

# PRO MĚ NY



středoevropského  
prostoru

Sborník z mezinárodní konference

auúo

*Detail bruselského Atomia*



*Foto © Lubor Frdřich*

## PROMĚNY STŘEDOEVRPSKÉHO PROSTORU

SBORNÍK Z KONFERENCE AUÚP ČR  
21.-22. 10. 2004

© Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR  
© Ústav územního rozvoje

# O B S A H

V Í T Ř E Z Á Ā	Proměny středoevropského prostoru K tématu konference	1
M I R O S L A V T Ů M A	Proměny středoevropského prostoru Úvaha nad konferencí	3
M I L A N K Ö R N E R	Porovnání metropolí, změny jejich významu a změny vazeb – středoevropské souvislosti	4
P E T R D U R D Í K	Praha – porovnání velkoměst	13
U T E A L B R E C H T	Transformace střední Evropy	17
A N D R Z E J K O N A R S K I	Doprava ve vratislavské aglomeraci Minulost, současný stav, budoucnost	19
J A R O S L A V B E D R N A	Vývoj přeshraniční spolupráce	22
L I B O R K R A J Í Ā E K	Studie rozvoje česko-polského příhraničí	25
J A N A Ā E Š K O V Á	Přeshraniční spolupráce Karlovarského kraje s Bavorskem a Saskem	31
M I R O S L A V U L M A N N	Mezinárodní spolupráce v Euroregionu Nisa z hlediska rozvoje území	38
V Í T S E D M I D U B S K Ý M I R O S L A V V A N Ā U R A	Transevropské dopravní síť	40
L U M Í R Z E N K L	„Spojení České Budějovice – Linz“	43
L U C I E I V A N O V Á	Iniciativy Společenství a jejich využití v České republice	46
M A R E K Š M U C A R	Program ESPON	50
J I T K A K Ř E P E L O V Á	Program INTERACT	52
M I L A N K Ö R N E R	Proměny středoevropského prostoru Shrnutí	54



Asociace pro urbanismus a územní plánování České republiky byla v roce 2004 vyzvána k uspořádání konference v rámci zasedání Evropské rady urbanistů ECTP. Tato zastřešující organizace si klade za cíl propagovat profesi urbanisty, podporovat výměnu zkušeností v oblasti územního plánování a spolupracovat na mezinárodní úrovni mj. s cílem působit na evropskou komisi a další orgány EU, jejichž činnost se dotýká oblasti péče o území, urbanismu a územního plánování.

Když jsme zvažovali, jaké téma pro konferenci zvolit, vycházeli jsme z toho, že mezi účastníky konference budou mimo jiné i delegace všech 22 členských zemí ECTP. Zvolili jsme proto téma „proměny středoevropského prostoru“, které možná není z hlediska naší každodenní praxe prioritní, ale které by ukázalo, jak se můžeme srovnat se zahraničím. Nutno podotknout, že informací o našem pojetí územního plánování mají zahraniční kolegové nedostatek a to hlavně proto, že mnoho neformálních kontaktů mezi odborníky neexistuje. Jsme možná příliš zaměřeni na vnitřní problémy, celoevropské souvislosti jakoby se nás netýkaly. Pokud tato konference přispěla k částečnému odstranění tohoto handicapu, tak splnila svůj účel.

Chtěli jsme se tedy na okamžik poohlédnout zpět, na dobu, kdy se změnila společenské podmínky a porovnat, jak si ve srovnání s našimi sousedy stojíme, jak se liší jejich problémy od našich. Nechtěli jsme zůstat jen u minulosti: zajímalo nás, jak se sousedy dokážeme v nové situaci komunikovat a spolupracovat. Navíc díky pochopení Ministerstva pro místní rozvoj ČR jsme zařadili i blok prezentující některé neinvestiční programy EU (Interreg, ESPON), které jsou určeny pro podporu projektů regionálního rozvoje. O praktických zkušenostech s jejich získáváním hovořila kriticky italská kolegyně. Je vidět, že nelze opomíjet spojení na politiky, kteří mohou iniciovat změny v nesmírně složitém a byrokracií zavánějším systému evropských institucí.

V diskusích jsme byli našimi zahraničními kolegy varováni, abychom v územním plánování neopakovali stejné chyby jako země, které procházejí tržními cykly delší dobu. Byli jsme upozorněni, že urbanista musí dnes vystupovat v několika rolích současně. Jednak jako „vědec“, který musí umět rozeznat podstatné trendy a analyzovat hrozby, dále jako „disignér a tvůrce vizí“, který musí umět skloubit globální a lokální měřítko a spoluvytvářet realistický koncept rozvoje. Z toho vyplývá další role „poradce politiků a zprostředkovatele“, který musí umět skloubit možnosti území s potřebami obyvatel a záměry investorů. Urbanista musí být proto též „manažerem“ ovládajícím nástroje vedoucí k uskutečnění plánů tak, aby veřejný a soukromý sektor vzájemně přispívaly k rozvoji území.

Je otázka, do jaké míry jsou zkušenosti přenositelné. Jedno bylo z diskuze zřejmé: naše starosti se každopádně od problémů ostatních Evropanů (zejména těch na západ od nás) zdaleka tak neliší, jak tomu bylo před 15 lety.

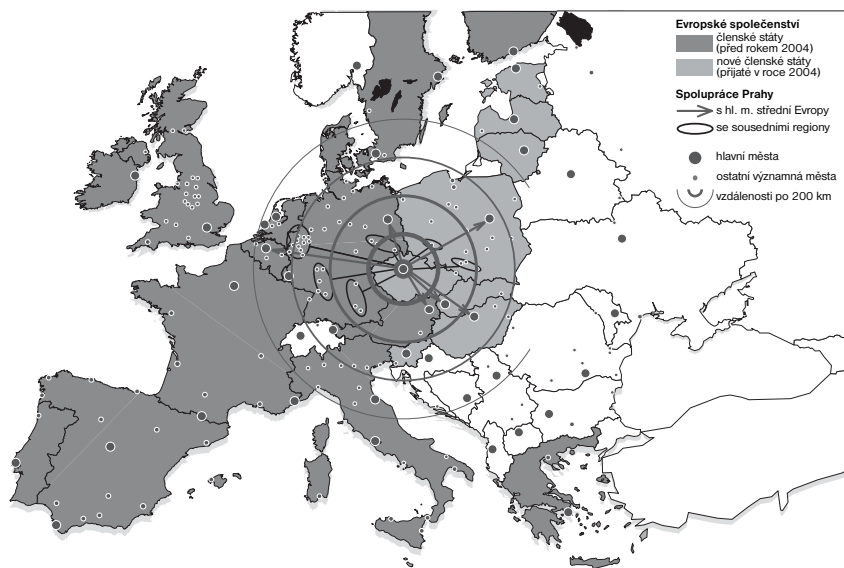
Konference byla uspořádána ve dnech 21. a 22. 10. 2004 pod záštitou

MUDr. Ladislava Svobody, místopředsedy Senátu ČR, v historických prostorách Rytířského sálu Valdštejnského paláce v Praze.

## AUÚP ČR

Asociace je multidisciplinární dobrovolné sdružení odborníků zabývajících se problematikou tvorby a rozvoje měst, venkovského osídlení a krajiny. Asociace usiluje o zapojení urbanismu a územního plánování do širšího společenského kontextu, spolupráci s obdobnými zahraničními organizacemi a zastoupení v organizacích mezinárodních, zvyšování odborné úrovně ve spolupráci s vysokými školami a specializovanými pracovišti, spolkovou a odborně společenskou činnost, účast na přípravě legislativních opatření souvisejících s vývojem a regulací území, expertní a konzultační činnost, publikační činnost, spolupráci při vypisování soutěží a konkurzů. Asociace je nezávislá a nepolitická organizace. Ve vztahu ke státní správě plní funkci odborného zájmu, schopného reagovat na rozhodování a řízení správních struktur.

## VAZBY PRAHY S EVROPSKÝMI STÁTY A MĚSTY



STR SURM MHMP

## **European Council of Town Planners ECTP**

ECTP je mezinárodní neziskovou organizací sdružující přes dvacet národních asociací urbanistů z celé Evropy. AUÚP ČR se stalo řádným členem ECTP v roce 2003, přičemž od roku 1999 jsme měli statut člena korespondenta.

Hlavním cílem ECTP je spolupráce urbanistů ve vznikajícím společném evropském prostoru, přenos informací, myšlenek a zkušeností.

### **ECTP**

- propaguje obor územního plánování v Evropě: porozumění územnímu plánování je věcí veřejného zájmu ovlivňující rozvoj území a tím i budoucnost Evropy,
- propaguje územně plánovací činnost:

úloha urbanisty jako odborníka na oblast rozvoje území je definována v dokumentu Evropské perspektivy územního rozvoje a v článku 3 Evropské konvence,

- podporuje evropské urbanisty: umožňuje výměnu zkušeností mezi odborníky různých evropských zemí při respektování národních tradic,
- propaguje urbanisty: přispívá k výměně zkušeností, informací, stanovuje trendy a programové dokumenty,
- pomáhá výchově nové generace: zprostředkovává znalosti a propaguje osvědčené vzdělávací metody a standardy s cílem dosažení vysoké odborné úrovně urbanistů ve všech zemích.

Rada charakterizuje územní plánování jako činnost, která je schopna napomoci zabezpečit trvale udržitelný rozvoj společnosti tak, jak je zakotven v řadě dokumentů EU. Ten se totiž bezprostředně dotýká

využívání prostoru, klíčových přírodních zdrojů, jež jsou omezeny, ale nároky na něž stoupají. Rozvoj vyžaduje multidisciplinární týmovou práci v různých měřítcích a časových horizontech. Zvláštní charakteristikou profese urbanisty je jeho schopnost zvážit řadu hledisek a převést je do prostorových vazeb. Evropská rada urbanistů (ECTP) si je vědoma jak variability, tak univerzality plánovací profese v Evropě a respektuje bohatou škálu měst a regionů.

ECTP se soustředilo především na dokončení textu tzv. Nové aténské charty. Tento dokument se má stát do budoucna živým neustále aktualizovaným dokumentem o potřebách společnosti v oblasti územního plánování. První aktualizace byla přijata v roce 2003, 70 let po své slavné předchůdkyni.

Konečně vypravujeme na cestu ke čtenářům do „středoevropského prostoru“ sborník z poslední, podzimní konference AUÚP. Konference se konala 21. a 22. 10. 2004 v prostorách Senátu ČR ve Valdštejnském paláci v Praze. Společně s konferencí probíhalo zasedání Evropské rady urbanistů (ECTP).

Celá tato, pro české územní plánování významná událost, byla ozdobena vernisáží výstavy „5<sup>th</sup> European Urban and Regional Planning Achievement Awards 2004“ a koktejlem ve věhlasném Martinickém paláci na Hradčanském náměstí.

Tématy nějakým způsobem vztaženými k středoevropskému prostoru se naše semináře zaobíraly vícekrát v době před a kolem roku 2000. Především v rámci cyklu Město a region. Našimi hosty už byly, pokud si vzpomínám, zástupci Berlína, St. Pöltenu, Erfurtu, Opole, Luzernu, Vídně, Mnichova, Budapešti, Krakova. V těchto předchozích seminářích jsme se pokoušeli vzájemně poznat nad styčnými body a srovnatelnými územně plánovacími problémy v onom intuitivně cítěném středoevropském prostoru, ve kterém už začaly, nebo se chystaly, změny územních vztahů a změny využí-

vání území odstartované pádem komunistického režimu.

Téma proměny středoevropského prostoru nebylo ani tentokrát vybráno náhodou. Česká republika se právě stala členem EU a Evropská rada urbanistů přijala pozvání AUÚP ČR konat své zasedání právě v Praze. Zasedání Evropské rady urbanistů bylo příležitostí nastolit otázky proměn středoevropského prostoru. Vstup do EU je výzva pro územní plánování prostoru České republiky ve středoevropských, ale i evropských souvislostech, která neoslyšena, se brzy mohla stát mementem.

Pro sebe jsem si z konference potvrdil následující závěry:

- Velice chybí celorepublikový podklad, jakým byla kdysi neprávem zatracovaná Urbanizace ČSR. Návrh nového stavebního zákona obsahuje celostátní Politiku územního rozvoje, což bude dokument funkčně i legislativně jinak zaměřený, a věřím, že i více účinný. Vytvoření metodiky zpracování tohoto dokumentu a zvládnutí nové problematiky řešitelským týmem si vyžádá určitý čas. (Neměli bychom se uchylovat k oby-

klé praxi, že územní plánování řeší problémy, které vlastně vůbec neměly nastat).

- Postrádám odborné socio-ekonomické a socio-ekologické zázemí, permanentně orientované na územní plánování a konstruktivně spolupracující s územním plánováním.
- Je nutno formulovat teorii územního plánování, zabývající se vztahem cílů a smyslu územního plánování k reálně uplatňované společenské potřebě. Na tomto místě bych vzpomenul výsledky minulého semináře o urbanistické koncepci.

A nakonec několik závěrečných slov. Od semináře již uplynulo dost času, abychom mohli s odstupem posoudit celkový dojem. Konference nebyla ukončena závěrečnou deklarací, i když její téma bylo velice závažné. Šíře konference přinesla celou řadu nových, obtížných a často rozporuplných témat. Písemný sborník nemůže zachytit věrně atmosféru konference ani všechny vyslovené myšlenky. Avšak co je psáno, to je dáno. A čtenář nejlépe posoudí, které informace a které myšlenky z této konference pro něj budou nejvýznamnější.

Se začleněním nových zemí do Evropské unie došlo k výraznému omezení formálních bariér ve vazbách mezi evropskými, resp. středoevropskými regiony, zejména mezi jejich metropolitními centry.

Přestože od významných společenských změn v nyní „integrováných“ zemích uplynulo již téměř 15 let, k výraznému přiblížování v ekonomické úrovni i ve standardu infrastruktury zatím nedošlo. V nově integrováných zemích však přirozeně dochází k výrazné vnitřní diferenciaci, která je nejlépe měřitelná tvorbou regionálního HDP.

Diferencovaná je pochopitelně i úroveň dřívějších středoevropských zemí EU, kde souvisle slabá území tvoří tzv. nové země Německa. Výrazné rozdíly jsou v úrovni dopravní infrastruktury, a to nejen dálniční sítě, ale i železnic a letišť.

#### Potenciál evropských regionů je výrazně rozdílný.

- *Populační a ekonomický potenciál některých spolkových zemí SRN a perspektivně i některých polských vojvodství je řádově srovnatelný nebo i převyšuje potenciál menších evropských zemí (např. Bavorsko vs. Slovensko či Slovinsko).*
- *Intenzita osídlení jednotlivých středoevropských regionů je velmi rozdílná: Nordrhein-Westfalen 514 obyv./km<sup>2</sup> vs. Brandenburg 88 obyv./km<sup>2</sup> Moravskoslezský kraj 228 obyv./km<sup>2</sup> vs. Jihočeský kraj 62 obyv./km<sup>2</sup>*
- *Region Oberbayern (München) dosahuje HDP na obyv. 34,5 tis. EUR, zatímco Dolní Slezsko (Vratislav) jen 9,7 tis. EUR*

V některých zemích proběhly v uplynulé době územně správní reformy. V případě Polska došlo k vytvoření velkých vojvodství, která mají v řadě případů výrazná metropolitní centra. V České republice a na Slovensku naopak došlo ke zmnožení krajů. Na území dřívější NDR došlo k obnovení historických zemí.

Současný stav ilustruje schéma – Rozložení a velikost správních center. Je zde zobrazeno i Švýcarsko s velkým počtem

malých kantonů a Slovinsko, které je jediným regionem.

#### Značně rozdílná je i dominance center jednotlivých regionů.

*Potenciál a význam jednotlivých regionů je ve velké míře spjat s jejich centry.*

*V některých zemích výrazně dominují hlavní města – Budapešť, Vídeň, Praha.*

*Naopak některé významné regiony nemají jednoznačně dominující centra – Ruhrgebiet, Rhe-in-Main (Frankfurt a. M.), Katowice, Leipzig-Halle, Chemnitz-Zwickau, Mannheim-Ludwigshafen.*

*Většina metropolitních regionů středovýchodní Evropy je charakterizována velmi silným jádrovým městem a populačně velmi slabým zázemím:*

*Berlin, Warszawa, Poznań, Wrocław, Praha, Brno.*

*Naopak některé německé metropolitní regiony vícenásobně převyšují populační potenciál jádrového města: Frankfurt a. M., Stuttgart, Saarbrücken, Aachen.*

*Makroregionální význam řady center je výrazně ovlivňován konkurenčními, většinou hierarchicky významnějšími blízkými centry.*

#### Osídlení střední Evropy

Z hlediska tohoto příspěvku se bude zabývat jen vybranými středoevropskými metropolemi.

I v poměrně úzce vymezeném středoevropském prostoru je rozložení i potenciál jednotlivých metropolí značně diferencované. Z tohoto důvodu považujeme za středoevropské metropole i aglomerace s centry pod 0,5 mil. obyv., což umožňuje zahrnout i Brno, Ostravu i hlavní město Slovenska Bratislavu.

Mimo těchto metropolí mají ve struktuře osídlení (vzhledem k určité odlehlosti) značný význam i některé aglomerace s počtem obyvatel 300 – 500 tis. Jedná se zejména o rakouská centra Linz a Graz,

východoslovenské centrum Košice – Prešov a Bialystok v severovýchodním Polsku.

Tyto faktory se promítají do struktury osídlení střední Evropy, která je v podstatě velmi stabilizovaná. Vzhledem k celkové demografické stagnaci tohoto území jsou vlastní migrační zdroje velmi omezené.

Pro hodnocení metropolí lze vycházet z několika základních údajů:

- poloha na hlavních osách osídlení,
- vzdálenost od jiného metropolitního centra,
- populační velikost (jádrového území, aglomerace, makroregionu),
- kvalita železniční sítě (VRT, modernizace nad 160 km/hod, ostatní hlavní tratě),
- kvalita silniční sítě (dálniční propojení – do více směrů, – jen v hlavních směrech,
- charakteristika (význam) letišť,
- jiné mimořádné aktivity (veletržní areály aj.),
- správní centrum (státu, nižší administrativní jednotky).

Tento údaj lze považovat jen za doplňující, neboť některé spolkové země Německa jsou srovnatelné nebo větší než menší státy (vč. ČR), a naopak některé spolkové země Rakouska jsou srovnatelné nebo menší než kraje v jiných státech.

#### Berlin

Hlavní město SRN se svou velikostí a významem vymyká ostatním středoevropským metropolím. S obnovením funkce hlavního města zde probíhá rozsáhlá přestavba i nová výstavba. Město má ve všech rozhodujících směrech kvalitní železniční a dálniční propojení. Z nedokončených dopravních investic jsou nejvýznamnější:

- centrální železniční stanice Leherthe Bhf.,
- zásadní přestavba letiště Schönefeld,
- městská dálnice, propojující letiště Schönefeld s centrální oblastí města.

Město má dobré dopravní spojení s přístavy Hamburg, Rostock a Szczecin, která jsou vzdálena cca 270, 220 a 170 km. Berlín leží v poměrně velké vzdálenosti od dalších metropolitních center – Hamburg (290 km), Hannover



Metropolitní areály středoevropských měst nad 500 tis. obyvatel

	areál	počet obyv. v tis. (2003)	plocha v km <sup>2</sup>	obyv./km <sup>2</sup>	stát	hlavní středisko v admin. vymezení	počet obyv. v tis.	plocha v km <sup>2</sup>	obyv./km <sup>2</sup>	ostatní významná střediska (počet obyv. v tis., nad 100 tis. obyv. )
1	Rhein-Ruhr	11286	8979	1257	SRN					
1a	Ruhrgebiet	cca 7500				Düsseldorf	569	217	2622	Essen (595), Dortmund (589), Duisburg (515), Bochum (391), Wuppertal (372), Mönchengladbach (354), Gelsenkirchen (276), Krefeld (238)
1b	Köln	cca 2800				Köln	963	405	2378	Bonn (310), Leverkusen (162)
2	Berlin	3933	1980	1986	SRN	Berlin	3388	892	3798	Potsdam (129)
3	Hamburg	3263			SRN	Hamburg	1715	755	2272	Lübeck (215)
4	Rhein-Main	2717	2545	1068	SRN	Frankfurt a. M.	647	248	2609	Mainz (183), Wiesbaden (253), Darmstadt (136)
5	Katowice	2644			Polsko	Katowice	341	165	2067	Sosnowiec (259), Bytom (240), Gliwice (214), Zabrze (202)
6	Budapest	2597	2548	1019	Maďarsko	Budapest	1725	525	3286	
7	München	2341	2336	1002	SRN	München	1210	310	3903	Augsburg (254)
8	Stuttgart	2329			SRN	Stuttgart	584	207	2821	Heilbron (120), Reutlingen (100)
9	Warszawa	2202	3788	581	Polsko	Warszawa	1610	485	3320	
10	Wien	2041	5079	402	Rakousko	Wien	1550	415	3735	
11	Aachen	1857			SRN, Belgie, Nizozemí	Aachen	244	161	1516	Liege (197), Maastricht (118)
12	Rhein-Neckar	1455	1338	1087	SRN	Mannheim	307			Ludwigshafen (171), Heidelberg (140)
13	Bielefeld	1423			SRN	Bielefeld	322			Paderborn (139)
14	Leipzig	1406			SRN	Leipzig	493	298	1654	Halle (235)
15	Praha	1379	2016	684	ČR	Praha	1160	496	2339	
16	Hannover	1104			SRN	Hannover	515	204	2525	Hildesheim (104)
17	Saarbrücken	1099			SRN, Francie	Saarbrücken	183	167	1096	Metz (124)
18	Chemnitz	1081	1527	708	SRN	Chemnitz	259	221	1172	Zwickau (103)
19	Dresden	1030			SRN	Dresden	478	328	1457	
20	Lodž	1009			Polsko	Lodž	793	194	4088	
21	Nürnberg	1008	1560	646	SRN	Nürnberg	488	186	2624	Erlangen (101), Fürth (100)
22	Bremen	1006			SRN	Bremen	539	327	1648	Oldenburg (155), Bremerhaven (119)
23	Zürich	976			Švýcarsko	Zürich	341			
24	Gdansk	867			Polsko	Gdansk	457	262	1744	Gdynia (251)
25	Kraków	830			Polsko	Kraków	742	327	2269	
26	Wroclaw	780			Polsko	Wroclaw	634	293	2164	
27	Braunschweig	670			SRN	Braunschweig	246	192	1281	Wolfsburg (130), Salzgitter (117)
28	Ostrava	642	800	803	ČR	Ostrava	315	314	1003	
29	Poznaň	636			Polsko	Poznaň	575	261	2203	
30	Bydgoszcz	620			Polsko	Bydgoszcz	385			Toruň (205)
31	Geneve	613			Švýc., Francie	Geneve	176			
32	Bratislava	590	1500	393	Slovensko	Bratislava	450	367	1226	
33	Karlsruhe	582	566	1028	SRN, Švýc., SRN, Fr.	Karlsruhe	279	173	1613	Pforzheim (110)
34	Basel	554				Basel	187			Mülhouse (110)
35	Brno	515	930	554	ČR	Brno	373	230	1622	
36	Szczecin	505			Polsko	Szczecin	419			
37	Erfurt	500			SRN	Erfurt	201	269		Jena

(265 km), Dresden (195) a Leipzig (160 km).

