Wohnen in

München IV, byly cílové počty podporovaného bydlení zvýšeny z 1 800 na 2 000 bytů ročně [LHM, 2017a]. V posledním vydání pravidel SoBoN město k povinným 30 % podílu podporovaného bydlení přidalo dalších 10 % cenově regulovaného bydlení. Nová pravidla SoBoN reagují rovněž na situaci blížícího se nedostatku rozvojevých, tedy dosud nezastavěných, pozemků uvnitř města. Hlavní pozornost do budoucna bude věnována územím přestavby, v první řadě původně průmyslového charakteru nebo i obytného charakteru, kde je možné zahuštění bytovou výstavbou. Dle rady města bude město usilovat o zvýšení povinného podílu bytů v přestavbových plochách, ve kterých územní plán udává smíšenou městskou funkci a zároveň zde bydlení figuruje pouze jako přípustné fakultativní využití. To nyní znevýhodňuje město při výpočtu závazků ze SoBoN v oblasti podporovaného bydlení pro chybějící informaci o množství budoucí bytové výstavby v dané lokalitě. Přestože ceny pozemků v posledních letech neustále rostou a zároveň výnosy z prodeje či pronájmu nemovitostí stagnují, což vede ke snižování výnosnosti investic do nemovitostí, je zájem investorů o výstavbu ve městě stabilní. Toho využívá městská správa k tomu, aby důsledně prosazovala svůj program sociálně smíšeného bydlení. Bydlení různých společenských vrstev na jednom místě považuje městská správa za jeden z principů udržitelnosti, za prostředek prevence vzniku sociálně deprivovaných oblastí a prevence odlivu nižších a středních vrstev za hranice města vedoucího k problematickému dojíždění za prací.

Závěr

Využívání ekonomických nástrojů finanční participace investorů na rozvoji území, které se opírají o princip zachycení renty, se pro mnohá města stala řešením, jak finančně zajistit rostoucí ekonomické, sociální a environmentální požadavky rozvoje měst. Jak ukazují příklady z praxe v Německu, mnichovský model lze uplatnit nejen v podmínkách ekonomicky silných metropolí, ale i menších rozvíjejících se městech s relativně vysokými cenami

nemovitostí. Daní za ekonomický růst většiny měst jsou rostoucí ceny nemovitostí, které vytlačují nízko- a středně příjmové skupiny obyvatel na periferie měst. Podmiňování výstavby participací investorů na nákladech výstavby infrastruktury i dostupného bydlení se stává modelem, který mohou města využít jako prevenci těchto trendů a jako zdroj krytí nákladů na veřejnou infrastrukturu. Přestože zavedení těchto pravidel naráželo dle mnichovských politiků v Mnichově na obavy z dopadů na stavební sektor, zájem investorů investovat do rozvoje území v Mnichově nepolevil.

Zákon o územním plánování v České republice přináší několik možností, jak investory v území přimět k finanční participaci na veřejné infrastruktuře, jako je institut plánovacích smluv. Přestože jejich propojení s regulačními plány nebo s územními studiemi naše legislativa umožňuje, političtí zástupci obcí a měst často tyto nástroje považují za hůře uplatnitelné v praxi pro jejich administrativní a časovou náročnost, případně pro jejich politická rizika. V současné době by bylo velmi účelné připravit metodiku, která by obcím jednání s investory usnadnila. Při její přípravě by měly být prostudovány překážky současné praxe, které omezují využívání existujících nástrojů a navrženy její případné úpravy k tomu, aby byly tyto nástroje obcemi více využívány.

Článek byl podpořen grantem GAČR č. 15-14770Y „Nová tvář měst, jak ji formují principy udržitelného rozvoje a strategie developerů“.

Použité zdroje:

- Baugesetzbuch, (Stavební zákon Spolkové Republiky Německo), Beck Texte im dtv, 45. vydání pp. X-XLVI.
- DOLEŽELOVÁ, Lucie, MACOUN M. (2017), Kam kráčí francouzský urbanismus? Plánování a realizace velkých projektů s účastí privátních developerů, *Architektura a urbanizmus*, Vol. 51, N1-2, pp. 2–15.
- HELBRECH, Ilse, WEBER-NEUWETH, Francesca (2017), Die Abschöpfung des Planungsmehrwerts als Repolitisierung der Planung? Eine neue Perspektive auf die aktuelle Wohnungsfrage, *Sub|urban*, Vol. 5/1/2, pp. 61–86.

JUNKER, Tobias (2010): *Rechtliche Möglichkeiten und Grenzen einer Abschöpfung planungs-bedingter Bodenwertsteigerung durch Gemeinden*. Dissertation, Universität zu Köln.

KUBENKA, Andreas (2009), Das Münchener Modell der Sozialgerechten Bodennutzung- Zum Stand der aktuellen Diskussion, Technische Universität München.

LHM, LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2013), Zukunft mit Perspektive – Magazin zur Fortschreibung, <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Perspektive-Muenchen/Publikationen.html>, (naposledy navštíveno 7.3.2018).

LHM, LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2008): Sozial gerechte Bodennutzung, Der Münchner Weg (SoBoN). <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kommunalreferat/immobilien/SoBoN.html> (naposledy navštíveno 7.3.2018).

LHM, LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2017), Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Neufassung vom 26.07.2017, <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadt-und-Bebauungsplanung/SoBoN.html> (naposledy navštíveno 7.3.2018).

LHM, LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2017a), Wohnungspolitisches Handlungsprogramm, Wohnen in München VI, 2017-2021, <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Wohnungspolitik.html>, (naposledy navštíveno 7.3.2018).

LHM, LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2018), Erfolgsbilanz, Stand Dezember 2017, <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kommunalreferat/immobilien/sobon.html> (naposledy navštíveno 10.6.2018).

ŘEZÁČ, Vít. Hamburg Altona: Plánování velkých rozvojových projektů v Německu, *Urbanismus a územní rozvoj*, ročník 20, vol. 1/2017, pp. 31–35.

SÖFKER, Wilhelm, Baugesetzbuch – Úvod, Beck Texte im dtv, 45. vydání pp. X-XLVI.

THIERSTEIN, Alain, REISS-SCHMIDT, Stephan, (2008), Urban Development Management in Munich, Germany, Integrated strategy, impacts, learning from external evaluation, 44th ISOCARP Congress 2008.

VAN DER VEEN, Menno; SPAANS, Marjolein; JANSSEN-JANSEN, Leonie. Using compensation instruments as a vehicle to improve spatial planning: Challenges and opportunities. *Land Use Policy*, 2010, 27.4: 1010–1017.

VEJCHODSKÁ, Eliška. Nástroje územního rozvoje založené na podmíněnosti práva k výstavbě a jejich využití v evropských zemích, *Urbanismus a územní rozvoj*, ročník 20, vol. 1/2017, pp. 13–16.

WHITEHEAD, Christine, M.E.: Planning Policies and Affordable Housing: England as a Successful Case Study?, *Housing Studies*, Vol. 22, No. 1, pp. 25–44, 2007.

Mgr. A. Lucie Doleželová, Ph.D.
Fakulta architektury ČVUT v Praze

Ing. et Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D.
Fakulta sociálně ekonomická
Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem

ENGLISH ABSTRACT

The Munich model: Adjustment of financial participation of developers as based on the developability of a territory, by Lucie Doleželová & Eliška Vejchodská

Planning contracts are increasingly important in relation to efforts of municipalities that require the financial participation of developers in the construction of public infrastructure as well as in relation to their need for a unified and predictable mechanism for the calculation of this share. Although various forms of contract tools are applied abroad, their use in the Czech Republic is relatively scarce. These tools are based on the status of the given city: the granting of the right to build is a privilege exercised by public administration, to which the owner has no legal claim. On the other hand, in the European context, the use of part of the profit from plots of land transformed in developable areas, such as by investments in public infrastructure, is considered a rightful claim to be exercised by the public administration in respect of developers. This article presents the Munich model, which is based on a specific form of planning contract. Within this model, applicants for planning authorization undertake to sign a planning contract with the municipality, conceding a proportion of the revaluation of the property to them. This proportion is at least 30% of the value by which the price of the plots has increased over the price before the approval of planning authorization or the regulatory plan. The remainder of this value is used for technical infrastructure, public facilities (e.g. kindergartens, primary schools), construction of a 30% share of funded housing, and financial cover for the handover of a proportion of the plots for public use. The policy of rules for the predictable financial participation of developers has been inspirational in numerous other municipalities in Germany and abroad.

DÁLNIČE D3 JAKO PŘÍLEŽITOST ROZVOJE VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

Miroslav Vrtiška

Přítomnost kapacitní dopravní infrastruktury je v odborné literatuře často vnímána jako rozvojový faktor území. Tento článek se na základě autorské analýzy soustředí na formulaci scénářů rozvoje v koridoru dálnice na příkladu plánované dálnice D3, respektive její části ve Středočeském kraji. Hlavními sledovanými faktory jsou změna časové dostupnosti Prahy, jakožto hlavního socioekonomického centra, a proměna atraktivity území pro rezidenční a průmyslové aktivity, při současném zhodnocení připravenosti územně plánovací dokumentace dotčených obcí. Ve formulovaných scénářích se přítomnost dálnice D3 projevuje jako významný rozvojový faktor, který významně ovlivňuje nejen dostupnost obcí v její blízkosti, ale také zvyšující atraktivitu obcí pro rozvojové aktivity. Přítomnost dálnice D3 pozitivně ovlivní zejména oblast tzv. vnitřní periferie, ve které v důsledku komplikované dostupnosti a problematické socioekonomické struktury v systému osídlení probíhá regresivní vývoj. Z pohledu územně plánovací přípravy lze konstatovat, že v obcích jsou vytvořeny podmínky pro realizaci dálnice D3 i pro potenciální zvýšené požadavky na rozvoj, které s sebou přítomnost vysokokapacitní komunikace přináší.

Úvod

Díky své operativnosti je silniční doprava nejvyužívanějším způsobem dopravy a dotýká se životů všech lidí. Na střední až delší vzdálenosti jsou důležité především kapacitní silniční komunikace, tedy dálnice. Problematika výstavby dálnic je v českém prostředí velmi aktuálním tématem, zejména v souvislosti se snahou o dokončení kompaktního systému, který by zajišťoval propojení krajských metropolí s hlavním městem a zároveň by doplňoval transevropskou dopravní síť. Akcentace potřeby výstavby dálnic se v Česku projevuje zejména v porevolučním období.

V této souvislosti je třeba upozornit na specifickou síť dálniční sítě Česka v celoevropském kontextu. Diskutováním je zejména způsob výstavby dálnic na našem území, který často probíhá tzv. „salámovou metodou“, kdy je komunikace rozdělena na několik křižovatkami) a každý z nich je plánován, posuzován a realizován samostatně. Důsledkem tohoto postupu jsou dokončené úseky bez návaznosti na často klíčové části komunikace. V českém prostředí je realizována řada dílčích úseků dálnic, přičemž však až po dokončení komplexního dálničního systému a jeho zapojení do transevropské dopravní sítě lze objektivně hodnotit dopady jednotlivých komunikací.

Chybějícím článkem v dálničním systému Česka je například dálnice D3, která by se po svém zprovoznění měla

v republikovém měřítku stát prioritním spojením na trase Praha – České Budějovice. Na evropské úrovni se pak bude jednat o součást mezinárodní silnice E55, procházející skrze kontinent v severojižním směru ze Švédska do Řecka. Studovaná komunikace byla a stále je kontroverzním tématem zejména v souvislosti s jejím trasováním.

První úvahy o realizaci dálnice D3 se datují již k první polovině dvacátého století. Postupné střídání akcentace a stagnace přípravných prací, jež byly spojeny se střídavou politickou podporou a (ne)dostatkem financí [ŘSD 2013], však způsobily, že stabilizace její trasy proběhla až v novém tisíciletí. Problematikou je zejména trasa středočeské části D3. V porevolučním období se zvýšil tlak na ochranu životního prostředí, což otevřelo rozhodovací procesy veřejné diskusi. V souvislosti s trasou studované komunikace se tato situace projevila zejména v otázce jejího trasování oblastí Posázaví. Výše uvedené vyústilo v situaci, kdy ačkoliv trasu jihočeské části D3 se podařilo stabilizovat již v devadesátých letech 20. století, výběr trasy středočeské poloviny komunikace se potýkal s výraznějšími problémy. V průběhu schvalování bylo vytvořeno několik variant trasování D3 skrze střední Čechy. Nejdiskutovanějšími se staly tzv. „Promika“ ve východním koridoru, kopírující z části současnou silnici I/3, a nové těleso komunikace v několika návrzích tzv. „západního“ koridoru (později „stabilizovaná“ varianta), procházející

cího oblastí Dolního Posázaví [ŘSD 2013]. I přes pokračující diskuse byla Krajským úřadem Středočeského kraje zvolena jako nejoptimálnější západní varianta dálnice D3, již schválila vláda ČR. Tato trasa je stabilizována a vymezena také krajskou územně plánovací dokumentací – Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, v aktuálním znění.

Kvalita dopravní infrastruktury je obecně často vnímána jako významný rozvojový faktor území. Hospodářský rozvoj je stále častěji považován za hybatel, který je nutné brát v úvahu při rozhodování o investicích v dopravním plánování [Lehovec 2003]. Role dopravní infrastruktury pro úroveň regionálního rozvoje dokazuje také její zakotvení v některých teoretických školách regionálního rozvoje [viz např. Blažek, Uhlíř 2011]. Marada, Květoň a Vondráčková [2006] upozorňují, že názory na roli dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji se významně liší, přičemž zatímco někdy je doprava vnímána jako katalyzátor progresivního vývoje, z jiného pohledu vyplývá, že je pouze jeho nutnou podmínkou a ve své podstatě jej nezajišťuje.

Působení dopravní infrastruktury na regionální rozvoj studovali Rietveld a Bruinsma [1998], kteří identifikovali přímé a nepřímé dopady. Za přímé jsou považovány zejména ty, působící užitvým komunikací, její údržbou a obsluhou. Jedná se tedy o krátkodobé vlivy, vlivy vyvolané zlepšenou časovou dostupností a vlivy na životní prostředí.

Dlouhodobé jsou naopak vlivy nepřímé, které lze rozdělit dle ovlivňované charakteristiky – např. vliv na produktivitu regionální ekonomiky, kvalitu pracovní síly, lokalizaci firem, cenu půdy apod.

Základním předpokladem při budování kapacitní infrastruktury je změna dostupnosti území. Ve scénářích rozvoje, formulovaných ve výzkumu, jenž prezentuje tento článek, byla změna časové dostupnosti hlavním analyzovaným faktorem.

Souvisejícím důsledkem zlepšené dostupnosti je rovněž změna demografického vývoje, kdy rostoucí dopravní dostupnost ovlivňuje oblasti jádrové i periferní. Na periferiích se změna dostupnosti projevuje nejdříve navýšením vyjížděky za prací. Postupně zde však dochází k odstěhování místních obyvatel do hospodářsky silnějších regionů. V metropolitních oblastech lze naopak pozorovat suburbanizaci a následné rozšiřování zázemí města [Bruinsma, Ritveld 1998]. Demografický vývoj území ovlivňuje významně zejména jeho atraktivita pro příchod nových obyvatel. Vliv přítomnosti kapacitní dopravní tepny na atraktivitu obce zkoumal rovněž autorský výzkum.

Zlepšování dopravních infrastruktur je významným faktorem pro rozhodování o místě bydliště, jakož i pro prostorové chování při volbě využití občanského vybavení a pro rozhodování podnikatelů o umístění podnikatelských záležitostí, přičemž nejvíce zvýhodněny jsou koridory, nacházející se v přímém kontaktu s kapacitními dopravními systémy [Maier, Muliček, Franke 2010]. Dle základních výzkumných předpokladů výrazné zlepšení dostupnosti v koridorech dálnic (a) posílí aglomerační efekty v koridorech těchto komunikací, (b) posílí a v prostorech vzdálenějších od center vytvoří rozvojové osy a (c) posílí vazby mezi centry vyššího významu propojenými novými komunikacemi [Maier, Muliček, Franke 2010].

Teritoriální přínosy budoucího vývoje plánovaných dálnic a variant železničního rozvoje v rámci systému tzv. rychlých spojení, testovali Maier a Franke [2017]. Modelováním, založeným na Huffově gravitačním modelu, počít

tajícím přínosy ze zlepšené dostupnosti pracovních a servisních center pro obyvatele dotčených obcí, poukazují na stěžejní zjištění: (1) projekty plánované dopravní infrastruktury zlepší dostupnost téměř celého území České republiky; (2) zlepšení dostupnosti pracovních míst a služeb v hlavních střediscích posílí prostorovou polarizaci a rozdíly; (3) neefektivnějším způsobem, jak investovat do vnitrostátní dopravní infrastruktury, je modernizace hlavních železnic a následný rozvoj rychlostních železnic; (4) nejvyšší nárůst atraktivity bude soustředěn v širším pražském metropolitním regionu.

Cíl výzkumu

Závěry tematicky zaměřené literatury podaly teoretický podklad pro základní cíl autorského výzkumu, kterým byla formulace scénářů rozvoje v území dotčeném výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji. Rozvojové scénáře predikují zejména časovou dostupnost přirozeného centra – hlavního města Prahy a dále dopad na atraktivitu území.

Výzkum předpovídá stav v území ve třech scénářích:

a) při nulové variantě dálnice D3 (v případě, že D3 nebude realizována),

b) při realizované dálnici D3 v trase dle ZÚR Středočeského kraje, v platném znění,

c) při realizované trase dálnice D3 (viz scénář b) při současném zohlednění záměrů v oblasti módu kombinované dopravy (IV. tranzitní železniční koridor, VRT Praha – Brno, metro – linka D).

Metodika

Řešené území tvoří obce, jimiž prochází trasa dálnice D3 ve Středočeském kraji a dále obce, které leží do jejího spádového obvodu, charakteristického přítomností přivaděče ke studované komunikaci, příp. přímou vazbou na spojující komunikaci (silnice křižící přivaděč k dálnici). V zázemí hlavního

města (severní část koridoru) bylo řešené území redukováno s ohledem na vysoké ovlivnění rozvojovou dynamikou Prahy. Obdobným způsobem bylo vymezeno srovnávací území podél dálnice D1 za účelem srovnání zjištěných závěrů s územím, ve kterém již obdobný záměr byl realizován.

Změna časové dostupnosti Prahy

Změna časové dostupnosti Prahy z obcí řešeného území v jednotlivých scénářích byla analyzována modelem, založeným na síťové analýze s využitím geoinformačního systému (GIS) v programu ArcGIS. Model časové dostupnosti byl zpracován s využitím extenze Network Analyst. Prvním krokem bylo vytvoření Network Datasetu, reprezentujícího silniční síť analyzovaných oblastí, ve které byla každé komunikaci přiřazena průměrná rychlost s rozlišením dle jejího trasování zastavěným územím a volnou krajinou v rámci správního území každé obce. Průměrné rychlosti osobního automobilu na jednotlivých kategoriích silnic byly převzaty z práce Hudečka [2010]. Výpočet potřebného časového nároku k překonání jednotlivých úseků silniční sítě proběhl podle následujícího vzorce:

$$\text{časový nárok (v min)} = \frac{60 * \text{délka silničního úseku (v m)}}{1\,000 * \text{průměrná rychlost na daném úseku (v km/h)}}$$

Při výpočtu dostupnosti hlavního města s využitím kombinovaného módu dopravy (individuální silniční doprava na napojovací bod a následné využití hromadné dopravy) bylo počítáno s následující časovou náročností dosažení napojovacích bodů: 30 minut pro cestu Benešov – Praha, 50 minut pro cestu Tábor – Praha, 25 minut pro cestu metrem Písnice – Náměstí Míru. Časovou dostupností Prahy z okresních měst Česka po dobudování železniční sítě při zohlednění všech železničních koridorů a plánu VRT (systém RS) se zabýval Randák [2015], jehož hodnoty byly vzhledem k totožné metodice převzaty v představeném výzkumu.

Analýza dostupnosti byla založena na funkci OD Cost Matrix, jež umožňuje výpočet dostupnosti daného místa

z více bodů a naopak. Cílovým bodem analýzy pro silniční dopravu byl vnitřní silniční okruh v Praze (tzv. „jižní spojka“). Cílovým bodem analýzy pro kombinovaný mód dopravy bylo centrum Prahy (Hlavní nádraží). Výchozími body byly centroidy jednotlivých obcí studovaného území. Datovou základnu tvořily vektorové vrstvy z volně přístupné databáze digitálních geografických dat ArcČR. Po nastavení modelu časové dostupnosti proběhlo několik výpočtů, zjišťujících časovou dostupnost hlavního města z obcí studovaných oblastí před výstavbou dálnice D3, po její výstavbě v plánované trase dle ZÚR SK, v platném znění a dále výpočty, zjišťující dostupnost Prahy s využitím kombinovaného módu dopravy. V modelu je počítáno s využitím nejrychlejší trasy bez započítání možného zpoždění.

Změna atraktivity obcí

Atraktivita obcí v jednotlivých scénářích byla formulována na základě autorské multikriteriální analýzy, založené na hodnocení šesti sledovaných proměnných: (a) přítomnost dopravní tepny, určující dopravní dostupnost obce v současnosti, (b) dostupnost dálnice ve výhledu, prezentující efekty vybudování studované komunikace a jejího vlivu na dostupnost obce, (c) velikost a střediskovost obce, určující postavení obce v sídelním systému, (d) blízkost a dostupnost spádového centra, poukazující na geografickou polohu obce v souvislosti s dostupností veřejné vybavenosti vyššího významu, (e) komplexní funkční velikost obce, objektivizující velikost obcí při uvážení významu sídla ve třech základních

sídelních funkcích – obytné, pracovní a obslužné, (f) populační vývoj v období 1991–2011, poukazující na demografické trendy v území v hlavním období suburbanizace v českém prostředí.

V každé obci došlo k vyhodnocení studovaných faktorů v jednotlivých scénářích dle bodové škály. Kritéria hodnocení měla jednotný význam. Škála hodnocení je rozdělena do pěti kategorií, určujících potenciál atraktivity území a s ní spojené předpoklady pro demografický vývoj dané obce. Výsledné hodnocení atraktivity obce je dáno součtem hodnocení sledovaných proměnných v daném scénáři. Proměnné multikriteriální analýzy spolu se způsobem jejich hodnocení a hodnotící škálou představuje dále uvedená tabulka (tab. 1).

Sledovaná proměnná	Stav proměnné v obci – charakteristika	Hodnocení
(a) Přítomnost dopravní tepny v současnosti	Přítomnost stávající dálnice s existujícím napojením	+2
	Přítomnost silnice I. třídy, příp. blízkost dálnice	+1
	Blízkost silničních tahů, přítomnost silnice II. třídy	0
	Přítomnost silnice III. třídy s návazností na vyšší dopravní systém	-1
	Přítomnost silnice III. třídy / místní komunikace, obtížná návaznost na vyšší komunikační systém	-2
(b) Dostupnost dálnice (přítomnost, dostupnost nájezdu) ve výhledu (efekty vybudování dálnice D3)	Nájezd na území obce	+2
	Nájezd v přímé návaznosti na komunikační síť obce	
	Nájezd v blízkosti a dobré dostupnosti od obce	+1
	Nájezd na jižní část D3 (zprovozněný úsek)	
	Nájezd v dostupné vzdálenosti, ne však v přímé vazbě na komunikační systém v obci	0
(c) Velikost a střediskovost obce	Vzdálený nájezd – dostupný	-1
	Obtížně dostupný nájezd ve značné vzdálenosti	-2
	Okresní centrum a města s více než 8 000 obyvateli	+2
	Vyšší občanská vybavenost (střední školství apod.)	
	Centrum pracovních příležitostí	
	Obce s více než 2 000 obyvateli	+1
	Soběstačné lokální centrum se spádovým obvodem	
	Správní centrum (ORP), občanská vybavenost	
	Obce s více než 800 obyvateli	0
	Soběstačné obce se základní občanskou vybaveností (ZŠ, MŠ, lékař, sportoviště, obchod, pošta)	
(d) Blízkost a dostupnost spádového centra (centra dojížd'ky) či vyššího administrativního centra	Obce s více než 400 obyvateli, závislé na lok. centru	-1
	Omezená občanská vybavenost	
	Obce do 400 obyvatel, závislé na lok. centru	
	Absence či nízká úroveň občanské vybavenosti	-2
	Sousedství a velmi dobrá dostupnost vyššího správního i dojížd'kového centra	+2
(e) Komplexní funkční velikost obce (KFV)	Velmi dobrá dostupnost vyššího správního či dojížd'kového centra	+1
	Obce v dostupnosti vyššího správního či dojížd'kového centra	0
	Obce ve vzdálenosti větší než 15 km či 15 min. od vyššího správního či dojížd'kového centra	-1
	Obce s omezenou dostupností vyššího správního či dojížd'kového centra ve značné vzdálenosti	-2
	KFV > 20	+2
(f) Populační vývoj v období 1991-2011	KFV 3,1 – 20	+1
	KFV 1,1 – 3	0
	KFV 1 – 0,5	-1
	KFV < 0,5	-2
	Populační přírůstek o více než 30 %	+2
	Populační přírůstek o 10,1 – 30 %	+1
	Populační úbytek o 10 % až populační přírůstek o 10 %	0
	Populační úbytek o 10,1 – 30 %	-1
	Populační úbytek o více než 30 %	-2

Tab. 1: Proměnné multikriteriální analýzy změny atraktivity území

Výsledná atraktivita území v jednotlivých scénářích byla v analýze dána do souvislosti s rozvojovými podmínkami, jež v dané obci vytváří platná územně plánovací dokumentace (průzkum kapacit rozvojových ploch v územních plánech obcí řešeného území).