### Hannover

Hlavní město Dolního Saska leží na dopravních spojích Ruhrgebiet – Berlin a Hamburk – Frankfurt a. M. / Nürnberg. V těchto směrech existuje vysokorychlostní železniční spojení.

V souvislosti se světovou výstavou v roce 2000 byla v podstatě dokončena významná dopravní infrastruktura. V Hannoveru je největší světový veletržní areál.

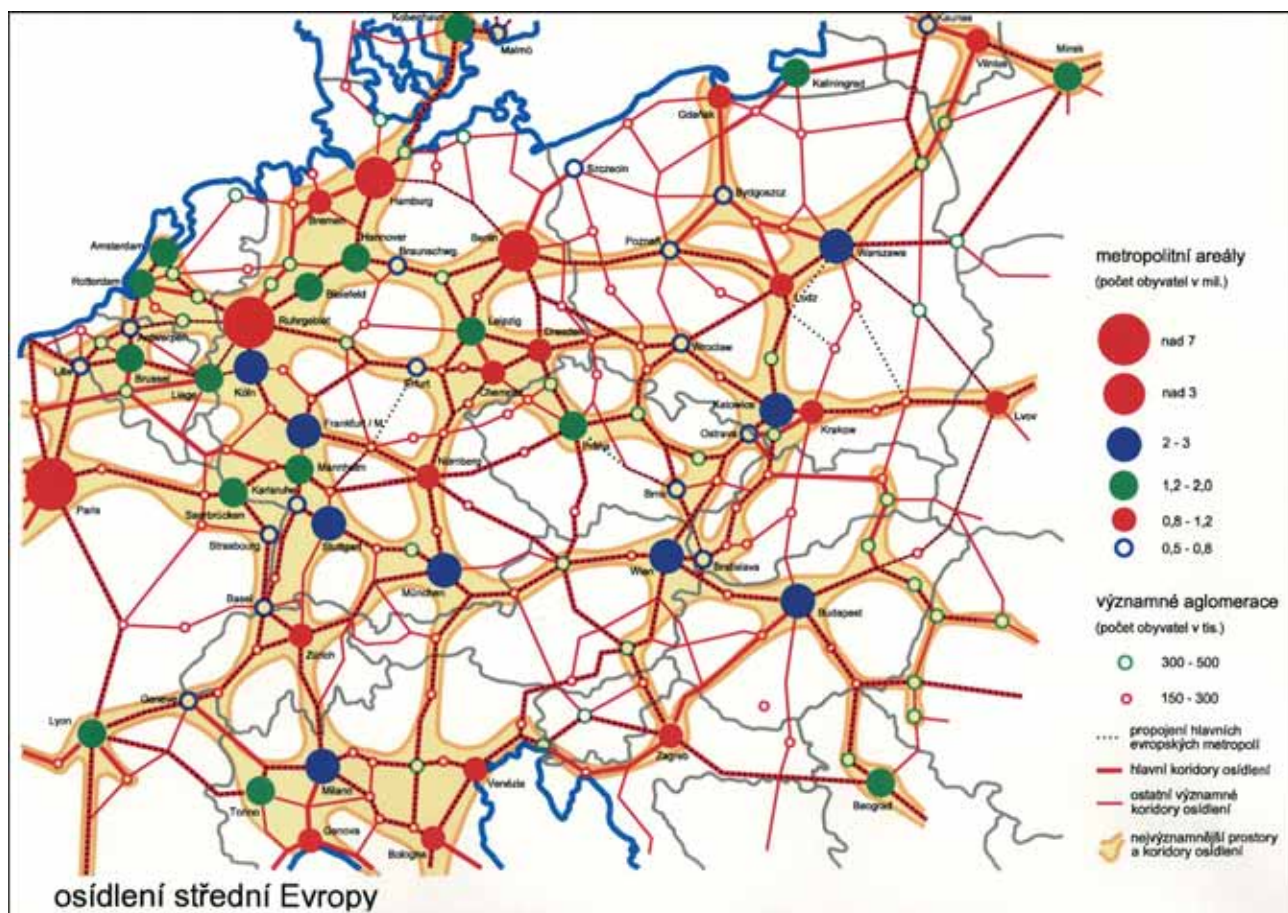
Aglomerace je téměř propojena s východně ležící aglomerací Braunschweigu.

Vzdálenost od Hamburku je 155 km, Essenu 245 km a Frankfurtu a. M. 350 km.

### Magdeburg

Hlavní město Saska – Anhaltska leží na ose Ruhrgebiet – Hannover – Berlin. Po roce 1990 byla zásadně dostavěna dálniční síť, zejména propojení na Leipzig/Halle. Aglomerace dominuje jen severozápadní části spolkové země.

Vzdálenost od Berlína je 155 km.



Obr. 1 Osídlení střední Evropy

### Leipzig/Halle

Významná dopravní křižovatka na trasách Bremen – Hannover – Dresden a Berlin – Nürnberg (München). Jeden z nejdynamičtějších rozvojových pólů v nových spolkových zemích. Před dokončením je nová rozsáhlá dálniční síť s novými úseky ve směrech na Magdeburg, Göttingen a Chemnitz. Zahájena byla výstavba nové VRT Leipzig – Erfurt – Lihtenfels jako součást (poslední úsek) spojení Berlin – München. Nový úsek Eisenach – Fulda umožní přímé spojení Berlin – Frankfurt a. M.

V regionu je nové letiště a veletržní areál, jsou zde lokalizovány nové významné logistické, výrobní a jiné areály, využívající mimořádné geografické polohy.

Regionální význam aglomerace zahrnuje nejen země Sasko a Sasko-Anhaltsko, ve kterých jsou Leipzig a Halle největšími (nikoliv však hlavními) městy, ale i část spolkové země Thüringen (Duryňsko).

Vzdálenost od metropolí Dresden je 115 km a Chemnitz 80 km.

### Dresden

Hlavní město Saska leží na severojižní spojnici Berlín – Praha a zejména na významném západovýchodním koridoru Köln – Giessen – Erfurt – Chemnitz – Wrocław – Kraków. Nejvýznamnější novou dopravní investicí je dálnice ve směru na Prahu. Zásadně je přestavována a dostavována centrální část města.

Vzdálenost od blízké metropole Chemnitz je 75 km.

### Chemnitz/Zwickau

Agglomerace ovládá silně osídlenou jihovýchodní část Saska, v širším vymezení má 1,1 mil. obyvatel. Pro rozvoj území je významné dokončení dálničního propojení na Leipzig a výhledově též přestavba silničního spojení přes Chomutov na Prahu.

### Nürnberg

Druhé nejvýznamnější město Bavorska ovládá jeho severní část. Region leží na významné dopravní křižovatce:

- v severojižním směru na trase Berlin – Leipzig/Halle – München,

- v západovýchodním směru na trase Mannheim – Praha,
- v diagonále na trase Frankfurt a. M. – Würzburg – Regensburg – Passau – Linz.

Územím prochází kanál Rýn – Mohan – Dunaj.

Vzdálenosti: München 165 km, Frankfurt a. M. 225 km, Leipzig 280 km.

### Erfurt

Hlavní město Duryňska leží na významném západovýchodním koridoru Köln – Dresden. Přes území je vedena rozestavěná vysokorychlostní trať, umožňující propojení od Lipska ve směrech na Nürnberg a Frankfurt a. M. Budována je náročná dálniční trasa (A76), umožňující propojení jižním směrem na Suhl a dále do směrů Würzburg a Bamberg, severním směrem na Halle.

Vzdálenosti: Chemnitz 150 km, Leipzig 140 km, Frankfurt a. M. 255 km.

### München

Hlavní město Bavorska, nejvýznamnější centrum severně Alp. Leží na kři-

žovatce významných západovýchodních (Karlsruhe – Wien) a severojižních (Berlin – Verona) evropských koridorů.

Nejvýznamnějšími investicemi v poslední době jsou:

- letiště FJS, ležící ve vzdálenosti cca 35 km severovýchodně vč. navazujících silničních a železničních propojení s centrální oblastí,
- nové výstaviště na ploše bývalého letiště Riem,
- severozápadní část vnějšího dálničního okruhu (před dokončením).

Město (region) disponuje velmi kvalitní dopravní infrastrukturou, jejíž základ byl vybudován v souvislosti s olympijskými hrami v roce 1972, která je trvale rozšiřována a modernizována.

Nejbližšími metropolemi jsou Nürnberg (165 km) a Stuttgart (140 km).

### **Frankfurt a. M.**

Aglomerace zasahuje do dvou spolkových zemí. Město je největším městem Hesenska (hl. město je Wiesbaden), součástí aglomerace je i hlavní město Porýní-Falce Mainz.

Frankfurt a. M. představuje nejvýznamnější dopravní uzel na území SRN, je zde nejvýkonnější kontinentální letiště v Evropě. S většinou okolních metropolí je aglomerace spojena vysokorychlostní železniční a kvalitní dálniční sítí.

Frankfurt a. M. je jedním z nejvýznamnějších bankovních center (sídlo Evropské banky pro obnovu a rozvoj) a též významným veletržním městem.

Nejbližšími metropolemi jsou Köln (185 km) a Stuttgart (205 km).

### **Mannheim/Ludwigshafen**

Aglomerace (2,7 mil. obyv.), která se rozkládá na obou březích Rýna (na soutoku s Neckarem) téměř navazuje na prostor Frankfurtu a. M. Její součástí je i významné univerzitní město Heidelberg, jižním směrem zahrnuje i Karlsruhe. Větší část území leží ve spolkové zemi Bádensko-Wirtembersko, menší (Ludwigshafen) v zemi Porýní-Falce.

Je významnou dopravní křižovatkou na koridorech Frankfurt a. M. – Basel (sever – jih) a Saarbrücken – Nürnberg (západ – východ).

Vzdálenosti: Frankfurt a. M. 80 km, Saarbrücken (135 km).

### **Stuttgart**

Hlavní město Bádenska-Wirtemberska, leží na řece Neckar. Aglomerace, zahrnující v širším vymezení cca 2,3 mil. obyv., je součástí hlavní hospodářské osy Německa Ruhrgebiet – Köln – Frankfurt a. M. – Mannheim – Stuttgart – Augsburg – München.

Vzdálenosti: München (140 km), Frankfurt a. M. (205 km).

### **Warszawa**

Hlavní město Polska a Mazovského vojvodství leží na řece Wisle; dominuje rozsáhlé, relativně méně osídlené severovýchodní části země.

Je významnou dopravní křižovatkou zejména ve směrech na Moskvu, Petrohrad a Pobaltí. Zcela nedostačující je kvalitní silničního propojení. Jediná kapacitní trasa (nikoliv dálnice) je vedena ve směru na Katowice. Výstavba dálnice A2, umožňující spojení západním směrem na Lodž, Poznaň a na Berlín, se výrazně opožďuje.

Vzdálenosti: Gdaňsk 355 km, Poznaň 305 km.

### **Łódź**

Hlavní město stejnojmenného vojvodství leží na křižovatce významných komunikací sever (Gdaňsk) – jih (Katowice) a západ (Poznaň) – východ (Warszawa). Situace v dopravní infrastruktuře je obdobná jako u blízké Warszawy, vzdálené 135 km.

### **Poznaň**

Hlavní město Velkopolského vojvodství dominuje západní části země. Leží na hlavní západovýchodní trase ose Berlín – Warszawa – Minsk – Moskva. V relativně krátké době lze předpokládat dostavbu dálnice A2 směrem k hranicím SRN (Frankfurt a. O.).

Poznaň je nejvýznamnějším polským veletržním městem.

Vzdálenost od hranic SRN (Frankfurt a. O.) 170 km, od Berlína 280 km.

### **Wrocław**

Hlavní město Dolnoslezského vojvodství má nejlepší dopravní spojení ve směru na SRN (Berlín, Dresden). Dokončení dálničního propojení (A1 a A18) na německou síť lze předpokládat v krátké době. Naopak zlepšení silničního propojení ve směrech na Prahu a Lodž je zřejmě dlouhodobým výhledem.

Agglomerace je součástí nejvýznamnějšího koridoru osídlení na polském území (Dresden – Katowice – Kraków – Rzeszów – Lvov), jehož osou je dálnice A4 (E40), která je zatím jediným souvislým tahem v Polsku.

Vzdálenosti: Dresden 235 km, Berlin 340 km.

### **Katowice**

Hlavní město Slezského vojvodství. Aglomerace představuje největší koncentraci osídlení v Polsku – mimo relativně malých Katowic (355 tis. obyv.) další čtyři města přes 200 tis. obyv.

Před dokončením je poslední úsek dálnice A2 v prostoru Gliwice. Vzhledem k blízkosti Krakova má aglomerace relativně malý regionální význam. Chybí přímá dálniční propojení se severomoravskou Ostravou i propojení od Bielsko-Biala na slovenskou Žilinu (E75).

Vzdálenosti: Wrocław 255 km, Kraków 55 km, Ostrava 100 km.

### **Kraków**

Hlavní město Malopolského vojvodství ovládá rozsáhlé jihovýchodní území země. Bývalé hlavní město s nejvýznamnějším památkovým fondem v Polsku. S útlumem významu těžby a těžkého průmyslu v blízkém Katowicku narůstá jeho význam jako centra kultury, vzdělávání i turistiky.

Má nejvýznamnější letiště v jižní části Polska.

Vzdálenost od Warszawy je 295 km.

### **Praha**

Hlavní město České republiky výrazně dominuje téměř dvěma třetinám území. Vzhledem ke své poloze je významnou dopravní křižovatkou.

V relativně krátké době lze očekávat dokončení souvislých napojení na německou dálniční síť ve směrech na Nürnberg (E50, D5) a Dresden (E50, D8). Deficitem zůstává kvalitní propojení na jih Dunajský koridor (Linz).

Nejbližšími metropolemi jsou Dresden a Chemnitz, vzdálené cca 150 km; München je vzdálen 385 km a Wien 400 km.

### **Brno**

Jihomoravská metropole dominuje relativně malému území (leží poměrně blízko řádově významnější Vídně), které zahrnuje též západní část kraje Vysočina, Olomoucko a větší část Zlínska. Agglomerace je významnou dopravní křižovatkou



s dálničním propojením na Prahu a Bratislavu. Zlepšení vazeb na Zlínsko a Vídeň (zejména na rakouské straně) lze předpokládat ve střednědobém horizontu.

Vzdálenosti: Praha 205 km, Wien 120 km, Bratislava 125 km.

### Ostrava

Po Pražském regionu nejrozsáhlejší koncentrace osídlení v České republice. Aglomerace je v podstatě součástí hornoslezského systému osídlení s těžištěm v relativně blízkých Katovicích. Regionální význam je v podstatě omezen na území Moravskoslezského kraje s možným přesahem na Vsetínsko.

Blízkost výrazně silnějších center (Kraków, Katovická aglomerace) v sousedním Polsku významně určuje širší vazby v území.

Vzdálenosti: Katowice 100 km, Kraków 155 km.

### Budapest

Hlavní město Maďarska dominuje vzhledem k rozložení osídlení podstatně částí území státu. Jen západní část při hranicích Rakouska má dobré vazby na blízkou Vídeň. Relativně autonomní je severo-

východní část s centry Miskolc a Debrecen. Přes Budapešť vedou prakticky všechny významné dopravní koridory na Balkán.

Agglomerace má dálniční propojení na evropskou síť přes Bratislavu a Vídeň. Ve střednědobém horizontu lze očekávat i dokončení sítě ve směrech na Zagreb, Beograd a Košice.

Vzdálenosti: Wien 260 km, Bratislava 200 km, Košice 215 km, Zagreb 370 km.

### Wien

Hlavní město Rakouska s významným regionálním vlivem na jižní Moravu, jihozápadní Slovensko a severozápadní Maďarsko. Dominuje podstatně částí země (Dolní Rakousy, Burgenland). Významná dopravní křižovatka, chybí však kvalitní silniční (dálniční) propojení s blízkými metropolemi Bratislavou a Brnem. V současné době je silně investováno do silniční infrastruktury na jihovýchodním obvodu města s cílem omezit tranzitní dopravu v centrálních částech. Připravovány jsou i významné investice v železniční dopravě (zásadní přestavba vstupu od západu s tunelovými úseky).

Vzdálenosti: Brno 120 km, Bratislava 65 km, München 435 km.

### Linz

Hlavní město Dolních Rakous, druhá největší aglomerace v zemi. Významná dopravní křižovatka ve směrech sever – jih, západ – východ a severozápad (Nürnberg) – jihovýchod (Graz – Zagreb). Agglomerace je významným pólem v podunajském koridoru osídlení, vedeném po severní straně Alp.

Vzdálenosti: Wien 175 km, Praha 250 km, München 255 km.

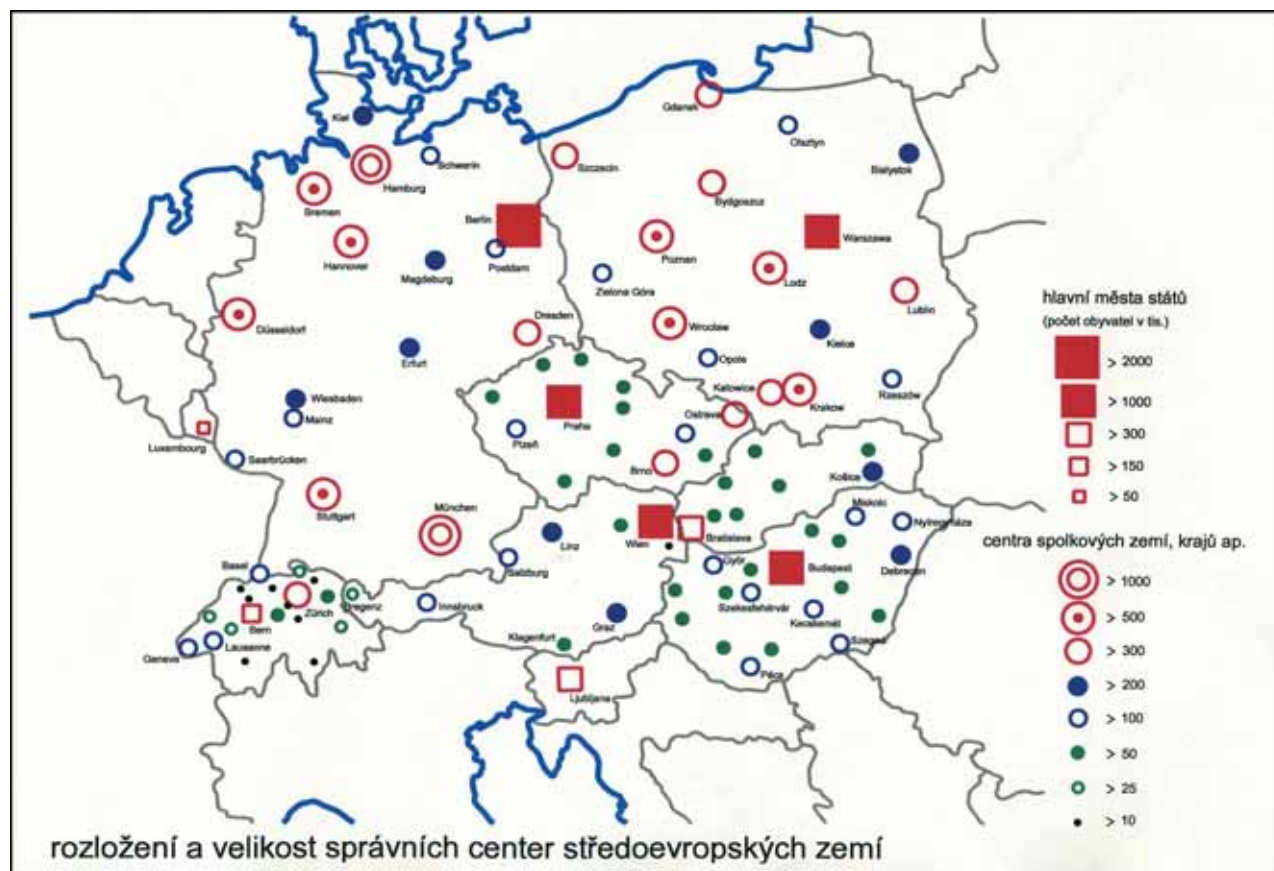
### Bratislava

Hlavní město Slovenska leží na jihozápadním okraji státu. Je součástí podunajského koridoru osídlení. Blízkost Vídně snižuje jeho regionální význam, ten je orientován na podstatnou západní část Slovenska, zejména v osách podél Váhu (Žilina – Martin) a přes Nitru na střední Slovensko (Banská Bystrica – Zvolen). S výjimkou Vídně má Bratislava dálniční spojení ve všech směrech (Budapešť, Brno, Žilina, Nitra).

Vzdálenosti: Wien 65 km, Brno 125 km, Žilina 200 km, Budapešť 200 km.

### Košice

Nejvýznamnější centrum východního Slovenska, společně s blízkým Prešovem



Obr. 2 Rozložení a velikost správních center

jej lze považovat za metropoli nižšího řádu. Dálniční spojení se Žilinou je zřejmě dlouhodobějším výhledem, dříve lze předpokládat napojení na maďarskou dálnici končící v blízkém Miskolci.

Vzdálenosti: Prešov 35 km, Miskolc 85 km, Užhorod 75 km.

### Změny významu a vazeb střeoevropských metropolí

Se začleněním deseti nových zemí do EU se v mnohém změnila dosavadní pozice některých metropolí.

Dominance hlavních měst v rámci národního vymezení samozřejmě zůstala zachována, jejich význam ve sjednocené Evropě, vnímané spíše regionálně, je více odvozován od celkového potenciálu než od administrativní funkce.

Vzhledem k morfologii terénu je zejména v některých případech snižována možnost přeshraničního vlivu silných center. Týká se to větší části obvodu České republiky a hranice mezi Slovenskem a Polskem.

Až na výjimky (trojzemí ČR, Polska a Slovenska, trojzemí ČR, Slovenska a Rakouska) nedochází k významnějšímu překryvu působení metropolitních center.

Vzájemná vzdálenost metropolitních center a jejich přibližná vyrovnanost zajišťuje jejich poměrně značnou autonomii. Dynamický vývoj lze předpokládat zejména u metropolí v mimořádné dopravní poloze. Důležitým faktorem je i dosažená ekonomická úroveň. Z těchto hledisek má největší předpoklady propojený a spolupracující metropolitní region Wien-Bratislava.

K výraznému posilování vazeb mezi metropolitními centry zatím nedochází. Je to dáno (mimo již zmíněných terénních překážek) též deficitem v dopravní infrastruktuře silniční a železniční, které znamenají, že časová dostupnost je většinou velice špatná.

V „nových“ zemích EU až na výjimky neexistují souvislé dálniční sítě ani železniční tratě, které by vyhovovaly rychlostnímu standardu (nad 160 km/hod).

### Dopravní infrastruktura

Poloha na hlavních dopravních trasách a kvalita dopravní infrastruktury ovlivňuje (vedle velikosti) roli metropolí ve struktuře osídlení. Pro metropolitní centrum (region) je významné **letecké spojení**. V podstatě všechny metropole disponují

letišti, význam jednotlivých terminálů je však velmi odlišný. Odvíjí se zejména od těchto potenciálů regionů:

- hustota osídlení,
- ekonomický význam,
- turistika (vč. veletržní a kongresové),
- lokalizace nadnárodních institucí a centrální společností,
- napojení na nadřazenou železniční a silniční síť (ovlivňuje výrazně rozsah spádového území).

Nejvýznamnějšími terminály ve střední Evropě jsou (výkony v milionech cestujících za rok 2003):

Frankfurt a. M.	48
Düsseldorf	14
München	24
Wien	13
Zürich	17
Berlin (Tegel)	11

Více než 7 mil. cestujících/rok prošlo letišti Hamburg (9,5), Genève (8,1), Köln (7,8), Stuttgart (7,6) a Praha (7,5).

Cca 5 mil. cestujících/rok odbavila letiště Warszawa, Hannover a Budapešť, více než 3 mil. letiště Nürnberg. Další letiště lze považovat za regionální. Nejvýznamnější byly: Leipzig (2,0), Dresden (1,6), Salzburg (1,3). Z ostatních lze uvést Graz (0,9), Innsbruck (0,7), Linz (0,6), Kraków (0,6), Gdaňsk (0,4), Wrocław (0,3), Ostrava (0,2).

Letiště München bylo rozšířeno na kapacitu 50 mil. cestujících/rok. Zásadní

přestavba letiště Berlin Schönefeld sleduje dosažení kapacity 60 mil. cestujících/rok. Nárůsty předpokládají i přestavované, resp. dostavované terminály Wien (22 mil. cest./rok), Praha (15 mil. cest./rok) a Budapešť (12 mil. cest./rok). V souhrnu se zřejmě jedná o ambice silně nadsazené.

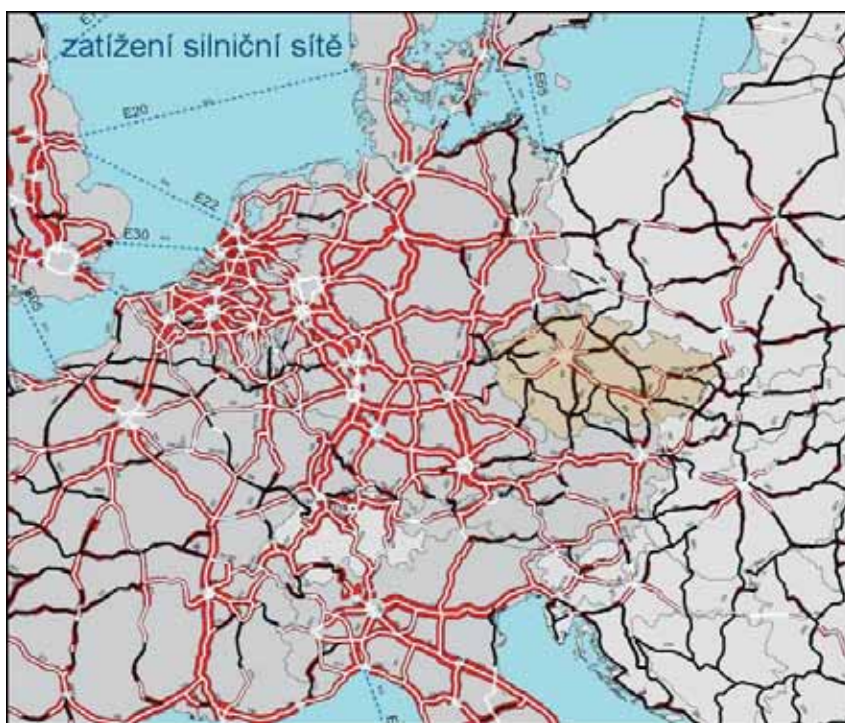
V **železniční dopravě** je ve střeoevropských zemích žádoucí dosažení standardů hlavních tratí minimálně 160 km/hod. Podíl novostaveb (budovaných na vyšší rychlost) bude zřejmě velmi nízký. Ve vysokorychlostních parametrech je v současné době rozestavěna trasa Leipzig – Erfurt – Lichtenfels (směr Nürnberg), která umožní souvislé napojení Berlin – München. Na navazujícím úseku München – Innsbruck – Verona se předpokládá výstavba dlouhého tunelu (57,7 km) pod Brennerem.

Pro přímé spojení Berlin – Frankfurt a. M. (přes Erfurt) se předpokládá nový úsek Eisenach – Fulda.

V západovýchodním směru bude novou tratí Paris – Strassbourg – Karlsruhe posílen význam koridoru Stuttgart – München – Wien.

Na území Rakouska se předpokládá výstavba několika nových úseků, z nichž nejdelší (cca 50 km) je nový vstup do Vídně od St. Pöltenu.

V **silniční dopravě** je potřeba dosáhnout v krátké době propojení existujících



Obr. 3 Zátížení silniční sítě



dálničních sítí. Jedná se většinou o příhraniční úseky:

Dresden – Lovosice (Sasko, ČR)	45 km
Abmerg – Wernberg (Bavorsko)	20 km
Forst – Boleslawiec (Polsko)	85 km
Zgorzelec – Boleslawiec (Polsko)	55 km
Slubice – Poznan (Polsko)	160 km
Pandorf – Bratislava (Rakousko)	20 km
Pohořelice – Wien (ČR, Rakousko)	100 km

Ve variantě propojení Mistelbach – Břeclav je nutná nová trasa jen v délce 75 km, toto řešení umožňuje i přímé propojení Pomoraví (od Zlína) na Vídeň.

Vzhledem k zatížení sítě (zejména přeshraničních úseků), nebude v řadě případů nezbytné budovat v nejbližší době kapacitní trasy. Pozornost by měla být věnována zejména podstatně významnějším problémům metropolitních regionů.

## Turistika

Jedná se o velmi významné odvětví, sledovat můžeme zejména následující segmenty:

- **městská turistika** – cílem většiny návštěvníků jsou zejména města se zachovanými, resp. obnovenými centry: Praha, Wien, Kraków, Budapešť, Gdaňsk; cílem návštěvníků jsou i významná galerijní centra a nová architektura: Berlin, Frankfurt a. M. aj.;
- **kongresová turistika** je ve středoevropských metropolích zatím méně významná; dominuje Vídeň, následována Berlínem a Ženevou, s odstupem pak Mnichovem, Prahou a Budapeští;
- **ve veletrzích** zcela dominují německé metropole v pořadí: Hannover, Frankfurt, Köln, Düsseldorf, Berlin, München, Nürnberg a Leipzig. Z ostatních měst se uplatňují jen Basel, Poznaň, Wien a Brno.

## Výkonnost ekonomiky

Ekonomický potenciál je jednou ze základních charakteristik státu, resp. regionu. Přestože se jedná o jev proměnný,

zásadnější změny lze očekávat v delším časovém horizontu.

V této oblasti jsou mezi středoevropskými regiony výrazné rozdíly.

Hodnocení dle NUTS 2 je částečně zkresleno v případech, kdy metropole (hlavní město) je samostatnou jednotkou.

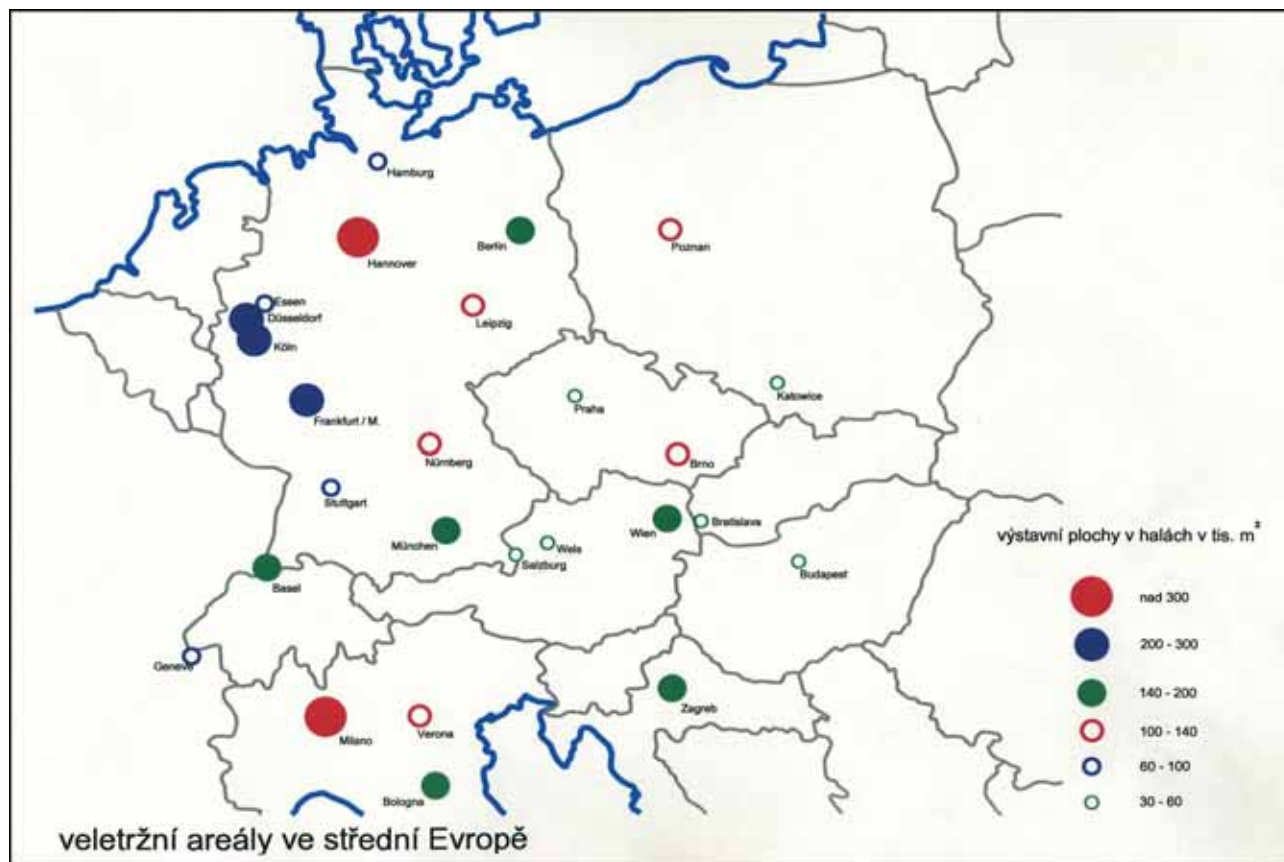
Metropole, resp. jejich regiony téměř vždy vykazují vyšší úroveň než jednotlivé státy, resp. země (SRN), vysoké rozdíly jsou však u přístupujících zemí:

Praha vykazuje 2,5 × vyšší hodnotu než Česká republika.

Bratislavský region rovněž vykazuje přibližně 2,5 × vyšší hodnotu než Slovensko.

U Varšavy a Budapešti, kde je region vymezen podstatně širěji (administrativní jednotky) je rozdíl oproti celé zemi jen o cca 50 % vyšší.

V případě hlavního města Německa Berlína je výkonnost menší než 90 % celostátní úrovně, je však pochopitelně vyšší než ve „východních“ spolkových zemích.

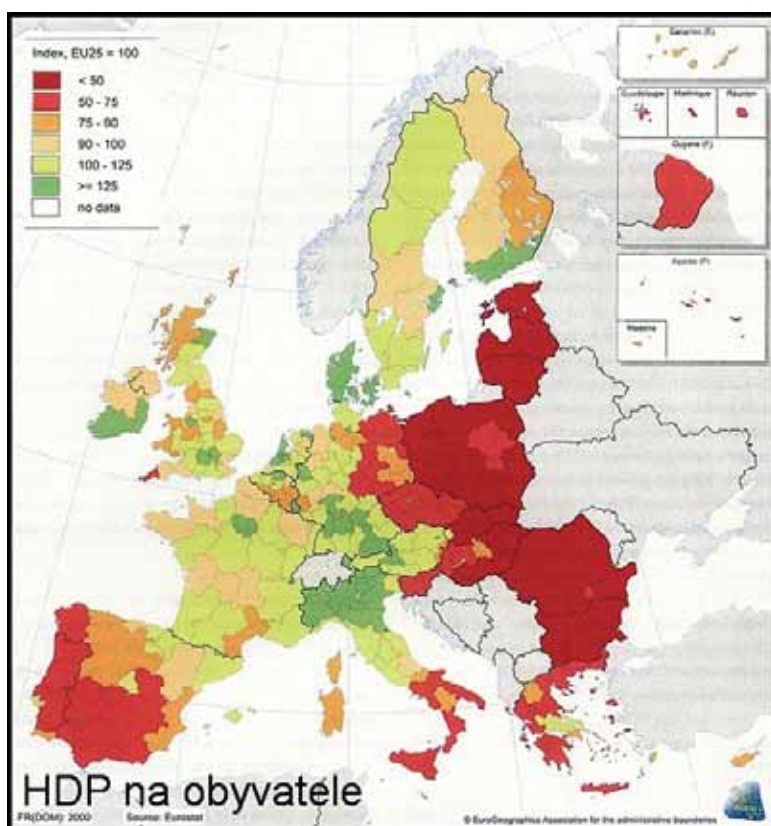


Obr. 4 Veletržní areály v zemích střední Evropy

*Vybrané metropolitní regiony a jejich HDP ve srovnání s průměrem EU:*

pořadí	regiony vymezené jako města	jejich HDP ve srovnání s $\bar{\sigma}$ EU	HDP země k $\bar{\sigma}$ EU
1	Brusel	217,3	106,9
2	Hamburg	170,7	-
3	Wien	152,2	111,9
4	Bremen	135,7	-
5	Praha	135,5	60,6
6	Berlín	89,9	100,4

pořadí	regiony vymezené širěji	jejich HDP ve srovnání s $\bar{\sigma}$ EU	HDP země k $\bar{\sigma}$ EU
1	München	147,9	117,3
2	Frankfurt	142,3	123,6
3	Stuttgart	125,6	114,0
4	Nürnberg	117,7	117,3
5	Düsseldorf	114,2	101,5
6	Linz	108,2	111,9
7	Bratislava	101,8	44,7
8	Hannover	97,6	90,7
9	Budapest	81,3	51,5
10	Leipzig	70,6	67,3
11	Dresden	68,4	67,3
12	Warszawa	63,7	40,9
13	Katowice	63,7	40,9
14	Wroclav	41,6	40,9
15	Krakow	35,7	40,9



*Obr. 5 HDP (na obyvatele) v regionech EU*

**Porovnání velikostí metropolitních center, jejich aglomerací a jejich makroregionální působnosti**

V tomto závěrečném srovnání byly vypuštěny specifické německé regiony, které představují Porúří, hlavní město Berlín a přístavní města Hamburg a Brém.

Sledovány byly metropole s počtem obyvatel nad 500 tis. Zřetelně se zde odlišují dvě skupiny, mezi pátou Prahou a šestým Krakóvem je rozdíl více jak 400 tis. obyvatel.

Z hlediska populačního potenciálu vykazuje většina aglomerací hodnotu nad 2000 tis. obyv., Praha cca 1400 tis. obyv. a polské aglomerace Kraków, Wrocław a Poznań méně než 850 tis. obyv.

Vzhledem k rozdílnému administrativnímu vymezení lze považovat „velikost“ metropolitního areálu za významnější než „velikost“ jádrového města.

Významným faktorem je spádové území metropole v makroregionální úrovni. V ní se v podstatě metropole vůči sobě vymezují.

Velký makroregionální potenciál vykazují německé metropole Frankfurt a. M. a Stuttgart, v dalším pořadí silná hlavní města Budapešť a Warszawa, následována dalšími hlavními městy Mnichovem a Prahou. Poměrně nízký je potenciál Vídně (ten by však mohl být navýšen společným působením s Bratislavou) a polských center Poznań a Wrocław.

V dalším sloupci jsou uvedeny výkony letišť, kde jsou patrné výrazné rozdíly. I přes určité zkrácení, dané historickým vývojem v poválečném období, lze tuto charakteristiku považovat v porovnání metropolí za významnou.

V posledním sloupci je pořadí dle atraktivity metropolí pro podnikání. Chybějící údaj u některých měst znamená, že se tato města nezařadila mezi 30 nejspěšnějších v evropském prostoru.

V posledním srovnání je sledována kvalita života. Jedná se o poměrně komplexní hodnocení, zahrnující sociálně ekonomické, kulturní i ekologické faktory. Zde se na prvních místech v „TOP 30“ umísťují skandinávské a švýcarské metropole. Ze sledovaných středoevropských měst jsou nejvýše München (9) a Wien (12). Na konci druhé desítky je Budapešť

pořadí		počet obyvatel města (v tisících)	počet obyvatel aglomerace (v tisících)	pořadí	počet obyvatel makroregionu (v tisících)	pořadí	výkony letiště cestujících/rok 2003 (v milion.)	pořadí	pořadí měst dle atraktivity pro podnikání
1	Budapest	1725	2597	2	8500	3	4,5	7	6
2	Warszawa	1610	2202	5	7500	4	5,2	6	4
3	Wien	1550	2041	6	4000	10	12,6	3	5
4	München	1210	2341	3	6500	5	24,2	2	2
5	Praha	1160	1379	7	6200	6	7,5	5	3
6	Krakow	742	830	8	5800	7	0,6	8	-
7	Frankfurt <sup>N/M</sup>	642	2717	1	9000	1	48,4	1	1
8	Wroclaw	636	780	9	4200	9	0,3	9	-
9	Stuttgart	584	2329	4	8600	2	7,6	4	-
10	Poznan	575	639	10	4400	8	0,3	10	-

(19), na začátku třetí desítky Praha (22) a na 27. místě je Warszawa.

### Závěr

Budoucí vývoj střeoevropských metropolí budou ovlivňovat především stabilní faktory, tj. poloha a regionální význam. Určitou roli bude mít nepochybně zlepšování dopravní infrastruktury. Rozhodující však bude výkonnost ekonomiky. Na její zvyšování má značný význam atraktivita pro podnikání. Ve střeoevropském prostoru se mezi TOP 30 v rámci celého kontinentu uplatňují metropole v pořadí: München (3), Berlin (9), Zürich (11), Praha (13), Genève (17), Düsseldorf (18), Hamburg (19), Warszawa (20), Wien (22) a Budapest (25).

Nejvýznamnější posun od roku 1990 zaznamenala Praha z 23. na 13. místo, Warszawa se zlepšila z 25. na 20. místo, Wien a Budapest klesly o 2, resp. 3 místa.

Z regionu středovýchodní Evropy se do sítě metropolí nejuspěšněji zapojila hlavní města České republiky a Slovenska. Významnou roli měl nepochybně již dříve dosahovaný standard, zejména však poloha a blízkost vyspělejších regionů zemí evropské patnáctky. Ve velmi krátké době lze předpokládat dokončení dálničních propojení těchto metropolí na evropskou síť.

Poměrně významným problémem může být ztráta populačního potenciálu v některých metropolitních regionech, ale i v aglomeracích nižšího řádu. Týká se to zejména metropolí (resp. spolkových zemí) na území bývalé NDR a dále hlav-

ního města Maďarska Budapešti. Na druhé straně zatím nedošlo k významnější migraci z dominantně průmyslových regionů, vyznačujících se vysokou nezaměstnaností v Polsku a České republice. Lze očekávat, že ve spojené Evropě může dojít k některým migračním přesunům a tím i ke stabilizaci obyvatel některých metropolí.

### Literatura:

*World gazetteer*  
*Calendario Atlante de Agostini*  
*Eurostat*  
*Report of Economic and Social Cohesion*  
*Collier: European Cities Monitor*  
*ACI*



Praha – hlavní město České republiky prošla za posledních patnáct let výraznými proměnami z hlediska svého rozvoje jak po stránce myšlenkové, tak realizační. Došlo k výrazné změně nahlížení na způsob a smysl územně plánovací přípravy, nové trendy do utváření města přinesl veliký investorský zájem o město, který potvrdil výjimečnost Prahy v kontextu středoevropského prostoru. Rozvíjející se tržní prostředí výrazně změnilo nahlížení na utváření města jak v pozitivním, tak v negativním slova smyslu. Díky zrychlené dynamice rozvoje Praha získala značné kapacity obchodních, administrativních a bytových ploch, v mnoha případech však za cenu rezignace na některé veřejné záměry, zvýšené koncentrace podlažních ploch diktované ekonomikou záměrů v místech, kde předpoklady uvažovaly s daleko menšími zátěžemi z hlediska vazeb do okolí. Přesto však jsou základní trendy rozvoje města postupně naplňovány, v některých oblastech překvapivě rychleji než se očekávalo, jinde, zejména ve veřejné sféře, k razantnějšímu vývoji nedochází.