Výsledky

Časová dostupnost Prahy

a) v současnosti, bez dálnice D3

Hlavní dopravní objemy z řešeného území do Prahy zajišťuje silnice I/3. Na hranici půlhodinové dojezdové vzdálenosti do hlavního města dosahují pouze nejseverněji položené obce v zázemí Prahy, spolu s okresním městem Benešovem. Obce Olbramovice a Bystřice ve východní části koridoru jsou dostupné do 45 minut. Jižněji lokalizované obce (Miličín, Smilkov, Votice)

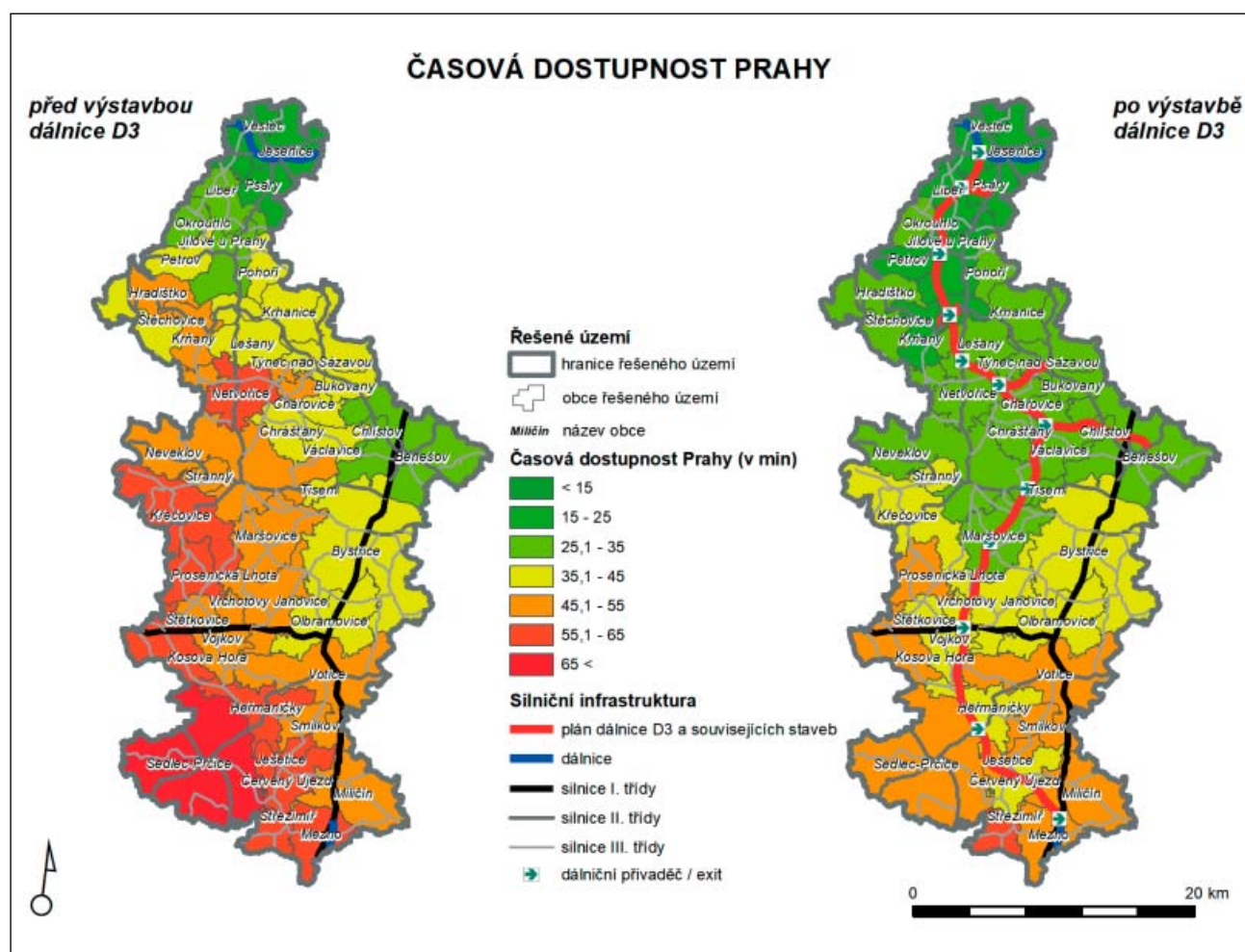
se nachází v časové vzdálenosti do 55 minut. Obce, jimiž prochází plánovaná trasa dálnice D3, a dále obce v západní části řešeného území jsou z Prahy dostupné na hranici jedné hodiny. Nejvyšší časová náročnost cesty do Prahy je vypočítána u města Sedlec-Prčice (více než 65 min.).

b) v budoucnosti, s dálnicí D3 (v trase dle ZÚR SK)

Časová dostupnost hlavního města se pro většinu obcí řešeného území po výstavbě dálnice D3 zřetelně promění. Největší časová úspora je v rámci severního segmentu řešeného území pozorována u obcí Chářovice (17 min.), Chleby (18 min.), Maršovice (18 min.), Neveklov (17 min.) a Netvořice (24 min.). V tomto území lze očekávat největší tlak na rezidenční suburbanizaci vzhledem k tomu, že tyto se po realizaci dálnice D3 budou nacházet v dojezdové vzdálenosti Pra-

hy do 30 minut a současně jsou venkovskými územími s přírodně hodnotným prostředím.

Výrazná proměna časové dostupnosti proběhne také u severozápadně položených obcí Petrov, Hradištko, Krňany a Vysoký Újezd. V těchto bude Praha dostupnější o 17–22 minut. Dálnice D3 se významně projeví rovněž v západní a jihozápadní části koridoru. V severojižním pásu mezi obcemi Křečovice a Červený Újezd dosahuje časová úspora 10–16 minut. Nejvýrazněji se však v této oblasti realizace dálnice D3 projeví u města Sedlec-Prčice (jihozápad koridoru). Zatímco před její výstavbou je toto město dostupné nejhůře v rámci řešeného území (67 min.), po zprovoznění D3 dojde k časové úspoře více než o 19 minut. Sedlec-Prčice se tedy zařadí do skupiny obcí, ze kterých je Praha dostupná na hranici 45 minut. Podrobné výsledky zobrazují kartogramy v obr. 1.



Obr. 1: Časová dostupnost Prahy v současnosti a po výstavbě dálnice D3

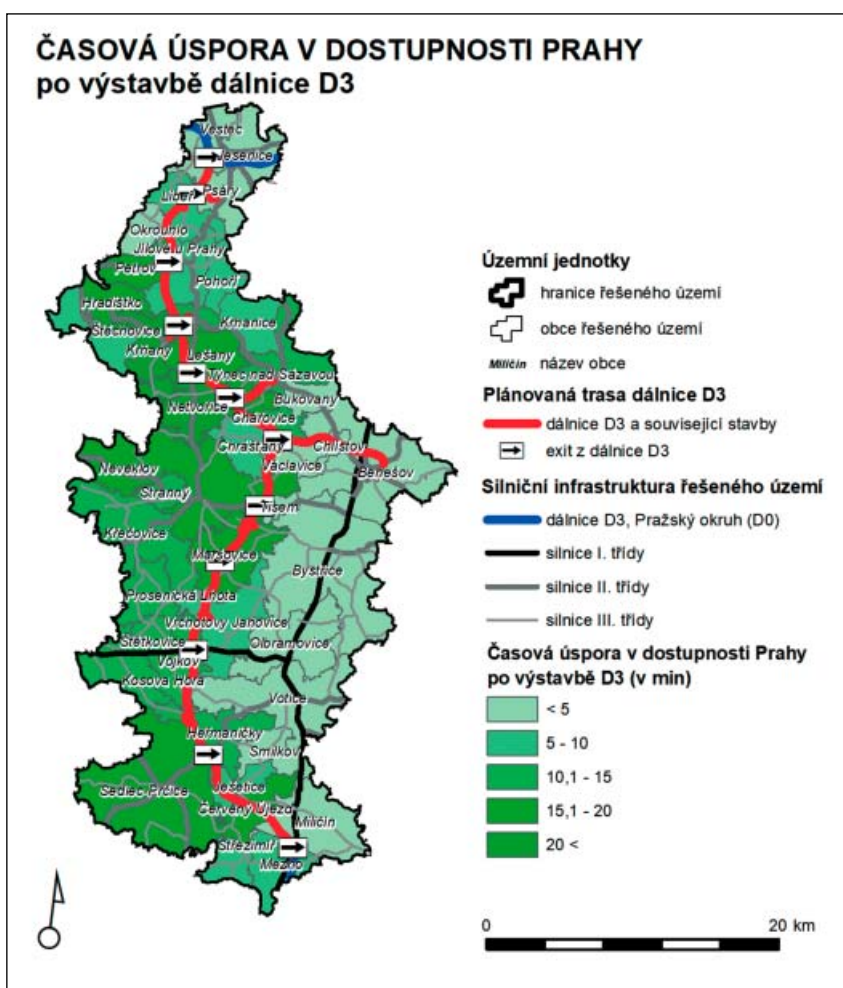
V obcích ležících na stávající silnici I/3, nedojde dle výpočtů k výrazné časové úspoře v dostupnosti Prahy. Zde je však nutné připomenout současné silné zatížení silnice I/3, jež by se po výstavbě D3 mělo významně snížit.

Nejvýznamnější proměnou v dostupnosti hlavního města po výstavbě dálnice D3 je rozšíření skupiny obcí, které budou atakovat půlhodinový čas dojíždky. Hranice těchto obcí se posune v koridoru výrazně jižním směrem (z cca 14. na 23. km pomyslné trasy dálnice D3). Dále uvedený kartogram (obr. 2) znázorňuje absolutní časovou úsporu (v minutách) v dostupnosti Prahy pro obce řešeného území po výstavbě D3 vůči současnému stavu.

c) v budoucnosti, s dálnicí D3 při současném využití modernizovaného systému hromadné dopravy (systém rychlých spojení na trase VRT Praha – Brno, IV. tranzitní železniční koridor, metro D)

Při využití kombinovaného módu dopravy, který počítá částečně s individuální automobilovou dopravou jednotlivců k napojovacím bodům hromadné dopravy a její následné využití, se dostupnost Prahy významně liší od předchozích scénářů. Model simuluje situaci, kdy v severní části koridoru (širší metropolitní region) bude pro cestu do centra Prahy využita plánovaná linka metra D s napojovacím bodem ve stanici Depo Písnice. Střední, nejrozsáhlejší část koridoru, využije sdílenou železniční trať plánované RS Praha – Brno, s napojovacím bodem v Benešově, u jižní části řešeného území se pro cestu do Prahy uvažuje využití IV. tranzitního železničního koridoru s nástupem v Táboře.

Při takto simulované situaci se využití kombinovaného módu dopravy projeví jako nekonkurenceschopné, a to zejména v jižní části území, ve které se dle dalších výpočtů ukázalo jako časově výhodnější zvolení napojovacího bodu na železnici v Benešově, obdobně jako ve středním segmentu řešeného území. V naprosté většině obcí sledované oblasti je Praha dostupnější při využití silniční sítě s dálnicí D3.



Obr. 2: Časová úspora v dostupnosti Prahy po výstavbě dálnice D3

Při porovnání simulované situace se stávající dostupností řešeného území rozdíly nejsou tak markantní. Níže uvedený změnový kartogram prezentuje časový rozdíl v dostupnosti hlavního města pro obce řešeného území při porovnání využití kombinovaného módu dopravy se současnou dostupností hlavního města (obr. 3), přičemž odhaluje časovou úsporu zejména v západní části koridoru. V severní části koridoru se využití linky metra D pro cestu do centra hlavního města projevuje jako časově nevýhodné.

Přestože se využití kombinovaného módu dopravy jeví jako nekonkurenceschopné v porovnání s individuální silniční dopravou, je nutné upozornit na skutečnost, že časová dostupnost není jediným kritériem pro volbu dopravního prostředku ani na straně cestujících, ani na straně plánování. Při výběru způsobu dopravy je nutné zohlednit řadu dalších proměnných, jako

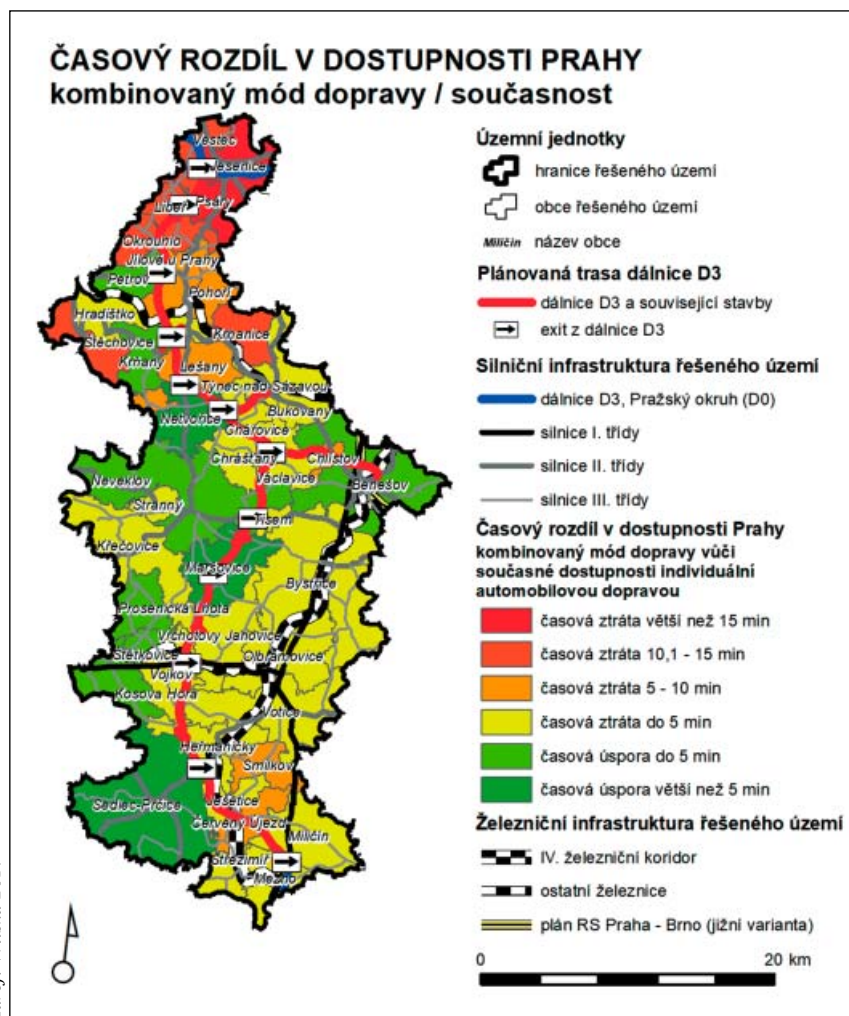
například zatížení silniční sítě, individuální potřeby jedince apod.

V řešeném území se jako smysluplná jeví vazba Benešov – Praha. Časová vzdálenost mezi těmito centry by po modernizaci železničního systému měla atakovat hranici 30 minut, přičemž tato situace otevírá prostor pro polemiku v dopravním plánování, například ve vztahu k lokalizaci záchytných parkovišť (park and ride) v okresním středočeském městě.

Atraktivita území pro rozvoj

a) v současnosti, bez dálnice D3

V současnosti převažuje v řešeném území nízká až neutrální atraktivita území. Dopravní faktory (přítomnost dopravní tepny, blízkost a dostupnost dálnice) působí pozitivně na atraktivitu v severní a východní části koridoru.



Obr. 3: Časový rozdíl v dostupnosti Prahy při využití kombinovaného módu dopravy ve výhledu v porovnání se současnou dostupností Prahy individuální silniční dopravou

Sledované ukazatele velikosti a střediskovosti obce napomáhají k pozitivním hodnotám atraktivity v centrech osídlení a relativně autonomních obcích se základní občanskou vybaveností. Naopak negativních hodnot dosahují obce, které jsou obtížně dostupné, nedisponují dostatečnou úrovní veřené vybavenosti a jejich populační vývoj v uplynulých třech dekadách měl regresivní charakter.

Jako velmi atraktivní jsou hodnoceny pouze obce v těsném zázemí hlavního města (Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Jesenice). Příznivých hodnot dále dosahují obce v širším metropolitním regionu Psáry, Jílové u Prahy a Kamenný Přívoz a z jižněji položených měst pouze okresní centrum Benešov a sousední Bystřice. Naopak problematické z hlediska atraktivity jsou

obce v oblasti tzv. „vnitřní periferie“ při jižní hranici koridoru (obce Střežiměř, Červený Újezd, Ješetice, Smilčkov), představující elementární prvky sídelní struktury s nízkým počtem trvale žijících obyvatel, nedostatečnou občanskou vybaveností a omezenou dostupností. Nízkou atraktivitou území jsou charakteristické také obce v jižní a východní části koridoru, z populačně větších zejm. Sedlec-Prčice, Heřmaničky, Maršovice, Křečovice nebo Netvořice.

*b) v budoucnosti, s dálnicí D3
(v trase dle ZÚR SK)*

Po výstavbě dálnice D3 se atraktivita území zřetelně promění. Ve stejné kategorii atraktivity zůstávají pouze obce Křečovice (nízká atraktivita), Kosova Hora a Olbramovice (neutrální

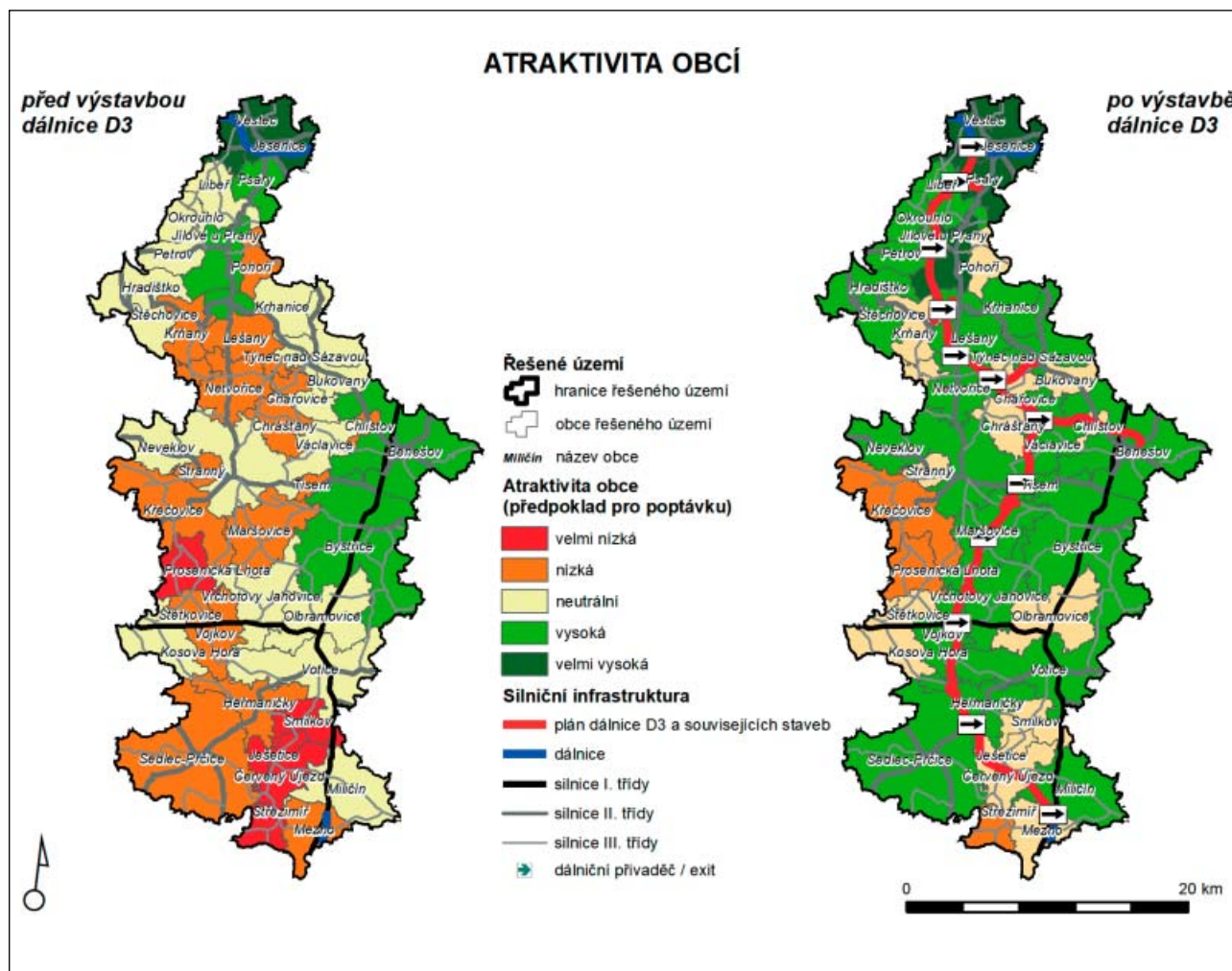
atraktivita), a dále Bystřice, Benešov a Kamenný Přívoz (vysoká atraktivita). Přesto však v těchto obcích došlo k pozitivnímu vývoji hodnoty potenciálu atraktivity. V ostatních obcích lze pozorovat posun pozitivním směrem mezi jednotlivými kategoriemi, nejčastěji z kategorie neutrální do skupiny obcí s vysokou atraktivitou pro změny v území.

Z výsledků analýzy je zřejmé, že přítomnost dálnice v řešeném území zvyšuje atraktivitu jeho obcí, v rámci kterých tak může vyvolat poptávku po rozvojových plochách. Téměř u všech obcí lze mezi scénářem nulové varianty D3 a scénářem s realizovanou dálnicí pozorovat posun v rámci kategorií atraktivity pozitivním směrem.

Atraktivitu obcí řešeného území před výstavbou dálnice D3 a po její výstavbě zobrazují kartogramy v obr. 4. Největší změna byla zaznamenána v obcích, jejichž územím trasa dálnice D3 přímo prochází, zejm. Sedlec-Prčice, Červený Újezd, Ješetice, Heřmaničky, Maršovice a Netvořice. Nejvýraznější posun mezi kategoriemi je sledován v obcích, kudy prochází přivaděč na plánovanou dálnici, například obce Vojkov, Maršovice, Netvořice, Lešany, ve kterých došlo k posunu až o dvě kategorie. Atraktivita se po výstavbě dálnice D3 nezmění pouze ve městě Bystřici a dále v obcích v zázemí hlavního města – Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Jesenice.

c) v budoucnosti, s dálnicí D3 při současném využití modernizovaného systému hromadné dopravy (systém rychlých spojení na trase VRT Praha – Brno, IV. tranzitní železniční koridor, metro D)

Při zohlednění kombinovaného módu dopravy je ve většině případů atraktivita obcí obdobná jako v případě zohlednění pouze dálnice D3 (oddíl b). Železniční trať č. 220, jež je součástí IV. tranzitního železničního koridoru, ovlivnila potenciál atraktivity v obcích přímo obsluhovaných touto tratí (Benešov, Bystřice, Olbramovice, Votice, Heřmaničky, Ješetice, Červený Újezd, Střežiměř, Mezno). Nejvýznamněji se poloha na železniční trati projevila v případě okresního města Benešova



Obr. 4: Atraktivita obcí v řešeném území před a po výstavbě dálnice D3

a v Olbramovicích, zejména s ohledem na obsluhu těchto sídel rychlíky. V těchto obcích dojde v uvažovaném scénáři k posunu mezi kategoriemi atraktivity – v případě Benešova z kategorie vysoké do velmi vysoké, zatímco u Olbramovic z kategorie atraktivity neutrální do vysoké. Poloha na železniční trati č. 220 vytváří potenciál pro mírný růst potenciálu atraktivity také v obcích v jižní části řešeného území, které disponují nízkou až neutrální atraktivitou pro změny v území (Mezno, Červený Újezd a Ješetice).

Posouzení územně plánovací přípravy na dopady očekávaných změn dostupnosti a atraktivity

Na základě závěrů o výrazném posílení atraktivity v koridoru dálnice D3 byla prověřována územně plánovací příprava dotčených obcí na vývoj, který je čer-

ká, a koordinace tohoto rozvoje na nadmístní úrovni. Lze konstatovat, že obce jsou převážně připraveny na výstavbu dálnice D3 a její očekávané dopady. Povinnost vytvoření podmínek pro budoucí realizaci dálnice D3 v územních plánech vyplývá z nadřazené územně plánovací dokumentace – krajských zásad územního rozvoje. Podmínky pro realizaci záměru jsou v územních plánech dotčených obcí obecně vytvořeny vymezením zastavitelných ploch nebo koridorů dopravní infrastruktury.

Územně plánovací dokumentace většiny obcí reflektuje plánovanou realizaci dálnice D3 jako rozvojový faktor, čemuž odpovídají také vymezené kapacity pro rezidenční a nerezidenční zástavbu. Celkem jsou na základě provedeného odhadu v územních plánech obcí řešeného území vymezeny rozvojové plochy, jejichž naplnění by zajistilo kapacity až pro cca 20 000 nových obyvatel území.

Skokové zlepšení dopravního napojení vlivem nové dálnice je v územně plánovací dokumentaci obcí dotčeného území všeobecně chápáno jako změna, která může podnítit populační růst, posun suburbanizace, a s tím spojený příchod nového obyvatelstva. Většina obcí v územních plánech vymezuje dostatečný rozsah zastavitelných ploch, naplňující očekávanou budoucí zvýšenou poptávku po rezidenční zástavbě v území. Územní plány, případně zadávací dokumenty některých obcí, ale dostatečné kapacity pro příchod nového obyvatelstva nevytvářejí: například zadání územního plánu Miličín uvažuje pouze minimální rozvoj zástavby rodinných domů; zadání územního plánu Maršovice výslovně klade důraz na zachování a konzervaci současné podoby struktury obce a zamezení nahodilému a nerovnoměrnému rozvoji, přestože očekává růst atraktivity území pro bydlení vyvolaný zlepšením časové dostupnosti Prahy.

Analýza srovnávacího území, kterým je koridor dálnice D1, v němž lze rozvojové tendence vysokokapacitní komunikace již pozorovat, odhalila, že mezi lety 1991 a 2011, tedy v období nejdynamičtější suburbanizace, došlo k populačnímu přírůstku oblasti o 12 852 obyvatel, což představuje 23% nárůst (dle dat ČSÚ). Na základě současných populačních trendů, porovnání rozsahu řešeného a srovnávacího území a jejich sídelní struktury je možné s jistotou mírou spolehlivosti očekávat, že obdobný populační vývoj by mohl vyvolat realizace dálnice D3 ve studovaném koridoru. Vůči souhrnné populaci sledovaného území lze – při uvážení vývoje v koridoru dálnice D1 – očekávat příchod cca 18 000 – 20 000 nových rezidentů (23% přírůstek vůči populaci území v r. 2011 představuje nárůst o 18 602 obyvatel). Vytvořená kapacita rozvojových ploch v územně plánovací dokumentaci obcí tedy odpovídá předpokládané potřebě.