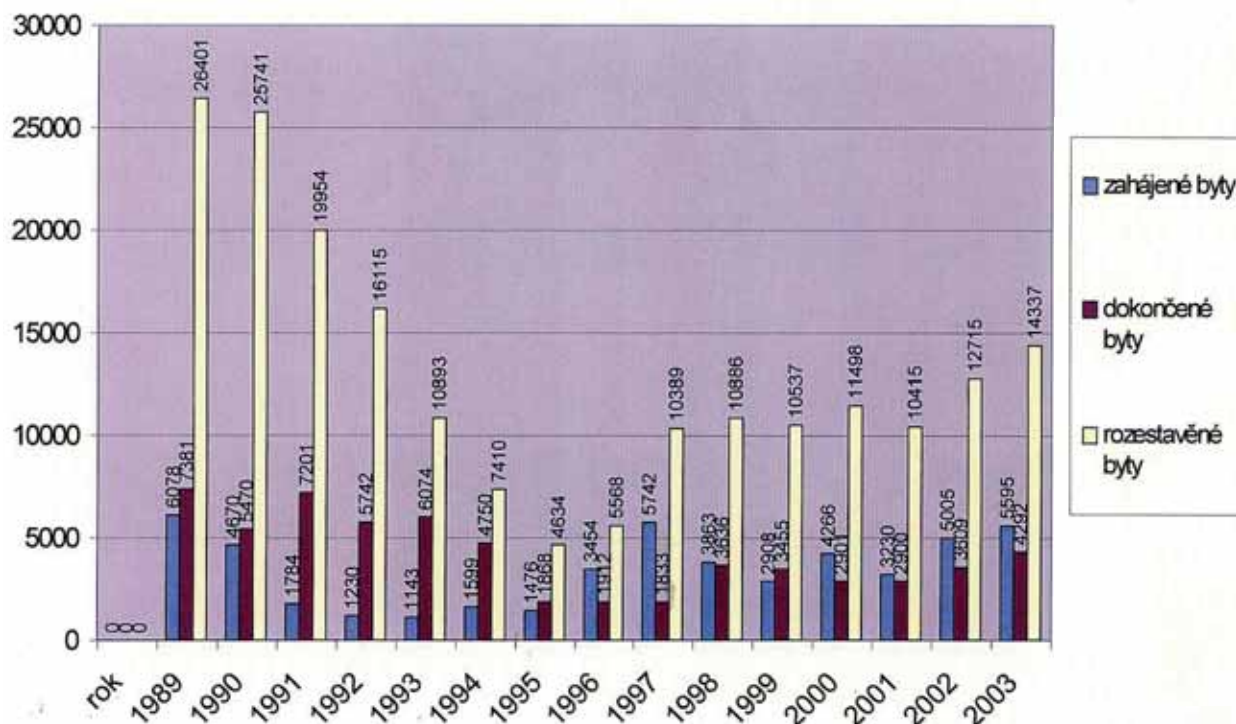
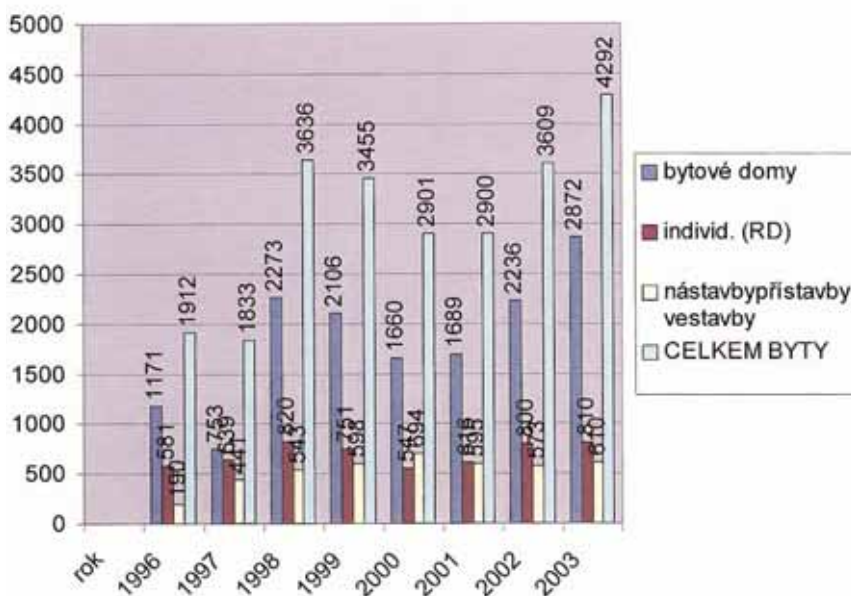
**Bydlení**

K výraznějšímu oživení dochází v oblasti bytové výstavby, kde počátkem devadesátých let došlo k výrazné stagnaci, která trvala zhruba až do roku 1996. Výstavba nových bytů probíhá téměř výhradně ze soukromých zdrojů a je reali-

zována formou prodeje do soukromého vlastnictví. Nájemní byty, převážně realizované obecní výstavbou, se na celkovém objemu podílejí cca 13 procenty, družstevní výstavba činí cca 4 procenta (údaje ČSÚ k roku 2002).

Územní plán Prahy (nabyl účinnosti 1. 1. 2000) předpokládal k horizontu roku

**dokončené byty podle druhu výstavby 1996-2003**



2010 nárůst nových bytů na územní Prahy v celkovém počtu cca 110 000 bytů, z toho cca 85 000 na nových rozvojových plochách. Vezmeme-li v úvahu, že podkladem pro tato čísla byla demografická prognóza z poloviny 90. let a stav bytové výstavby z téhož období, můžeme do bilance naplňování těchto hodnot započít výstavbu, jejíž započítí se vztahuje k začátku roku 1996. Celková bilance zahájené výstavby v mezidobí let 1996–2003/2004 činí 57 138 bytů, což je asi 52 % celkové potřeby bytů k roku 2010. Z těchto údajů vyplývá, že navrhované kapacity nové výstavby byly uvažovány na reálném základě nejen z hlediska samotných potřeb, ale i z hlediska realizovatelnosti a finančního krytí.

Poněkud jiná je však situace v lokalizaci jednotlivých stavebních celků. Z hlediska naplňování navržených rozvojových ploch určených pro bydlení, zaujímá výše zmíněná zástavba pouhých 15 % z celkové uvažované rozlohy.

Tento fakt má několik příčin:

- dochází k výraznějšímu využívání rezerv ve stávající zástavbě, více jsou realizovány nástavby, vestavby a dostavby stávajících objektů;
- stoupá tlak na intenzivnější využití území, který vede ke zvyšování koeficientů míry využití formou úprav územního plánu;
- bytová výstavba je realizována ve větší

míře v rámci smíšených území než bylo očekáváno;

- velký podíl bytové zástavby je na základě změn územního plánu uvažován na nových plochách, které nebyly pro zástavbu určeny;
- územní plán navrhoval rozlohu ploch pro bydlení s dostatečným převisem tak, aby byla investorům nabídnuta široká nabídka pro jejich záměry.

V současné době je nutné konstatovat, že přes příznivý vývoj v realizaci nových bytů nebyla zahájena příprava výstavby v lokalitách, které územní plán považoval za největší rezervy pro soustředěnou bytovou výstavbu.

## Výroba

Výrobní aktivity v hlavním městě nejsou prioritním oborem, který by byl výrazně podporován. Naopak územní plán předpokládá spíše útlum výrobní činnosti, zejména ve vnitřním městě. Tento trend je také postupně naplňován a bývalé průmyslové plochy jsou postupně transformovány na jiné funkce. Jediným novým větším výrobním záměrem je výstavba tiskárny MaFra v Malešicích. Větší rozvoj doznává výstav-

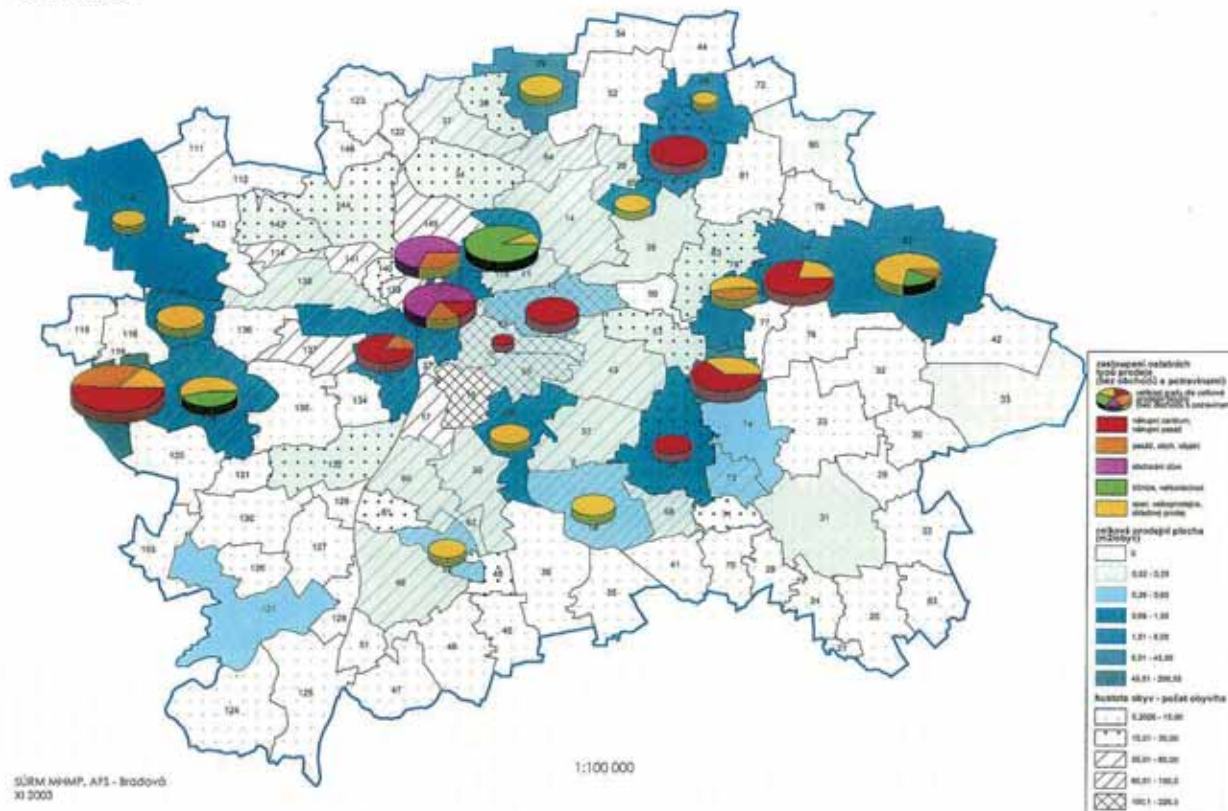
ba skladů, avšak v souvislosti s jinými podnikatelskými aktivitami, zejména velkokapacitními obchodními aktivitami. Poměrně výrazný rozvoj logistiky a skladování se soustřeďuje spíše do příměstského území, kde radiálně kopíruje výrazné dopravní tahy.

Transformace bývalých výrobních areálů probíhá zejména na lukrativních pozemcích ve vnitřním městě. Nejpokročilejší je přestavba smíchovské oblasti, kde část sever od Anděla je prakticky dokončena, jižní část je ve výstavbě. Z hlediska funkčního využití se jedná zejména o obchodní a administrativní objekty, ale i ubytování, kulturu a bydlení. Nastartována je i přestavba vysočanské oblasti, kde proběhla realizace Sazka arény, jejíž další etapou bude výstavba ubytovací a obchodně administrativní části. Ve východní polovině území se připravují rozsáhlé projekty pro bydlení. Úspěšně probíhá i transformace karlínských průmyslových areálů, které naváží na očekávaný rozvoj celé oblasti Manin až do Libně.

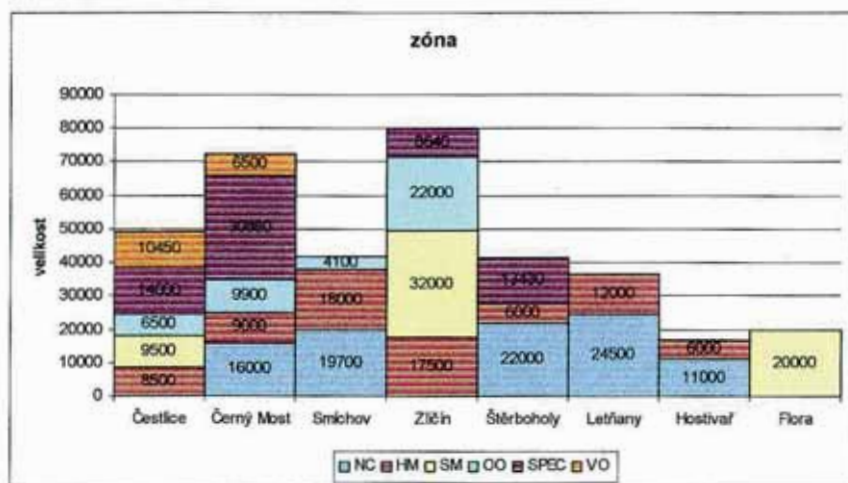
## Obchod

V obchodní sféře dochází v posledních letech k velmi dynamickému rozvoji, který zejména ve velkokapacitních zařízeních výrazně překračuje předpoklady

Celková prodejní plocha/obyv. - souhrnné údaje - za KU k 30. 9. 2003







Vysvětlivky k předchozímu grafu (zkratky jsou totožné):

- NC nákupní centrum
- HM hypermarket umístěn v nákupním centru
- SM shopping mall
- OO obchodní objekt
- SPEC specializovaná prodejna
- VO velkoobchod

územního plánu. Celkově je k roku 2010 uvažováno dosažení standardu prodejní plochy v hodnotě 1,1 m<sup>2</sup>/obyv. Ze sledovaných hodnot, kdy v roce 1997 bylo dosaženo 0,5 m<sup>2</sup>/obyv. a v roce 2003 již 0,9 m<sup>2</sup>/obyv. je zřejmé, že k roku 2010 je předpokládaná hodnota jednoznačně reálná, spíše dojde k jejímu překročení.

Ačkoli územní plán předpokládal vznik tří (Černý most, Zličín, Letňany), respektive čtyř (Šeberov) nákupních center regionálního významu s kapacitou do 60 000 m<sup>2</sup> prodejních ploch, skutečnost je již v současné době výrazně vyšší, vznikla další centra na základě změn územního plánu (např. Europark Štěrboholy, i když nejsou splněny základní podmínky pro jeho umístění z hlediska hromadné dopravy osob, dále je v přípravě např. obchodní zóna Chodov). Také limitní kapacity jsou již dnes překračovány (Zličín – 88 780 m<sup>2</sup>, Černý most 93 500 m<sup>2</sup>) a jejich rozvoj není stále ukončen. Stále více se uplatňuje pojetí obchodního centra jako obchodně společenského prostoru, s posílenou stravovací a kulturně společenskou funkcí (multiplexy apod.).

Je pravdou že tento trend nepostihuje pouze

hl. m. Prahu, ale i jiná česká města, kde dochází k hodnotám ještě vyšším. Oproti Praze, kde připadá na 1000 obyvatel 427 m<sup>2</sup> nových moderních obchodních ploch, v Brně je to 507 m<sup>2</sup> a v Ostravě dokonce 513 m<sup>2</sup>.

Oblíbenost nákupních center má samozřejmě dopady do ostatní maloobchodní sítě, která se stává málo konkurenceschopnou a postupně se její počet redukuje, zejména v okrajových částech města.

Z pohledu vyváženosti nákupních příležitostí a podpory tradičního prodeje by měla být výstavba dalších nákupních center tohoto typu omezoována.

## Administrativa

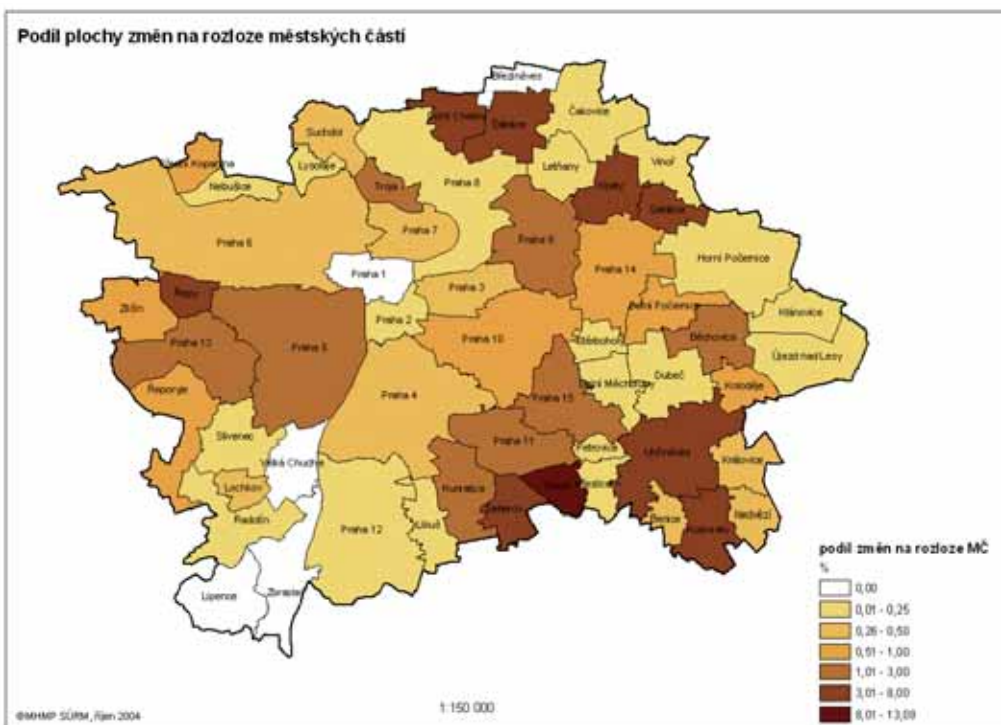
V porovnání s rokem 1990 došlo prakticky ke zdvojnásobení kapacity metru čtverečních administrativních ploch, tedy zhruba z 1 700 000 na 3 200 000 m<sup>2</sup>. Zatímco z počátku směřoval jejich rozvoj do centrální části města, další výstavba se orientuje spíše do okrajových čtvrtí, kde se dá dosáhnout vyššího standardu vybavení než v centrální oblasti. Poptávka po administrativních plochách trvá a dá se očekávat jejich pravidelný přírůstek v řádu cca 70 000 m<sup>2</sup>, přičemž v roce 2004 má být dokončeno dalších 150 000 m<sup>2</sup>.

## Veřejné vybavení

Tato oblast zatím nevykazuje příliš změn. V oblasti školství a zdravotnictví dochází spíše k redukci jednotlivých zařízení, výstavba nových objektů je minimální.

Ve školství dochází k optimalizaci provozů z hlediska zefektivnění činnosti a ekonomie provozu. Slučování a rušení některých škol vyvolává odpor veřejnosti i učitelů. I když demografická prognóza předpokládá trvalý úbytek dětí, došlo zejména v oblasti mateřských škol k neúměrné redukci zařízení, což se již projevuje nedostatkem míst pro předškolní děti (ponecháno bylo cca 66 % míst v mateřských školách, počet dětí však poklesl na 82 %). Z hlediska nových školských zařízení i tam, kde dochází k razantní bytové výstavbě, není zájem o novou výstavbu

název MČ	zjištěné administrativní plochy celkem (m <sup>2</sup> )	počet objektů	nové/nově zrekonstruované administrativní plochy (m <sup>2</sup> )	počet objektů	zjištěných administrativ. ploch v %	zjištěný počet administrativ. ploch v %
Praha 1	585 116	158	275 598	63	47,1	39,9
Praha 2	182 360	61	110 063	35	60,4	57,4
Praha 3	199 110	22	85 707	14	43,0	63,6
Praha 4	331 574	62	191 126	40	57,6	64,5
Praha 5	85 183	26	65 248	17	76,6	65,4
Praha 6	90 166	22	61 292	16	68,0	72,7
Praha 7	115 492	13	25 064	7	21,7	53,8
Praha 8	222 685	45	136 645	20	61,4	44,4
Praha 9	74 795	13	70 295	12	94,0	92,3
Praha 10	117 626	28	77 020	19	65,5	67,9
Praha 11	135 870	13	120 223	12	88,5	92,3
Praha 12	45 056	4	14 886	3	33,0	75,0
Praha 13	35 649	6	35 649	6	100,0	100,0
Praha 15	12 459	4	0	0	0,0	0,0
Praha-Repy	3 200	1	3 200	1	100,0	100,0
<b>Praha celkem</b>	<b>1 651 225</b>	<b>320</b>	<b>1 272 016</b>	<b>265</b>	<b>77,0</b>	<b>82,8</b>



a situace je řešena spíše intenzifikací nebo dostavbou stávajících zařízení. Rezervní plochy pro školy jsou částečně díky ekonomickému tlaku soukromých subjektů opouštěny a rušeny.

Ve zdravotnictví je situace obdobná, a schází jasná dlouhodobá koncepce rozvoje tohoto oboru.

Z hlediska místní správy dochází k lehkému oživení, některé městské části již realizovaly výstavbu nových radnic, další jsou v přípravě.

### Změny územního plánu hl. m. Prahy

V současné době je schváleno 236 změn územního plánu ve vlnách 00 – 04. Z celkové bilance (vlna 00 – 03, vlna 04 dosud nebyla vyhodnocena) vyplývá, že cca 62 % všech změn se týká nezastavitelného území, pouze 38 % změn probíhá změnou funkčního využití v území zastavitelném. Zde je patrný trend, i přesto, že územní plán navrhoval plochy pro zástavbu s výrazným převysed nabídky před poptávkou, navrhovat pro zástavbu nové

plochy, i když území určená pro zástavbu zdaleka nebyla vyčerpána. Tato skutečnost vyplývá ze dvou důvodů. Vlastníci restituovaných pozemků se snaží zhodnotit navrácený majetek, bez ohledu na to, v jakém prostředí se dané pozemky nacházejí a v drtivé většině bez jakéhokoli krytí investorským zájmem. Druhou skupinu tvoří naopak konkrétní investorské zájmy, které se snaží získat levně pozemky, které nebyly určeny pro zástavbu a potom je formou změny převést na pozemky stavební. Je zřejmé, že ve většině těchto případů dochází

k zásahu do ploch určených pro zeleň, rekreaci, či z jiných důvodů ponechaných bez zástavby a dochází tak k narušení schválené urbanistické koncepce. Přípravovaná revize územního plánu si klade za jeden z cílů omezit počet budoucích změn zjednodušením dokumentace. Je však zřejmé, že zásadnímu počtu změn nezabrání, pokud bude nadále trvat vůle samosprávy zastavovat další a další pozemky, které k zástavbě nikdy určeny nebyly.