Obcemi, které by dokázaly pojmout nárůst zájmu o bydlení v rámci řešeného území (disponují dostatečnými kapacitami rozvojových ploch), jsou zejména okresní město Benešov, dále sousední město Bystřice a lokální centra Týnec nad Sázavou a Neveklov. Posledně jmenovanému městu přinese dálnice D3 výrazné zpřístupnění Prahy, a to zejména z důvodu, že přes relativní blízkost (50 km) leží v současnosti mimo hlavní dopravní radiály směřující do Prahy. Benešov nabízí ve své územně plánovací dokumentaci téměř 2 300 bytových jednotek (byty v bytových a rodinných domech), což při průměrném obydlení jedné bytové jednotky 2,6 osobami (průměr dle dat SLDB ve Středočeském kraji k r. 2011) představuje kapacitu bydlení pro cca 6 tisíc obyvatel. V řešeném území jsou vytvořeny dostatečné územní kapacity pro uvažovaný nárůst obytné funkce.

Diskuse závěrů analýzy

Změna časové dostupnosti hlavního města Prahy byla formulována za pomoci metody síťové analýzy. Pro stanovení atraktivity řešeného území v jednotlivých scénářích byla využita autorská multikriteriální analýza. Vý-

zkumné části napomohla dále analýza rozvojových dopadů dálnice v území, ve kterém již byla stavba realizována – v koridoru dálnice D1 ve Středočeském kraji. Je nutné uvést, že postup, který byl v analýze využit, je pro zvolený účel pouze jedním z možných.

Na opodstatněnost sledování dopravní dostupnosti jakožto indikátoru k posuzování atraktivity a potenciálu určitého území upozorňuje například Peltan [2014]. O skutečných dopadech změn v dopravní dostupnosti Prahy z obcí ve sledovaném území na atraktivitu těchto obcí, a tudíž na poptávku po rozvojových plochách v nich, bude však rozhodovat také celková dopravní politika státu a řada dalších faktorů včetně dostupnosti a cen energií.

Modelování atraktivity území na základě kapacity a dostupnosti center podle Maiera, Mulička a Frankeho [2010] jednoznačně potvrzuje výrazné odstupňování atraktivity, kopírující pozice hlavních center v sídelním systému. Tato premisa se potvrdila také v představené analýze, kdy se ve všech ohledech potvrzuje dominantní postavení Benešova v rámci studovaného koridoru. Výsledky analýzy atraktivity v případě koridoru dálnice D3 potvrzují obecnou tezi [Maier, Muliček, Franke 2010], že růst atraktivity vyvolaný výstavbou dálnic se projeví především v přilehlých koridorech mimo urbanizovaná území regionálních a vyšších center. V řešeném území výrazně poroste atraktivita obcí v západní části koridoru, jež je méně urbanizovaná, nežli jeho východní polovina.

Kombinovaný mód dopravy individuální a hromadné se jeví vůči využití výhradně individuální automobilové dopravy po D3 jako nekonkurenceschopný z hlediska časové dostupnosti. Použitelnost takového závěru v porovnání dostupnosti Prahy je však značně limitovaná. Vedle časové dostupnosti použitého v modelu jako jediného kritéria budou ve skutečnosti spolupůsobit další faktory, například dopravní a cenová politika, dostupnost pohonných hmot, dopravní kongesce, parkovací kapacity, v celkovém pohledu tedy udržitelnost, dostupnost a spolehlivost individuálního módu dopravy

[viz např. Peltan 2014]. Využití kombinovaného módu dopravy by bylo třeba zatraktivnit například realizací hromadných parkovišť u nástupních bodů (park and ride). V souvislosti s řešenou problematikou lze vhodné lokality pro tento záměr hledat zejména v Táboře, Olbramovicích a Benešově v návaznosti na rychlíkové železniční stanice a u terminálu metra Písnice.

Přestože se výzkum soustředí na dojížděku do hlavního města a je opodstatněné předpokládat, že Praha si svou atraktivitu pro přijíždějící udrží i v budoucnosti, je důležité upozornit na možnou obousměrnost vztahu Praha – obce ve sledovaném koridoru. Ačkoliv se analýza tímto aspektem nezabývá, lze uvážit například vhodnost lokalizace pracovišť v části koridoru mimo bezprostřední zázemí hlavního města. S ohledem na limity severní části řešeného území, zejména přírodní, lze potenciál spatřit například ve městech Neveklov či Sedlec-Prčice, která disponují nezbytnými základními infrastrukturami.

Závěr

Výzkum formuloval možné scénáře rozvoje koridoru, dotčeného plánovanou výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji. Základními analytickými postupy byly vytvořeny predikce změny časové dostupnosti hlavního města Prahy a změny atraktivity území, jež vytváří předpoklady pro rozvojové záměry v území. Předpokládaný vývoj byl založen na porovnání s územím tvořeným koridorem dálnice D1 v jihovýchodním zázemí Prahy, které vykazuje obdobné znaky „vnitřní periferie“.

Zásadními závěry výzkumu jsou:

- (1) Dálnice D3 významně promění dostupnost hlavního města pro obce řešeného území, markantní vliv lze uvažovat zejména ve východní části koridoru a v oblasti tzv. vnitřní periferie na hranici Jihočeského a Středočeského kraje;
- (2) Zlepšená dostupnost v důsledku nové dálnice D3 výrazně posílí atraktivitu v dotčeném koridoru, v této souvislosti lze uvažovat důsledky v podobě tlaku na zastavitelné plochy, infrastrukturu apod.;

- (3) Rychlé spojení (VRT železnice) v úseku Praha – Benešov se projeví především v bezprostředním okolí Benešova, na koridor podél dálnice D3 nebude mít významný vliv.

První „nulový“ scénář charakterizuje převažující trend stagnace až regrese, prohlubující rozdíly zejména v oblasti tzv. vnitřní periferie na pomezí Jihočeského a Středočeského kraje. Demografický růst lze uvažovat pouze v severní části území, která těží z polohy v zázemí hlavního města, a dále v okresním městě Benešově. Významné změny v populačním vývoji lze uvažovat ve druhém a třetím scénáři, ve kterých by měl být demografický progres zastaven zejména v obcích, z nichž se lze bezproblémově napojit na studovanou komunikaci.

Na předpokládané změny reaguje většina obcí dostatečnou nabídkou rozvojových ploch pro bydlení v rámci vlastní územně plánovací dokumentace (zejm. města Benešov, Bystřice, Neveklov, Týnec nad Sázavou). Naproti tomu některé obce změny vyvolané novou dopravní

infrastrukturou nereflktují, popřípadě se jim odmítají podřít, aby si zachovaly dosavadní charakter (např. Maršovice, Miličín). Strategická rozhodnutí obcí týkající se reakce na očekávané změny nejsou z regionální úrovně nijak ovlivňována a zásady územního rozvoje očekávaný nárůst atraktivity dosud odlehlejšího území nereflktují ani z hlediska odpovídajícího zabezpečení občanských infrastruktur vyššího významu.

Použité zdroje:

BLAŽEK, Jiří; UHLÍŘ, David. *Teorie regionálního rozvoje: nástín, kritika, implikace*. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2011, 344 s. ISBN 978-80-246-1974-3.

HORNER, Mark W. Exploring metropolitan accessibility and urban structure. *Urban Geography*, 2004, + 25.3, s. 264-284.

HUDEČEK, Tomáš. Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 148 s.

LEHOVEC, František. *Komplexní hodnocení užítu výstavby dopravní infrastruktury*. Praha: ČVUT v Praze (Fakulta stavební), 2003, 178 s. ISBN 80-01-02889-5.

MAIER, Karel; FRANKE, Daniel. Assessment of territorial benefit and efficiency from the construction of motorway and speed train network: The Czech case. Praha: ČZU v Praze, 2017. (Článek prochází recenzním řízením, podaný v *Journal of Transport Geography*)

MAIER, Karel; MULÍČEK, Ondřej; FRANKE, Daniel. Vývoj regionalizace a vliv infrastruktury na atraktivitu území České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2010, 8, s. 71-81.

MARADA, Miroslav; KVĚTOŇ, Viktor; VONDRÁČKOVÁ, Petra. Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*. 2006, 4.4, s. 51-59.

PELTAN, Tomáš. *Možné prostorové dopady ropného zlomu v ČR*. Ph.D. práce. Praha: ČVUT v Praze (Fakulta architektury), 2014, 153 s.

RANDÁK, Jakub. *Vliv vysokorychlostních tratí na změny dostupnosti regionu Prahy*. Diplomová práce. Praha: UK v Praze (Přírodovědecká fakulta), 2015, 80 s.

ŘSD. *Dálnice D3, Rychlostní silnice R3: Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2003, 40 s.

RIETVELD, Piet; BRUINSMA, Frank. *Is transport infrastructure effective?: transport infrastructure and accessibility: impacts on the space economy*. Springer Science & Business Media, 1998, 383 s. ISBN 978-3642722349.

VRTIŠKA, Miroslav. *Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji*. Diplomová práce. Praha: ČZU v Praze (Fakulta životního prostředí), 2017, 99 s.

Ing. Mgr. Miroslav Vrtiška
Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování
Fakulta životního prostředí
Česká zemědělská univerzita v Praze

ENGLISH ABSTRACT

The D3 motorway as a development opportunity in the Region of Central Bohemia, by Miroslav Vrtiška

The presence of high-capacity transportation infrastructure is often regarded by specialist literature as a factor in territorial development. Based on the author's analysis, this article is focused on the formulation of development scenarios in motorway corridors on the model of the D3 motorway in Central Bohemia. The main factors observed are the improved accessibility of Prague as the country's socioeconomic hub and increased attractiveness of the territory for residential and industrial activities. The state of the documents on spatial planning of pertinent municipalities is evaluated. The presence of the motorway seems to be an important factor in development, as it improves the accessibility of nearby settlements and enhances their attractiveness for development activities. In particular, there is a positive impact on the inner periphery, in which complicated access and problematic socioeconomic structure of settlements have caused regressive development. As to prospects for spatial planning, it can be concluded that municipalities have created proper conditions for the construction of the D3 motorway and are ready to meet requirements generated by the presence of a high-capacity road.

25 LET VÝVOJE LETECKÉ DOPRAVY VE STŘEDNÍ EVROPĚ

Milan Körner

Článek je věnován významným změnám, ke kterým došlo v tomto dopravním segmentu ve středoevropském prostoru. V roce 1992 bylo severovýchodně od nejstaršího bavorského města Freisingu otevřeno nové letiště München. V roce 2017 letiště Praha (Ruzyně) a Warszawa (Okęcie) překročila výkon 15 mil. cest. za rok. Nepovedlo se v roce 2017 uvést do provozu nové letiště Berlin-Brandenburg (Schönefeld), které mělo být otevřeno již v roce 2011. V uplynulých 25 letech došlo ve střední Evropě v tomto dopravním segmentu k významnému rozvoji v souvislostech s vysokorychlostní železniční dopravou, ke stagnaci či útlumu některých letišť. Dosud nejdelší (327 km) středoevropská trasa VRT Hannover – Würzburg byla dokončena v roce 1991. Příspěvek je věnován mimo Prahy zejména Mnichovu, Berlínu a Vídni. Mimo výkonů (přeprava cestujících) sleduje též vazby letišť na ostatní dopravní systémy a vlivy na vývoj osídlení.

1. Významná evropská letiště

Za významná (ve středoevropském kontextu) lze považovat letiště s výkonem nad 10 mil. cest./rok. Výkon letiště ovlivňuje:

- demografický potenciál (počet obyvatel města, aglomerace a spádového území);
- ekonomický potenciál (HDP na obyvatele);
- atraktivita (vysoký počet návštěvníků).

Ve sledovaném území výběru jsou (mimo měst Zürich, Hamburg, Genève a Köln) hlavní města států, resp. významných spolkových zemí Německa.

Z hlediska dopravních výkonů lze považovat leteckou dopravu za značně autonomní. Samozřejmě je žádoucí, aby současně byly řešeny jak vazby letiště k centru, tak další regionální souvis-

losti. Při nárůstu výkonu letiště Praha však tato komplexita není realizována a atraktivitu to zatím zásadně neovlivňuje. Vzhledem k deficitům ČR v silniční i železniční infrastruktuře v mezinárodních vazbách vykazuje letiště Praha standardní evropskou úroveň.

Vývoj výkonů významných středoevropských letišť (řazeno dle výkonu v roce 2017 – mil. cest. za rok)

město	1992	2000	2010	2015	2017	nárůst 1992–2017	kapacita*	stát	spádová oblast
Frankfurt a. M.	30,8	49,4	53,0	61,0	64,5	33,7	65	SRN	13
München	12,0	23,1	34,7	41,0	44,6	32,6	61	SRN	15
Zürich	14,1	22,5	22,9	26,3	29,4	15,3	36	Švýcarsko	6
Düsseldorf	12,3	16,0	19,0	22,5	24,6	12,6	24	SRN	12
Wien	6,6	12,1	19,7	22,8	24,4	17,8	30	Rakousko	11
Berlin (Tegel)	6,6	9,9	15,1	21,0	20,5	13,9	12	SRN	**
Hamburg	6,8	9,9	13,0	15,6	17,6	10,8	16	SRN	10
Genève	5,3	7,6	11,9	15,8	17,4	12,1	?	Švýcarsko	3
Warszawa	1,8	4,3	8,7	11,2	15,8	14,0	?	Polsko	15
Praha	1,8	5,6	11,6	12,0	15,4	12,6	22	ČR	8
Berlin (Schönefeld)	1,1	2,1	7,3	8,5	12,9	11,8	7	SRN	13
Köln/Bonn	3,6	6,4	9,9	10,3	12,4	8,8	14	SRN	6
Stuttgart	4,7	7,6	9,2	10,5	11,0	6,3	14	SRN	8
Budapest	2,0	4,7	8,2	10,3	13,1	11,1	13	Maďarsko	10

*kapacita je obvykle sledována z hlediska možností terminálů

**viz letiště Schönefeld

V důsledku odkladu zprovoznění nového berlínského letiště (pův. 2011) výrazně narostly (nad hranici kapacity) výkony letišť Tegel a Schönefeld. Vzhledem k problémům rozvoje letiště Warszawa Okęcie bylo zprovozněno bývalé vojenské letiště Modlin (2,9 mil. cest. za rok), vzdálené 50 km. Využíváno je nízkonákladovými společnostmi.

Některá letiště mají též významné výkony v přepravě zboží (Cargo/Fracht). Ve střední Evropě to jsou (tis. tun/rok) – Frankfurt a. M. (2229), Leipzig/Halle (1139), Köln/Bonn (839), Zürich (490), München (379), Wien (288). Ostatní mají toto číslo nižší než 100 (Praha 82).

Ve sledovaném období došlo v reakci na nárůst výkonů k přestavbě či dostavbě řady letištních terminálů. V některých případech byly prodlouženy vzletové a přistávací dráhy (VPD), resp. realizovány další. Mimo nových letišť München a Berlin (nový areál v lokalitě Schönefeld) s paralelními drahami, je nová paralelní dráha jen u letiště Leipzig/Halle. Paralelní dráhy u letišť Frankfurt a. M., Düsseldorf a Berlín Tegel vzhledem k malé vzájemné vzdálenosti neumožňují zcela nezávislý provoz.

Přehled dráhových systémů výše uvedených letišť

město	značení	délka (v m)	vzdál. paralelních drah (v m)
Frankfurt a. M. (RheinMain)	07/25	4 000x45, 4 000x60, 2 800x45	600
München	08/26	4 000x60, 4 000x45	2 300
Zürich	14/32	3 300x	–
	16/34	3 700x	
	10/28	2 500x	
Düsseldorf	5/23	3 000x45, 2 700x45	500
Wien	16/34	3 600x45	
	11/29	3 500x45	
Berlin (Tegel)	8/26	3 023x46, 2 428x46	350
Hamburg	15/33	3 666x46	–
	5/23	3 250x46	
Geneve	5/23	3 900x50	–
Praha	6/24	3 715x45	–
	12/30*	3 250x45	
Warszawa	15/33	3 690x60	–
	11/29	2 800x50	
Köln/Bonn	14/32	3 815x60, 1 863x45	1 200
	6/24	2 549x45	
Berlin (BB) Berlin Brandenburg	7/25	3 600x45	2 000
		4 000x60	
Stuttgart	7/25	3 345x45	–
Budapest	13/31	3 010x45, 3 707x45	1 600

* 13/21 do roku 2012

Dráhové systémy letišť byly většinou založeny v 1. pol. 20. století. Následně byly doplňovány. Paralelní uspořádání umožňující nezávislý provoz má jen několik letišť. Mimo výše uvedených je to ve střední Evropě např. Hannover. Výstavbu paralelní dráhy sleduje mimo Prahy též Vídeň. O výstavbě nového letiště uvažuje Varšava. Kapacity jednodráhových letišť jsou přibližně 20 mil. cestujících za rok. Není to jednoznačné kritérium, neboť velký význam má počet pohybů. Ten výrazně navyšují charterové a jiné nepravidelné lety, realizované menšími typy letadel.

Zvýšení kapacit odbavení lze řešit dalšími terminály, které však často významně komplikují (prodlužují) pohyby cestujících, zejména při přestupech.

Napojení a vazby

letišť	místo	vzdál. od centra města (km)	silniční napojení	železniční napojení			
				S-Bahn	R-Bahn	dálkové spoje	(ICE, EC, IC)
Frankfurt a.M.	Kelsterbach	10,5	A3, A5	• S8,9	•	•	ICE, EC
München	Hallbergmoos	28,5	A9, A92	• S1,8,2	•	•	EC, IC
Zürich	Kloten	12	A51, A1, A4	• S2,7,16	•	•	EC, IC
Düsseldorf	Unterrath	8	A44, A52	• S11	•	–	
Wien	Schwechat	20	A4, A1	• S7, CAT	–	–	IC
Berlin (BB)	Schönefeld	20	A113, A10, B96	• S9, 45	•	•	ICE, IC
Hamburg	Fühlbüttel	10	B433	• S1	–	–	
Genève	Cointrin	5	A1	–	•	•	EC, IC
Praha	Ruzyně	13	I/7	–	–	–	
Warszawa	Okęcie	7	S79	• S2,3	–	–	
Köln/Bonn	Grenge	13	A59,624	• S13	•	•	ICE
Stuttgart	Echterdingen	12	A8, B27, S2	• S2,3	•	•	EC, IC
Budapest	Ferihegyi	17	M4, MO	–	–	–	

Všechna uvedená letiště mají dopravní obsluhu autobusy a mimo Prahy a Budapešti též železnicí (S-Bahn, R-Bahn), žádné není obsluhováno metrem.

Po železničních tratích jsou vedeny v některých případech i dálkové spoje nebo speciální (rychlé) spoje CAT (Wien), které zastavují jen v některých významných (přestupních) stanicích. To umožňuje výrazné zkrácení jízdní doby mezi letištěm a centrem (hlavním nádražím). Obdobný systém je sledován u nového letiště Berlin-Brandenburg a letiště Mnichov.

Terminál letiště Budapest leží cca 2 km od hlavní železniční trati na Debrecen a Szeged. Zvažována je „rychlodráha“, navazující na metro M3 (Kőbánya-Kispest), v délce cca 12 km, z toho cca 2,5 km propojení k terminálu.

2. Přehled vývoje výkonů dalších letišť v zemích střední Evropy

Další letiště v zemích, mimo výše uvedených, z Německa jsou sledovány jen spolkové země Bayern a Sachsen

	město	mil. cestujících za rok					VPD (v m)
		1992	2000	2010	2015	2017	
Bavorsko	Nürnberg	1,6	3,2	4,1	3,4	4,2	2 700x45
	Memmingen	–	–	0,9	0,9	1,2	2 400x30
Sasko	Dresden	1,0	1,8	1,8	1,7	1,7	2 800x60
	Leipzig/Halle	1,1	2,3	2,3	2,3	2,4	3 600x60 3 600x45
Rakousko	Salzburg	0,9	1,3	1,6	1,8	1,7*	2 750x45
	Innsbruck	0,2	–	1,0	1,0	1,0	2 000x45
	Graz	0,3	–	1,0	1,0	1,0	3 000x45
	Linz	0,3	–	0,7	0,5	0,4	3 000x60
	Klagenfurt	0,1	0,2	0,4	0,2		2 720x45
Polsko	Kraków	0,5	0,5	2,9	4,2	5,8	2 550x60
	Gdaňsk		0,3	2,7	3,7	4,6	2 800x45
	Katowice	0,1		2,4	3,2	3,9	3 200x60
	Wrocław	0,3	0,2	1,6	2,3	2,9	2 500x60
	Poznań		0,2	1,4	1,7	1,9	2 500x50
	Szczecin		0,1	0,3	0,4	0,6	2 500x60
Slovensko	Bratislava	0,1	0,3	1,7	1,6	1,9	2 950x45 2 900x60
	Košice	0,1		0,3	0,3	0,5	3 100x45
	Poprad			0,02	0,08	0,08	2 600x45
ČR	Brno	0,02	0,1	0,4	0,5	0,5	2 650x60
	Ostrava	0,05		0,3	0,3	0,3	3 500x63
	Karlovy Vary			0,07	0,05	0,02	2 150x30
	Pardubice			0,06	0,06	0,09	2 500x75

*r. 2016

Údaje jsou zaokrouhlené, výkony v ČR a na Slovensku v jednotlivých letech výrazně kolísají, nelze je vyjádřit v mil. cestujících za rok.

Výkony letišť rostly zejména před rokem 2010, následný rozvoj je již nižší. V Německu a Rakousku je to též v souvislosti s budováním vysokorychlostních tratí, které přenášejí významný podíl vnitrostátních vazeb. V období 2010–2015 byl největší nárůst výkonů na letišti Berlin (Tegel) a po roce 2015 pak na letištích Berlin (Schönefeld), Praha a Warszawa.

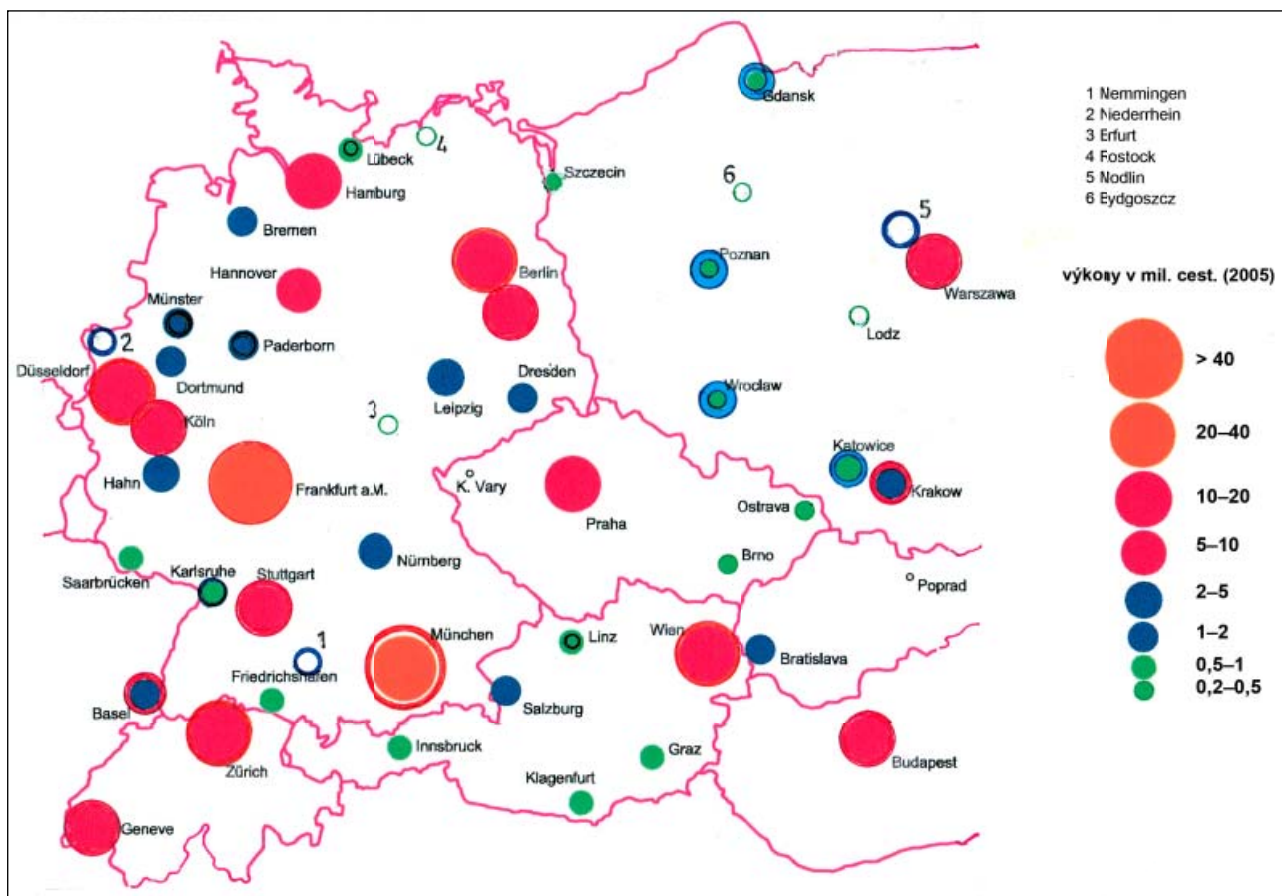
Komentář k rozmístění a vývoji (2005–2017) letišť ve střední Evropě

Schéma bylo doplněno o letiště v roce 2005 nesledovaná (Łódź, Bydgoszcz, Rostock, Erfurt) a nově rozvíjená (Niederrhein – 2005, Memmingen – 2008, Modlin – 2015).

K výraznému poklesu došlo u letišť Lübeck, Münster, Paderborn a Linz.

Některá letiště „prošla“ nárůstem výkonů do vyšší kategorie (téměř všechna letiště v Polsku), jiná (např. Praha) zaznamenala velký rozvoj v rámci své kategorie (10–20 mil. cest./rok).

Všechna sledovaná letiště (s více než 10 mil. cest./rok – 2017) zaznamenala výrazný nárůst výkonů. Letiště Warszawa, Praha, Budapest a Berlin-Schönefeld měla v roce 1992 výkony pod 2 mil. cest./rok a jejich nárůst (11–14 mil. cest./rok) byl velmi vysoký. Nárůsty Frankfurtu a Mnichova byly více než 30 mil. cest./rok a Berlína (Tegel + Schönefeld) více než 25 mil. cest./rok.



Obr. 1: Rozložení letišť ve střední Evropě (2017)

3. Letiště München (F. J. Strauss)

Dřívější letiště Riem bylo cca 8 km od centra města, uprostřed zástavby, bez možnosti rozšíření, bylo vybaveno VPD 2804 x 60 m a v roce 1991 dosáhlo výkonu 10,8 mil. cestujících.