### Použité materiály:

*Analytické materiály SÚRM.*

## 1. Správní reforma a její vlivy na plánování

Svého nynějšího rozměru nabylo město Budapešť teprve v roce 1950, když byly k němu přičleněny okolní vesnice. Dříve samostatné obce se staly novými městskými obvody, jichž bylo v době politického zvratu 22. Město spravovala centrálně Rada města Budapešti, obvody samotné měly pouze správní úkoly. V každém ohledu byly obvody podřízeny Městské radě, o urbanistickém plánování a o rozvoji města se rozhodovalo na úrovni (celého) města.

Po politickém zvratu patřilo k nejdůležitějším politickým cílům utváření demokratické vlády a správy. V průběhu reform, jež se toho týkaly, byl v roce 1990 schválen zákon o samosprávě. V Budapešti vznikl dvouúrovňový systém – na úrovni hlavního města a městských obvodů. To znamená, že Budapešť nyní spravuje 24 samospráv, 23 městských obvodů a správa hlavního města. Pro městské obvody se volí starostové, pro hlavní město primátor.

Určitě nejdůležitější byl úplně nový způsob regulace rozdělení úkolů mezi městem a městskými obvody tímto zákonem. Městské obvody byly postaveny na roveň ostatním maďarským obcím, pokud jde o úkoly a oblasti působnosti, hlavní město se stará výlučně o úkoly přesahující hranice městských obvodů nebo týkající se celého města.

Pro urbanistické plánování to znamená, že hlavní město stanoví v první řadě program rozvoje města a jeho obnovy, vypracovává plán využití ploch, rozhoduje o stavebním řádu pro město Budapešť a odpovídá za ochranu obrazu města. Po tomto zákonu o samosprávě následoval později, v roce 1996, takzvaný stavební zákon, v němž byla podrobně popsána hierarchie plánování. Proto vypracovává hlavní město koncept rozvoje města, plán využití ploch a stavební řád pro Budapešť s příslušným rámcovým plánem zón. Městské obvody roz-

hodují o svých vlastních stavebních řádech s příslušnými plány stavebních zón, jakož i o zastavovacích plánech. Protože stavební právo vzniká teprve na základě plánů městských obvodů, je pro všechna stavební opatření – také pro stavební opatření hlavního města – nutný souhlas dotyčného městského obvodu. Tato autonomie městských obvodů ztěžuje v první řadě ta stavební opatření, která se týkají více městských obvodů, event. ta, která jsou v důsledku své funkce málo populární.

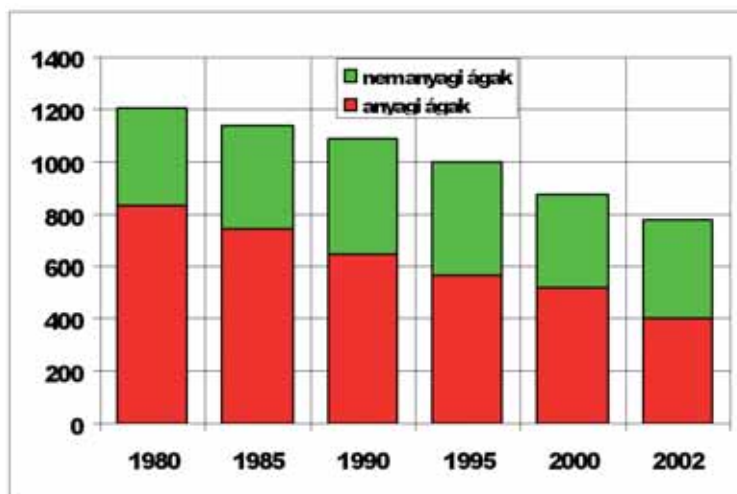
Je důležité připomenout, že na regionální úrovni spočívá regulace výstavby přímo prostřednictvím samostatného rozhodování obcí ležících v pásu kolem budapešťské aglomerace na velmi slabých základech. Chybí koordinace efektivního prostorového plánování, protože všechny obce využívají možností stanovených v zákoně bez ohledu na vyšší zájmy (např. zelený pás kolem Budapešti) a z tohoto důvodu zákon o prostoru budapešťské aglomerace už mnoho let v souladu s právními předpisy sabotují. V tomto zákoně by např. bylo regulováno, do jaké míry může být vymezen nový stavební pozemek. To má zase podstatný vliv na suburbanizaci, k níž se ještě později vrátím.

## 2. Strukturální změny ve výrobě a na trhu práce

Budapešť je hospodářské centrum země. Ekonomická struktura se ovšem v posledním desetiletí od základu změnila. Úloha sekundárních sektorů se snížila ve prospěch terciárních sektorů, tj. finanční a jiné služby, výzkum a rozvoj hrají stále významnější úlohu. Zatímco v r. 1980 bylo v sekundárním sektoru zaměstnáno ještě 70 %, v r. 2001 to bylo už jen 21,4 %. V současnosti poklesl počet zaměstnanců z 1,2 milionů na pouhých 746 000 osob.

Tak jako v celém Maďarsku, i v Budapešti hrály před politickým zvratem nejvýznamnější úlohu velké státní podniky. Za změněných ekonomických podmínek utrpěla většina z nich bankrot, nebo byla privatizována, což často probíhalo tak, že dříve obrovské podniky se rozpadly na menší.

Průmyslové úhory (brownfields) jsou pro město výzvou, ale také šancí k podporování rozvoje příznivých pro životní prostředí. Právě v takzvané přechodové zóně se v důsledku ústupu průmyslové výroby zlepšila v obytných oblastech situace životního prostředí. V současné době je cílem využívat bývalých průmyslových ploch pro moderní pracovní příležitosti, obchod a služby, ale i pro bytovou výstavbu.



Počet zaměstnaných (1000 osob)



### 3. Liberalizace trhu s byty, bytová výstavba

Město Budapešť mělo v době politického zvratu 2,01 milionů obyvatel, dnes jich má jen 1,72 milionů. Od této doby vzrostl počet bytů z přibližně 800 000 (1990) na 83,0 000 (2002). Zatímco v r. 1990 žilo v jednom bytě 2,52 obyvatel, dnes je to jen 2,07.

Největší část bytů vzniká v důsledku investic soukromého kapitálu, přičemž z asi 6 500 bytů vystavěných v Budapešti v roce 2002 vzniklo jen 245 financovaných obcemi.

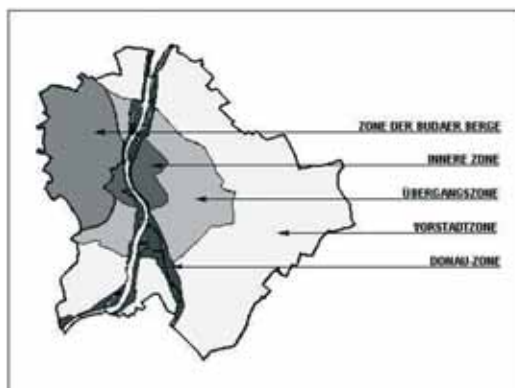
V Maďarsku byl podíl soukromého vlastnictví v oblasti bydlení vždy velmi vysoký. V Budapešti byly soukromým vlastnictvím již před politickým zvratem vícebytové a rodinné domy v předměstské zóně a v zóně Budínských vrchů, ale i panelová sídliště byla většinou budována jako vlastnické byty. Státní nájemní byty se tedy soustřeďovaly v oblasti historického vnitřního města, kde byly domy po druhé světové válce zestátněny. Tato část města byla ve prospěch výstavby bytů v nových čtvrtích velmi zanedbaná. Po reformě veřejné správy (zákon o samosprávách) přešly tyto byty na městské obvody, které byly udržováním těchto bytů absolutně přetíženy. Určitým řešením měl být tzv. zákon o bydlení (1993), který umožnil privatizaci bytů. Obyvatelé mohli získat své byty za velmi výhodných podmínek, tj. za cenu hluboko pod tržní cenou. Z hlediska rozvoje města měl tento zákon dvojitý negativní účinek: zaprvé, neověřitelným způsobem to ztížilo asanaci města a zadruhé, mnoho nových vlastníků bytů ve vnitřním městě byty s vysokým ziskem prodávalo k využití jako kanceláře a stěhovalo se do zeleně mimo Budapešť.

Dnes činí podíl nájemních bytů ve vlastnictví městských částí Budapešti méně než 10 %.

### 4. Rozšiřování města

Budapešť je ještě dodnes velmi kompaktním městem a udržet tuto kompaktnost je deklarovaným cílem odboru urbanistického plánování Budapešti.

V Budapešti rozlišujeme pět různých zón, v nichž v rámci rozvoje existují různé úkoly: vnitřní zóna, přechodová, předměstská zóna, podunajská zóna a zóna Budínských vrchů. Vnitřní zóna zahrnuje historické centrum, předměstská zóna 1 950 předměstských obcí. Mezi těmito zónami se nachází mimořádně různorodá přechodová zóna, ve které před 2. světovou válkou vznikaly především průmyslové podniky a později na volných plochách velká nová sídliště. Tato zóna dnes poskytuje rozmanité možnosti rozvoje jak z hlediska výstavby bytů, tak podnikatelského využití. I když využití průmyslových úhorů přirozeně brání mnoho překážek, realizované příklady ukazují, že takové projekty mohou být úspěšné právě z hlediska řešení místních zvláštností.



*Systém městských zón*

Nicméně rozšiřování města nebylo možno zcela zabránit, takže na podnikatelské využití s nákupními centry a novou bytovou výstavbu bylo od r. 1990 vyčleněno 6 km<sup>2</sup> ploch, což je při celkové ploše 525 km<sup>2</sup> dle našeho názoru ještě únosné.

Je samozřejmě obtížné odolávat tlaku investorů, kteří by nejraději stavěli na zelené louce. Politiku se v tomto směru snaží ovlivnit také vlastníci rozsáhlých ploch se zemědělským využitím. Koncept rozvoje města, schválený v r. 2003, však tyto možnosti v podstatě vylučuje.

### 5. Městská doprava

Dopravní síť ve městě Budapešť – ale i v celém Maďarsku – sestává z okruhu

a radiálních silnic, přičemž okružové spoje nejsou plně rozvinuté.

Budapešť má síť silnic o celkové délce 4 000 km, z nichž 600 km tvoří hlavní silnice. Síť MHD má celkovou délku 1 100 km, z toho je 28 km tras metra.

Doprava v Budapešti je determinována mosty přes Dunaj, městskou hromadnou dopravou a tzv. předměstskou železniční sítí. V období mezi koncem 2. světové války a politickým zvratem (1945 – 1990) muselo být všech pět mostů přes Dunaj zrekonstruováno. Nově byl postaven Arpádův most v severní části města a dálniční most na M0-okruhu na jihu. V této době byla realizována síť metra ve své celkové současné podobě (pokud nebereme v úvahu staré metro z r. 1896).

Po r. 1990 byl postaven nový most (Lágymányosiho most), ale další výstavba sítě metra byla přerušena a pokračovalo se pouze v plánovacích pracích. Z toho je zřejmé, že rozvoj dopravních sítí v letech po politickém zvratu se zřetelně zpomalil. Důvodem je především změna struktury veřejné správy a s tím souvisejícího financování.

Počet osobních automobilů před politickým zvratem sice stále stoupal, ale pomalým tempem. V r. 1984 připadalo na 1 000 obyvatel 84 aut a v r. 1991 to bylo již 250. Pak vývoj motorismu zaznamenal prudký nárůst, takže v r. 1999 připadalo 290 osobních automobilů na 1 000 obyvatel a v r. 2004 už 350. Parkování vozidel se stalo významným problémem.

Počet jízd/den se stále zvyšoval ve „prospěch“ individuální dopravy na úkor MHD. Tento nepříznivý trend se s postupující suburbanizací ještě dále zvyšoval.

Změna dopravních zvyklostí spolu se snížením objemu finančních prostředků na údržbu a rozvoj dopravní sítě vedly v dopravě k neudržitelné situaci. Řešením může být pouze rychlejší rozvoj dopravy v souladu s cíli rozvoje města, založený na ekonomickém růstu.

## 1. Doprava, vznik města a jeho vývoj

Vřatislav (Wrocław) je obrovský komplex o ploše téměř 300 km<sup>2</sup> (292,8 km<sup>2</sup>), rozprostřající se od východu na západ po délce asi 26 km a od jihu na sever po délce asi 18 km. Šikmo od jihovýchodu na severozápad protéká Vřatislaví Odra, která rozděluje město na dvě nestejně části: – jihozápadní, větší a více urbanizovanou; na této straně je hlavní náměstí (Rynek) Staré město, – a severovýchodní část, méně zastavěnou a slaběji obydlenou. Je třeba dodat, že válečné události v r. 1945 a dobývání pevnosti Bresslau Rudou armádou po uzavřetí kruhu obklíčení kolem města (ke kapitulaci došlo 6. května, 4 dni po kapitulaci Berlína) probíhalo jaksi „z týlu“ vzhledem k hlavnímu náporu, totiž od západu a jihu. Tím došlo k obrovskému zničení západních a jižních městských čtvrtí a po válce k postupně stavební obnově, zatímco od začátku 70. let se na západě a na jihu města budovala nová sídliště.

Řeka Odra neteče jedním řečištěm, ale několika vedlejšími rameny kolem ostrovů v centrální části města a také dvěma kanály – plavebním a protipovodňovým, vybudovanými po velké povodni na začátku XX. století (srovnatelně s poslední povodní z července roku 1997). Kromě Odry tečou v hranicích Vřatislavi 4 menší řeky: tři přítoky z levé strany a jeden z pravé strany, a víc než deset menších vodních toků.

A právě Odra, tento nejstarší dopravní tah, dala vznik městu a později hradu s podhradím na ostrově, který se pak po založení biskupství a katedrály v r. 1000 nazýval Tumským ostrovem. Odru tu protínala obchodní cesta vedoucí z Pobaltí, pravděpodobně přes Moravskou nebo Lubavskou bránu a Čechy, k Jadránu, nazývaná Jantarovou cestou (tudy přinášeli Římané v VI. – VIII. století do Akvileje jantar). A ještě jedna cesta, z východu na západ, z krajů Rusi, přes Krakov a Opole, probíhala Vřatislaví po jižní straně ostrovů, a dále přes Legnice, Goerlitz do Polabí, Porýní a údolí Rhôny. Vozila se tudy drahocenná sůl a odtud vnikl název Solná cesta.

Na začátku 12. století, v době vlády piastovského knížete Jindřicha I. Bradatého vzniká zastavění na levém břehu Odry – počátky levobřežního města, které na podzim roku 1241 nebo na jaře roku 1252, za vlády knížete Jindřicha III., dostává městská práva. Bylo vytyčeno hlavní náměstí (Rynek), dvě sousední náměstí – obchodní, nazývané Solným náměstím, a kostelní, na kterém byl postaven kostel Sv. Alžběty, nejprve románský, přestavěný v dalším století na obrovskou gotickou svatyni.

Z hlavního náměstí vedlo 11 ulic; šachovnicové uspořádání bylo trochu narušeno u Odry, kde vznikl na levém břehu zámek piastovských vřatislavských knížat.

Na začátku XIV. století se Vřatislav zvětšila připojením území tzv. Nového Města a ještě v tomtěž století se rozšířila o 200 - 300 metrový pás na jihu a na západě, rovněž obehnaný hradbami a příkopem. A takový stav trval několik století. Zvyšoval se počet domů a přibývalo obyvatel (na přelomu XIV. a XV. století byla Vřatislav jedním z nejlidnatějších měst Evropy a měla asi 15 000 obyvatel. Za 200 let vzrostl počet obyvatel asi na 40 000 a na začátku XIX. století zde bylo asi 55 000 obyvatel). Měnili se vládcí – zpočátku Piastowci, ve XIV. století Lucemburkové, potom uherský král Matyáš Korvín a z Jagelonců Vladislav Rex Bene, Habsburkové a nakonec Hohenzollernové od r. 1745, když Bedřich II. vtrhl vojensky do Slezska a zrádně obsadil Vřatislav. Po celou dobu bylo město uzavřeno dvojítm prstencem hradeb a příkopů. Plocha města i s ostrovy nepřesahovala 400 ha a pěší i koňská doprava probíhala v izochroně 15 minut.

## 2. XIX. a XX. století

V prosinci 1807 přitáhla k Vřatislavi, která tehdy byla pod vládou Pruska, vojska Napoleona Bonaparta, pod vedením jeho bratra – Jeronýma a po krátkém boji, v lednu 1808 dobyla město. Rozhodnutí o zboření hradeb a částečném zasypání příkopů se mezi obyvateli setkává s pozi-

tivním přijetím, protože mnozí z nich mají své usedlosti za hradbami.

K městu jsou připojena předměstí: Mikolajské, Svídnické, Olavské, Odrzašské a postupně i vesnice v okolí Vřatislavi. Město se rozrůstá, průmysl XIX. století potřebuje nové plochy a pracovní síly. Příjezdové silnice a cesty do města se mění na hlavní tepny, šachovnicové uspořádání ve Starém Městě zůstává zachováno, ale je uzavřeno malým okruhem („staroměstským“) a vřatislavský komunikační systém se mění na radiálně-okružní.

V roce 1842 vniká první železniční trať vedoucí do blízké Olavy, a krátce na to do Horního Slezska, a rovněž jiné tratě vedoucí do Swiebodzic a Walbrzychu, Legnice, Poznaň a Berlína, vznikají nádraží. Ve druhé polovině XIX. století vzniká veřejná doprava – zpočátku koňmi tažené dostavníky, potom koňmi tažené tramvaje a na konci století již tramvaje poháněné elektrickým proudem. Oba břehy Odry jsou spojeny novými mosty s ocelovou nebo zděnou konstrukcí, nikoli dřevěnou jako dosud, kterou ničily povodně. Na začátku XX. století se objevují první automobily. I přes zvětšení města na 4 240 ha, izochrona dostupnosti 15 minut od hlavního náměstí zůstává zachována.

Ve 20. letech XX. století byla Vřatislav jedním z nejlidnatějších měst Evropy (při ploše necelých 5 000 ha měla 550 tisíc obyvatel). Hustota obyvatelstva na 1 km<sup>2</sup> činila 12 000 (116 obyvatel / ha) a byla několikrát vyšší než ve stejné době v Berlíně, Kolíně nad Rýnem nebo Královci. Proto vznikl záměr zvětšit město, který byl realizován v r. 1928 připojením více než deseti vesnic v okolí Vřatislavi; plocha města dosáhla 17 500 ha. Následující značné zvětšení města nastalo po válce v r. 1951 – na 22 500 ha, a další změny hranic v letech 1970 a 1973 zvětšily město na 282,8 km<sup>2</sup>, což řadí Vřatislav mezi pět největších měst Polska (z hlediska počtu obyvatel je na čtvrtém místě, za Varšavou, Lodží, Krakovem a před Poznaň).

Válečné události trvající přes 3 měsíce, od poloviny února do 5. května 1945, dělostřelecké ostřelování a bombardování hlavně městského centra útočícími sově-

skými oddíly a vypalování obytných bloků na západě a na jihu německými vojsky stahujícími se do centra, proměnily město v obrovskou hromadu trosk.

Celkově bylo město zničeno ze 70 %, přičemž rozsah zničení byl větší na jihu a na západě, kde bylo zastavění novější a mělo výhodnější strukturu obyvatelstva a výhodnější prostorové uspořádání. Podobný byl rozsah zničení městské infrastruktury, městské dopravy a průmyslu. Nejdolnější proti zničení byla urbanistická struktura, zvláště uspořádání uliční sítě.

Poválečná rekonstrukce petrifikovala předválečný stav, což je škoda, protože politický a správní systém se změnil; – před rokem 1939 byl vybudován jižní a západní směr (Sudety, Drážďany, Lipsko, Berlín), zatímco teď se stal důležitým směr jihovýchodní, k Varšavě a centrálním oblastem Polska.

První poválečné plány výstavby Vratislavi, podobně jako jiných měst, nebraly v úvahu mohutný rozvoj motorizace; realizace pozdějších plánů, které již předvíдалy významnou výstavbu komunikačního systému, narážely na finanční obtíže, zvláště se nedostávalo peněz na rozvoj komunikačního systému, který by byl úměrný rozvoji motorizace a potřebám dopravní obsluhy města, a v určité době narážely realizace i na problémy kádrové a problémy strojního vybavení. Tento stav, tj. nedostatek prostředků na významnou výstavbu dopravního systému – přes existenci dalekosáhlých plánů a projektů a rovněž územních rezerv pro většinu tras v urbanistických plánech města a sousedních obcí – se nadále udržuje, a zácpy na ulicích v hodinách dopravních špiček, prakticky od 7.00 hod. do 18.00 hod., se vyskytují jak v centru, tak na výpadkových trasách.

Radiální uliční systém Vratislavi se sbíhá v centru města jako v ohnisku. Vyplyvá to z historických podmínek, z průběhu dávných obchodních cest vedoucích do Vratislavi uzavřené hradebním okruhem a příkopem, a rovněž z průběhu přepravy po mostech, jejichž lokalizace je pro město specifická. Vratislav nazývaná městem sta mostů (ve skutečnosti má mostů a lávek na Odře, jejichž kanálech a přítocích více) má 5 komunikací s mosty lokalizovaných na ploše 2 km v úzkém centru, a nejbližší na východ ve vzdálenosti asi 30 km (v Olavě) a asi 40 km na západ (v Lubiažu). A ve směru východ-

západ je prakticky pouze jedna trasa s diferencovaným příčným profilem (2–4 dopravní pruhy) s četnými křižovatkami regulovanými světelnou signalizací, které značně omezují její propustnost.

Paradoxem stávajícího uličního systému města je to, že čím blíže centru, tím větší je dopravní zatížení a tím užší je profil ulic. Naléhavá potřeba výstavby okružních komunikací a značného rozšíření stávajících tras a stavby nových mostů je zřejmá.

### 3. Dosavadní realizace

Při pohledu na zničené město v r. 1945 a na současnou Vratislav lze vyslovit následující tvrzení:

- Byl obnoven a značně rozšířen průmysl.
- Byla s velkou pietou obnovena většina památek, některé z nich pamatují ještě časy vratislavských Piastowců.
- Bylo obnoveno mnoho obytných domů, byla postavena nová sídliště (bohužel většina z nich byla v sedmdesátých letech postavena z „velkých panelů“).
- Plocha města se zdvojnásobila a počet obyvatel se mnohonásobně zvětšil (ačkoliv je dnes srovnatelný s předválečnou Vratislaví, která měla plochu o polovinu menší).
- V posledních letech vznikla nákupní střediska a supermarkety, často bez odpovídající dopravní obsluhy a bez zřetele na estetiku objektů.
- Přestavba uliční sítě (zahájená vlastně teprve v sedmdesátých letech) neodpovídá rozvoji města a jeho potřeb. Lze tu uvést přestavbu trasy vedoucí směrem na Varšavu (ulice Křivoústého a Sobieského s viaduktem nad železniční tratí a mostem na Vidavě), zdvojení vozovek některých výpadkových tras (ul. Kochanowského, s dvěma novými mosty, ulice: Slezská, Legnická a úsek Letecké), několik ulic v centru (Sienkiewiczova, Kollatajevova a Piotra Skargi); byl postaven nový úsek centrální trasy ve stopě vnitřního hradebního okruhu a příkopu, který odvádí dopravu z hlavního náměstí (Rynku) (ul. Kazimíra Velikého – tzv. Trasa V–Z), mostní trasa (ul. Dmowského) s novými mosty Městským a Dmowského), a několik menších uličních realizací. V posledních letech to byla výstavba fragmentu centrálního městského okruhu na jihu (ulice Armiji Krajowej) a na západě (ul. Na

Ostatním Groszu) s výstavbou 600 metrové estakády (Estakada Gadowska) a více než 900 metrové mostní trasy (Most Milénia).

- Zanedbalo se využití Odry jako místní plavební cesty v hranicích města (jen několik lodí vozí turisty po centrální části řeky) a rovněž bohaté sítě železničních tratí vratislavského uzlu – nově postavená sídliště a okrajové čtvrti nejsou obsluhovány železnicí.
- Vznikl nový terminál letiště Vratislav – Strachovice (celkem zdařilý) a uvažuje se dokonce o rozšíření letiště.

### Plány rozšíření komunikačního systému a zahájení realizace.

**Centrální městský okruh Vratislavi** – tvoří vnitřní okruh komunikačních tras (nepočítaje tzv. staroměstský okruh, obepínající ve shodě s názvem přibližně území Starého města – úzkého centra Vratislavi), obsluhující město automobilovou dopravou a částečně i tramvají.

Lze rozlišit 4 úseky zčásti již realizované, zčásti v etapě projektování a plánování (územní rezervy jsou vytyčeny v územním plánu města).

- Jižní – téměř zcela realizovaný, s příčným profilem převážně 2 x 2 dopravní pruhy, s úseky s tramvajovým tělesem uprostřed, o celkové délce 7 km.
- Západní, s dvěma velkými technickými objekty; více než 600 m dlouhou Gadowskou estakádou probíhající nad širokým svazkem železničních tratí, a téměř kilometrovým mostem s příjezdy (Most Milénia), který spojuje oba břehy Odry v západní části města; na mostě je profil 2 x 2 dopravní pruhy, na zbývajících částech úseku jsou 2 x 3 dopravní pruhy. Na jižní a severní straně chybí některé fragmenty tohoto úseku, které jsou důležité pro správné fungování tohoto úseku komunikačního okruhu. Celková délka západního úseku je asi 9 km.
- Východní, vyžadující výstavbu mostu přes Šlezu a Odru na tzv. Velký ostrov, kde převažuje výstavba rodinných domů a kde jsou značné plochy zeleně (více než 100 ha Szczytnický Park, ZOO); odtud vycházejí protesty obyvatel proti výstavbě severní části tohoto úseku, který bude v budoucnu usnadňovat tranzit. Celková délka tohoto úseku je asi 6 km.
- Severní, projekčně nejméně pokročilý



(existují územní plány pro koridor trasy), který v budoucnu spojí západní úsek s výpadovou komunikací z Vratislavi směrem na Olešnici a Varšavu (silnice E-67); celková délka asi 5,5 km.

Uzavření prstence komunikačního okruhu městského centra značně zlepší okružní dopravu na území Vratislavi a umožní, přes s ním spojené ulice, dopravní obsluhu centrální části města a vyloučení značné části průjezdní dopravy, zvláště nákladní, která dnes centrem prochází.

**Dálniční okruh Vratislavi** – přidavné jméno v jeho názvu se odvozuje od toho, že v budoucnu by měl spojit existující dálnici A 4 na jihu Vratislavi s plánovanou dálnicí A 8 spojující Vratislav s Varšavou. Vládní program výstavby dálnic, obsažený v Nařízení Rady ministrů z května 2004 ve věci sítě dálnic a rychlostních komunikací, snížil parametry trasy A 8 na rychlostní komunikaci S 8, probíhající v současné stopě a zachovávající komunikační okruh ve třídě dálnic. Je třeba přiznat, že tento název okruhu se ujal ve vratislavské společnosti, možná ke škodě jeho realizace, protože vyvolává protesty nepočetné, avšak dobře organizované skupiny obyvatel okolí plánované trasy okruhu.

Potřeba jeho realizace je zřejmá – má odlehčit ve směru sever – jih rozšířenému centru Vratislavi od průjezdní dopravy, zvláště nákladní. Jeho realizace musí předcházet výstavbě silnice S 8, proto se předpokládá jeho etapové spojení na severu s existující státní silnicí č. 8 (směr Olešnica) a rovněž na jihu (směr Kladsko) a v křižovatce s A 4. Probíhá v západní části města, v blízkosti letiště a ploch určených pro plánovanou výstavbu EXPO 2010 a po okraji území na severu města, v koridoru rezervovaném již několik desetiletí v po sobě následujících územních plánech města. Délka okruhu činí více než 25 km. Bude vyžadovat výstavbu přejez-

du přes Odru vysokým mostem odolávajícím povodním nad jezem Rendzin a Rendzinským ostrovem, jakož i výstavbu mostu na Widavě a rovněž 4 viaduktů nad hlavními železničními tratěmi a několika nad silnicemi a ulicemi. Mimoúrovňové křížení dopravy ve směrech kolmých k plánovanému dálničnímu okruhu Vratislavi se bude uskutečňovat ve 4 křižovatkách s hlavními ulicemi města. Je to obrovská investice, náklady výstavby neunesou ani město, ani vojvodství, bude třeba velké pomoci státu a zahraničních fondů, a bude sloužit hlavně k cestám ze severních a centrálních oblastí země do jižních oblastí Dolního Slezska.

**Silnice Vratislavského okresu** – budoucí po východní a jižní straně Vratislavi, na styku města a okresu, jejímž úkolem bude aktivizovat obce Vratislavského okresu obepínající město od východu a jihu a zajistit pohodlné spojení obcím, rozděleným Odrou (průjezd obcemi sousedícími přes Odru probíhá v současné době po okraji centra Vratislavi). Dostala statut vojvodské silnice a název „silnice B-L-D“, zkratka podle míst, která spojuje: Bielny (při křižovatce s A 4) Lany (na severním břehu Odry) a Długoleky (při trase silnice č. 8). Bude vyžadovat výstavbu mostů na Odře a rovněž několika viaduktů nad železničními tratěmi. Na téměř tříkilometrovém úseku bude probíhat přes vodonosné a inundační území, což dále ztěžuje její realizaci.

Lze rozlišovat východní úsek od silnice č. 8 mezi Długolenkou a Vratislaví po silnici č. 94 v oblasti Siechnic, dlouhý asi 18 km (s mosty na Widavě a Odře) a jižní úsek – po spojení se silnicí č. 8 na výpadové komunikaci z Vratislavi – a dlouhý asi 12,5 km. Dosud byla realizovaná bodová investice na její trase – okružní křižovatka na průsečku s vojvodskou silnicí č. 395 (Vratislav – Strzelin) a byly provedeny úvodní projekční práce.

**Komunikační okruh Vratislavské aglomerace** – to je budoucí prstenec komunikací kolem města.

V současném stavu lze minout Vratislav ve směru východ – západ jak po severní straně (vojvodská silnice č. 340), tak po jižní straně (vojvodská silnice č. 346).

Naproti tomu je málo přepravy po mostech. Nutnost vybudovat kolem Vratislavi komunikační okruh, skládající se z komunikací s pokud možno jednotnými parametry odpovídajícími statutu vojvodských silnic (třída hlavní silnice – G), schopný převzít nákladní dopravu, včetně přepravy nebezpečných nákladů, a míjející přetížené trasy přes Vratislav, je zřejmá. Souvisí to s volbou nejhodnějších tras, málo zatěžujících okolí, a s nákladnou a obtížnou realizací dvou mostů na Odře: v oblasti Brzegu Dolnego na západní straně Vratislavi a v oblasti Olawy – na východní straně; kromě toho bude nutno rekonstruovat existující silnice č. 340 a č. 346. Délka celého komunikačního okruhu Vratislavské aglomerace je větší než 170 km; nejdelší je jižní úsek – 57 km (Olešnica – po okresní silnici Strupina – Brzeg Dln.), jižní úsek má téměř 50 km, kratší jsou úseky, které je spojují: západní – 32 km a východní – 35 km, zato však vyžadující stavbu mostů, rekonstrukci stávajících silnic a na značné délce výstavbu nových.

Tato trasa obepínající jako prstenec Vratislavskou aglomeraci bude obsluhovat rovněž metropolitní území Vratislavi – prostřednictvím s ní spojených komunikací.

A jak se bude vyvíjet izochrona dojíždky do centra? Je třeba (optimisticky) předpokládat, že realizace uvedených komunikačních okruhů a rekonstrukce (rozšíření) stávajících výpadových tras zkrátí dobu dojíždky do centra na 15 – 20 minut, na rozdíl od dosavadní situace, kdy dojíždka v hodinách dopravních špiček trvá několikanásobně delší dobu, nezávisle na zlepšení bezpečnosti a podmínek dopravy.

## Úvod

Dne 23. prosince roku 1989, krátce po zahájení tzv. „Sametové revoluce“ a v předvečer Štědrého dne a svátku Vánoc, které se v této zemi slaví od 24. do 26. prosince, přestříhnutí tehdejší nově ustavený československý ministr zahraničních věcí Jiří Dienstbier a tehdejší německý ministr zahraničních věcí Hans Ditttricher Genscher na česko-bavorské hranici společně a symbolicky jeden z mnoha ostnatých drátů tzv. „železné opony“, přepážky, která do té doby po dlouhá desetiletí oddělovala východ a západ Evropy a obě tyto země od sebe a zamezovala rozvíjení jakýchkoliv standardních přeshraničních styků z obou stran. Věnovali nám tak vytoužený dárek, na který celé generace čekaly více jak pětadvacet let.

My jsme, jako odborníci, byli na takové změny rádi připraveni. Byl však na ně připraven též zdejší systém územního plánování? Jednoduše řečeno – nebyl.

## Výřez státního mapového díla, kde za hranicí není nic

Zákon o územním plánování a stavebním řádu z roku 1976 s žádnými plánovacími koordinacemi přes hranice nepočítal (a to ani vůči sousedním zemím východního bloku), oficiální mapové podklady končily tučně zvýrazněnou státní hranicí a o tom, co je v bílých místech za ní, jsme měli ponětí jen díky vzdělání a autoatlasmům. Vypadalo to všechno, jakoby tato země dlela v hranicích jakéhosi jenom svého uzavřeného světa, z něhož nám po vedlejších destinacích není zhora nic. Však se také naše pohraničí podobalo dlouho spíše řídko obydleným středověkým hvozdům, ve kterých nebylo moc radno žít.

Jak se ale tehdy velmi rychle ukázalo, nepodobalo se jenom ono. Díky oné „železné“ a dalším jiným „oponám“ se náhle otevřená přehraníčí všech okolních států vyjevila jako v jádru stejně postižená. Hranice států všude znamenaly konec, fyzický i funkční, rozvojový rádius těchto území byl poloviční a směřoval jen k vnit-

rozemí. Žádosti o prolomení takto nevýhodných stavů byly tedy prudké, o řešení desítky let zanedbaných souvztažností se hlásili hned všichni všude. Mezi první patřili, již na jaře roku 1990, odborníci z příhraničních správních úřadů a měst a obcí a jimi pověřených projekčních kanceláří. Zaslavovali se spolu rychle do problémů svých zanedbaných oblastí i do tajů svých plánovacích systémů. Bylo to pro nás období hektických výměn informací, zkušeností i podkladů, bylo to období navazování zpřetrhaných kontaktů i vzájemných důvěr.

Reagovat svižně ovšem začala i oficiální vládní místa.

## Mapa ČR se zvýrazněnými příhraničními okresy

Zjara roku 1990 byla v České republice založena novým Ministerstvem hospodářství Správa pro rozvoj pohraničních oblastí, která vstoupila hned v oficiální jednání o koordinaci rozvoje příhraničních území státu s příslušnými partnery v okolních zemích. Zároveň tato Správa objednala zpracování územně technických a územně plánovacích podkladů pro území všech příhraničních okresů ležících při česko-rakouské, česko-bavorské, česko-saské a česko-polské státní hranici.

Zpracování takovýchto podkladů pro území při česko-slovenské hranici nebylo tehdy nutné, neboť územně plánovací koordinace mezi oběma zeměmi probíhaly v té době ještě v rámci společného plánovacího systému automaticky.

Ze sousedních států tehdy nejpružněji zareagovaly bavorské plánovací orgány. Do podzimu roku 1991 byla společně zpracována a kompetentními institucemi odsouhlasena koordinační studie rozvoje pro česko-bavorského pohraničí, na jejíž doporučení byly následně zpracovány podrobnější koncepty rozvoje – dva trilaterální, pro česko-bavorsko-hornorakouské a česko-sasko-bavorské trojmezí, a jeden bilaterální, pro česko-bavorský mezilehlý prostor.

## Titulní list TKR + přírodní oblasti

Trilaterální koncept rozvoje pro spolu sousedící území Čech, Bavorska a Horního Rakouska, nazvaný Šumava – Bayerischer Wald – Mühlviertel, dokončený v roce 1994, byl v průběhu zpracování zařazen do seznamu mezinárodních pilotních projektů programu M&B UNESCO a stal se mj. též zdrojem prvních českých lokálních projektů, které prokazovaly připravenost České republiky na čerpání



Mapa ČR se zvýrazněnými příhraničními okresy

příspěvků Evropské unie z podpůrného programu Phare CBC.

Mezitím, v roce 1993, bylo dokončeno zpracování koordinační studie rozvoje pro česko-polské pohraničí, o nedlouho později též pro česko-saské pohraničí.

Na česko-rakouské hranici byla situace trochu jiná. Plánovacích, ale více věcných, územně technických koordinací na zbývajícím úseku česko-honorakouské a celé česko-dolnorakouské hranici se ujal tzv. Výbory pro česko-honorakouskou resp. dolnorakouskou spolupráci, které začaly řešit společné problémy na základě vzájemných dohod přímo. Přestože pro území česko-rakouského pohraničí žádná ucelená koordinační studie zpracována nebyla, dílčím zkoumáním se nevyhnul ani tento prostor – od plánování společného industriálního parku v bezcelní zóně mezi Gmündem a Českými Velenicemi v jeho jihozápadním sektoru počínaje, až po šetření územně organizačních a územně technických podmínek realizace větve VI. B multimodálního dopravního koridoru TEN v sektoru jihovýchodním konče.

Jaký byl však další vývoj v rozvíjení přeshraničních koordinací a vzájemné spolupráce mezi touto republikou a okolními státy?

### Mapa euroregionů ČR

Kromě uvedených sfér se do těchto aktivit postupně zapojily též příhraniční města a obce z obou stran hranic, místní školy a univerzity, kulturní a sportovní instituce, podniky a živnostníci. Začaly vznikat první společné euroregiony, zde

příkladně NISA na česko-polsko-saské hranici, EGRENSIS na česko-sasko-bavorské hranici a ŠUMAVA na česko-bavorsko-honorakouské hranici, které se staly zvláště v prvních letech iniciátory celé řady důležitých lokálních a mikroregionálních přeshraničních aktivit, tvůrci detailnějších přeshraničních koncepcí a kooperací, a zvláště též významnými přispěvateli a garanty přípravy a realizace projektů v rámci programu Phare CBC a později též Fondu malých projektů, spojených na česko-německé a česko-rakouské hranici s iniciativami programu INTERREG.

Přihlášením se České republiky k iniciativě INTERREG s pořadovým číslem římská II v roce 1996, začíná další významná etapa v rozvíjení tentokrát již širších mezinárodních a nadnárodních plánovacích spoluprací států fakticky se všemi zeměmi tzv. skupiny CADESSES, tj. se zeměmi střední a východní Evropy.

### Obálka s projekty INTERREG IIC + prostor CADESSES

Garantem zastoupení a hlavním koordinátorem České republiky v iniciativě INTERREG IIC se stalo Ministerstvo pro místní rozvoj, které zabezpečovalo spoluúčast státních i nestátních orgánů a organizací a pověřených místních expertů při zpracování šesti významných nadnárodních projektů, zvláště úvodního projektu VISION PLANET, strategického plánu pro území celé střední a východní Evropy, protějšku projektu E.S.D.P. pro území EU, či projektu

BALTIC 2000+ pro území baltských států.

Tím se ovšem také hranice vnímání domácích či jen přímých přeshraničních plánovacích souvislostí a jistot výrazně posunuly do zcela jiných dimenzí. Mnozí z nás si při nich připomenuli jméno kdysi jakoby „fantazírujícího“ řeckého eururbanisty Doxiadise, a mnohým z nás při nich i silně zatrnulo při setrvačných, do té doby vesměs převážně jen domácích obhajobách natolik idealistických plánovacích záměrů, jakými byly, a v některých případech stále ještě jsou, např. ideje směrování některých silničních nebo dálničních tahů přes hranici, vytyčování průtahů vysokorychlostních železničních tratí napříč republikou, či blokování území spojovaných s vizí realizace říčního průplavu Dunaj – Odra – Labe.

Jsme nyní v roce 2004, skoro 15 let od onoho symbolického stříhání drátů „železné opony“ na česko-německé hranici. Je dokončováno zpracování již třetí verze koordinační studie pro česko-polské příhraničí, je zahajováno zpracování první takové studie pro česko-slovenské příhraničí, jsou připravovány podklady pro přihlášení územně rozsáhlého projektu „Perspektivy rozvoje Karpatského regionu“ do programu INTERREG IIIB – a co víme víc, nežli jsme věděli tehdy?

Naše děti, či již vnučata, projíždějí nyní v klidu a bez vzrušení přes kdysi člověka dehonestující státní hranici se žvýkáckou gumou v puse a se sluchátky rekordéru na uších, my sami, po vstupu republiky do Evropské unie, nemusíme občas ani vytahovat pasy, jezdíme už dost dlouho do všech těch okolních i vzdálenějších zemí jaksi samozřejmě, jakoby už domů, do míst důvěrně nám známých, vnímáme hranice své země skutečně již ne jako překážku. Je to však konec všem těm kdysi tolik důležitým plánovacím koordinacím přes hranice, a máme již ve všem vůči okolním, i těm vzdálenějším zemím „čistý plánovací stůl“?

Tak, jako v každé komunitě, jejíž pozemek sousedí s pozemky souseda, i v každém dalším širším společenství, jehož životní prostor se dotýká či se prolíná se životními prostory společenství sousedních, vznikají stále nové a nové otázky ke společným řešením. Hranice zůstává sice hranicí, součástí národní či skupinové integrity, definice, kterou nelze jen tak popřít. Avšak existují zároveň i objektivní důvody, i potřebné vůle, které nám napomáhají transformovat ony kdysi neprostopupné ploty tam, kam patří – do polohy



*Euroregiony v České republice*



skutečně jen symbolických dělítek, která nám nebrání podívat se za ně, pochopit problémy své, i svého a jeho souseda, a podělit se s nimi se všemi o dobrá a všem prospěšná řešení.

Máme tudíž stále spousty práce. My, kteří spravujeme, my, kteří plánujeme, i všichni my, kteří se scházíme v důvěře ke společné spolupráci a snažíme se hledat společně prospěšná a perspektivní řešení. Takové dokumenty, jakými jsou E.S.D.P., BALTIC 2000+, VISION PLANET anebo ESTIA, jsou pak důkladnými průkazy o tom, že svoje snahy myslíme upřímně a vážně, že jsme se vydali cestou, která nás spojuje, nikoliv člení. Že tudíž víme, čeho je a kdy a pro co zapotřebí. Nechť nám toto úsilí co nejdéle vydrží a nechť je ono samo všemu ostatnímu co nejvíce ku prospěchu.



*Prostor CADSES*

## 1. ÚVOD

### 1.1. Návaznost na předchozí dokumenty

Společná státní hranice České republiky a Polska dosahuje délky 762 km, což je cca 1/3 celkové délky státní hranice České republiky. Delší hranici má ČR pouze se Spolkovou republikou Německo (810 km). Už z této jednoduché geografické informace lze odvodit význam vzájemných historických, politických, společenských a v neposlední řadě též urbanistických vazeb jak na celostátní, tak na regionální a místní úrovni.

Studie rozvoje Česko-polského příhraničí<sup>1)</sup>, zadaná Ministerstvem pro místní rozvoj ČR v r. 2002, je od počátku 90. let v pořadí čtvrtým společným dokumentem, který se zabývá problematikou rozvoje společné příhraniční oblasti.

Úvodní „Koordinační studie rozvoje česko-polského pohraničí“ byla vypracována ve vzájemné spolupráci Ministerstva hospodářství ČR a Centralnego Urzędu Planowania RP v letech 1991–1993. Studie se zaměřila na řešení základních podmínek rozvoje a přeshraniční spolupráce mezi dotčenými okresy a města Ostravy na straně České republiky, a příhraničních částí vojvodství Jelenia Góra, Wałbrzych, Opole, Katowice a Bielsko-Biala na straně Polska.