Plánování nového letiště probíhalo od roku 1974, výstavba byla zahájena v roce 1985. Kapacita terminálu 1 (17 mil. cest./rok) byla překročena v roce 1997. V roce 2003 byl realizován terminál 2 a v roce 2016 satelitní terminál A. Tím se kapacita zvýšila na 53 mil. cest./rok, v roce 2018 bude rozšířena na 61 mil. cest./rok. Po výstavbě satelitního terminálu B by mohla dosáhnout cca 70 mil. cest./rok. V případě tohoto vývoje je připravována třetí paralelní dráha severním směrem k dálnici A92.

Letiště je vzdáleno od centra Mnichova 28,5 km, leží mezi okresními městy Freising (50 tis. obyv.) a Erding (36,3 tis. obyv.).

V souvislosti s novým letištěm byla realizována řada staveb **dopravní infrastruktury**.

Železniční:

přestavba žel. tratě	Neufahrn – Freising	6 km
větev S-Bahn S1	Neufahrn – letiště	10 km
S-Bahn S8	Ismaning – letiště	14 km
přestavba žel. tratě	Riem – Markt Schwaben	15 km
ve stavbě prodloužení S-Bahn S2		
	Erding – letiště	12 km
propojení (nadjezd) trati Neufahrn – Pulling		2,3 km
celková délka projektu Erdinger Ringschluss (propojení Freising – letiště – Erding) je 30 km		
výhledové propojení	letiště – Moosburg (S1)	11 km
umožní vedení VRT směr Landshut – Regensburg – (Praha)		
výhledové propojení Erding – Dorfen		7 km
umožní vedení VRT směr Mühldorf am Inn – Salzburg		

V souvislosti s těmito stavbami je připravován další tunel pod centrem města, který umožní vedení dálkových spojů (Stuttgart – Salzburg) bez úvratě v hlavním nádraží. A vzhledem k tomu, že na něm bude méně stanic, též zrychlí spojení letiště s hlavním nádražím.

Silniční:

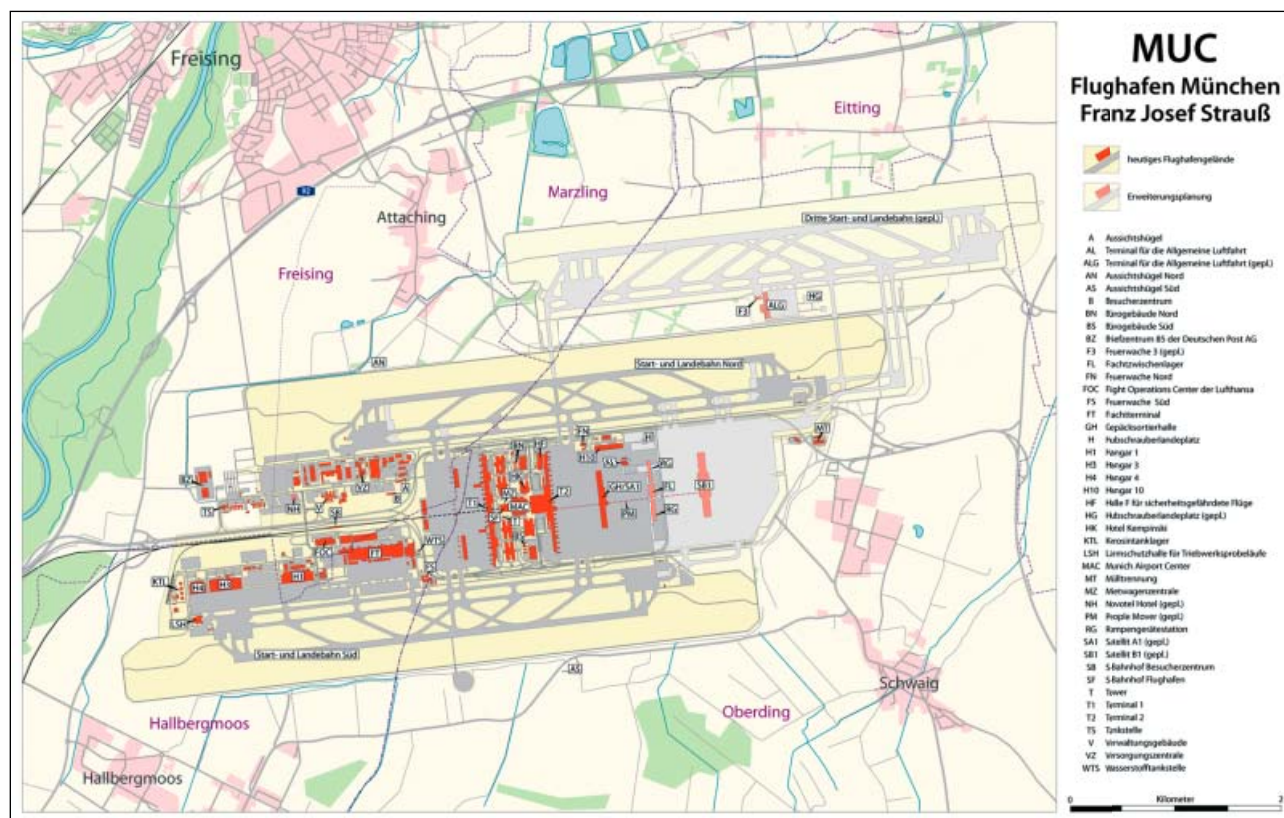
páteřní komunikace areálu od dálnice A92 – po východní tangentu 10 km
propojení B11 (Merzling) na A92 (Freising Ost)
severní tangenta A92 (Freising Ost) – východní tangenta
východní tangenta (Flughafen tangente Ost)
úsek A92 – B388 (obchvat Erdingu)
úsek B388 – A94
propojení B471 (Ismaning – Hallbergmoos)
B471 obchvat Garchingu
ve stavbě západní obchvat Freisingu
připravován severovýchodní obchvat Freisingu (B301)

3 km
10 km

13 km
16 km
11 km
3 km
4 km
4 km

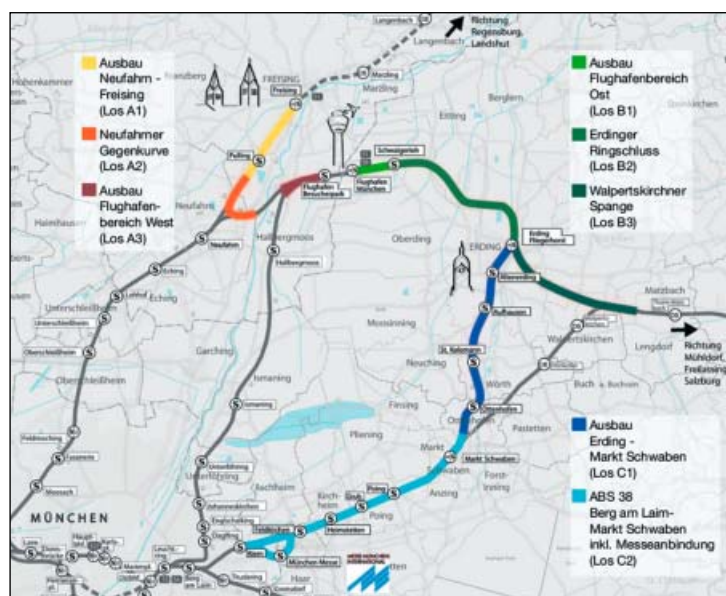
Celkem je sledováno (většinou realizováno) cca 70 km železnic a cca 75 km silnic.

Areál letiště je (bude) napojen třemi silničními a dvěma železničními vstupy. Pro spojení letiště s centrem Mnichova byla zvažována výstavba magnetické dráhy. Spojení S-Bahn S8 trvá do centra 42 min, k hlavnímu nádraží 48 min.



Zdroj: www.munich-airport.de

Obr. 2: Letiště Mnichov – areál



Obr. 3: Letiště Mnichov – dopravní vazby

4. Letiště Berlin – Brandenburg (Willy Brandt)

V současné době jsou nadále provozována dvě letiště – Tegel (v zástavbě severozápadně od centra města) a **Schönefeld, vzdálené od centra města cca 20 km**. Letiště Schönefeld bylo uvedeno do provozu v roce 1934, Tegel v roce 1974 jako hlavní letiště Západního Berlína. Předtím byl jediným letištěm legendární Tempelhof.

V prostoru **Schönefeld** je lokalizováno **nové letiště Berlin-Brandenburg**, které znamená rozšíření areálu Schönefeld jižním směrem. Využívá dřívější jižní VPD 3600 m (severní byla v souvislosti s výstavbou dálnice A113 zrušena), ve vzdálenosti cca 2000 m byla realizována nová (jižní) VPD 4000 m. Letiště má podobnou koncepci jako letiště v Mnichově, areál je však průjezdný jen železničním tunelem, silniční doprava má jediný vstup z dálnice A113.

Zahájení stavby bylo v roce 2006, s předpokládaným uvedením do provozu koncem roku 2011. Současný odhad je rok 2020.

První etapa měla umožnit kapacitu 32 mil. cest./rok. V roce 2017 však souhrnný výkon letišť Tegel a Schönefeld překročil 33 mil. cest./rok, ačkoliv kapacita těchto terminálů je jen 19 mil. cest./rok.

I když staré letiště Schönefeld bylo napojeno na S-Bahn (stanice mimo terminál), je rozsah nové železniční infrastruktury značný. **Napojení na železniční síť** znamená cca 10 km nových tratí (z toho 3 km v tunelu) a cca 5 km přestavby stávajících tratí. Následně bude nutné přestavět trať Mahlow – Südkreuz (cca 15 km) pro přímé spojení centra a hlavního nádraží k letišti. Druhé spojení je přes Ostkreuz a Ostbahnhof.

Vzdálenost letiště od okružní dálnice A10 je cca 6 km, od městského okruhu A100 cca 12 km.

U **silniční infrastruktury** byla realizována řada staveb, které přímo či částečně souvisí s provozem letiště.

dálnice A113	(propojující berlínský dálniční okruh A10 a městskou dálnici A100)	16 km
okruh A100	jedná se o nový vstup do města z A13 (Dresden)	
	mezi B96 a Grenzallee	4,5 km
	ve stavbě úsek po Ostkreuz (2022)	3,2 km
	tím bude dokončena trasa v záp. části města	
	následně má být realizován úsek po Storkower Str.	4,1 km
	přestavba tras B96a, B101 a A117	21,0 km
	přestavba trasy B101 Marienfelde – Ludwigsfelde (A100)	15,0 km
	nové spojení Potsdam – letiště – B101	16,0 km
	propojení B96a (Mahlow) – A10 (Mittenwalde)	7,0 km

Podstatná část staveb byla již realizována, problémy s uvedením letiště do provozu souvisí s terminálem.

Kolejové spojení s centrem města je navrhováno:

- letištním expresem, vedeným v trase Flughafen – Südkreuz – Potsdamer Platz – Hauptbahnhof – interval 15 min., doba jízdy 29 min.
- několika linkami S-Bahn – S9 Pankow, S45 Südkreuz (Ostkreuz – Ostbahnhof – Alexanderplatz, Friedrichstrasse – Hauptbahnhof – Bahnhof ZOO)
- regionálními spoji: RB22 – Potsdam, RB14 – Spandau, RB14 – Königs Wusterhausen

Sledováno je též dálkové spojení:

- ICE 10 Flughafen – Hauptbahnhof – Hannover – Dortmund – Düsseldorf
- IC 77 Flughafen – Hauptbahnhof – Wolfsburg – Hannover – Minden – Osnabrück – Münster – Amsterdam

Vnitrostátní letecké spoje

Německo je jediným středoevropským státem, který má, vzhledem k velkým aglomeracím, **významná vnitrostátní letecká spojení**.

Vzdálenosti center v km

Berlin	München	585	München	Berlin	585
	Stuttgart	632		Köln	575
	Frankfurt a. M.	596		Düsseldorf	606
	Düsseldorf	559		Hamburg	775

München vykazoval (v roce 2015) počty letů do směrů:

více než 10 tis.:	Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt a. M.
7 tis.:	Köln/Bonn
5 tis.:	Hannover

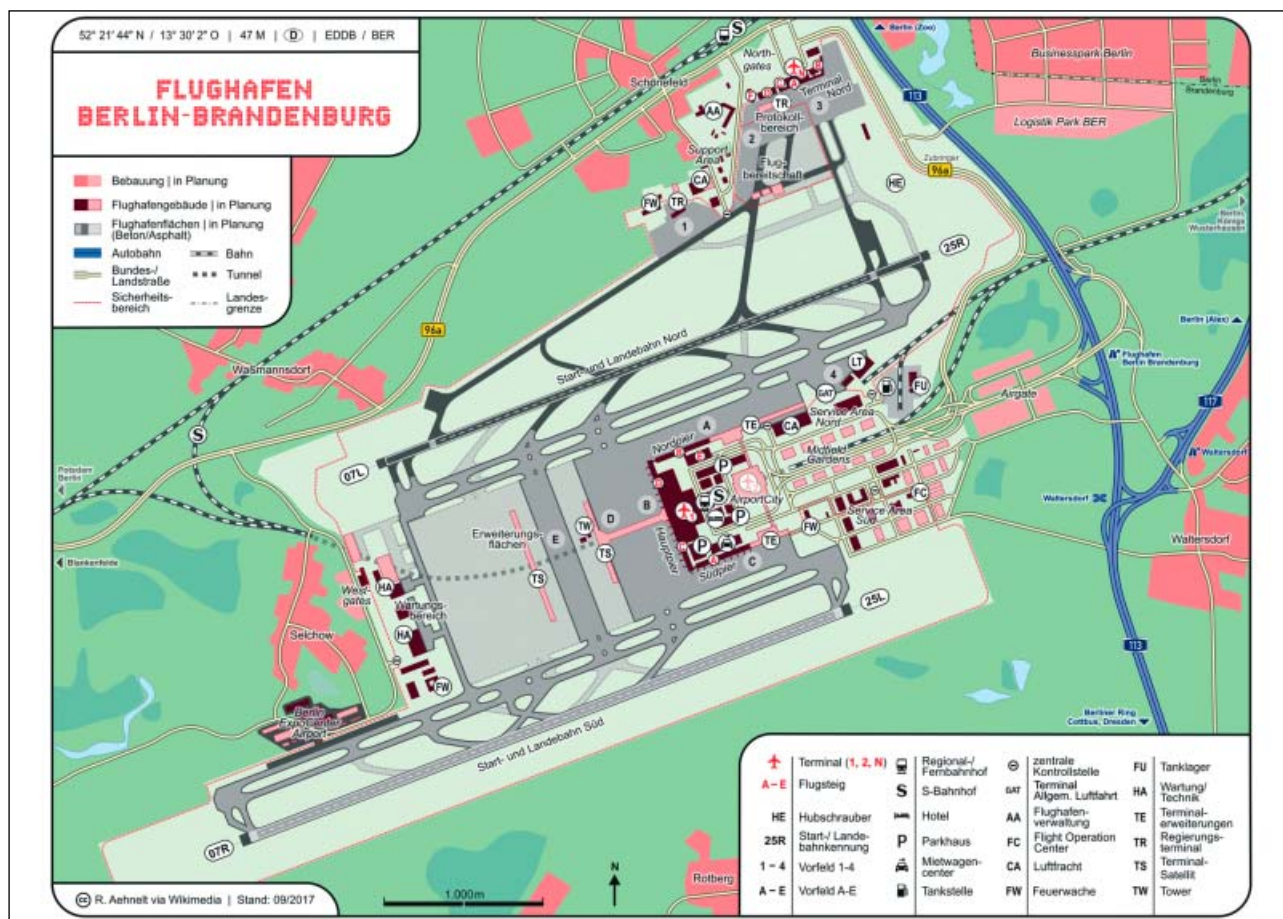
Berlin vykazoval (v roce 2015) počty letů do směrů:

více než 10 tis.:	München, Frankfurt a. M., Köln/Bonn
7 tis.:	Düsseldorf, Stuttgart

Frankfurt a. M. vykazoval (v roce 2015) počty letů do směrů:

více než 10 tis.:	München, Berlin, Hamburg,
7 tis.:	Köln/Bonn
5 tis.:	Hannover

V těchto případech jsou vzdálenosti center vyšší než 500 km. Dokončení sítě VRT (cca 2023) tuto situaci může změnit.



Obr. 4: Letiště Berlin-Brandenburg

5. Letiště Wien-Schwechat

Areal (10 km²) leží ve vzdálenosti 20 km východně od centra Vídně. Letiště bylo uvedeno do provozu v roce 1954. Dráhový systém tvoří dvě VPD tvaru širokého „V“. Severní VPD vede souběžně s terminálem, který je postupně rozšiřován (naposled v roce 2012). Uvažovaná třetí VPD (paralelní se severní VPD 16/34) ve vzdálenosti cca 2600 m by měla mít velikost 3680 x 60 m. S výstavbou se uvažuje po roce 2025.

Železniční spojení je realizováno rychlodráhou CAT (City Airport Train) a po stejné trase vedenou zastávkovou linkou S-Bahn S7, která pokračuje na Praterstern, Handelskai a na severní straně Dunaje na Floridsdorf a Leopoldau s pokračováním přes Mistelbach do Laa an der Thaya na hranicích České republiky. Z nového vídeňského hlavního nádraží byla zhruba před dvěma lety uvedena do provozu samostatná trať spojující v půlhodinovém intervalu letiště Schwechat vlaky Railjet (IC)

Silniční napojení

Letiště leží jižně od dálnice A4 Wien – Bruck a. d. L., trasa dále pokračuje na Győr a Budapešť. V Bruck a. dl. L. odbočuje dálnice A6 na Bratislavu.

Před několika lety byl realizován jižní úsek obvodové trasy Vídně S1 (Schnellstrasse) mezi A2 a A4 v délce 15 km. Na severní straně byly dokončeny úseky od A22 (Korneuburg) po S2 (Sussenbrunn) v celkové délce 24 km. Z křižovatky S1-B7 vychází dálnice A7, která by v roce 2019 měla dojít na hranici ČR (Mikulov).

Ve stavbě je navazující východní úsek S1 (po Gross-Enzersdorf B3) v délce cca 11 km (dokončení 2018). Zbývají-

cí úsek (cca 8 km) přes Dunaj a NP Donau Auen, bude téměř v celém rozsahu tunelový.

Výhledově je sledováno přímé napojení dálnice A4 (MÚK Simmering Haide) přes Dunaj na levobřežní dálnici A2 (MÚK Kaisermühlen). To umožní odlehčení severojižní trasy dálnice A23 přes Praterbrücke.

Letiště Wien, mimo rozsáhlé východní části Rakouska, „obsluhuje“ též jihovýchodní Moravu (včetně Brna), jihozápadní Slovensko (včetně Bratislavy) a severozápadní Maďarsko (Győr, Sopron, Szombathely).

6. Letiště Praha-Ruzyně (Václav Havel)

Ze sledovaných měst je Praha jediná, která má areál letiště na svém území. Část území (Ruzyně) byla přičleněna v roce 1960 a další části (z k. ú. Hostivice, Dobruška a Kněžveses) v roce 1970.

Staré letiště (areál Jih) je od centra Prahy vzdáleno 10 km, areál Sever cca 13 km. Jediný vstup do areálu Sever je ze silnice I/7 (v úseku Evropská – Aviatická je majetkem hl. m. Prahy, a tudíž není součástí dálnice D7 Praha – Slaný).

Zcela nevyhovující napojení na dálnici D7 bylo částečně korigováno dostavbou větve křižovatky v kvadrantu, který není na území Prahy.

Jedinou významnou dopravní investicí byly úseky Pražského okruhu (D0) Třebonice (D5) – Řepy (D6) – Evropská (I/7) o celkové délce 5 km

Nejvyšší počet spojení týdně má Praha s Moskvou (63), Amsterdamem (58), Varšavou (51), Paříží a Frankfurt nad Mohanem (47). Nejvyšší počet destinací představuje Itálie (16), Velká Británie (15), Španělsko (14), Řecko (12), Francie a Rusko (9). Z velké části se jedná o charterové lety (turistika, rekreace).

Provoz na letišti Ruzyně byl zahájen v roce 1937 (dříve Praha využívala leti-

ště Kbely). Severní terminál byl uveden do provozu v roce 1968, jeho dostavba pak v roce 1997. Hlavní VPD 06/29 měla v roce 1968 délku 3100 m, v roce 1984 byla prodloužena na 3715 m. Současná kapacita je cca 20 mil. cest./rok (část terminálu 2 není dosud využita).

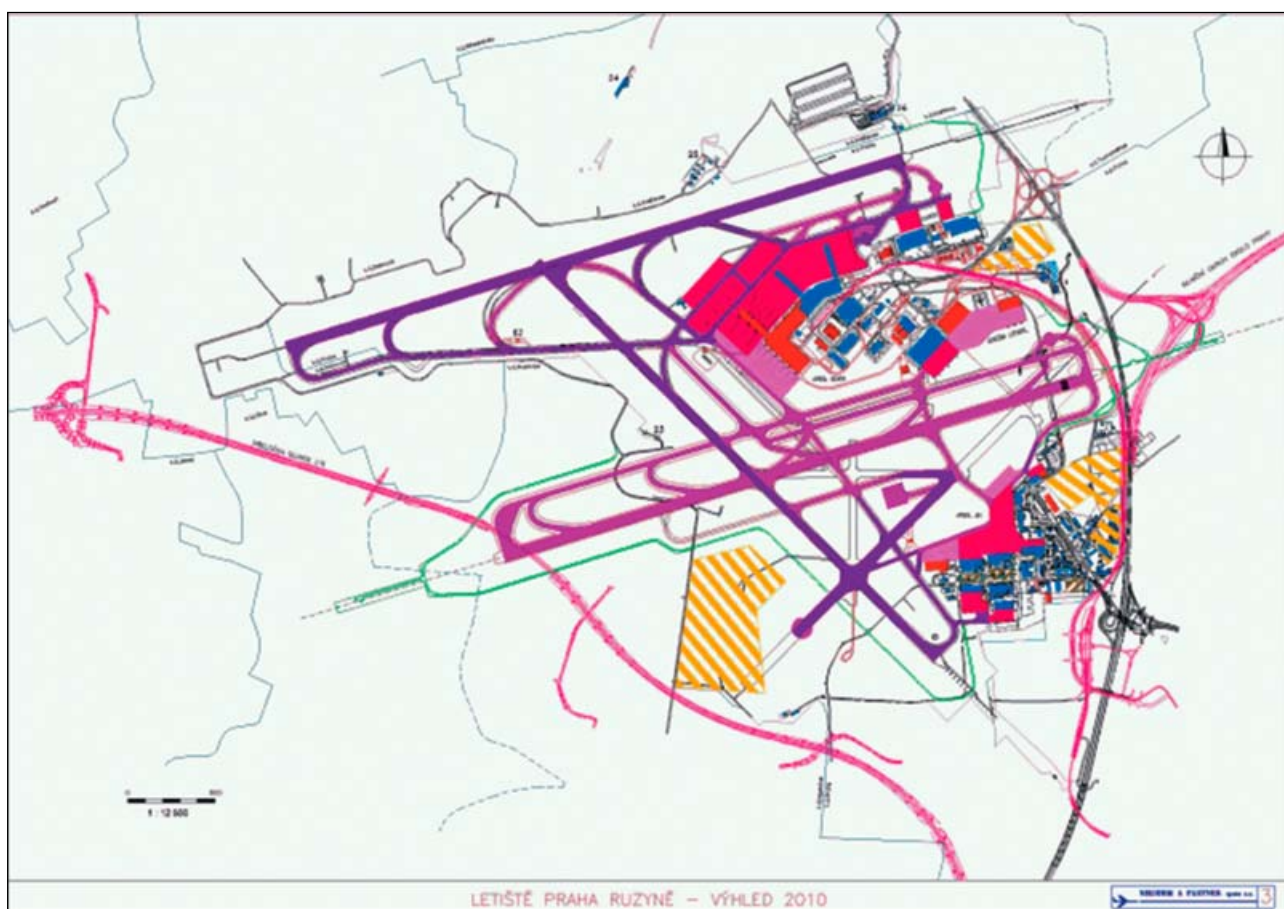
Postupná dostavba terminálů sice umožňuje navýšení kapacity, má však obdobně jako v jiných případech (Wien, Zürich aj.) negativní důsledky na provoz letiště.

Začátkem 90. let, kdy začaly studie na „rychlodrážni“ propojení centra Prahy s letištěm (a Kladnem), byla zvažována ideová možnost výstavby nového terminálu s napojením na (v té době nerealizovanou) rychlostní silnici R6, která byla navrhována v úseku Unhošť (Fialka) – Praha v jednom koridoru s rychlodráhou. Vzhledem k výkonu letiště, který se po roce 1989 dokonce propadl na 1,5 mil. cestujících (1991), v té době nikdo nevěřil, že v roce 2001 bude odbaveno 6,1 mil. cestujících, tento přístup nedoznal dalšího rozpracování.