Aktualizace „Koordinační studie“ proběhla v letech 1996–1997, se zvláštním zaměřením na hodnocení vývoje česko-polského pohraničí v období po roce 1993, upřesnění vývojových charakteristik vymezených oblastí česko-polského pohraničí, cíle a směry rozvoje dotčeného území, národní i společná opatření a projekty a na stav a výhled vývoje společných hraničních přechodů.

V r. 2000 byla dokončena „Strategie rozvoje česko-polského pohraničí“ obsahující komplex hlavních strategických záměrů, potřeb a šancí tohoto území za obory hospodářství, životní prostředí a společnost. Obě koordinační studie a dokončená strategie rozvoje vytvořily

základ pro naplnění článku 7 Nařízení Phare CBC č. 2760/98, vyžadující zpracování „Společného programového dokumentu“ (JPD) jako podmínky pro uplatňování programu CBC Phare v území. Dokument JPD byl zpracován v r. 2000. Jeho podstatnou součástí se staly v strategii společně stanovené přeshraniční priority rozvoje a vymezené prioritní oblasti zájmů, na jejichž základě se určené projekty programu v následujících letech postupně upřesňovaly a realizovaly.

Pořízení nové „Studie rozvoje česko-polského příhraničí“ na tyto dokumenty plynule navazuje. Na rozdíl od nich se však zaměřuje na společnou územně plánovací koordinaci v tomto prostoru a vytváří nezbytné podmínky pro stanovení územně funkčních a plánovacích priorit obou států a způsobů jejich řešení, nezbytných pro úspěšnou funkční a prostorovou integraci tohoto území v rámci sjednocující se Evropy.

### 1.2. Vymezení řešeného území

Rozsah území sledovaného v rámci Studie je patrný z níže uvedeného schématu.

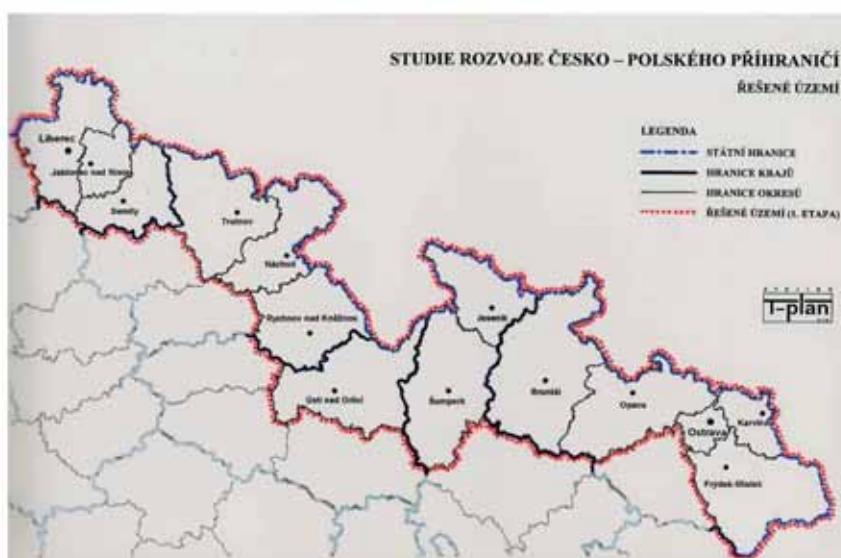
Na české straně řešené území rámcově odpovídá rozsahu území sledovanému předchozími „koordinačními“ studii v devadesátých letech. Česká část příhraničí tak zahrnuje oblast, tvořenou pásem celkem 14 hraničních okresů, které administrativně náleží do 5 krajů (viz tab. 1).

### 1.2. Cíle a úkoly studie

Zadání studie bylo formulováno pracovní skupinou pro rozvoj regionu česko-polského pohraničí při Česko-polské mezivládní komisi pro přeshraniční spolupráci.

Hlavním cílem Studie je koordinace aktivit v území při respektování stávajících limitů rozvoje a vytvoření územně technických a programových podmínek pro celkový proporcionální rozvoj česko-polského příhraničí. Jako hlavní úkoly Studie byly definovány:

- vymezit postavení řešeného území v širších vztazích v rámci obou států a vazeb řešeného území v evropském rámci;
- definovat a posoudit demografické charakteristiky a sociální vazby v území a možnosti jeho demografického a sociálně ekonomického rozvoje;



Obr. 1

1) Dále jen „Studie“

Kraj	Okres	Výměra (km <sup>2</sup> )	Počet obyvatel k 31.7. 2004	Výměra příhraniční části celkem (km <sup>2</sup> )	Počet obyvatel v příhraniční části celkem
Liberecký	Liberec	925	158 107	2 026	321 340
	Jablonec	402	88 068		
	Semily	699	75 165		
Královéhradecký	Trutnov	1 147	119 996	2 997	311 447
	Náchod	852	112 448		
	Rychnov nad Kněžnou	998	79 003		
Pardubický kraj	Ústí nad Orlicí	1 265	138 822	1 265	138 822
Olomoucký kraj	Šumperk,	1 316	125 924	2 035	168 175
	Jeseník	719	42 251		
Moravskoslezský	Bruntál,	1 658	104 480	4 636	1 103 187
	Opava	1 144	180 769		
	Ostrava-město	214	314 102		
	Karviná	347	277 244		
	Frýdek-Místek	1 273	226 592		
<b>ČESKÁ PŘIHRANIČNÍ ČÁST - CELKEM</b>				<b>12 959</b>	<b>2 039 971</b>

Tab. 1 Základní charakteristiky české části příhraničí

- c) odvodit z administrativně správního uspořádání logická urbanizovaná centra a přirozené mikroregiony a identifikovat nevládní přeshraniční organizační struktury, ovlivňující rozvoj řešeného území;
- d) prověřit a zkoordinovat záměry rozvoje nadregionálních přeshraničních koridorů dopravních sítí (dopravy silniční, železniční, vodní, letecké a nemotorické) včetně další přeshraniční technické infrastruktury (energetických a telekomunikačních systémů);
- e) vyhodnotit problematiku životního prostředí, chráněných oblastí přírody, přirozené akumulace vod a nadregionálních a regionálních územních systémů ekologické stability s přihlédnutím ke státním a evropským sítím (koridorům) a ochrany nerostného bohatství;
- f) koordinovat problematiku řešení zátopových území a protipovodňových opatření v oblastech ohrožených záplavami (opatření na zvýšení retenčních schopností krajiny, společný monitoring protipovodňové ochrany);
- g) koordinovat problematiku ochrany kulturního dědictví;
- h) stanovit základní koncepci rozvoje v oblasti rekreace a cestovního ruchu se zapracováním možných trendů vývoje;
- i) vymežit oblasti potenciálního rozvoje s nadregionálním významem ve vazbě na hlavní dopravní trasy, významné rozvojové plochy a přírodní a kulturní hodnoty území;
- j) navrhnout společná opatření při stanovení hlavních trendů rozvoje území.

### 1.3. Zásady a postup zpracování

Studie je řešena po obou stranách hranice souběžně zpracovatelskými týmy z české a polské strany. Proces pořízení obou zrcadlových dokumentů je koordinován prostřednictvím pracovní skupiny pro regionální rozvoj pohraničí. Postup prací byl průběžně konzultován s regionálními samosprávnými orgány v úrovni krajů. Součástí práce jsou též konzultace se zpracovatelem polské části studie. Studie se zpracovává ve třech základních etapách:

#### 1. etapa (2002):

Analýza současného stavu a známých rozvojových záměrů na využití území.

#### 2. etapa (2003):

- Srovnávací analýza výstupů 1. etapy české a polské části studie.
- SWOT analýza identifikovaných problémových okruhů.
- Projednání závěrů SWOT analýzy.

#### 3. etapa (2004):

- Aktualizace a doplnění české části mapy základních prostorově funkčních vztahů v česko-polském pohraničí.
- Syntetická část vč. návrhů společných česko-polských opatření.
- Technická pomoc při zpracování společného dokumentu (Syntézy).

## 2. ANALYTICKÁ ČÁST (1. ETAPA)

Etapa prací byla zaměřena na analýzu současného stavu a známých rozvojových záměrů na využití území s cílem identifikovat:

- existující a potenciální problémy a střety v rámci české části příhraničí;
- problémy vyplývající z rozdílného názoru obou stran na řešení konkrétních problémů;
- vzájemné přeshraniční vazby a souvislosti;
- impulsy a náměty na společná řešení existujících problémů.

Studie již této etapě reflektovala probíhající reformu veřejné správy a s ní související změnu administrativně správního uspořádání k 1. 1. 2003. Základní jednotkou pro prezentaci většiny demografických a sociálně ekonomických dat byly zvoleny správní obvody obcí s rozšířenou působností. Hranice správních obvodů jsou též vyznačeny v grafické části úkolu.

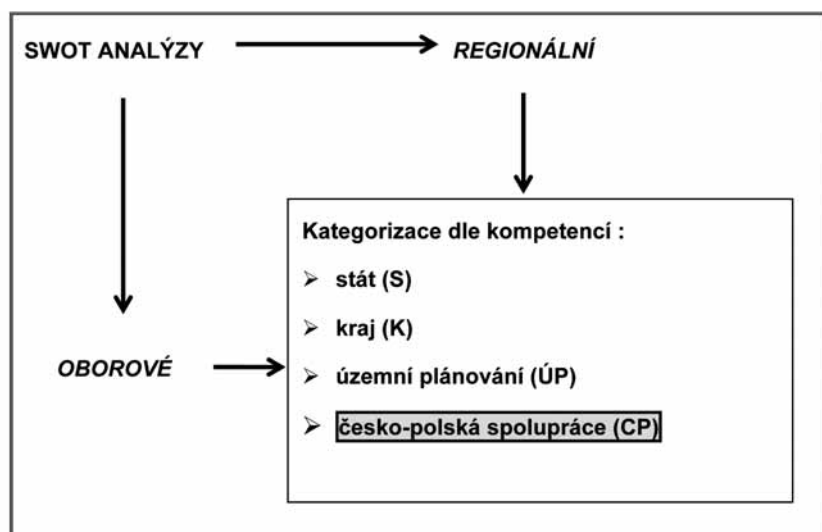
Výstupy I. etapy jsou strukturovány do 11ti kapitol odpovídajících hlavním problémovým okruhům zadání. Závěrečná kapitola „Problémy a náměty vyplývající z analýzy území“ sumarizuje hlavní problémové okruhy identifikované v rámci této etapy prací. Grafická část obsahuje:

- mapové schéma širších vztahů řešeného území v kontextu České republiky, Polska a střední Evropy v měřítku 1:1 000 000;
- výkresy 1:250 000 (zpracováno nad mapovým podkladem ZM 1:200 000) s tímto obsahem:
  - ==> výkres I osídlení, dopravní infrastruktura, rozvojové zóny;
  - ==> výkres II vodní hospodářství, energetika, spoje;
  - ==> výkres III rekreace a cestovní ruch, lázeňství, přírodní a kulturní hodnoty území.

## 3. SWOT ANALÝZA (2. ETAPA)

### 3.1. Cíle SWOT analýzy

Cílem SWOT analýzy bylo porovnání těch důležitých jevů nebo problematik (identifikovaných v 1. etapě prací na Studii), které podmiňují nebo ovlivňují rozvoj řešeného území standardní metodou SWOT (silné – slabé stránky / příležitosti – hrozby), včetně rozlišení těchto jevů a problematik podle kompetencí k jejich vyřešení, podpoře či omezení, a jejich souhrnného vyhodnocení a porovnání. Logické vazby mezi těmito cíli jsou vyjádřeny na obr. 2:



Obr. 2

### 3.2. Pracovní postup a forma výstupů

SWOT analýzy byly vypracovány v souladu se strukturou výstupů 1. etapy prací za následující tematické okruhy:

- a) Širší vztahy
- b) Lidské zdroje
- c) Ekonomická sféra (zaměstnanost a trh práce, ekonomické aktivity)
- d) Struktura osídlení (včetně administrativního uspořádání)
- e) Dopravní infrastruktura (dle druhů dopravy)
- f) Technická infrastruktura (včetně spojů)
- g) Životní prostředí (včetně vodního hospodářství a nerostných surovin)
- h) Kulturní dědictví

Postup zpracování SWOT analýzy byl rozčleněn do několika postupových kroků:

#### Krok 1

- Každá ze SWOT analýz byla vypracována ve dvojnásobném členění:
  - ==> podle tematických okruhů (oborů, úseků) – pro celá řešená území české a moravské části a v pořadí důležitosti vybraných jevů nebo problematik v rámci oboru (pro potřeby resortů),
  - ==> podle jednotlivých krajů – tj. pro území každého dotčeného kraje a v pořadí důležitosti pro rozvoj kraje (pro potřeby krajů).

#### Krok 2

- Pro každou ze SWOT analýz (oborových i krajských) byly popsány důsledky vyplývající z případného pokračování

současných trendů v rámci oboru nebo kraje, se zaměřením na slabé stránky nebo ohrožení. Ve druhé části tohoto kroku byly podrobněji rozvedeny možnosti posílení nebo změny těchto vývojových trendů z hledisek (kompetence státu a krajů, česko-polská koordinace, řešení v rámci ÚP VÚC).

#### Krok 3

- Každá z dílčích krajských SWOT analýz je porovnána se SWOT analýzou uvedenou v územně příslušném Programu rozvoje kraje. Výběr témat, jejichž řešení vyžaduje společný postup nebo koordinaci byl použit jako vstupní podklad pro 3. etapu prací.
- Pro každý tematický okruh a jeho dílčí části byly vypracovány následující výstupy:
- tabulární přehled SWOT analýz *za celé řešené území* česko-polského příhraničí, včetně textových vyhodnocení podle kroku 2 bodu 3 tohoto zadání,
  - tabulární přehled SWOT analýz *za každý dotčený kraj*, včetně textových vyhodnocení podle kroků 2 a 3 bodu 3 tohoto zadání,
  - tabulární přehled SWOT analýz *vybraných česko-polských* problematik, označených v předcházejících analýzách symbolem (CP), tj. jevů nebo problémů vyžadujících česko-polské koordinace,
  - závěrečná *doporučení* pro vypracování 3. etapy studie.

### 3.3. Závěry SWOT analýzy

Ze SWOT analýz zpracovaných výše popsaným způsobem byla identifikována

konkrétní témata, při jejichž řešení je *nutný* nebo *žádoucí společný postup* či *vzájemná koordinace* především na úrovni *celostátní a regionální* (kraj / vojvodství). Tato „témata“ jsou orientována jak na rozvoj (posílení) silných stránek a příležitostí příhraničního území, tak na řešení problémů, vyplývajících z jeho slabých stránek a rizik. Základním rozlišujícím kritériem pro další etapu prací je hledisko, zda se jedná o společné (tzn. platné pro celé příhraničí) nebo specifické (= regionální platnost) problémy příhraničního území.

### SPOLEČNÉ PROBLÉMY PŘÍHRANIČNÍHO ÚZEMÍ

#### Sídla a jejich širší vztahy

- Posílení vzájemných vazeb nadregionálních a regionálních center po obou stranách hranice,
- stagnace nižších sídelních center v okrajových územích a nízká úroveň jejich vzájemných vazeb.

#### Lidské zdroje a ekonomický rozvoj

- Rostoucí míra nezaměstnanosti s výraznými regionálními rozdíly,
- nedostatek pracovní síly s potřebnou kvalifikací,
- nedostatek přímých investic do vytváření pracovních příležitostí v oblastech s vysokou nezaměstnaností,
- nedostatek kvalitně připravených projektů pro získání prostředků z fondů EU,
- nedostatek připravených ploch pro nové podnikatelské aktivity,
- vysoká migrace obyvatelstva v ekonomicky stagnujících oblastech,
- rozdílné právní a podnikatelské prostředí v obou státech.

#### Dopravní infrastruktura

- Nízká hustota a nedostatečné vzájemné propojení dálniční sítě a její napojení na evropsky významné dopravní tahy,
- nevyhovující parametry a technický stav silniční sítě,
- vysoké dopravní zatížení nejvýznamnějších hraničních přechodů,
- nevyhovující parametry a technický stav železniční sítě, zejména regionálních tratí,
- přerušování řady dříve existujících silničních a železničních propojení příhraničních území a vysoká finanční náročnost jejich obnovy,



- potřeba rekonstrukce vybraných přístupových komunikací ke státní hranici,
- potřeba koordinací tras těžké nákladní dopravy,
- útlum veřejné osobní dopravy,
- zhoršování dopravní dostupnosti a obslužnosti sídel v okrajových oblastech,
- absence logistických center pro využití kombinované přepravy zboží.

### **Životní prostředí a ochrana před povodněmi**

- Dálkový přenos škodlivin ze zahraničních energetických zdrojů,
- nárůst emisí z automobilové dopravy v sídlech a přírodně hodnotných oblastech,
- nízká ekologická stabilita současné kulturní krajiny,
- rozsah neobhospodařovaných ploch a s tím související biodegradace,
- vysoký stupeň imisního poškození lesů, jejich nevyhovující věková a druhová skladba,
- nedostatečná provázanost sítě evropských, nadregionálních a regionálních prvků ÚSES na obou stranách hranice,
- absence systému koordinace využívání vodohospodářsky významných přeshraničních hydrogeologických struktur,
- koordinace řešení protipovodňové ochrany.

### **Rekreace a cestovní ruch, lázeňství**

- Nedostatečná infrastruktura a úroveň služeb cestovního ruchu,
- nízká úroveň marketingu a propagace nabídky služeb a zařízení cestovního ruchu,
- nízká úroveň koordinace a spolupráce v rozvoji cestovního ruchu,
- nedostatečná propagace přírodních a kulturně historických atraktivit území,
- nedostatečně využitý potenciál lázeňské funkce, vzájemná konkurence v nabídce a využívání lázeňských zařízení,
- nedostatečná úroveň koordinace rozvoje cyklotras a cyklostezek.

## **SPECIFICKÉ PROBLÉMY REGIONŮ**

### **Liberecký kraj**

- Nedostatečná úroveň přeshraničních vazeb Liberec + Jablonec / Jelenia Góra – Legnica (evropský koridor E 40),
- nedostatek pracovních příležitostí v mikroregionu Frýdlant,

- nadměrné zatížení HP Harrachov / Jakuszyce a nevyjasněnost budoucí změny jeho režimu,
- absence dohody o společném řešení napojení Liberecká na Zgorzelec / Görlitz (silnice I/35),
- nestabilizovaná poloha silničního HP pro všechny druhy vozidel ve Frýdlantském výběžku včetně související přestavby silnice I/13,
- organizace společného systému veřejné osobní dopravy vybraných center na bázi systému IDIS (Regiotram Nisa),
- nedostatečná úroveň koordinace využití rekreačního potenciálu české a polské části Krkonoš a Jizerských hor,
- oslabení funkce CHOPAV Jizerské hory a Krkonoše v důsledku narušení lesních porostů a půd imisemi,
- emisní zátěž z prostoru Bogatynia – Turów,
- nevyhovující jakost vody přeshraničních toků (Lužická Nisa, Stěňava),
- nedořešená protipovodňová ochrana v povodí Smědé, Lužické Nisy a Stěňavy.

### **Královéhradecký kraj**

- Slabý ekonomický potenciál Broumovska a sousedního regionu Wałbrzych,
- pomalá realizace dálnice D 11/R 11 k posílení vazeb na Wrocław (tah E 67) a Legnici (tah E 65),
- koordinace nabídky rozvojových ploch v koridoru budoucí R 11,
- nevyhovující dopravní dostupnost Broumovska, nedostatečná silniční síť přilehlého území Polska,
- nadměrné zatížení silničního HP Náchod / Kudowa Zdrój,
- obnova železničního propojení Trutnov – Kamenia Góra – Wałbrzych (přes HP Královec / Lubawka), Náchod – Kudowa Zdój a Otovice – Tłumaczów,
- prověření možnosti alternativního zásobování Broumovska elektrickou energií z Polska,
- nedostatečná koordinace využití rekreačního potenciálu navazujících rekreačních oblastí (Krkonoše, Broumovsko / Góry Stolowe + Orlické hory / Góry Bystrzicke) a lázeňských zařízení včetně využívání přeshraničních struktur přírodních léčivých zdrojů,
- oslabení funkce CHOPAV Orlické hory v důsledku narušení lesních porostů a půd imisemi,
- koordinace postupů ochrany přírody a krajiny v příhraničních oblastech Krkonoš (NP Krkonoše / Park narodowy Kar-

konosze), Broumovska (CHKO Broumovsko / Park narodowy Góry Stolowe + Góry Sowie) a Orlických hor + (CHKO Orlické Hory / Góry Bystrzicke).

### **Pardubický kraj**

- Posílení vazeb na Klodzko a Wrocław v koridoru Králíky – Medzylesie,
- zlepšení dopravní dostupnosti Kralicka a Klodzka  
=> koordinace přípravy a realizace silnice R43  
=> rozšíření provozu HP Dol. Lipka / Boboszwów  
=> obnova napojení železničního HP Lichkov / Medzylesie ze směru od Králík,
- společné využití přírodních a kulturně historických atraktivit masivu Kralický Sněžník / Snieżnik pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu,
- spolupráce na projektu „Sudetské trasy“,
- společná koncepce ochrany přírody a krajiny pro masiv Kralického Sněžníku a Snieżnicki Park krajoobrazowy.

### **Olomoucký kraj**

- Posílení nadregionálních vazeb v ose  
=> Olomouc – Zábřeh – Klodzko – Wrocław  
=> Šumperk – Jeseník – Nysa – Opole,
- posílení regionálních vazeb Jesenicka na Nysy a na Klodzko (Javornický výběžek),
- nedostatek pracovních příležitostí v okrese Jeseník,
- rekonstrukce páteřní silnice I/44 a navazující komunikace na polském území s cílem propojení dopravních tahů R 35 a E 40 (přes HP Mikulovice / Głuchołazy),
- využití letiště Šumperk a Jeseník – Mikulovice pro mezinárodní lety malých cestovních a sportovních letadel,
- organizace společného systému veřejné osobní dopravy vybraných center na bázi systému IDIS,
- obnovení železničního HP Mikulovice / Głuchołazy pro osobní i nákladní dopravu,
- otevření HP Travná / Lutynia,
- společné využití přírodních atraktivit Rychlebských hor a Gór Złótych pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu, koordinace nabídky služeb rekreace a cestovního ruchu,
- společná koncepce ochrany přírody a krajiny pro Rychlebské hory a Góry Złóte.