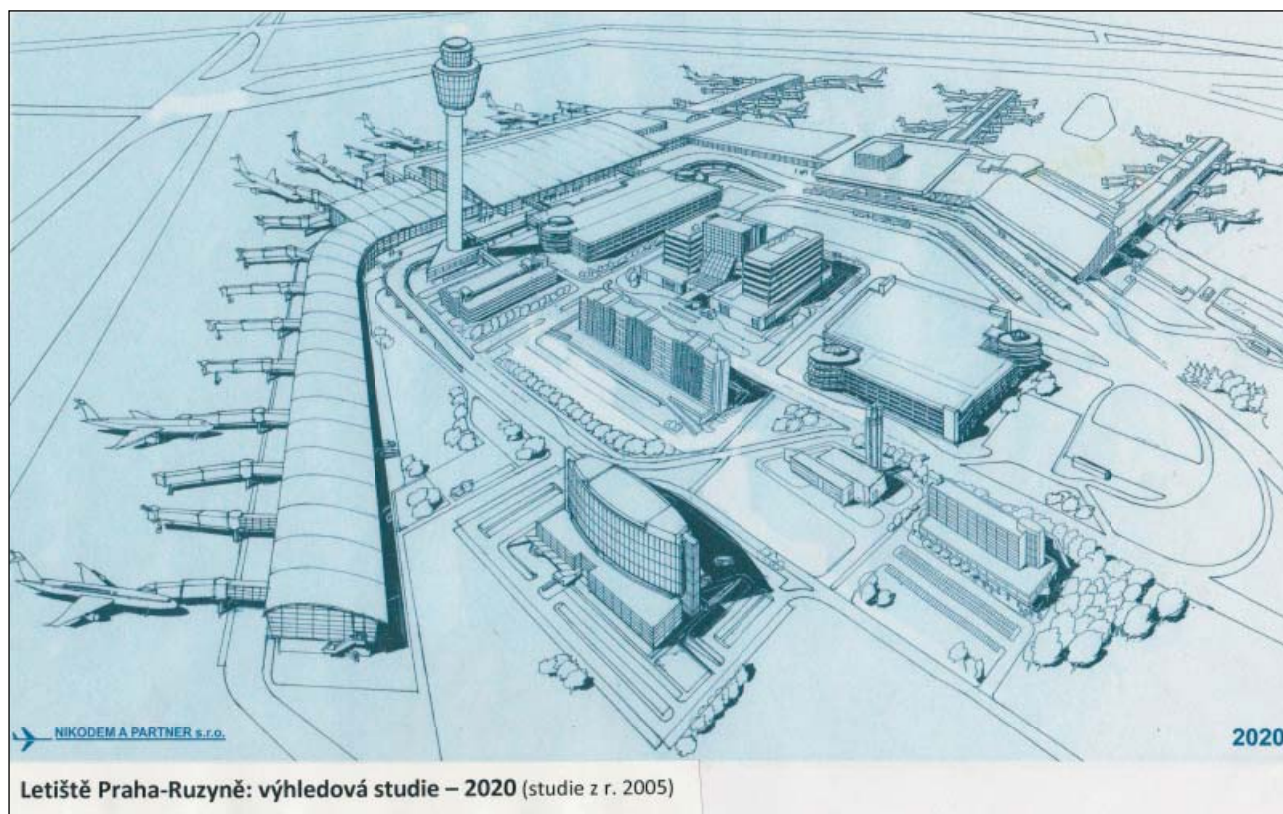
Dalším problémem letiště je dráhový systém, který v současné době má podobu deformovaného „T“ (VPD 13/31 navazuje přibližně v polovině na hlavní VPD (06/24)). Vzhledem k tomu, že VPD 13/31 má závažné důsledky pro velký počet obyvatel, je využívána spíše výjimečně. Dlouhodobě sledovaný záměr paralelní dráhy je nepochybně správným koncepčním řešením.

Největším problémem letiště Ruzyně je **zcela nevyhovující dopravní infrastruktura** jak **silniční**, tak zejména **železniční**. Veřejná doprava je zajišťována autobusy ze stanice metra A (Nádraží Veleslavín) a metra B (Zličín).

U významných letišť je spojení s centrem též směřováno na hl. nádraží, neboť velká část leteckých cestujících (více než 50 %) směřuje mimo město, resp. aglomeraci. Tratě S-Bahn umožňují rychlost až cca 140 km/hod a mimo regionálních spojů jsou též **letištní spoje** vynechávající zastávky (mimo hlavní cíle a přestupní stanice) na trasy metra, resp. regionální železnice.

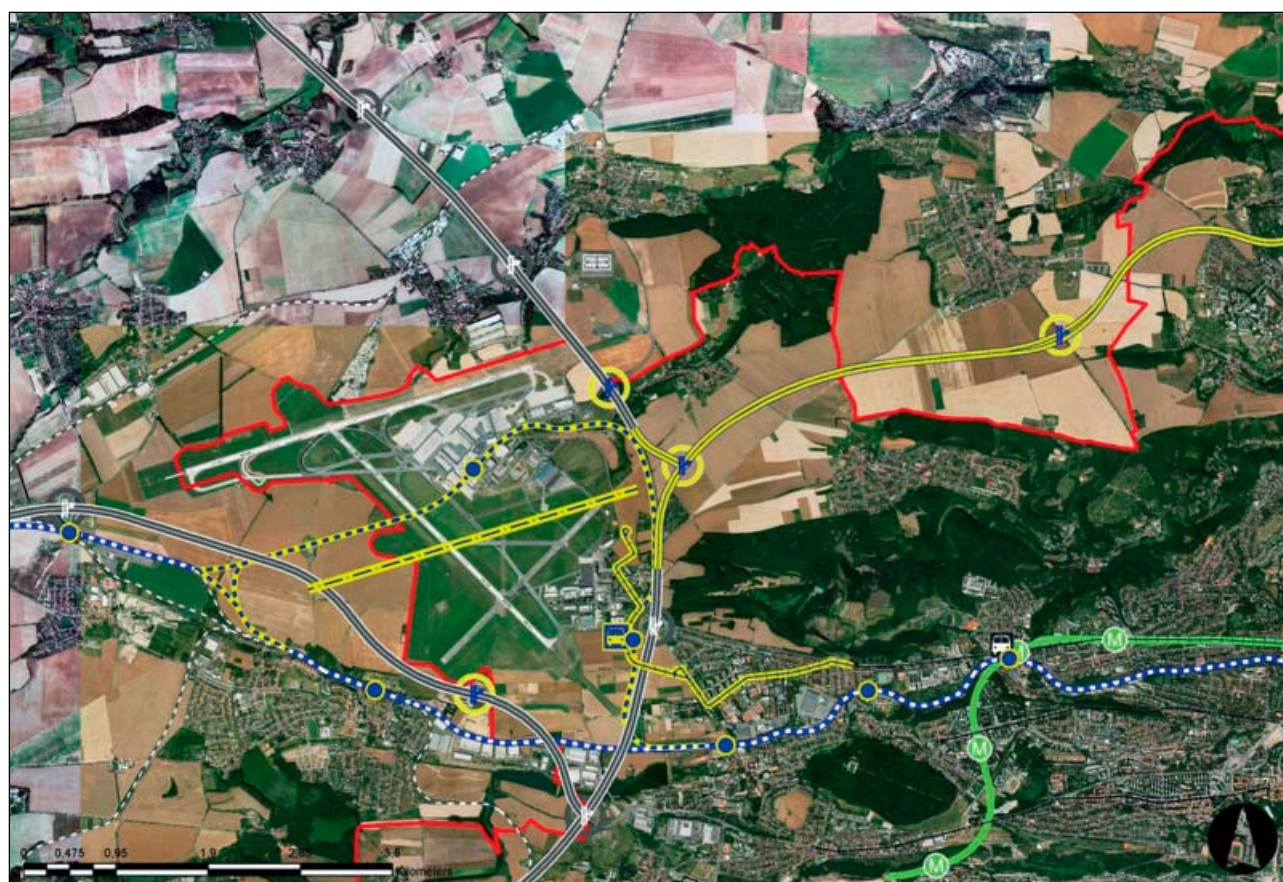


Obr. 5: Letiště Praha-Ruzyně – general



Zdroj: NIKODEM & partners, s. r. o.

Obr. 6: Terminál letiště Praha-Ruzyně



Zdroj: www.iprpraha.cz

Obr. 7: Letiště Praha-Ruzyně – dopravní vazby

Kolejové spojení Praha (Masarykovo nádraží) – letiště má délku 16,5 km. Úsek do žst. Ruzyně (11,0 km) je uvažován jako součást modernizace železniční trati Praha – Kladno, úsek Ruzyně – letiště (5,3 km) jako novostavba. Výstavba by měla probíhat v letech 2018–2022. Celková délka spojení Praha – Kladno (žst.) je 28 km, do žst. Kladno-Ostrovec 32 km.

7. Regionální souvislosti

Areály velkých letišť generují velmi intenzivní dopravní vazby. Nejedná se jen o vazby městské, aglomerační či regionální. Spádová území velkých letišť zahrnují často podstatnou část území státu (Česká republika, Maďarsko, Rakousko), zejména v případech, kdy jim výrazně dominuje hlavní město, ležící v těžišti území (Praha, Budapešť). Vídeň leží na východním okraji Rakouska, regionální vazby i spádová oblast přesahují do sousedních států (ČR, Slovensko, Maďarsko). Tyto skutečnosti výrazně ovlivňují stav regionální i nadregionální dopravní infrastruktury.

Žádoucí je, aby podstatná část vazeb letiště (centrum, hlavní nádraží) mohla být realizována kolejovou dopravou, zejména na regionálního charakteru (S-Bahn). Z hlediska silniční dopravy je významná vazba na nadřazenou „okružní“ trasu parametrů dálnice. Významné je radiální kapacitní spojení s centrální částí města.

V případě bydlení je negativním faktorem zatížení dopravou, pozitivním faktorem zvýšení atraktivity.

Vlastní provoz letiště i jeho dopravní vazby mají pochopitelně důsledky na osídlení, zejména na bydlení. Okolí letišť generuje existenci kvalitní dopravní infrastruktury rozvoj ekonomických aktivit. Ve vyspělých zemích jsou to zejména technologické parky, v jiných zemích převažuje logistika.

Dopravní infrastruktura v severozápadním segmentu Prahy a její aglomerace vykazuje rozsáhlé deficity, jedná se zejména o:

- kolejové spojení centra Prahy s letištěm a největším středočeským městem Kladnem;

- severozápadní část Pražského okruhu D0;
- tangenciální propojení letiště přes Kralupy n. Vlt. na dálnici D8;
- úsek dálnice D7 Slaný – Louny;
- kapacitní napojení Kladna na dálnici D6 a D7 (aglomerační okruh);
- nízká úroveň dopravní obsluhy obcí severně letiště;

- propojení Pražského (D0) a městského (MO) okruhu v západní části města.

Suburbanizační proces zahrnuje mimo ekonomických aktivit též současně značný rozvoj bydlení. Uvádím některé významné nárůsty (1991–2017) počtu obyvatel (v tis.) v okolí sledovaných letišť:

letiště	město	nárůst	počet obyv.
Mnichov	Freising	11,5	50,1
	Erding	10,5	36,3
	Hallbergmoos	6,0	10,8
	Neufahrn b.F.	4,4	19,7
Wien	Schwechat	5,3	17,4
	Himberg	2,2	7,4
	Hainburg a.d.B.	0,8	6,5
	Bruck a.d.L.	0,7	8,0
Berlin	Königswusterhausen	18,3	36,5
	Blankenfelde-Mahlow	12,3	25,7
	Teltow	10,9	25,7
	Schönefeld	12,5	14,4
Praha	Hostivice	4,2	8,2
	Chýně	2,1	2,6
	V. Pílepy	2,5	3,4
	Horoměřice	2,4	4,1

Rozvoj měst/obcí v okolí letišť

U Mnichova a Berlína se jedná o výrazně vyšší počty nových obyvatel. Rozvoj bydlení u Vídně je spíše orientován v severní části města, kde se realizací trasy S1 výrazně zlepšila dopravní situace.

Problémem příměstského území Prahy je značný rozvoj dříve velmi malých obcí (Horoměřice leží v ose současné VPD 06/24).

Lokalizace nového letiště je v aglomeracích velkých měst velmi obtížná. Rozloha areálu velmi kompaktního letiště München (podstatná část zařízení je mezi paralelními drahami) je 16,2 km². V případě nového berlínského letiště je rozloha areálu 14,7 km², z významné části bylo využito území původního letiště Schönefeld.

8. Perspektivy vývoje letecké dopravy ve střední Evropě

Význam letiště, který se promítá do vývoje jeho výkonů, odvisí od několika faktorů. Těmi jsou:

- koncentrace obyvatel (jádrové město, aglomerace, region)
- ekonomická výkonnost (HDP/obyv.)
- atraktivita
- spádové území, vzdálenost od významnějšího letiště

B nad 10 mil. cest./rok

- ostatní významná nad 5 (resp. 2) mil. cest./rok
- regionální letiště s menším výkonem

Regionální letiště nemají pravidelné spojení do většího počtu destinací, to se samozřejmě týká i řady letišť s menším výkonem než 5 mil. cest./rok.

Nepochybně dochází ke stabilizaci větších letišť.

Dle výkonů lze letiště členit na:

- celosvětově významná nad 40 mil. cest./rok
- evropsky významná
- A nad 20 mil. cest./rok

Významným impulsem k redukci sítě letišť je dostavba nadřazené silniční (dálniční) sítě a zvyšování rychlostních parametrů železniční dopravy (nejedná se jen o VRT, ale i dosažení standardu hlavních tratí, tj. 160 km/hod).

U letišť pod výkonem 2, resp. 1 mil. cest./rok je problém jejich ekonomické udržitelnosti. Jsou spíše otázkou prestiže města či regionu.

Ve střední Evropě lze předpokládat, že

- o v první kategorii letišť budou: Frankfurt a. M., München, Berlin;
- o v druhé kategorii (A) letiště Zürich, Wien, Düsseldorf;
- o ve třetí kategorii (B) Hamburg, Geneve, Warszawa, Praha, Köln/Bonn, Stuttgart a Budapest.

9. Demografické, geografické a ekonomické souvislosti

Význam letiště souvisí s demografickým (počet obyvatel) a ekonomickým (HDP) potenciálem města, jeho aglomerace, resp. metropolitního regionu.

Metropolitní regiony představují významnou koncentraci obyvatel, ekonomických a dalších aktivit. Zahrnují mimo vlastní aglomerace též další blízké aglomerace (s více než 100 tis. obyv.).

Některé spolkové země (Bayern, Baden Württemberg, Nordrhein Westfalen) jsou populačně a ekonomicky silnější než ČR, Rakousko a Maďarsko

a jejich hlavní města jsou centry významných aglomerací a metropolitních regionů. Výkony letišť s těmito faktory významně korelují.

Vzdálenost Prahy od Vídně (330 km), Berlína (350 km) a Mnichova (387 km) „zajišťuje“ autonomii jejího letiště. Kolejové vysokorychlostní spojení s těmito centry je, vzhledem ke stavu české železniční infrastruktury, dlouhodobým výhledem.

Krátce po roce 2020 lze předpokládat dokončení podstatné části vysokorychlostních tratí (nad 200 km/hod) v Německu a Rakousku. V této souvislosti lze předpokládat (v podstatě se to již děje) přesun vazeb mezi významnými centry, vzájemně vzdálenými méně než 500 km na železnici. Nejvíce se to pochopitelně projeví v Německu, které, vzhledem k silným aglomeracím, dosud vykazuje značnou intenzitu vnitrostátních letů.

Význam (spádovost) velkých letišť překračuje hranice regionů i států. U České republiky je to zejména **Wien**, která je z hlediska vzdálenosti dostupnější než Praha pro regiony Brna, Zlína, Olomouce a Ostravy. Dostupnost výrazně ovlivňuje kvalita silničních a železničních spojení, a to nejen z hlediska nároků na čas, ale u veřejné dopravy též četnost spojů.

Přeshraniční spádové území letiště **München** zahrnuje západní spolkové země Rakouska (Tirol, Salzburg), letiště **Berlin** pak západní vojvodství Polska (Szczecin, Poznań, Wrocław). K letišti **Wien** spádují jihovýchodní regiony Moravy, jihozápadní regiony Slovenska a severozápadní regiony Maďarska.

Z polských letišť zaznamenala nárůst výkonů mimo Varšavu též letiště Krakow (leží cca 200 km od Ostravy) a Gdansk.

V posledních 10 letech zaznamenaly největší nárůsty letiště Berlin (cca 16 mil. cest./rok), München (cca 14 mil. cest./rok) a Frankfurt (cca 11 mil. cest./rok). Lze předpokládat, že otevření nového letiště Berlin-Brandenburg (W. Brandt) se projeví dalším nárůstem, neboť stávající terminály Tegel a Schönefeld byly za hranici kapacity.

Berlin a Mnichov vzhledem ke své odlehlosti od dalších významných měst (i přes existenci VRT) si zachovávají významný rozsah vnitrostátních spojení.

Letiště v blízkosti ČR

Mimo Vídně leží v blízkosti území ČR letiště (mil. cest./rok): Kraków (5,8), Katowice (3,9), Wrocław (2,9), Dresden (1,7), Leipzig/Halle (2,4), Nürnberg (4,2) a Linz (0,4). S výjimkou letiště Krakow

region	HDP/ obyv.	počet obyvatel v tis.				nejbližší konkurenční letiště (km)	hl. město				
		město					aglomerace	metropol. region			
		2017	nárůst po r. 90							státu	regionu
Frankfurt a.M.	309	736,4	108	1950	5500	Köln 185		•			
München	242	1450,4	232	2230	5300	Stuttgart 220		•			
Berlin	119	3574,8	142	4500	–	Hamburg 288	•				
Zürich	240	402,8	60	1190	–	Stuttgart 215		•			
Wien	157	1867,6	335	2260	3000	Budapest 244	•				
Düsseldorf	263	613,2	50	2000	3000	Köln 40		•			
Hamburg	200	1810,4	190	2600	4200	Berlin 288		•			
Geneve	220	201,8	37	600	–	Zürich 289		•			
Praha	183	1280,5	67	1650	–	Wien 331	•				
Warszawa	196	1754	101	2300	3600	Berlin 573	•				
Köln	197	1075,9	106	1900	2900	Düsseldorf 40					
Stuttgart	277	623,7	36	2000	5300	Frankfurt 203		•			
Budapest	136	1735,7	-281	2500	-	Wien 244	•				

HDP Prahy, Varšavy a Budapešti je výrazně vyšší než ostatních měst a regionů těchto států.

V Severním Porýní Vestfálsku na sebe navazují tři metropolitní regiony:

Rhein-Ruhr Nord (Ruhrgebiet) – cca 5400 tis. obyv. (Dortmund, Duisburg, Essen, Bochum aj.)

Mitte (Düsseldorf) – cca 3000 tis. obyv.

Süd (Köln, Bonn) – cca 2900 tis. obyv.

Celkem žije v tomto prostoru 11,3 mil. obyvatel.

nemají pravidelné spojení do většího počtu destinací. Jejich využití pro občany ČR je možné zejména pro charterové lety za turistickými či rekreačními cíli.

Polská letiště, ležící v relativně velkých aglomeracích (s jádrovými městy nad 500 tis. obyv.), mají předpoklady určitého nárůstu výkonů, jsou využívána též pro vnitrostátní lety.

Shrnutí

Síť letišť ve střední Evropě je (z hlediska výkonů) výrazně diferencována. Pravidelná dálková, zejména mezikontinentální spojení jsou převážně realizována přes velká letiště. S rozvojem kvalitní železniční dopravy (nejen VRT) dochází na řadě menších i středních letišť k útlumu výkonů.

Deficity v silniční a železniční infrastruktuře v některých zemích (zejména ČR) mají významný vliv na dosavadní rozvoj letecké dopravy. Zvýšení kapacity (dostavbou terminálů) je výrazně jednodušší než dostavba či přestavba dálkových silnic a železnic.

Výkony letišť výrazně korelují s ekonomickou výkonností měst (aglomerací) a jejich atraktivitou, méně s koncentrací obyvatel (aglomerace Katowice je počtem obyvatel srovnatelná s aglomerací Varšavy, její ekonomická výkonnost je však poloviční, výkon letišť čtvrtinový). Důležitým faktorem je též vzdálenost dalšího, zejména významnějšího letiště a jeho dobrá dopravní dostupnost silniční a železniční dopravou.

Vysokorychlostní železniční spoje (ICE) v současné době vedou jen přes letiště Frankfurt a. M., Köln/Bonn. Spoje ICE zastavují též ve stanici Düsseldorf Flughafen, která je propojena s terminálem letiště nadzemní dráhou (Sky Train) v délce 2,5 km. Po dokončení VRT Stuttgart – Ulm povedou též přes letiště Stuttgart a po zprovoznění letiště Berlin-Brandenburg též na toto letiště (v současné době zastavují všechny spoje ve stanici Schönefeld, vzdálené cca 750 m od terminálu). Přes letiště München by měly být vedeny spoje od Regensburgu (Donau-Isar-Expres). Vzhledem k významu letiště budou pravidelné vysokorychlostní spoje zastavovat zřejmě mimo Frankfurtu n. M. jen v Berlíně a Mnichově (po realizaci přestavby trasy přes Mühlheim spojení od Salzburgu).

V Berlíně snad v roce 2020 bude v provozu jedno letiště (Berlin-Brandenburg) v lokalitě Schönefeld. U Varšavy se předpokládá další rozvoj letiště Modlin (prodloužení VPD na 3000, resp. 3600 m by nemělo být problémem), letiště leží při hlavních silničních a železničních trasách na Gdansk.

Stagnaci výkonu lze předpokládat u Stuttgartu, který leží při VRT Frankfurt – München. Severní část území Baden-Württemberg (region Mannheim) spádje přímo do Frankfurtu, jižní regiony do blízkého Zürichu, resp. Basileje.

Nárůst výkonů lze předpokládat v případě **Varšavy**, která má rozsáhlou spádovou oblast i vysokou ekonomickou výkonnost. Vzdálenost od Berlína je cca 570 km, od Prahy cca 630 km a od Vídně 680 km. „Konkurenční“ polská leti-

ště jsou rovněž poměrně vzdálená – Kraków cca 290 km a Gdaňsk cca 350 km.

Nepochybně bude pokračovat i další nárůst výkonů letišť v Praze, které je významným terminálem pro vstup zahraničních návštěvníků do ČR i pro poznávací a rekreační výjezdy českých občanů (víkendová turistika, rekreace u moře, realizované z velké části charterovými lety).

Pro letiště Praha je hlavním problémem napojení na regionální silniční a železniční síť, které vykazuje závažné deficity.

Ze sledovaných letišť nemají (mimo Prahy) kolejové spojení jen Berlin-Tegel (provoz bude ukončen) a Budapest (napojení na stávající trať v délce cca 2,5 km).

Použité zdroje:

- Vazby letiště Praha-Ruzyně, IPR, 2014.
Flughafen München F. J. Strauss (MUC), 2017.
Erdinger Ringschus, DB Netz AG, 2018.
Flughafen Berlin-Brandenburg W. Brandt (BER), 2017.
Flughafen Wien-Schwechat (VIE), 2017.
Letiště Václava Havla Praha (PRG), 2018.
Modernizace trati Praha – Kladno s připojením letiště V. Havla, SŽDC, 2015.
List of the Busiest Airports in Europe, 2017 (04/2018).
DUDÁČEK, L. Z Letiště Ruzyně – významný reprezentant ČR před vstupem do EU (08/2003).
KÖRNER, M. Vývoj dopravní infrastruktury ve střední Evropě. In: *Urbanita*, 2010.
KÖRNER, M. Perspektiva českých letišť ve středoevropském kontextu. In: *Doprava* 4/1998.

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

ENGLISH ABSTRACT

Twenty-five years of air transportation development in Central Europe, by Milan Körner

This article deals with some significant recent changes in the segment of air transportation in Central Europe. In 1992, a new Munich airport was opened north-east of Freising, one of Bavaria's oldest towns. The airports in Prague (Ruzyně) and Warsaw (Okęcie) have exceeded the capacity of 15 million travellers a year. The new Berlin-Brandenburg (Schönefeld) airport, which should have been opened in 2011, has still not been completed. The last 25 years have witnessed important developments in relation to high-speed rail transportation and the stagnation or reduction of the operation of some airports. The longest high-speed route so far, Hannover – Würzburg (327 km), was finished in 1991. Besides Prague, the article is focused on Munich, Berlin and Vienna and, apart from their capacities, addresses their connections to other transportation systems and impact on the development of settlements.

CO PLÁNOVAT A CO NEPLÁNOVAT – TO JE, OČ TU BĚŽÍ

Vladimír Matuš

„1. Na počátku bylo Slovo, to Slovo bylo u Boha, to Slovo byl Bůh. 2. To bylo na počátku u Boha. 3. Všechno povstalo skrze ně a bez něho nepovstalo nic, co jest.“ (Evangelium sv. Jana)

„Hypotéza Velkého třesku je všeobecně přijatý kosmologický model vzniku vesmíru od samého počátku a jeho postupného vývoje. Tato hypotéza nám říká, že před 13,8 miliardami let malá kulička, zvaná „singularita“, o nepředstavitelné hustotě a teplotě, explodovala a postupně se nadmulala do dnešní velikosti světa vesmíru. Veškeré fyzické zákony byly vytvořeny v prvních miliardtinách jeho existence. Od toho momentu byl možný jakýkoliv následující vývoj světa pouze v rámci těchto zákonů.“ (astronom Carl Sagan).

Diskusi o podobnosti nebo rozdílech mezi těmito hypotézami ponecháme jiným, lépe kvalifikovaným odborníkům. Obě hypotézy jsou nicméně nezbytné pro naše pochopení procesů evoluce, které umožňují lidské společnosti dosažení vrcholů civilizačního vývoje, včetně plánování a stavby měst. Podle mnoha jazykozpytců řecké slovo „logos“ má řadu významů a může být přeloženo jako myšlenka, idea nebo plán. V této interpretaci nám evangelista říká, že svět byl stvořen nejvyšší autoritou (Bohem) z ničeho, a že se dále vyvíjel řízenou evolucí podle stanoveného plánu. Naši úvahu začneme soustředěním se na dvě klíčové myšlenky: „nejvyšší autorita“ a „evoluce“.

Nejvyšší autorita

Z antropologické literatury se dovídáme, že v období před 70 až 30 tisíci lety z ne zcela jasných důvodů nastala radikální změna ve vývoji lidského mozku. Fyziologie člověka se sice podstatně nezměnila, zato se však podstatně změnila struktura mozku. Šlo o revoluci, která podle některých autorů byla ve vývoji společnosti důležitější než pozdější revoluce zemědělská nebo industriální. Tato tak zvaná „kognitivní revoluce“ radikálně a trvale oddělila člověka od komunity zvířat. Člověk nabyl schopnost vytvořit si v mysli představu něčeho, co neexistuje. Schopnost abstraktního myšlení umožnila vize minulosti, budoucnosti, záměru nebo projektu, jehož uskutečnění vyžadovalo plánování a organizaci zdrojů. Díky tomu člověk počal manipulovat přírodní prostředím ve svůj prospěch v měřítku, jež nemělo v přírodě obdoby. Dokladem toho jsou nedávné archeologické nálezy pocházející z dob před zemědělskou revolucí: umělecká tvorba rituálního charakteru, nástroje a předměty denní potřeby a pozůstatky kolosálních kamenných monumentů a plánovaných sídlišť.

Tato zbrusu nová kapacita lidského mozku si nevyhnutelně, vynutila zdůvodnění přírodních jevů. Nový lidský mozek prostě nesnášel nezodpovězené otázky. Proto bylo nutno odpovědi

a vysvětlení hledat, případně vytvářet. První formou náboženství byl animismus, který přisoudil spirituální podstatu všem přírodním objektům a silám. Postupným vývojem svět duchů převzal formy lidské. Tak vznikl pantheon bohů a, podobně jako v lidské společnosti, bohové se začali mezi sebou potýkat a zápat o prvenství. V těchto nebeských bitvách se vítězný bůh stal absolutním vládcem nebes. Na zemi byl vítěz prohlášen zosobněním, místodržitelem nebo ambasadorem nejvyšší spirituální autority. Reálný svět se stal reflexí světa spirituálního. Někteří autoři ovšem tvrdí, že to zrcadlení fungovalo opačně. Obraz světa a společnosti byl nicméně pevně zarámován. Tak vznikla šablona, organizace a uspořádání společnosti. Ilustrací může být pyramida, jejíž vrchol soustředí veškeré atributy moci a moudrosti. Veškeré rozkazy a nařízení přicházejí „shora“. Ve složité společnosti nejvyšší autorita vytváří podřízené sub-pyramidy, které vytvářejí další sub-sub-pyramidy. Až na samém dnu tohoto systému najdeme mini-pyramidu rodiny, ve které otec rozhoduje, za koho se jeho dcera provdá. Tato organizace společnosti „shora dolů“ fungovala po tisíciletí a funguje více méně dodnes. Všichni máme nad sebou vrchnost a pod sebou podřízené. Historie nás učí, že stabilita pyramidálního uspořádání společnosti vyžaduje přesně definovanou organizaci a stratifikaci sociálních vrstev. Individuální iniciativa zpravidla

není vítána. Proto takový systém po čase selhává, stává se postupně neohybným a neschopným adaptace na měnící se prostředí nebo okolnosti. Příkladem v historii najdeme celou řadu. Můžeme uvést vládu a organizaci imperiální Číny nebo politickou a administrativní organizaci dvou největších amerických domorodých civilizací, říší Inků a Aztéků. Příkladem též může být carské Rusko nebo Sovětský Svaz.

Unikátní je příklad z historie Japonska. V období Edo (1603–1868) se šogunům podařilo vytvořit autonomní, zcela soběstačnou a od celého světa hermeticky uzavřenou společnost. Vyžadovalo to rigidní, pyramidální uspořádání, na jehož vrcholu byl za žijícího boha považovaný císař a jeho dvůr, o stupeň níže byl šogun, de facto hlavní správní úředník a pod ním vyšší šlechta. Dále následovali samurajové, armádní velitelé a po nich zemědělci a řemeslníci. Na úplněj nižším stupni byli obchodníci. K docílení autonomie a udržitelnosti bylo třeba – tak jako ve všech vyspělých feudálních systémech – nejen společnost stratifikovat, ale též omezit vertikální mobilitu. Politicky motivovanou izolací se Japonsko stalo plně závislé na svých limitovaných zdrojích. Občanská disciplína byla nezbytná. „Udržitelná“ ekonomie vyžadovala veškeré produkty opětovně používat, opravovat a recyklovat. Denní aktivity občanů byly důsledně regulovány. Zákony specifikovaly, co a kdy

se smí nebo nesmí jíst. Určité potraviny byly prostě zakázány. Policie pečlivě prohledávala odpadkové koše za restauracemi a v rezidenčních čtvrtích. Suroviny pro kosmetické výrobky byly drasticky omezeny. Podobně tomu bylo s textilními výrobky. Obnošené šaty bylo povinné předávat nižším společenským vrstvám. Na ulicích policisté nadzvedávali hůlkami kimona žen, neboť hedvábí a obzvláště populární hedvábné spodní prádlo bylo přísně zakázáno. Porušení zákonů se brutálně trestalo. Není proto překvapením, že v tomto úzkostlivě kontrolovaném systému byli obchodníci součástí nejnižší společenské třídy. Poptávka a nabídka je dynamický, quasi-živý systém, jehož chování nelze spolehlivě předvídat. Do statických pyramidálních struktur se proto nehodí. Dnešní advokáti udržitelnosti a environmentalisté mohou najít ve studiu šógunské vlády, její politické filozofie a organizace společnosti, hodně poučení. Podle tehdejších kronikářů byl denní život sešněrován až po hranici nesnesitelnosti. Musíme však připustit, že génus šógunů byl obdivuhodný. Jejich udržitelný systém umožnil Japonsku setrvat v izolaci po 250 let.

V našem stručném výčtu příkladů pyramidálního organizačního uspořádání nemůžeme opominout jednu z nejvýznamnějších pyramidálních organizací v historii lidské společnosti, katolické církve. Ve zmatených dobách prvních staletí našeho letopočtu katolická církev zápasila o přízeň veřejnosti s mnoha kulty pohanskými, židovskými a proto-křesťanskými. Bylo absolutně nezbytné formulovat novou teologii a nové morální principy na solidních filozofických základech. Církev se tehdy opířela o učení dvou pohanských filozofů, Aristotela a Platóna, kteří byli snadno kompatibilní s novými křesťanskými doktrínami. Jako ve všech kritických situacích, pouze disciplinovaná pyramidální organizační struktura mohla v té době zabránit teologickému, filozofickému a politickému rozkladu. Církevní organizační systém byl zpočátku inspirován římským systémem správy a řízení říše.

Během času církev vytvořila svůj vlastní, velice efektivní organizační systém. V devatenáctém století velké obchodní

společnosti a mamutí výrobní koncerny pečlivě studovaly a přebíraly manažerské metody Vatikánu. Je třeba poznamenat, že katolická církev, poučená vlastní historií, moudře prohlásila, že věda a víra nejsou v konfliktu. Kardinál John Henry Newman už v roce 1868 napsal, že Darwinova teorie nemusí být nutně ateistická, bez ohledu na to, zda je nebo není pravdivá. Naopak, může být dokladem boží jasnozřivosti a tvořivosti. Náhodný vznik organismů není v rozporu s božím stvořením. Náhodnost je naše perspektiva, nikoli boží. Podobně papež Jan Pavel II. nevěřil, že teorie evoluce popírá existenci boží.

Evoluce

Systém příkazů „shora“ byl přirozeně čas od času předmětem kritických úvah. V době renesance byla díky archeologickým vykopávkám a nálezům dávno ztracených textů v klášterních knihovnách postupně objevena překvapivě dlouhá historie mnoha filozofických škol, které z různých důvodů zanikly nebo byly odsunuty na okraj dějin. Teprve nyní se dovídáme o existenci a o učení dávno zapomenutých filozofů. Jejich pozorování a studium přírody a jejich filozofické závěry jsou obdivuhodné a jsou v souladu s naším současným chápáním světa a pokročilou znalostí přírodních věd. V bouřlivých událostech prvních století našeho letopočtu byla bohužel řada písemných dokumentů ztracena a mnoho znalostí zapomenuto. Jedinými zdroji poučení o zaniklých pohanských školách, které se zabývaly studiem evoluce, jsou dnes pouze římský básník Lucretius a římský politik Cicero. Z jejich referencí můžeme uvést několik myšlenek významných filozofů:

Sicilský filozof Empedocles (490–430 před n.l.) popisoval zvířata, která přezila, jako organismy spontánně přizpůsobivé. Ostatní, nepřizpůsobivé organismy buď už vyhynuly, nebo jsou odsouzeny k zániku.

Tento postřeh je klasickým příkladem proto-darwinismu. Je téměř neuvěřitelné, že před více než 2000 lety se v epikurejské škole studenti učili o existenci přirozeného výběru a o evoluci. Není tedy přeháněním říci, že Darwin tuto

myšlenku znovuobjevil. Titus Lucretius Carus (97–55 před n.l.) byl autorem díla *De rerum natura* (O povaze věcí). Lucretius byl přesvědčen, že svět nebyl stvořen, že prozíratelnost je fantazie, a že existence světa nemá začátek, konec nebo účel. Svět je pouze nekonečné vznikání a zanikání a vše je produktem náhody. Filozofové, Epikures, (341–270 před n.l.), Leucippus (zhruba 430 před n.l.) a Demokritos (460–370 před n.l.) učili, že svět pozůstává ze dvou substancí: prázdná a neviditelně malých, nerozbitných atomů. Podle těchto filozofů jsou atomy řízeny zákony přírody a veškeré jevy jsou výsledkem přirozených procesů. Překvapivě obdivuhodný postřeh ze čtvrtého století před n.l.!

Mikuláš Koperník, Galileo Galilei, Baruch Spinoza a Issac Newton učinili váhavé, předběžné kroky odklonu od konceptu „shora dolů“ ke konceptu „zdola nahoru“. Isaac Newton (1643–1727) byl jako student v Cambridge seznámen s epikurejským atomismem a byl horlivým čtenářem spisu *O povaze věcí*. Newton byl hluboce věřící, jeho teologické spisy jsou objemnější než publikace vědecké. Nicméně byl přesvědčen, že chod světa nevyžaduje průběžných zásahů nebo dohledu Božího. Podle Newtona byl Jehova stvořitelem světa a autorem zákonů, dle kterých se svět musí řídit. Adam Smith (1723–1790) dospěl k názoru, že věci jsou produktem lidských činností, nikoli produktem lidského designu. Astronom Henri Poincaré (1854–1912) vypočítal, že uspořádání nebeských těles má za následek trvalou nestabilitu. Teorie chaosu později potvrdila, že tak jako není možné předpovědět polohu elektronu, není též možné spolehlivě předpovědět počasí příštího roku. To otřásl sebedůvěrou expertů a plánovačů a spolehlivostí jejich prognóz.

V našich úvahách o vývoji konceptu evoluce nelze opomenout příspěvek významného přírodovědce, který na začátku 19. století publikoval svou teorii o transmutaci druhů. Jean-Baptiste Lamarck (1744–1829) byl prvním autorem souborné teorie evoluce, která ovlivnila celou další generaci přírodovědců. Charles Darwin (1809–1882) formuloval koncept evoluce na rigorózním vědeckém zákla-

dě. Jeho systematické studium divoké, lidmi nedotčené panenské přírody, fosilií a pozorování zvířat během pěti-leté plavby kolem světa na lodi Beagle v letech 1831–36 vedlo k formulaci konceptu „přirozeného výběru“. Ve své věhlasné publikaci „O původu druhů“ (1859) vědecky zdůvodnil evoluční procesy v přírodě. Darwin úspěšně přesvědčil současné přírodovědce o skutečnosti evoluce. Byl však méně úspěšný ve tvrzení, že jedinou hnací silou je přirozený výběr. Debaty o alternativních vysvětleních, jakými jsou například neolamarckismus (transmutace druhů), ortogeneze (progresivní evoluce), saltacionismus (evoluce postupnými skoky) a mutacionismus (evoluce podnícená mutacemi), skončily teprve ve třicátých letech minulého století. Experti v oblasti přírodních věd se dohodli na nezbytnosti vytvořit všezahrnující syntézu a najít odpověď na otázku, co iniciuje evoluci. Díky pokroku v přírodních vědách naše chápání konceptu evoluce pokračovalo, a další vědecké poznatky byly zahrnuty do „moderní syntézy“. Byla to například sociobiologie amerického přírodovědce E. O. Wilsona. Dalšími příspěvky byly embryologie a genetika. V roce 2007 Massimo Pigliucci zavádí termín „rozšířená evoluční syntéza“ a v roce 2009 biolog Eugene Koonin navrhl, aby „moderní syntéza“ byla nahrazena termínem „postmoderní syntéza“, která by obsahovala též molekulární biologii a genomiku.

Současné teorie evoluce

V rámci naší úvahy můžeme evoluci definovat jako pozvolný vývoj z jednoduché formy do formy složité, tedy jakýkoliv proces formování nebo růstu. Slovo evoluce pochází z latinského slovesa „evolvere“, otevření nebo odvíjení. Změny v evoluci jsou přírůstkové, pozvolné a nevyhnutelné. Není nám však docela jasné, co je příčinou změn. Na příklad John Locke obhajoval koncept „mysl především“, tedy nutnost existence designéra. Změny ovšem mohou být též způsobeny tlaky vnějšího prostředí (Richard Dawkins), mohou také být spontánní nebo náhodné (Stephen Jay Gould).

Převážná většina současných vědců se kloní k názoru, že změna sama o sobě nemá specifický cíl, ale je otevřená mnoha cílům nebo možnostem. Evoluční biologie potvrzuje Dawkinsovu hypotézu, že změny v lidské společnosti jsou obdobou přírodního výběru, které se většinou realizují průběžným experimentováním, přesněji řečeno úspěchy a chybami experimentů. Literatura je naplněná příklady ilustrujícími spontánní proces vzniku složitých organismů. V říši rostlinné může být příkladem strom. Jeho fyzická struktura, kořeny, kmen, rozvětvení včetně koruny jsou zdánlivě produktem pečlivé inženýrské kalkulace. Fotosyntéza je zázračným procesem využití sluneční energie k syntéze vody, anorganických solí a oxidu uhličitého pro výživu stromu. Relativně nedávno se podařilo objevit, jak je možné bez mechanické pumpy dopravit vodu až do výšky 100 metrů (kalifornská sekvoje nebo australský eukalyptus). Spotřeba vody je zde značná. Například padesátimetrový kanadský javor si vyžádá v horkém létě kolem 220 litrů vody za hodinu. Přesto nebyl tento obdivuhodně fungující systém navržen designérem, inženýrem, chemikem nebo plánovačem.

Dawkins dává za příklad lidské tělo. V průměrném lidském těle je kolem 35 triliónů buněk. Na povrchu kůže a v našich útrobach žije navíc zhruba stejný počet bakterií. Jinými slovy, lidské tělo je soubor sedmdesáti triliónů miniaturních elementů, z nichž polovina je zcela samostatnými aktéry. Je tedy možno říci, že život je produkt mnoha milionů triliónů transakcí mezi těmito elementy za vteřinu. Genetici pracující na Projektu lidského genomu (HGP, 1990–2003) marně hledali tzv. „hlavní gen“. Předpokládali, že tak, jako má komplikovaný počítačový program svého programátora, komplikovaný lidský organismus musí mít nutně vrchního velitele, kterému jsou sekvence ostatních genů podřízeny. Nakonec nezbylo než připustit, že není vrchního velitele ani vrchního genu. Evoluční proces bez dirigenta je často ilustrován chováním sociálního hmyzu. Příkladem mohou být neuvěřitelně složité konstrukce mravenců, termitů nebo včel. Bez jakýchkoliv inženýrských

kalkulací, mají jejich sídla strukturální pevnost, disponují výměnou vzduchu, interní klimatizací a ochranou v nehostinném prostředí. Stejně obdivuhodné jsou konstrukce ptačích hnízd nebo stavitelský talent bobrů.

Podobně jako v biologické adaptaci hledáme záměr nebo cíl v oblasti kultury. Představa záměru nebo cíle nás svádí vidět unikátní jednotlivce jako autory těchto změn. To vede ke glorifikaci osob, které stály v pravý čas na pravém místě. Díky naší dlouhé historii pyramidálního uspořádání společnosti, tj. v systému příkazů „shora“ zpravidla přeceňujeme roli velitele, autora nebo plánovače, roli vlády, role obchodních a finančních korporací, nebo role politických stran. Velení nebo vedení je samozřejmě nezbytné, ale podcenění nebo ignorování evoluce je nebezpečná chyba, obzvláště pro plánovače měst. Svět je mnohem méně plánován, než bychom si přáli. Ve školách jsou dějiny vykládány jako proces, který je řízen významnými jednotlivci, vládami nebo institucemi. Je to pravda, ale pouze částečná. Adam Smith psal o autokratech, kteří se zcela vážně domnívali, že mohou ovládat jednotlivé členy společnosti jako figurky na šachovnici a naprosto ignorovat, že na velké šachovnici lidstva jsou jednotlivé figurky schopny vlastních pohybů. Dějiny technologie podobně vidíme jako dějiny vynálezů. Skutečný vynález „ex nihilo“ je však velice vzácný. Vynález je obvykle kulminací postupného vylepšování. Dějiny architektury a urbanismu jsou předkládány jako galerie děl geniálních architektů nebo urbanistů. Realita je však poněkud jiná: Architekti navrhují budovy, ale aktivity obyvatel jsou nejisté. Urbanisté navrhují veřejné prostory, ale nemohou zaručit jejich užívání, dálnice a silnice jsou navrhovány, ale jejich provoz nelze předurčit. Chování lidí spontánním produktem okolností, které jsou mimo dosah designéra. náš problém spočívá v tom, že celá evropská (západní) kultura je založena na platonickém postulátu, že lidská společnost je imitací kosmického uspořádání. Proto si vysvětlujeme svět jako produkt navrhování, vynalézání nebo plánování. Tohoto „závěsu“, závislosti na vrchnosti je třeba

se zbavit. Je třeba se zbavit naší iluze nutnosti kontroly „shora“ a iluze vidět ve všem záměr, design nebo plán. Tak jako Darwin nebo Toffler musíme studovat procesy a hybné síly pod povrchem. Kultura, životní styl, jazyk, tržní ekonomika nejsou produkty designu – vznikají živelně, neplánovaně. Svět je obdivuhodným neplánovaným, samoorganizovaným, samočinně se měnícím místem, kde rozličné struktury vznikají a trendy se vyvíjejí.

Chronický problém nedostatku

Přežití lidské společnosti je tématem mnoha současných debat a výchozím bodem pro mnoho diametrálně se lišících prognóz – naivně optimistických stejně jako naivně beznadějných. Argumenty environmentalistů se opírají o historické doklady, že vysoce specializovaný nebo agresivní druh je schopen kompletně vyčerpávat kritické přírodní zdroje a vyhynout. Zde můžeme poukázat na dvě časem ověřené obranné strategie: relokační a adaptace.

1. Nomádi řeší problém nedostatku relokací. Po vyčerpání lokálních zdrojů se nomád prostě posune vyčerpávat zdroje jinde. Environmentalisté ovšem zcela správně upozorňují, že v současnosti už nemáme kam jít. Intergalaktický turista by nenašel místo na povrchu zeměkoule od vrcholků nejvyšších hor do hlubin oceánů, kde by nebyla stopa po lidské činnosti. V sedimentu na dně křišťálových švédských jezer najdeme částice pocházející ze starořímských sléváren stříbra. Vyhladit veškeré stopy po lidstvu by přírodním procesům trvalo milióny let. Absence panenské – lidmi nedotčené – přírody poněkud komplikuje ideu její ochrany. Vzhledem k průběžným změnám v přírodním prostředí v historii planety nenalezneme jediný moment, jenž je možno prohlásit za „homeostatický ideál“, pro jehož ochranu a údržbu je naší morální povinností se obětovat. Podle většiny současných environmentalistů je nutné zájmy člověka podřídit blahu planety. Udržitelnost v rámci této ideologie znamená snažit se přinejmenším zmrazit status quo. „Správnější“ by však bylo vrátit se do ne zcela

přesně definovaného předindustriálního období. Stagnace a „de-evoluční“ jsou technicky realizovatelné strategie, jsou však opakem přirozených evolučních procesů. Realizace těchto strategií proto vyžaduje diktát „shora“ a drastické intervence do denního života, což znamená, že by bylo, s nadsázkou řečeno, nutné žít v rigidní pyramidální struktuře společnosti pod vládou zelených šogunů.

2. Adaptace je druhá, přírodou ověřená reakce na nedostatek. Ve světě zvířat adaptace znamená vyvinutí nových tesáků, zobáků, drápů nebo zažívacího traktu. Člověk, vybaven mozkem, má však unikátní schopnost adaptovat přírodní prostředí ke svému prospěchu. Technologie postupně umožnila naši dominanci nad přírodou a současnou nejvyšší životní úroveň v historii. Za vše je ale nutné přirozeně zaplatit. Zemědělství a později průmysl zanechaly a zanechávají na povrchu země nesmazatelné stopy. Nové technologie našťastí přicházejí na pomoc. Technologie, které znečišťují prostředí, jsou inherentně nevykonané, protože jsou průběžně nahrazovány technologiemi výkonnějšími a čistějšími. Technologie se navíc postupně miniaturizují. Arthur C. Clarke předpovídá, že technologie ve své nejvyšší formě bude neviditelná. Kritikové industrializace zapomínají, že to byla „špinavá“ technologie, která v 19. století pozvedla dramaticky životní úroveň a prodloužila lidský věk. To vysvětluje, proč jsou v některých oblastech světa stále ještě používány nebo dokonce i budovány nečisté technologie. Dočasné využívání zastaralých a nežádoucích technologií pro zvýšení životní úrovně je za určitých okolností prozatím nevyhnutelné. Nicméně nemůže být pochyb, že environmentální znečištění lidskými aktivitami je záležitostí dočasnou a je definitivně na ústupu, obzvláště v rozvinutých zemích.

S plánováním měst je situace poněkud komplikovanější.

Současné plánování měst

Za praotce soudobého plánování se zpravidla uvádí Patric Geddes (1854–1932). Inspirován Darwinovými teoriemi přírodního výběru formuloval koncept „organického uspořádání“, který se musí dirigovat „shora“. Přestože byl tento závěr zřejmým nepochopením Darwinova „organického pořádku“ se považuje za předznamenání pozdějších myšlenek Lewise Mumforda a Jane Jacobs. Geddes navíc věřil v možnost řešení sociálních problémů fyzickou formou. Tato idea, též zvaná „fyzikalismus“, se později stala podstatou Nového urbanismu. Dalším přínosem do teorie urbanismu bylo jeho studium ekologie a ochrany přírody. Jeho vehementní protesty proti znečišťování přírody se považují za počátek moderní „zelené politiky“. Geddes ovlivnil celou řadu urbanistů, mezi něž patřil Soria y Mata a Ebenezer Howard, kteří byli inspirováni přírodními vědami a viděli město jako biologický fenomén. V roce 1938 Lewis Mumford zavedl výrazy „améboidní růst“ a sociální chromozómy a poněkud nelogicky usoudil, že vzhledem k tomu, že organismy mají definitivní hranice, města je musejí mít také. V té době se mnoho dalších urbanistů včetně Ebenezera Howarda dopustilo této ideové piruety. Dospěli k závěru, že pro město, tak jako pro dospělý organismus, musí existovat optimální velikost. Tuto velikost je možno vypočítat, předem znát, plánovat a realizovat. V podstatě to však byl pokus znovu nastolit diktát „shora“. Tentokrát inspirací nebylo město jako „umělecké dílo“ nebo jako „perfektní stroj“, ale biomorfni alegorie. Popis vývoje od první buňky do složitěho organismu lidského těla je sice užitečnou pedagogickou pomůckou, ale nikoli praktickým návodem, jak plánovat město. Tvrzení, že parky jsou plícemi města, nepomůže plánovači určit lokaci, velikost nebo typ městského parku. Z podrobného studia mravenišť nebo bobříků doupat není možné formulovat praktické pokyny pro architekta. Podstata bio-mimikry v urbanismu musí tedy spočívat v aplikaci generální teorie evoluce a nikoli v imitaci vhodných výtvorů přírody. Proto je

třeba předem zvážit, o co se vlastně snažíme – zda chceme plánovat výtvor/artefakt, nebo umožnit spontánní proces. V této souvislosti je namístě citovat úryvek z prohlášení na Mezinárodním Sjezdu Moderní Architektury (CIAM) v roce 1942:

„...města jsou živé organismy, které se rodí, vyvíjí, rozkládají a umírají. Z akademického a historického hlediska, plánování je zastaralé a musí být nahrazeno městskou biologii“

Bohužel, veškeré studie ekologie a evoluce neovlivnily městské plánování v praxi. V severní Americe, podnícen rozvojem automobilové dopravy, v padesátých letech převládl tzv. „scientismus“, což byla aplikace vědy a sociálního inženýrství v plánování. Plánovači byli přesvědčení, že město je v podstatě systém, jehož výkonnost lze průběžně zvyšovat. Padesátá léta je tedy možno vidět jako vyvrcholení dlouhé historie paternalistického plánování. Radikální přestavby tzv. „Městské obnovy“ (Urban Renewal) byly výrazem syntézy paternalistické filantropie a inženýrství. Tento model plánování byl inspirován systémem managementu a kontroly, jež byla běžná ve velkých obchodních a industriálních korporacích.

Dnes v severní Americe, pokud to vůbec můžeme nazvat plánováním, plánujeme rozléváním inkoustu na papír. Kritiky tohoto přístupu počaly již v padesátých letech (Mumford), tedy v počátcích masové výstavby suburbii a zrodu autocentrického plánování. Teprve v letech šedesátých se tyto kritiky díky aktivistům počaly brát vážně i v kruzích plánovačů. Znešvařování krajiny záplavami rodinných domků sice stále pokračuje, ale už se veřejně připouští, že je to chyba. Všeobecně se doufá, že rozlité inkoust se podaří scvrknout na kaňky o větší hustotě, a tím vytvořit v mezerách přírodní koridory. Na obzoru se objevuje další strategie přestavby suburbii. Tradiční nákupní střediska zpravidla vyžadují rozsáhlé plochy pro parkování. Na těchto plochách se počíná objevovat vysokopodlažní bytová zástavba. Všeobecně se doufá, že nákupní středisko se postupně stane „středem města“, kde bude možno chodit pěšky

nebo jezdit na kole. Občasné úspěšné realizace však nesmějí být důvodem k předčasnému optimismu. Vlastnictví rodinného domku a automobilu zůstávají stále ještě mocnými hybnými silami ekonomie a životního stylu v severní Americe. V této souvislosti jsou další komplikací pokroky v technologiích, které umožňují konstrukci kompletně autonomních systémů. V architektonických časopisech nebo na internetu stále častěji najdeme návrhy budov s minimální nebo dokonce i nulovou spotřebou energie. Nové projekty stále úspěšněji imitují biologické systémy recirkulace a snižují nebo i eliminují tak závislost na municipální infrastruktuře. Důležité je si povšimnout, že tyto experimentální projekty se objevují ve všech velikostech od rodinného domku až po mrakodrapy. Je to překvapivé navázání na projekty architektonické avantgardy z počátku dvacátého století. Původně byly tyto projekty navrhovány pro nehostinná nebo neobvyklá prostředí. Dnes ideje určené pro vzdálené světy nacházejí uplatnění na zemi. Překvapující je také skutečnost, že individuální budovy mají dnes potenciál vyrobit více energie, než potřebují. Podle kalkulací Jeremy Rifkina, autora „Třetí industriální revoluce“, by měla být přebytečná energie v kombinaci s jinými „čistými“ zdroji dostatečná pro požadavky průmyslu a dopravy. Tato hypotéza je brána zcela vážně. Například vodní elektrárny s obavami studují možnost svého „spirálního zániku“. Na rozdíl od elektráren tepelných mají vodní elektrárny fixní produkční výdaje, a proto snížení odběru nutně vede k vyšší ceně elektřiny. Vyšší cena energie činí alternativní zdroje atraktivnějšími. Tento proces je urychlen stále se snižující cenou solárních panelů. Z těchto a mnoha dalších příkladů je zřejmé, že sledování trendů a vývoje technologií je pro plánovače absolutně nezbytné. Výhledové plány a alokace fyzických a finančních zdrojů se tak stávají stále více závislé na intuici plánovače. Do cesty se nám staví naše zafixovaná představa světa a naše neschopnost připustit, že budoucnost nelze navrhnout: můžeme jen vážit pravděpodobnost různých scénářů.

Výhledy

Plánovači na rozdíl od architektů zřídka kdy vidí úspěšnou realizaci plánu. Jak směrné, tak fyzické plány jsou zpravidla zastaralé ještě před jejich dokončením. Snad proto tak často slyšíme, dokonce i z úst profesionálních plánovačů, že veškeré plánování je ztráta času a energie. V měřítku globálním není pochyb, že plánování celé společnosti a veškerých jejích aktivit do nejmenšího detailu ztroskotaly. Příkladem není jen Japonsko, ale též nezdařilé experimenty Stalina, Mao Ce-Tunga, Castra nebo Kim Čong-una. Poučení historií zpravidla považujeme „vzájemnou závislost“ za klíč ke světové prosperitě bez válek. Často citovaným projektem energetického propojení regionů je „Globální energetická síť“ (Global Energy Grid), jejímž autorem je Richard Buckminster Fuller. Jeho vysokovoltážní propojení světa by vytvořilo vzájemnou existenci závislost měst a regionů. Vzhledem k tomu, že inteligentní distribuční síť je v podstatě „superbaterií“, do které všichni energii prodávají a ze které podle potřeby energii nakupují, kooperace je nezbytná. Flexibilita distribuce navíc snižuje zranitelnost celého systému. Inteligentní energetická síť (de facto infrastruktura), musí být samozřejmě budována podle plánu, ale účast jednotlivých měst nebo objektů může být pouze předpokládána.

Nesnadným úkolem formulování evoluční teorie architektury a urbanismu bude setřást kult autority. Úspěšní architekti jsou bohatě odměněni a jejich moc může být téměř absolutní. Bruno Taube diktoval svým zámožným klientům barvu bačkor harmonující s návrhem ložnice. V projektu torontské banky „Toronto Dominion“ Mies van De Rohe specifikoval žluté kopretiny ve skleněných vázách na pultech ve vstupní hale. Dodnes je tam každou neděli odpoledne patnáct kulových váz naplněno čerstvými kopretinami! Urbanisté snad více než architekti věří, že jsou dirigenty na vrcholu pyramidy. Bohužel, velice často jsou závislí na zastaralých, neúplných nebo mylných datech a informacích. Neočekávané změny okolností vedou navíc k drastickým modifikacím nebo i k předčasnému ukončení plá-

nu. V typické pyramidální organizaci je samozřejmě obviněn plánovač. Velké a dlouhodobé projekty je proto třeba plánovat jako platformy umožňující pozdější neplánovatelné aktivity – podobně jako na jevišti, kde snadným přeskládáním kulís můžeme hrát nejrůznější hry, nebo jako na hřišti pro různé sportovní aktivity. Jinými slovy, je třeba se snažit plánovat s ohledem na budoucí potřeby. Příkladem mohou být budovy nemocnic průběžně vyžadující neustálé změny a adjustace interiérů, které, vzhledem ke komplikovanosti jejich mechanické infrastruktury, jsou velice nákladné. Ebnezer Zeidler navrhl nemocnici, kde užitná patra byla střídána s mechanickými průleznými mezipatry. Ta umožnila libovolně měnit velikost a účel místností a průběžně prostory modernizovat za nepatrnou cenu přestavováním interiérových přepážek. Naši inspirací musejí tedy být architekti a urbanisté, kteří se snažili překlenout dichotomii mezi plánováním a evolucí. Jedním je architekt a autor Bernard Rudolfsky, který zdůrazňoval, že většina budov je produktem procesu uspokojování často se měnících potřeb. Podle něj je architektura manifestací živelného procesu hledání a nacházení, spontánní kolektivní aktivitou, která je podmíněna společnou zkušeností, historií a kulturou. Jinými slovy, architektura je procesem poučení z úspěchů a omylů bez specifického plánu vypracovaného školenými profesionály. V oblasti urbanismu příkladem integrace plánování a spontánnosti může být koncept megalopole. Patric Geddes tak označil a popsal velký, komplikovaný městský útvar ve své publikaci „Cities in Evolution“ (1915). Jiným příkladem je Ecumenopolis, jehož autorem je řecký architekt Constantinos A. Doxiadis, (Ekistics, 1968). Doxiadis vidí města, lidská sídliště (human settlements) jako systém přírodních, sociálních a umělých elementů. Získání potřebných znalostí a formulování teorie lidských sídlišť (science of human settlements) vyžaduje transfer z interdisciplinární do kondisciplinární vědy. To je podstatou „vědy lidských sídlišť“, kterou nazývá „ekistics“. Optimální velikost města podle Doxiadise neexistuje. Město je otevřený systém bez umělého ohraničení nebo limity velikosti.

Městské plánování bude podstatně ovlivněno digitální revolucí. Elektronická telekomunikace, která dnes zachvátí celý svět, je klasickým příkladem evoluce a iniciativy „zdola nahoru“. Internet nemá centrum, středisko, a nemá hierarchii. Internet nebyl plánován, vznikl spontánně, nečekaně a nepředvídatelně. Nikdo nepředpověděl blog, sociální síť, vyhledávače, nebo dokonce jejich specifické formy. Internet je živým příkladem spontánně vytvořené decentralizované formy bez designera. Obrovský dopad na lidskou společnost a její vývoj je fascinující. Digitální svět nezadržitelně transformuje náš denní život. Také v oblasti městského plánování a administrace už můžeme pozorovat pozoruhodné změny. Tradiční městské budovy postavené pro specifické účely počínají mít své digitální dvojníky. Například městská radnice má sice stále ještě fyzickou lokaci, ale vzrůstající počet tradičních transakcí se uskutečňuje ve sféře digitální. To platí prakticky o všech úřadech. Občané stále častěji dávají přednost instantním digitálním transakcím před nepohodlím osobního kontaktu. Telekomunikace tak přebírá tradiční role nejen radnic a úřadů, ale též mění funkci nemocnic, pošt, obchodních středisek a škol. Není jisté, jak daleko tento vývoj bude pokračovat. William Mitchell (City of Bits, 1995) je přesvědčen, že digitální dvojníci jsou jen evolučním stupněm a města se nevyhnutelně stanou plně digitálními. Město v tomto vrcholném stadiu by pravděpodobně obsahovalo jen obytnou zástavbu, veřejné prostory, parky a dopravní koridory. Podobné úvahy o současných trendech a vývoji technologie zabírají stále více místa v odborném i populárním tisku. Často se setkáváme s hypotézou „Čtvrté industriální revoluce“, která popisuje dopad příští generace počítačů, telekomunikace a umělé inteligence na celou naši civilizaci. Doufejme, že síly evoluce přelstí nastolení diktátu a kontroly, a že internet bude pokračovat v poskytování volného prostoru pro všechny. Pouze lidská vynalézavost umožní předstihnout úsilí dirigistů, stoupenců řízení všeho a za každou cenu.

Žijeme v době otázek, nejistot a nadějí. Dnes si ani špičkoví odborníci nejsou jisti, jak odhadnout dopad autonomních

aut v urbanismu. Bude vlastníků aut více nebo jich bude méně, stanou se autonomní auta de facto jakýmsi flexibilním veřejným dopravním prostředkem v kombinaci s digitálními společnostmi Uber, Lyft, Kabbee nebo Didi Chuxing, a tím sníží počet soukromých vozidel? Jak drony pro komerční – a v brzké době i osobní – dopravu ovlivní formu budov a měst? Přistávací plochy na střechách všech budov? Budeme potřebovat více nebo méně dálnic, mostů a mimoúrovňových křižovatek? Pro současného urbanistu je břímě těchto otázek téměř neúnosné. Pokoušet se o dlouhodobý plán je v podstatě naivní. Můžeme pouze sledovat a studovat trendy, shromažďovat relevantní informace, vytvářet scénáře a odhadovat jejich pravděpodobnost. Geddes byl přesvědčen, že autoři grandiózních plánů jenom znesnadňují vývoj, protože řada malých změn má větší dopad než jeden grandiózní plán.

Naši úvahu o architektuře a urbanismu a charakteristiky plánování v rámci evoluce můžeme předběžně shrnout takto: Některé projekty vyžadují plánování detailní, jiné jen obrysové, a v některých případech můžeme pouze připravit podmínky pro spontánní růst. Komplikované projekty s dlouhodobým plánovacím horizontem nelze plánovat tradičními metodami. Vzhledem k tomu, že není možné předem navrhnout finální formu, plánovat můžeme pouze základnu, odrazový můstek pro postupné evoluční dokončení projektu. Tento přístup nám umožní snadněji absorbovat nečekané změny a inteligentně operovat v prostředí nejistot. K dispozici máme řadu nástrojů, ač ne všechny jsme se naučili ovládat:

1. strategicky omezit postup na malé, experimentální kroky;
2. průběžně se učit z úspěchů a omylů;
3. vypracovat program motivace a pobídek (zpravidla v oblasti financí);
4. mírnit dopad negativních jevů;
5. systematicky sledovat trendy kritické k danému projektu;
6. sledovat varovné signály, byť i těžko postřehnutelné.

O výsledku našeho dlouhodobého plánování nakonec rozhodne evoluční proces, který je v podstatě synergií drobných neplánovaných aktivit nesčetného

množství jednotlivců. Tak jako se přírodovědci dohodli o nutnosti formulovat všezahrnující teorii evoluce, která později zahrnula sociální disciplíny, my dnes stojíme před úkolem zahrnout do generální teorie evoluce také soubornou teorii evoluce měst. To je značně obtížný úkol obzvláště pro generaci profesionálů školených ve dvacátém století. Nová generace urbanistů bezpochyby vyrostle ve zcela jiném, digitálním světě: auta tam budou bez řidičů, vlaky bez strojvedoucích, letadla bez pilotů, nemocnice bez pacientů, továrny bez zaměstnanců, obchody bez prodáváčů, školy bez studentů... můžeme jen doufat, že se této nové di-

gitální generaci, nezatížené předsudky, podaří úspěšně formulovat soubornou evoluční teorii architektury a urbanismu a uspokojivě odpovědět na otázku co plánovat a co neplánovat.

Použité zdroje:

DARWIN, Charles. *On the Origin of Species by Means of Natural Selection*, London, 1859.

GEDDES, Patrick. *Cities in Evolution*, London, 1915.

LYNCH, Kevin. *A Theory of Good City Form*, Cambridge, 1981.

MUMFORD, Lewis. *The Culture of Cities*, London, 1938.

TALEN, Emily. *New Urbanism and American planning: The Conflict of Cultures*, New York, 2005.

WELTER, Volker. Biopolis. *Patrick Geddes and the City of Life*, Cambridge, The MIT Press, 2002.

JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, 1961.

CLARKE, Arthur C. *Profiles of the Future*, Indigo, 2000.

RIDLEY, Matt. *The Evolution of Everything*, Harper, 2015.

RUDOLFSKY, Bernard. *Architecture Without Architects*, Doubleday, 1964

RUDOLFSKY, Bernard. *The Prodigious Builders: notes towards a natural history of architecture*, Harcourt Brace Jovanovich, 1977.

MITCHELL, William. J. *City of Bits*, The MIT Press, 1995.

Ing. arch. Vladimír Matuš
Toronto, Kanada

ENGLISH ABSTRACT

What to plan and what not to plan, that is the question, by Vladimír Matuš

In the beginning was the Word, and the Word was with God, and the Word was God. He was with God in the beginning. Through him all things were made, and without him not one thing was made that has been made. (Gospel of John)

The big bang hypothesis is a universally adopted cosmological model of the origin of the universe and its evolution. This hypothesis says that 13.8 billion years ago a small sphere called singularity, of unimaginable density and temperature, exploded and expanded in today's size of the universe. All the laws of physics were created in the first few billionths of its existence. Since that moment, any further development of the world has only been possible under these laws (Carl Sagan, astronomer).

Let us leave the discussion over the similarities and differences between these hypotheses to more qualified specialists. Nevertheless, both hypotheses are necessary for our understanding of the processes of evolution that have enabled human society to achieve the heights of civilizational development including urban planning and construction. According to linguists, the Greek word logos has a variety of meanings, also translatable as thought, idea or plan. In this interpretation, the Evangelist says that the world was created by the highest authority (God) out of nothing and has been developing in controlled evolution according to a stipulated plan. Our reflection starts with the focus on two key concepts: highest authority and evolution.

EVROPŠTÍ MINISTŘI KULTURY NA KONFERENCI V DAVOSU PŘIJALI POLITIKU VYSOCE KVALITNÍ STAVEBNÍ KULTURY

Davos²⁰¹⁸
Declaration
Conference of Ministers of Culture
20 – 22 January 2018, Davos Switzerland

Davoská deklarace zdůrazňuje ústřední úlohu kultury pro tvorbu kvalitního prostředí, v němž žijeme. Připomíná, že stavení je samo o sobě součástí kultury a současně vytváří prostor pro kulturu. Deklarace zdůrazňuje sdílenou odpovědnost politiky a občanské společnosti za životní prostředí a vyzývá evropské státy k vyvinutí maximálního úsilí k prosazení vysoce kvalitní stavební kultury.

Prostředí, ve kterém žijeme, má rozhodující vliv na kvalitu života, naši pohodu a naše zdraví. Je klíčové pro sociální interakci a soudržnost, pro kreativitu a identifikaci s místem. Jednou z hlavních výzev, jimž dnes čelí společnost a jimž bude čelit budoucí stavební kultura, je zajistit kvalitní rozvoj stávajících sídel a citlivý přístup ke krajině.

Kvalita našich měst, vesnic a krajiny podléhá silným tlakům: sídlení kaše, přehustěné aglomerace a bující dopravní stavby a plochy mají negativní vliv na společnost. Cílem deklarace je přispět k vytvoření takové evropské politiky, která by zabezpečila postupné zlepšení tvorby životního prostředí.

K tématu konference, která proběhla ve dnech 21. a 22. ledna 2018, se následně pozitivně vyjádřili účastníci výročního zasedání Světového ekonomického fóra. Švýcarsko tím, že uspořádalo konferenci ministrů u příležitosti evropského roku kulturního dědictví, zdůraznilo široký význam stavební kultury (v němčině Baukultur). Organizátoři chtěli pozornost soustředit nejen na ochranu architektonického odkazu, ale především na budoucí veřejné i soukromé projekty, tvorbu měst a krajiny.

Text dokumentu se připravoval více než rok na spolkovém úřadu pro kulturu Švýcarské konfederace pod vedením pana Olivera Martina. Ve skupině editořů pracovali experti z devíti zemí, včetně členů Evropské rady urbanistů (ECTP),

zastoupené Luc-Emilem Bouche-Florinem, Jorisem Scheers a Vitem Řezáčem. Českou republiku na konferenci zastupoval náměstek ministra kultury pro řízení sekce kulturního dědictví Ing. Vlastislav Ouroda, Ph.D. a Ing. Zuzana Jandlová z oddělení bilaterálních vztahů.

Nyní, po připojení se k deklaraci, nás čeká implementace závazků, které podtrhují to, co již bylo diskutováno v souvislosti s přijetím Politiky architektury a stavební kultury České republiky.

Více informací na www.davosdeclaration2018.ch nebo www.urbanismus.cz.

Ing. arch. Vít Řezáč

Zdroj: <https://davosdeclaration2018.ch>



Roman Koucký

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

Metropolitní sen o malé Praze

Nejen Pražané sní o tom, že se jejich město jednou změní v příjemnější místo k životu. Zmizí dopravní zácpy na příjezdových cestách, na letiště se dostanou rychleji a pohodlněji než nyní, centrum bude opět lákat k návštěvě nejen turisty a přitom zůstane zachován *genius loci*, který dělá z Prahy tak unikátní místo. Jaká by tedy měla být moderní metropole a proč taková Praha (zatím) není?

Nejdříve trocha dějepisu. Praha se už od středověku vyvíjela jako souměstí. Historie jejího vývoje je obecně známá, méně už spory „staroměstských“ s „novoměstskými“, které se datují nedlouho po založení Nového Města. Jejich novodobé pokračování popisuje i architekt Max Urban ve své vizi Ideální Velká Praha, projektu z let 1915–19. Proto byla samostatná města, která dnes tvoří jádra „tradičních pražských čtvrtí“, připojována postupně a zdoluhavě až od poloviny 19. století. Velká Praha byla zřízena zákonem v roce 1922 a stalo se tak po složitých a desítky let vlekloucích se jednáních, zřejmě jen díky vzniku nového samostatného státu. V té době měla rozlohu 172 km² a 676 tisíc obyvatel.

Další skokový růst přišel v 60. a především v 70. letech 20. století. Ten ovšem žádné diskuse neprovázely, komunisté prostě zařídili „největší exodus obyvatel starých čtvrtí“ do kontrolovatelných prostorů sídlišť. Od této doby lidé tráví veškerý „zbytečný volný čas“ dopravou. Předchozí režim totiž umožnil bez ohledu na majetkoprávní vztahy neuvěřitelně extenzivní rozvoj města do polí, často daleko za jeho původní správní hranici. Vše vyvrcholilo v roce 1974, kdy bylo připojeno třicet obcí a vzniklo dosud platné „administrativní území hl. m. Prahy“ o rozloze téměř 500 km² a s 1,15 milionu obyvatel. Dnes má Praha na stejném území po téměř půl století pouze o sto tisíc lidí více.

V roce 1990, v rámci všeobecné porevoluční transformace, se v Praze vytvořilo dnešních 57 městských částí, které se

dramaticky liší svojí rozlohou od 179 ha (Petrovice) do 4 156 ha (Praha 6), ještě však více rozdílem v počtu obyvatel od 303 (Nedvězí) do 128 301 (Praha 4). Jedno však mají městské části, a to bez ohledu na velikost, po celou dobu historie společné: silnou touhu po autonomii, spojenou s velmi slabým pocitem sounáležitosti k celku. Tento rozpor je velmi dobře ilustrován souběžným zastáváním funkcí v zastupitelstvech městských částí i v Zastupitelstvu hl. m. Prahy, mnohdy ještě podpořený „účastí“ v Poslanecké sněmovně či Senátu. Zjevný a jednoznačný střet zájmů, který prokazatelně brzdí rozvoj Prahy jako celku, je pokrytecky vydáván za „praktický přenos zkušeností“.

Sen, jenž se stává vizí

Namísto reality Velké Prahy nyní zkusme snít o Praze Malé. Ten sen je totiž ideální představou o tom, jak by mohla pokračovat její další restrukturalizace. Město je v ní nahlíženo skrze architekturu, tedy z pohledu kompozice metropole a jejího bezprostředního okolí, metropolitního regionu. Prostorové uspořádání, struktura a infrastrukturní zázemí města jsou základem toho, jak se na celek díváme. Politické, správní, ekonomické a sociální aspekty dalšího připojování či odpojování obcí prozatím nehodnotíme. Zejména proto, že je zcela zjevné, že synergetická cesta většího celku za jedním cílem je vždy účinnější než roztržštěná správa s mnoha dílčími, skupinovými, mnohde dokonce osobními zájmy.

Teorie o vytvoření Malé Prahy a příměstského regionu kolem ní je prozatím pouze snem, a proto není podstatné, zda se administrativně připojí další obce k hlavnímu městu, nebo se některé pražské části připojí ke Středočeskému kraji, ve kterém vznikne území se zvláštní správou. V této fázi úvah je ale podstatné si uvědomit, co je myšleno pojmy Malá Praha a metropolitní region a jaké jsou jejich zásadní rozdíly.

Malá Praha je souvisle zastavěné území metropole, přičemž důraz je zde právě na slově souvisle. Toto území je

obklopené „zeleným“ krajinným rozhraním, rekreačním zázemím metropole přináležejícím již otevřené krajině. Metropolitní region začíná tam, kde se objevují samostatné nepropojené obce. Tato urbanistická struktura se dnes nachází stejnou měrou jak na území Prahy, tak i v přilehlé části Středočeského kraje. Rozsah metropolitního regionu by měl být jasně definován „denním vztahem“, denní dojížděkou obyvatel do hlavního města za prací a do škol. Toto území je poměrně jednoznačně a jednoduše vymežitelné.

Přípraží a Zápraží

Při hledání ideálních širších vztahů metropole jsme si s nadsázkou pojmenovali současné rozdělení jako Prahu, Přípraží a Zápraží. V současné době je souvisle zastavěné území Prahy obklopeno Přípražím, které je administrativně „také“ Prahou, a Zápražím, které je za hranicí, ve Středočeském kraji, a nemá s Prahou „nic společného“. Vesnice před čarou a za čarou vypadají sice stejně, ale chovají se zcela odlišně.

Vesnice v Zápraží těžší z toho, že si mohou poměrně libovolně zajistit tzv. rozvojové plochy a mohou uskutečňovat stavby, které by jen stěží prošly v hlavním městě. Přitom veškeré potřebné „vyšší“ zázemí má Zápraží v Praze a nijak se o to nemusí starat a nic ho to nestojí. Ponechávám nyní stranou, proč je investování v Praze složitější než v „Nepraze“ (dotace, výrazně jednodušší změny územních plánů, snazší povolovací procesy...).

Vesnice v Přípraží chtějí mít výhody sounáležitosti s hlavním městem (a jeho rozpočtem), ale nechtějí tomu nijak napomáhat. Nezajímá je celkové fungování metropole, dokonce ani jako hlavního města. Důkazem tohoto jevu je například neustálý spor o umístění dopravních staveb nebo návaznost na letiště jako cestu Prahy do světa a obráceně.

Je tak zřejmé, že to, co se v některých případech v Praze bude a především nebude dít, zásadně ovlivňuje velmi malá

část obyvatel „početně malých“ městských částí – v součtu cirká 100 000 lidí. To má neblahý dopad na většinu, která žije uvnitř města. Všichni obyvatelé pak platí za „roztahanost“ Prahy celkovým snížením efektivnosti správy města a pomalým zvyšováním kvality života, malými byty a podinvestovanou infrastrukturou. Máme drahý standard, který stále zaostává za průměrem Evropy.

Z kompozičního, prostorového, ale i lidského hlediska je proto potřeba narovnat vztahy a hierarchizovat území – říct jednoznačně toto je město, toto je příměstí. A stanovit stejná pravidla rozvoje pro území, které bude řízené z jednoho místa společně s centrem, na kterém je životně závislé. Závislost je totiž částečně oboustranná a to není možné přehlížet. Metropolitní oblast musí být spravovaná jako celek. Přípraží a Zápraží by bylo ideální spojit v jednom metropolitním regionu.

Zapomněli jsme, jak město používat

Malá Praha by měla být i nadále souměstím, ale, přesně v intencích dlouhodobého historického vývoje, souměstím heterogenním a monocentrickým. Praha není tak velké město, aby si mohla dovolit více rovnocenných center. Problém rozdělení na městské části neporovnatelné svojí velikostí, významem i strukturou, složitost a nepružnost řízení je alarmující. A to, že jediná městská část může účinně blokovat důležité metropolitní, a dokonce státní stavby, je možné označit jednoduše za katastrofální.

Město je největší kulturní památka, jakou máme. Je produktem civilizace, který vznikl jako společenství, jako ochrana před přírodou a „jinými lidmi“, ale také a především jako místo soužití a synergie vývoje. Není náhodou, že Praha dnes, i bez průmyslu, vytváří čtvrtinu hrubého domácího produktu při desetině obyvatel celého státu. V současnosti jsou to právě města, která se stávají nejen provázanou sítí spolu kooperujících sídel, ale současně i novou konkurencí. A Praha svojí konkurenceschopnost, která se na krátkou dobu nabízela po roce 1989, postupně promarnila a nadále žije jen ze své podstaty.

Bohužel jsme díky „vnitřní emigraci“ za totality zapomněli, jak může být život ve městě krásný, zapomněli jsme, jak město používat. Znovu se to učíme, ale velmi pomalu. Za normálních okolností město v jakékoliv době podporuje výstavbu a svůj rozvoj. Snaží se zvyšovat kvalitu prostředí, a tím i kvalitu života svých obyvatel. V Praze tomu tak z mnoha důvodů není.

Neschopnost přizpůsobit se

Praze chybí flexibilita, schopnost přizpůsobit se proměňujícím se potřebám společnosti. Zároveň jí chybí stabilita daná jasnou vizí a společným cílem. Tahle symbolika zdánlivého protimlůvu je zřejmá. Přirozený vývoj byl zbržděn a Praha se nachází ve stadiu jakési nespělosti. Přirozené procesy jsou nahrazeny klientelismem, pomalostí a zároveň neuvěřitelnou zbrklostí v rozhodování a poslední dobou také aktivismem. Každá akce vyvolá reakci. Veřejný zájem je zaměňován za zájmy skupinové a osobní, populismus vítězí na celé čáře. Moderní metropole by měla být pro všechny, měla by se věnovat především zájmům rozvoje zvyšujícího kvalitu života všech obyvatel města.

Dospělost metropole, respektive její komunity, se dá měřit tím, nakolik komunita hledá cesty „jak“. To znamená, mluví konstruktivně, projektuje a rozvíjí sebe sama a nestaví pouze na negaci. V Praze je život poslední dobou postavený výlučně na negaci, kontinuita neexistuje. Každé volební období, někdy i dvakrát, začínáme znova... A tak přesto, že česká ekonomika je v poměrně dobré formě, město neinvestuje, nerozvíjí se a lidem ve městě se nežíje lépe. Naopak, obyvatelé doplácí na neschopnost města rozvíjet se konsenzuálním způsobem. Doplácí na plody, které nám přinesla Velká Praha, ve které „jsou si všichni rovni“.

Proto sen o Malé Praze, živé metropoli, ve které budou bydlet ti, kteří si přejí žít ve velkoměstě se vším, co k tomu neoddelitelně patří. Ti ostatní budou zase v příměstí, v otevřené krajině metropolitního regionu. Synergicky budou dál rozvíjet krásné a důležité město.

[Hospodářské noviny, 25. 5. 2018, s. 16 © 2018
Economia, a. s. ISSN 0862-9587]

Martina Marečková HOSPODÁŘSKÉ NOVINY
Výstavba na sídlištích je pro developery tvrdým oříškem

Stavby typu nefunkční kotelna či trafostanice, případně nevzhledné obchodní středisko postavené za bývalého režimu na panelovém sídlišti, se staly terčem zájmu developerů. Ti plánují tyto nevyužívané, chátrající objekty zbourat a postavit na nich nové bytové domy. V Praze, ale i některých jiných velkých městech je dnes nouze o stavební pozemky, jejich vlastníci za ně pak často požadují astronomické částky. A parcely na panelových sídlištích se díky existující infrastruktuře jeví jako dobrý tah.

„Legislativní proces projektu v sídlištní zástavbě může být z hlediska úředního povolení i stavební realizace jednodušší, ale z hlediska odporu místních jde asi často o větší problém než v kompaktní zástavbě vnitřního města,“ říká František Brož, analytik portálu Cenovámapa.org. Brož léta pracoval pro velkého rezidenčního developera a s podobnými projekty má zkušenosti. „Mít při povolovacím procesu za souseda zprivatizovaný panelový dům se 150 spoluvlastníky pozemku může být někdy běh na dlouhou trať, možná i bez konce,“ dodává Brož.

Výstavbu blokuje sousedé

Některé plánované projekty mu dávájí za pravdu. Skupina CPI připravuje ve Střelnické ulici v Praze 8 výškové domy až s 18 patry, což se nelíbí místním obyvatelům. Praha proto nechá pro sídliště Ďáblice zpracovat územní studii, která vhodnost výstavby prověří. „Studie bude zadána během několika týdnů,“ říká Jiří Jaroš z tiskového oddělení pražského Institutu plánování a rozvoje (IPR).

Na odpor veřejnosti naráží i plánovaný bytový dům Bachova developera YIT v Praze 11. Projekt o 47 bytech sice získal stavební povolení, to ale bylo sousedy napadeno. Jedná se o přístavbu k paneláku na místě bývalé kotelny. Novostavba má povolených 12 pater, stejně jako sousední objekt, který je údajně nejdelším panelovým domem v Česku. Kritici už v minulosti odmítali další zahušťování území a obávají

se také zvýšeného dopravního zatížení. V novostavbě se přitom počítá se dvěma patry parkovacích míst.

Mezi největší stavební záměry v sídlištní zástavbě patří projekt Paprsek developerské společnosti Trigema na místě betonového obchodního střediska nedaleko stanice metra Stodůlky. I ten se setkal s nevolí místních obyvatel, podle zástupců IPR však novostavba lokalitu pozdvihne.

„V současnosti je podána žádost k územnímu řízení. Projekt je podle vyjádření hlavního města v souladu s územním plánem,“ uvedl mluvčí Trigemy Radek Polák a dodal, že firma svůj záměr veřejnosti představuje průběžně. Projekt Paprsek počítá s 246 byty, obchody a službami v parteru a 320 krytými parkovacími místy. To je víc, než vyžadují pražské stavební předpisy.

Územní plán výstavbu na pozemku umožňuje a ani IPR v tomto případě projekt Trigemy nerozporuje. Jeho podmínkou je zachování nebo rozšíření občanské vybavenosti a to návrh splňuje. „Podle nás by se měla vybavenost sídlišť zlepšovat a toto je jedna z cest,“ uvedl Jaroš.

Velký projekt se 171 byty plánuje rovněž Trigema na sídlišti Kamýk. Stejně jako ve Stodůlkách i na Kamýku investor počítá s obchody a službami, navíc ještě se školkou pro 50 dětí. „Trigema nabídla městské části a jejím obyvatelům investice do veřejného prostoru za přibližně 36 milionů korun,“ řekl Polák. Peníze jsou určené na revitalizaci parku, výstavbu náměstí, stavbu školky či opravu stávajícího parkoviště.

Někteří lidé z paneláků rozporují novou výstavbu na sídlišti s odůvodněním, že sníží hodnotu jejich bytů. Odborníci naopak upozorňují, že novostavby hodnotu nemovitostí okolních starších domů zvýší a přitáhnou na sídliště mladší obyvatele. Analýzy IPR poukazují zejména na stárnutí populace na sídlištích a stěhování vzdělanějších lidí do jiných lokalit, s čímž souvisí i snižování životní úrovně oproti „cihlovým“ čtvrtím.

Také developer Central Group připravuje projekt na sídlišti. V ulici Mílová v Libuši plánuje bytový dům s celkem 54 byty. „Projekt jsme opakovaně veřejně projednávali na městské části v rámci jednání o vydání územního rozhodnutí a nikdo proti němu neměl námitky,“ uvedla mluvčí společnosti Marcela Fialková.

Sídlištní patrioti

V rezidenčních projektech na sídlištích připravují developéři v Praze z dostupných informací domy s vyššími stovkami bytů. Ačkoli se na panelákové čtvrti vnější pozorovatelé často dívají pohrdavě, lidé ze sídliště mají své prostředí rádi. „Občas mi připadalo, že právě vnější negativní náhled z nich vytvořil jakýsi druh sídlištních patriotů,“ popisuje své zkušenosti Brož.

„Nová zástavba v rámci sídliště je velmi citlivou věcí z hlediska urbanismu i architektury. Bylo by chybné si myslet, že prostředí panelových sídlišť nelze v podstatě pokazit. Myslím, že lze, a to lehce a výrazně,“ doplňuje Brož.

[Hospodářské noviny, 30. 5. 2018, s. 16 © 2018 Economia, a. s. ISSN 0862-9587]

Železniční uzel Brno má být u řeky, rozhodla centrální komise MD

Členové Centrální komise Ministerstva dopravy na konci května t. r. vybrali variantu řešení přestavby celého železničního uzlu Brno. Na základě studií proveditelnosti, názoru odborníků, vyjádření zástupců dotčených měst, Správy železniční dopravní cesty a s přihlédnutím na poslední jednání řídicího výboru k železničnímu uzlu Brno a jednání se zástupci železničních dopravců je vybranou variantou přesunout brněnský železniční uzel k řece. SŽDC ještě zpracuje technicko-ekonomické prověření průjezdnosti nákladní dopravy pro vybranou variantu.

„O řešení železničního uzlu v Brně se už mluvilo po tři generace a jsem rád, že se konečně domluvil jak kraj s městem, tak členové centrální komise ministerstva, že nejvhodnější je varianta u řeky. Přesun prospěje především

městu Brnu a dělá to prostor pro organický rozvoj jeho centra,“ říká ministr dopravy Dan Ťok.

Brněnský železniční uzel je v současnosti již přetížený, osobní i nákladní vlaky mají mnohdy problém skrze město projet. V případě vedení vysokorychlostní tratě skrze moravskou metropoli je varianta u řeky výhodnější. Hlavní nádraží se tím sice posune do místa dnešního Dolního nádraží, ale pro další využití železnice je toto řešení většinou vhodné.

Centrální komisí doporučená projektovaná varianta je označována jako Varianta A – Řeka. Tato varianta vychází z platného územního plánu Brna a spočívá v řešení průtahu I. tranzitního železničního koridoru ve společném koridoru pro osobní i nákladní dopravu ve stopě stávajícího nákladního průtahu. Stávající osobní průtah je podle této varianty zrušen a hlavní nádraží je nově umístěno přibližně v místě stávajícího Dolního nádraží poblíž řeky Svatky.

Variantu A je možné realizovat ve čtyřech možných alternativách lišících se zapojením trati od Chrlíc do hlavního nádraží a uspořádáním tratí od Břeclavi a od Střelice do hlavního nádraží. Každá z konkrétních alternativ v sobě vždy kombinuje jednu možnost zapojení trati od Chrlíc a jednu možnost zapojení trati od Břeclavi a od Střelice.

Centrální komise se rozhodla doporučit variantu Ab, kde je uvažováno zapojení trati od Chrlíc stopou stávající Komárovské spojky a následně přimknutím k průtahu I. TŽK. Zapojení trati od Břeclavi a od Střelice je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží. Technicky je toto řešení umožněno realizací bezkolizního mimoúrovňového styku obou uvedených tratí v jižní části železničního uzlu Brno. V oblasti hlavního nádraží a v následném úseku ve směru Brno-Židenice jsou navrženy odpovídající úpravy kolejíště.

Podle Centrální komise ministerstva všechny projektované varianty, ať již varianta A – Řeka, tak varianta B – Petrov, jsou ekonomicky výhodné. Ovšem vyšší riziko úpravy železničního uzlu

ve stávajícím uspořádání jsou nutné změny územně-plánovací dokumentace ze strany Brna, což by mohlo ohrozit, oddálit nebo znemožnit celou realizaci železničního uzlu. I z tohoto důvodu komise upřednostnila variantu u řeky.

„Nyní Správa železniční dopravní cesty před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti,“ uvádí Centrální komise ve svém závěru.

Ministerstvo dopravy nyní zpracuje podrobnou zprávu pro vládu, kde popíše výhody vybrané varianty. Náklady na celou přestavbu železničního uzlu jsou dle vybrané varianty Ab zatím odhadovány na 43,1 miliard korun (40,8 mld. železniční část, 2,3 mld. pak tvoří náklady na související městskou infrastrukturu).

Centrální komisi Ministerstva dopravy tvoří zástupci ministerstva, Státního fondu dopravní infrastruktury a k tématu železničního uzlu Brno byli přítomni i zástupci Správy železniční dopravní cesty a primátor města Brna.

Závěr jednání centrální komise MD:

- Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.
- Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.
- Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.
- Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:
 - SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektová-

ní potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.

- Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
- Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.

[Tisková zpráva Ministerstva dopravy ČR z 30. 5. 2018. Dostupné z: <http://www.mdc.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Zeleznicni-uzel-Brno-ma-byt-u-reky,-rozhodla-centr>]

Mezinárodní porota české ceny za architekturu nominovala do prestižního výběru 33 děl

Česká komora architektů (ČKA) zveřejnila na nominačním večeru 3. ročníku České ceny za architekturu (ČCA) 31. května 2018 v pražském Divadle Archa třiatřicet děl, která mezinárodní porota nominovala do prestižního výběru. Jméno držitele Hlavní ceny i ostatních finalistů se veřejnost dozví 19. listopadu 2018 na slavnostním galavečeru ve Foru Karlín.

Soutěžní přehlídka staveb realizovaných na území České republiky v posledních pěti letech má sloužit ke kontinuální propagaci kvalitní české architektury. Zahrnuje široké spektrum děl – od velkých komplexů a nákladných staveb po drobná díla, třeba i dočasněho charakteru. Na rozdíl od jiných obdobných počinů přitom nemá stanoveny kategorie.

Stejně jako u celkového počtu 145 přihlášených děl do letošního ročníku ČCA, i pro nominované je příznačná vysoká převaha soukromých investic nad veřejnými. Těch je mezi třiatřiceti nominovanými pouze sedm. Vloni přitom tvořily polovinu. Dvě nominované realizace z veřejných zdrojů vznikly na základě architektonické soutěže s potvrzením regulérnosti od ČKA. Jedná se o KINONEKINO / XTOPIX architekti a Ing. arch. Simona Ledvinová (soutěž v roce 2013, realizace 2017) a Obnovu nábreží řeky Loučné v Litomyšli / Rusina Frei architekti a Atelier PARTERO (soutěž vyhláše-

ná Nadací Proměny Karla Komárka v roce 2013, realizace 2017). Děla financovaných soukromými investory je mezi nominovanými dvacet šest.

Nejčastějším tématem letošních nominací jsou stejně jako vloni rodinné domy a vily, kterých je třináct. Bytové domy jsou mezi nominovanými díly čtyři. Porotu z dalších typologií zaujala dvě sportoviště (Sportovní hala Dolní Břežany / SPORADICAL a Kampus Fakulty tělesné kultury UPOL – AC BALUO a CKV / atelier-r, s. r. o.), smuteční síň (Městská smuteční síň v Dobrušce / ATELIER ARCHITEKTURY, Šuda – Horský, a. s.), kaple (Kaple sv. Vendelína / Pelčák a partner architekti), kino – již zmíněné KINONEKINO, stanice lanovky (Výstupní stanice lanové dráhy na Pustevnách / Kamil Mrva Architects, s. r. o.), multifunkční prostor pro kulturní a společenské akce (Kotelna Libčice nad Vltavou / Atelier Hoffman) nebo pivovar (Pivovar Trautenberk / ADR s. r. o. – Petr Kolář a Aleš Lapka). I letos téměř nejsou zastoupeny realizace ve veřejném prostoru, výjimku tvoří již zmíněná Obnova nábreží řeky Loučné v Litomyšli, případně instalace Vistoria Pragensis – Botanický Labyrint / Ilj architects, Haenke.

V letošním ročníku ČCA výrazně vzrostl počet projektů dokončených teprve v předchozím roce a nejvíce je tomu mezi nominovanými díly. V roce 2017 jich bylo dokončeno dvacet pět, osm pak mezi roky 2014 až 2016.

Kde je u nás nejkvalitnější architektura?

Nejvíce realizací je tentokrát v Praze, dohromady osm. Dalšími pěti je pak ve Středočeském kraji. Se čtyřmi díly je na třetím místě Jihomoravský kraj, který držel v loňském ročníku ČCA prvenství. Následují kraje Královéhradecký a Olomoucký, každý třemi realizacemi. Po dvou dílech zastupuje kraje Plzeňský, Vysočina, Moravskoslezský a Zlínský. Jednoho zástupce mají Karlovarský a také Pardubický kraj.

Dva ateliery mají hned dvě železka v ohni!

Mezi autory nominovaných staveb jsou jak etablované ateliery, tak mladí a veřejnosti nepříliš známí tvůrci. Dva ate-

liéry mají přitom mezi nominovanými dvě díla současně. Loňský finalista, ateliér ADR s. r. o. (Javornická palírna), se letos dostal mezi nominované se dvěma realizacemi autorů Petra Koláře a Aleše Lapky v Krkonoších – již zmíněným Pivovarem Trautenberk a Boudou Černá voda. Dva zástupce má rovněž ateliér Stempel & Tesař architekti – Přestavbu řadového domu v Praze a Rekonstrukci a přestavbu mlýna na bydlení na Slapech.

Výstavy

Nominovaná díla představí ČKA na výstavách v regionech. Ve středu 13. června 2018 se od 15:00 hod. uskuteční vernisáž výstavy v Centru stavitelského dědictví Plasy (spadajícím pod Národní technické muzeum). S výstavou se bu-

dou dále moci seznámit začátkem července návštěvníci národního festivalu Smetanova Litomyšl nebo na počátku srpna hosté letního filmového a hudebního festivalu Slavonice Fest.

Letošní ročník soutěžní přehlídky vyhlásila Česká komora architektů v lednu 2018. Účastnit se mohla díla realizovaná na území České republiky v období let 2013 až 2017. Sedmičlenné mezinárodní porotě předsedá německý architekt **Roger Riewe**. Spolu s ním přihlášené realizace v letošním ročníku hodnotí rakouský architekt **Carlo Baumschlager**, architekt **Zsolt Gunther**, který patří mezi nejvýznamnější maďarské architektky, slovenská architektka **Andrea Klimko**, polský architekt **Robert Koniczny**, zástupkyně nejen krajinářské architektury **Yael Moria Klain** z Izra-

ele a **Ivan Reimann**, architekt českého původu působící v Německu.

Kteří architekti budou natolik úspěšní, že se dostanou mezi finalisty, bude jasné **19. listopadu 2018** na slavnostním galavečeru ve Foru Karlín v Praze. Na akci budou rovněž vyhlášeny výsledky ocenění za výjimečný počin a ceny partnerů. Předcházet bude pečlivý výběr poroty, která se s řadou realizací seznámí přímo v terénu začátkem září. Den po galavečeru se v Galerii Jaroslava Fragnera uskuteční vernisáž výstavy České ceny za architekturu.

Kompletní přehled nominovaných staveb naleznete na www.ceskacenaazar-architekturu.

[Tisková zpráva ČKA, 31. května 2018]

TISKOVÉ ZPRÁVY



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Na podporu místní infrastruktury v průmyslové zóně Solnice-Kvasiny je připraveno 14 milionů korun

Poté, co ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová otevřela program na podporu bydlení v průmyslové zóně Solnice-Kvasiny, přichází s dotačním titulem na podporu místní infrastruktury v tomto regionu. Pro obce je připraveno celkem 14 milionů korun. Předkládání žádostí začíná 29. 6. 2018 a končí 27. 9. 2018.

„Jedná se o další významný krok, kterým pomůžeme tomuto regionu. Ten díky působení velkého investora prochází zásadní obměnou. Nejprve jsme spustili program na podporu bydlení a nyní je potřeba myslet i na zkvalitnění místní infrastruktury,“ uvedla ministryně Klára Dostálová.

Dotační titul s názvem Podpora rozvoje strategických průmyslových zón bude spuštěn v rámci podprogramu Podpora obnovy a rozvoje venkova. Oprávněným účastníkem podprogramu je obec do 3 000 obyvatel, včetně, která je za-

řazena do daného podprogramu usnesením vlády a má na svém katastrálním území strategickou průmyslovou zónu určenou k podpoře příslušným usnesením vlády. Investice do místní infrastruktury přispěje ke zlepšení životních podmínek v obcích, které se potýkají s nadměrným přílivem pracovních sil.

Termín pro doručení žádostí je od 29. 6. 2018 do 27. 9. 2018 (do 12:00 hod.). Více informací naleznete na stránkách ministerstva.

[Tisková zpráva z 28. 6. 2018]

IROP už rozdělil polovinu financí projektům v regionech

Integrovaný regionální operační program (IROP), který spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj, dosáhl dalšího důležitého milníku. K dnešnímu dni došlo k rozdělení více než poloviny částky, kterou má pro programové období 2014–2020 k dispozici. Na 4 620 projektů bylo uvolněno už 62,4 miliard korun, které přispějí k dalšímu rozvoji regionů.

„Během posledních dvou měsíců, se nám podařilo schválit na projektech do regionů více než sedm miliard korun. Celkem jsme tedy již rozdělili 62,4 miliardy. Díky IROP získají lidé v regionech

například nová hasičská auta, ekologičtější autobusy, lepší přístrojové vybavení v nemocnicích nebo modernizované učebny ve školách. Nyní je tedy už na jednotlivých příjemcích, jak se poperou s realizací projektů,“ uvedla ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová.

„Administraci projektů IROP je pověřeno Centrum pro regionální rozvoj České republiky, na které je možné se obracet s dotazy během realizace projektu,“ doplnil náměstek Zdeněk Semorád.

Na začátku června byly vyhlášeny výzvy zaměřené na sociální služby, jejichž cílem je zlepšení infrastruktury a dostupnosti těchto služeb. Posledními výzvami, které jsou v tomto roce v IROP plánovány, jsou výzvy na podporu sociálního bydlení určené pro integrované nástroje. K jejich vyhlášení dojde pravděpodobně v červnu.

[Tisková zpráva z 5. 6. 2018]

Návštěvnost České republiky stále stoupá

Ministerstvo pro místní rozvoj předložilo vládě ČR zprávu o plnění Koncepte státní politiky cestovního ruchu ČR 2014–2020 za roky 2016 a 2017. V tomto období se dařilo i nadále pokračovat

v trendu nárůstu počtu hostů a přenocování v hromadných ubytovacích zařízeních. Meziroční nárůst činí 8,8 %. Tomuto trendu přispělo nejen to, že Česká republika je pro turisty bezpečnou destinací, ale i rostoucí kvalita služeb a schopnost subjektů zapojených do aktivit cestovního ruchu lépe využít potenciál naší krásné země a jejích lidí. K větší návštěvnosti dále přispěla i zvýšená pozornost, která je věnována propagaci země, jejích jednotlivých míst a regionů. K dalším úspěchům patří i fakt, že 1. července nabyla účinnosti nová právní úprava zákona o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu.

„Rádi bychom i v dalších letech udrželi pozitivní trend v návštěvnosti ČR. V této souvislosti proto připravujeme úpravu marketingové komunikace, kdy bychom rádi podpořili méně známé a dosud méně navštěvované destinace s dostatečným potenciálem rozvoje cestovního ruchu,“ uvedla ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová.

Ve sledovaném období došlo k rekordnímu růstu počtu návštěvníků. Meziroční nárůst příjezdů do hromadných ubytovacích zařízení (HUZ) ČR činil v roce 2017 celkem 8,8 %, z toho dosáhl u zahraničních turistů výše 9,0 % a u tuzemských turistů výše 8,5 %. V absolutní výši se jednalo o více než 20 milionů osob, z toho bylo 10,2 milionů zahraničních a 9,8 milionů tuzemských hostů. Nejvýznamnější absolutní nárůst příjezdů do HUZ byl zaznamenán u turistů z Ruska, Číny, Jižní Koreje, Německa, Slovenska a Polska. U zahraničních turistů byla tradičně nejnavštěvovanějším krajem Praha (6 562 518. příjezdů, + 7,4 %), dále Karlovarský kraj (655 tis. příjezdů, + 11,7 %), na třetím místě se umístil Jihomoravský kraj (638 tis. příjezdů, kde byl ze všech krajů zaznamenán nejvyšší meziroční nárůst 16,2 %). Češi nejvíce využívali ubytování v kraji Jihomoravském (1 248 910 příjezdů, + 13,6 %), dále v hlavním městě Praha (1 090 tis. příjezdů, + 7,2 %) a v Jihočeském kraji (1 027 tis. příjezdů, + 5,1 %). Platební bilance cestovního ruchu je dlouhodobě pozitivní. V roce 2017 příjmy z cestovního ruchu přesáhly 162 mld. Kč (+ 105,1 %) a výdaje na cestovní ruch přesáhly 120 mld. Kč (+ 105,6 %).

Mezi další úspěchy Ministerstva pro místní rozvoj, které má v gesci cestovní ruch, patří nová právní úprava zákona o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu. Nabyla účinnosti 1. července letošního roku. Díky ní každý zákazník před zakoupením zájezdu obdrží přesné informace nejen o nakupovaných službách, ale i o způsobu jejich zajištění pro případ úpadku cestovní kanceláře. První červencový den taktéž začal fungovat tzv. garanční fond. Roční příspěvek do garančního fondu činí 0,1 % z tržeb za zájezdy (popř. spojené cestovní služby). Novelou tak Česká republika plní směrnici EU. Díky srovnatelné právní regulaci ve všech členských státech EU a EHP (Evropského hospodářského prostoru) bude posílena jak ochrana zákazníků, tak i přeshraniční prodej zájezdů a cestovních služeb.

[Tisková zpráva z 10. 7. 2018]

Lidé žijící v česko-bavorském pohraničí se mohou těšit na další společné projekty

Spolupráce mezi Českou republikou a Bavorskem se nese dlouhodobě v pozitivním trendu a přináší své ovoce. Zástupci obou zemí schválili dalších 10 projektů za více než 6 milionů eur, které ještě více sjednotí oba regiony.

„Česko-bavorská spolupráce dosahuje dlouhodobě výborných výsledků a projekty mají velmi pozitivní vliv na rozvoj regionů na obou stranách. Nově schválené projekty jdou napříč celou řadou oblastí, od podpory spolupráce v cestovním ruchu, životního prostředí, vzdělávání až po podporu euroregionů,“ uvedla ministryně Klára Dostálová.

Monitorovací výbor Programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Svobodný stát Bavorsko Cíl EÚS 2014–2020, který před pár dny zasedal v Mariánských Lázních, projednal celkem 15 projektů. Z nich bylo schváleno 10 projektů v celkové výši 6,3 mil. eur z Evropského fondu pro regionální rozvoj. V rámci celého programu tak bylo schváleno 121 projektů za 87,3 mil. eur, což činí 84,4 % alokace.

Zahájen tak může být společný projekt „KAPLAN/ka“, který se zaměřuje na obnovu a zachování kulturního dědictví s ohledem na společnou historii měst Aš a Selb, násilně přetrženou uzavřením státních hranic. Dojde k revitalizaci historického kamenného mostu, sochy Martina Luthera a prostor bývalého historického centra města Aš se zaniklým kostelem Nejsvětější Trojice a bývalým hřbitovem. Zaniklé objekty budou zpřístupněny pomocí nejmodernějších informačních technologií. Dále se uskuteční vzpomínková jízda „Vlaku svobody“ z Aše do Selbu a bude vytvořena putovní výstava zachycující historické milníky obou měst.

Nabídka cestovního ruchu rozšíří rovněž projekt „Vintířova stezka“, spočívající ve zhodnocení stezky vedoucí po stopách sv. Vintíře pomocí vytýčení naučné stezky po původní trase na bavorské straně a vyznačení poutní stezky se znakem Vintířovy motýčky až do Blatné na české straně. Dále bude do venkovních prostor přemístěna křížová cesta do Lindbergu, po trase vysázeno cca 100 jabloní historické odrůdy, vznikne expozice sv. Vintíře v Dobré Vodě a bude vybudována podpůrná turistická infrastruktura (informační tabule, mapy, odpočinková místa). Vše bude propojeno vzdělávacími aktivitami a propagačními opatřeními.

Podpořeno bude díky projektu „Květena Šumavy“ také propojení dat o rozšíření a ekologických nárocích cévnatých rostlin na Šumavě a v Bavorském lese. Nejprve budou dostupná data o výskytu rostlin převedena do elektronické podoby. Následně bude vytvořena společná dvojjazyčná webová stránka prezentující data ve formě síťových map rozšíření včetně popisů charakteristik jednotlivých druhů. Dále bude dohodnut jednotný přístup ke společné ochraně a budou realizována konkrétní opatření na podporu druhové rozmanitosti. Výstupy budou prezentovány na přednáškách, výstavě a informačních tabulích.

[Tisková zpráva z 20. 6. 2018]

12

ROČNÍK ODBORNÉ KONFERENCE



ČLOVĚK STAVBA ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

město · krajina · veřejný · prostor · společnost · veřejnost · plánování · infrastruktura · kulturní dědictví

Konference je určena zejména vědecko-výzkumným pracovníkům, studentům doktorských studijních programů, pracovníkům veřejné správy, odborníkům z praxe, ale též zástupcům firem a představitelům občanské společnosti, kteří jsou zváni zejména k diskusi nad konferenčními příspěvky.

Vybrané příspěvky projdou recenzním řízením, aby sborník z konference splňoval kritéria pro zařazení do vědecké databáze SCOPUS.

DATUM KONFERENCE: **7. 11. 2018**

MÍSTO KONÁNÍ: **Fakulta stavební ČVUT v Praze**

KONFERENCE

ZASLÁNÍ ANOTACÍ: **31. 7. 2018**

PŘIHLÁŠENÍ K PASIVNÍ ÚČASTI: **30. 9. 2018**

PŘIHLÁŠENÍ NA WEBU: **csup.uzemi.eu**

VLOŽNÉ: **400 Kč (pro studenty a zaměstnance ČVUT zdarma)**

ORGANIZÁTOR: **Katedra urbanismu a územního plánování, FSv ČVUT**

KONTAKTNÍ EMAIL: **uzemi.eu@gmail.com**