#### Moravskoslezský kraj

- Posílení nadregionálních vazeb Ostravsko – Kraków / Katowice,
- koordinace přeshraničních vazeb s přesahem spádového území na území Polska (Krnov, Opava, Český Těšín),
- koncentrace oborů procházejících restrukuralizací,
- rozsáhlá území zdevastovaná či kontaminovaná těžbou a průmyslovou činností,
- nízká úroveň investic v přepočtu na obyvatele,
- obnova tradičních migračních vazeb (Opavsko, Ostravsko, Těšínsko),
- absence napojení na dálniční síť, skluz v realizaci větve VI. B multimodálního koridoru,
- napojení dálnice D 47 na dálnici A1 na polském území (vč. výstavby HP Věřňovice / Gorzicki),
- nedostatečná koordinace některých prvků silniční infrastruktury (tah E 75 – Bystřice – Líštná, I/46 Sudice – Hněvošice,
- nová silničních propojení Karviná – Jastrzebie Zdrój, Dětmorovice – Wodzisław Śląski,
- obnova železničního propojení Opava – Raciborz, Chuchelná – Krzanowice, Jindřichovice ve Slezsku – Gluchołazy,
- rekonstrukce a rozšíření nejvýznamnějších HP (Krnov / Pietrowice, Sudice / Pietraszin, Bohumín / Chalupki),
- organizace společného systému veřejné osobní dopravy vybraných center na bázi systému IDIS,
- společné vyhodnocení realizovatelnosti průplavního spojení Kozle – Bohumín včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí,
- společná koncepce ochrany přírodních hodnot údolní nivy soutoku Odry a Olzy a česko-polsko-slovenského trojmezí (Slezské Beskydy, Slovenské Beskydy, Beskid).

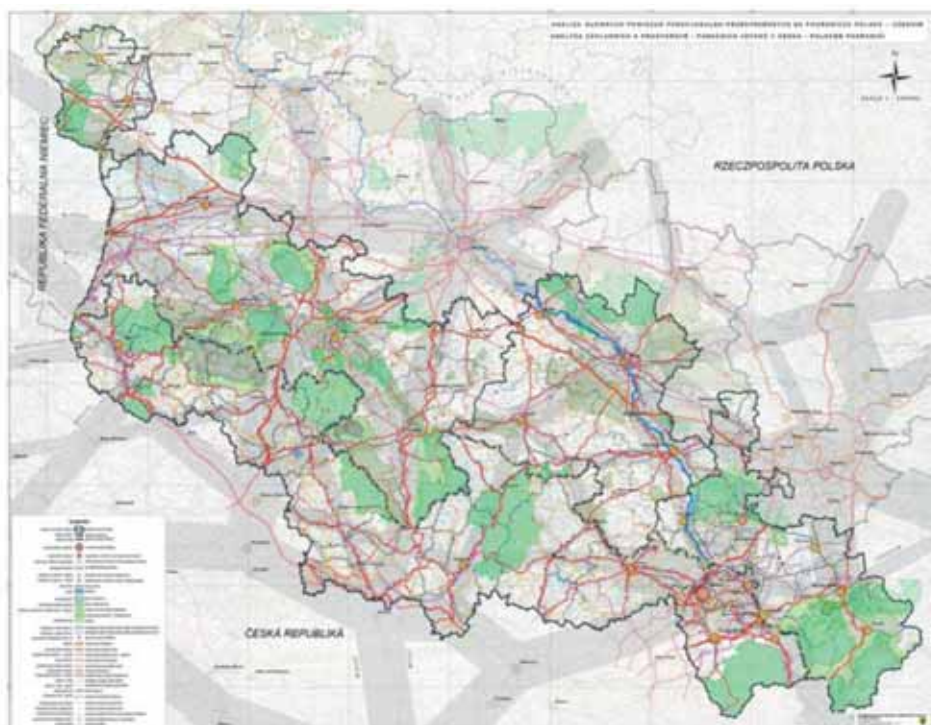
#### 4. Návrhová část (3. etapa)

Zpracování české části 3. etapy Studie prací bylo rozčleněno do tří fází:

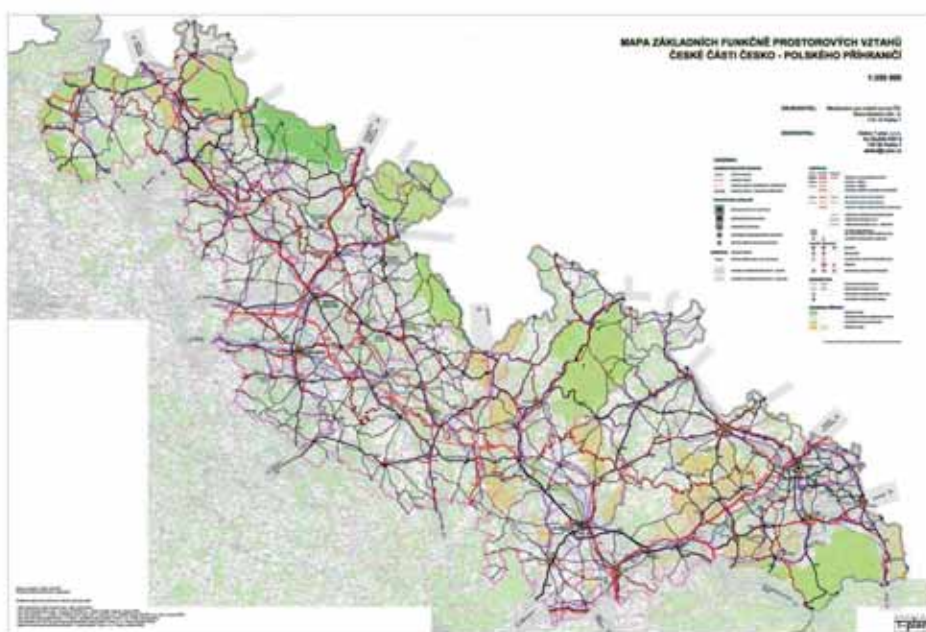
- etapa 3.1. – podklad pro aktualizaci a doplnění účelové mapy prostorově funkčních vztahů v česko-polském pohraničí,
- etapa 3.2. – návrh cílů a opatření pro konečné znění studie za českou část území,
- etapa 3.3. – konzultace a technická pomoc pro přípravu společného znění česko-polského dokumentu.

#### 4.1. Mapa prostorově funkčních vztahů české části česko-polského příhraničí

Zpracování tohoto výstupu bylo pořizovateli obou národních částí Studie dohodnuto na společné koordinační schůzce ve Wroclawi, kde česká strana přislíbila doplnění a aktualizaci podkladu zpracovaného WOBÚ Wroclaw (viz obr. 3).



Obr. 3



Obr. 4

V podstatě se jedná o standardní územně plánovací podklad zobrazující územní průměty hlavních rozvojových záměrů nadregionálního významu (doprava, technická infrastruktura) v konfrontaci s nejdůležitějšími limity využití území, doplněné o vyznačení hlavních prostorových vazeb mezi hlavními centry osídlení na obou stranách státní hranice. Proti předchozím etapám Studie byl tento výstup zpracován v rozsahu dotčených krajů (obr. 4).

#### 4.2. Návrh cílů a opatření

Tato etapa je v současné době před dokončením, takže je možné pouze předběžně specifikovat připravované výstupy.

Navržená opatření budou v textové části rozdělena na dva typy:

- charakterem a účinky **rozvojová** (progresivní) zahrnuje opatření z oblasti regionálního rozvoje, dopravy, technické infrastruktury, cestovního ruchu a rekreace,
- charakterem a účinky **ochranná** (regresivní) zahrnuje opatření z oblasti ochrany přírody a krajiny, vodního hospodářství, protipovodňové ochrany území apod.

Tomuto členění odpovídá i dvojí tematické dělení map a obsahů jejich legend v grafické části.

Navržená opatření jsou u každého tématu členěna na **opatření souhrnná**, platná všeobecně pro celé řešené území příhraničí, a **opatření krajská**, vztahující se k věcně a územně konkretizovaným záměrům.

Grafická část bude obsahovat ze dvou map řešeného a širšího území českého příhraničí v měřítku 1: 250 000. V souladu s návrhy a označeními kapitoly IV. jsou v jedné mapě vyznačena opatření rozvojová, ve druhé mapě opatření ochranná.

#### 5. ZÁVĚR

Závěry SWOT analýzy potvrdily, že témata „národních“ i „společných“ problematik, která byla na straně ČR formulována v předchozích dokumentech zůstávají i nadále platná:

- nadále vážnou na obou stranách realizace rozhodujících vzájemných dopravních, zvláště silničních propojení včetně zvýšení prostupnosti státní hranice rozšíření,

- pokračují tendence spíše symbolických přeshraničních spoluprací vyšších center osídlení a zvláště center cestovního ruchu, lázeňství a rekreace,
- nedořešeny zůstávají dílčí problematiky vzájemné ochrany životního prostředí, zejména ochrany ovzduší, ochrany povrchových a podzemních vod a přírodních léčivých zdrojů,
- rozšířily se naopak problematiky společné ochrany území před povodněmi,
- vzrostly problémy zvláště v oblastech nezaměstnanosti a nabídky na trhu práce.

Opatření navrhovaná v rámci 3. etapy proto směřují k potlačení a obratu ve vývoji těchto nežádoucích tendencí. Těsně před závěrem prací na Studii lze tedy vyjádřit naději, že díky nastartovanému „dialogu“ zúčastněných subjektů (MMR, kraje, český + polský zpracovatel) a „motivačnímu faktoru“, v podobě finančních zdrojů ze strukturálních fondů EU, nezůstanou výsledky Studie pouze v podobě dobře míněných doporučení, ale promítnou se do konkrétních projektů přispívajících ke společnému rozvoji území na obou stranách hranice, která se tak po dlouhých desetiletích může opět stát pouhou „čarou na mapě“.

## 1. Základní údaje o Karlovarském kraji

Karlovarský kraj leží na západním okraji české kotliny, vymezené ze severozápadu pohořím Krušných hor a ze západu a jihozápadu hřebeny Smrčín a Českého lesa.

Kraj má typicky příhraniční charakter. Polovina jeho hranic sousedí se Spolkovou republikou Německo (SRN), a to se dvěma svobodnými státy Saskem (s délkou společné hranice 133 km) a Bavorskem (s délkou společné hranice 99 km). Vnitrostátní hranici kraje tvoří z jihovýchodu kraj Plzeňský, ze severovýchodu kraj Ústecký.

Rozloha kraje činí 3 314 km<sup>2</sup>, což je 4,2 % rozlohy celé České republiky.

Pro dokreslení stavu vzájemných vztahů je nutné dodat, že Ústecký a Plzeňský kraj mají společnou hranici se spolkovými zeměmi podstatně delší než kraj Karlovarský. Také nejvýznamnější mezinárodní dopravní koridory jsou soustředěny do těchto sousedních regionů. Určitá specifická výhoda Karlovarského kraje spočívá v sousedství s oběma zeměmi.

Geografické členění Karlovarského kraje je velmi diferencované – obsahuje velký podíl území, která mají horský či podhorský charakter, jsou málo urbanizovaná a zalidněná. Na druhé straně je pro tento kraj typický opačný extrém vysoké koncentrace výrobních i sídelních aktivit v Poohří.

### 1.1. Územní historické souvislosti

Na území Karlovarského kraje, na Dyleni, poblíž česko-německé hranice, se nachází nejen údajný zeměpisný střed Evropy, ale také zde po staletí přichází do styku kultura východní a západní Evropy. Od dob stěhování národů se tu prolíná osídlení slovanských a germánských národů a tvoří se společné dějiny. Častý střet rozličných mocenských zájmů ovlivňoval toto pohraničí mimořádnou měrou v sociální, hospodářské i kulturní oblasti. K prohloubení meziregionálních rozdílů došlo především ve 2. polovině minulého století. Příhraničí Karlovarského kraje bylo po dlouhé

období součástí periferních oblastí státu, se značně omezenými vazbami k centru a slabými vztahy se sousedními regiony a obcemi Saska a Bavorska. Nové politické podmínky, sjednocení Německa, otevření společných hranic a vstup ČR do Evropské unie (EU) poskytlo těmto územím nové rozvojové možnosti a šance. Kohezní politika EU je zaměřena právě na překonávání meziregionálních rozdílů. I přes současné rozdíly v legislativním a správním uspořádání obou států je deklarována, a v prvních kontaktech již realizována, vůle vzájemně koordinovat záměry a cíle využití území a obnovit příhraniční vazby.

### 1.2. Hospodářské charakteristiky kraje

Z hlediska tvorby hrubého domácího produktu je nejvýznamnějším ekonomickým odvětvím kraje průmysl. Rozvoj některých odvětví průmyslu je přímo závislý na využití přírodního potenciálu území.

Restrukturalizací hospodářství, která způsobila útlum některých oborů, vyvstaly problémy s využitím opuštěných výrobních, skladových či jiných hospodářských ploch, tzv. „brownfields“. Tomu brání především nedostatek finančních prostředků investorů, kteří raději využívají volné „ničím nezátížené“ pozemky vně zastavěného území měst a obcí. Veřejným zájmem však je tyto pozemky, které jsou „mrtvými“ a často nevábnými součástmi sídel, využít a oživit. Proto by měly do těchto území směřovat prostřednictvím měst a obcí dotace.

Přípravě ploch pro vstup investorů je věnována značná pozornost jak městy a obcemi, tak i krajským úřadem a dalšími centrálními a regionálními institucemi. Byla zpracována řada studií, které vyhledávaly a vyhodnocovaly předpoklady průmyslových zón v regionu.

K přírodně cenným útvarům v území jsou vázány lázeňské funkce a cestovní ruch. Lázeňství je něčím, čím se Karlovarský kraj výrazně odlišuje od ostatních krajů ČR. Jedná se o profilové odvětví s významem na úrovni celostátním a mezinárodním, které vytváří image celého kraje.



### 1.3. Vazby se Saskem

Vazby k Sasku poskytují relativně nejvýznamnější možnosti posílení vztahů mezi Karlovarským krajem a širokým zázemím. Důležitá je relativní blízkost tzv. „Saského trojúhelníku“ (aglomerací Chemnitz, Dresden, Leipzig). Pro Karlovarský kraj je velmi významná zejména blízká koncentrace osídlení v aglomeracích Chemnitz, Zwickau a Plauen (celkem 1 milion obyvatel), která je situována v dosahu cca 40 km od státních hranic ČR. Tato vzdálenost je dále „zkracována“ vztahem saského osídlení ke Krušnohorské rekreační oblasti.

Podmínkou pro umožnění výraznějších kontaktů mezi Karlovarským krajem a přilehlou aglomerací na saské straně je zlepšení dopravního spojení přes bariéru Krušných hor. Vzhledem k přírodním i urbanistickým limitům se na uvažovaných spojeních předpokládá doprava regionálního typu. Prostřednictvím tohoto dopravního řešení dojde současně k lepší-



mu napojení a oživení venkovského osídlení v příhraničním prostoru Krušných hor.

### **1.3.1. Rozvojové záměry Saska vůči Karlovarskému kraji**

Rozvojové záměry Saska, které by mohly mít dopad na území Karlovarského kraje jsou formulovány v rámci Zemského plánu rozvoje území Saska (2003). Jedná se o strategické cíle rozvoje evropského metropolitního regionu „Saský trojúhelník“, s cílem vytvoření významného evropského ekonomického a turistického regionu. Přímou vztah k ČR, po vstupu do EU a po podpisu Schengenských dohod, je to podpora přeshraničně koordinovaného regionálního rozvoje, podmíněná vypracováním společných přeshraničních koncepcí, a to na regionálních i místních úrovních. V nadřazené dopravní infrastruktuře byl deklarován zájem na dopravním propojení v ose Zwickau – Karlovy Vary. Tento záměr bude v několika variantách prověřován v rámci zpracování konceptu nového územního plánu kraje a koordinován se sousedním Saskem.

### **1.4. Vazby s Bavorskem**

Vůči Bavorsku jsou vazby prostorově volnější. Významné bavorské dopravní a urbanizační osy míjejí území ČR. Existující dopravní propojení v Karlovarském kraji míří k aglomeracím nižší významnosti při městech Hof, Marktredwitz a dále na Bayreuth. Značný význam vazeb k Bavorsku však spočívá ve zprostředkování vztahů k sice vzdálenějším, ale rozsáhlým a rozvinutým aglomeracím a regionům v západní Evropě.

## **2. Prohlášení o spolupráci uzavřená se zahraničními partnery**

Význam podpisu společných prohlášení Karlovarského kraje s Bavorskem a Saskem je především v tom, že partnery pro německé spolkové země začínají být na české straně právě nové samosprávné kraje.

Regiony se v prohlášeních zavazují spolupracovat v oblasti územního a regionálního rozvoje, ochrany životního prostředí, dopravní infrastruktury, krizového řízení, záchranných systémů, veřejné správy, lázeňství a cestovního ruchu, kultury, hospodářství, vědy, vzdělávání a sportu.

V těchto oblastech dochází k výměně informací, společné podpoře vzájemných koncepcí regionálního rozvoje obou stran a vyměňování vedoucích představitelů, úředníků a odborníků regionální správy a samosprávy.

### **2.1. Společné prohlášení o spolupráci mezi Karlovarským krajem a Vládním krajem Chemnitz**

Prohlášení o spolupráci se Svobodným státem Sasko a saským regionem Chemnitz bylo podepsáno v květnu 2002 v Karlových Varech.

Cílem prohlášení je upevňovat dobré partnerské vztahy a přátelskou spolupráci mezi oběma kraji. Obě strany podporují práci Sasko-českých pracovních skupin. Za účelem řízení, dohledu a vyhodnocování společných akcí byl zřízen Řídící výbor pro spolupráci.

### **2.2. Společné prohlášení o spolupráci mezi Karlovarským krajem a Vládním krajem Horní Franky**

Na konci června došlo v hornofranském Bayreuthu po intenzivním tříletém diplomatickém úsilí k podpisu Společného prohlášení o spolupráci mezi Karlovarským krajem, Svobodným státem Bavorsko a bavorským vládním krajem Oberfranken (Horní Franky).

Záměrem je upevňovat dobré partnerské vztahy a přátelskou spolupráci mezi oběma kraji a snažit se tyto aktivity na regionální úrovni rozšiřovat a prohlubovat paralelně při současném přistoupení České republiky k Evropské unii.

Obě strany budou podporovat práci Česko-bavorských pracovních skupin. Budou prohlubovat a pokračovat v přeshraniční spolupráci v rámci programu Phare CBC a Interreg IIIA i dalších programů Evropské unie. Budou podporovat spolupráci místních územních jednotek, obzvláště práci ve sdružení Euregio Egrensis. Obě strany chtějí propagovat provádění společných projektů a akcí.

## **3. Spolupráce při přípravě územně plánovací dokumentace**

České právní předpisy na úseku územního plánování nestanovují povinnost provádět územně plánovací dokumentaci

v průběhu pořizování se sousedními státy. Přesto Krajský úřad Karlovarského kraje považuje za důležité informovat vládní prezidia sousedních krajů v Německu o aktuálním stavu pořizované dokumentace. Stejný přístup zvolili také představitelé sousedních plánovacích regionů, a informují Karlovarský kraj ať již korespondenčně či na pracovních jednáních o aktuálním stavu zemských a regionálních plánů.

V rámci rozpracování analytické fáze Územního plánu velkého územního celku Karlovarského kraje se uskutečnila v roce 2003 pracovní jednání s partnery na úseku zemského a regionálního plánování v Chemnitzu, Bayreuthu a Regensburgu. Materiály a schválené regionální plány poskytnuté na jednáních byly společně s výsledky a závěry těchto pracovních schůzek novými podněty pro řešení přeshraničních vztahů. Současně se při zpracování nového územního plánu kraje vycházelo z materiálů dříve zpracovaných pod gescí ministerstev obou států: Trilaterální koncepce rozvoje česko-bavorsko-saského příhraničí (1994), Směry a cíle šetrného prostorového rozvoje česko-saského Krušnohoří (1995), Společný programový dokument ČR – Sasko – Phare CBC – Interreg IIIA (2000 – 2006), Společný programový dokument ČR – Bavorsko – Phare CBC – Interreg IIIA (2000 – 2006).

Pro vzájemné informování o dalších postupech územně plánovací činnosti v příhraničních oblastech byla v říjnu 2004 uskutečněna v Karlových Varech společná pracovní schůzka za účasti všech sousedících plánovacích regionů.

## **4. Phare CBC**

Významnou úlohu v přeshraniční spolupráci sehrával program EU Phare CBC, který umožňoval do letošního roku realizaci významných investičních akcí, které přispívaly ke zvýšení kvality životního prostředí, technické infrastruktury a obnovy památek. Od roku 1994, kdy byl tento program Evropskou unií zahájen, přispěl k realizaci řady projektů významných jak pro region, tak pro návštěvníky z Německa, např.: rekonstrukce zámku Kynžvart a historického jádra města Lokte, výstavba obchvatu města Aš, elektrifikace železnice Cheb – Schirnding, realizace turistických stezek na Božím Daru v Krušných horách.

Kromě větších investičních projektů umožňoval Společný fond malých projektů Phare CBC i financování malých projektů typu „people to people“, tj, podporoval „měkké“ projekty v oblasti rozvoje lidských zdrojů s přeshraničním dopadem.

## 5. Euregio Egrensis

Rozvoj přeshraniční spolupráce si dalo za úkol i sdružení obcí Euregio Egrensis, které sleduje prohloubení koordinace činnosti a spolupráce v evropském regionu zahrnujícím přibližně oblast horního a středního povodí řeky Ohře: část území svobodných států Bavorsko, Durynsko a Sasko, a z České republiky celý Karlovarský kraj a okres Tachov z Plzeňského kraje. Euregio Egrensis je jedním z více než sta překračujících evropských regionů (euroregionů). Byl založen v roce 1993. (Internet: [www.euregio-egrensis.org](http://www.euregio-egrensis.org))

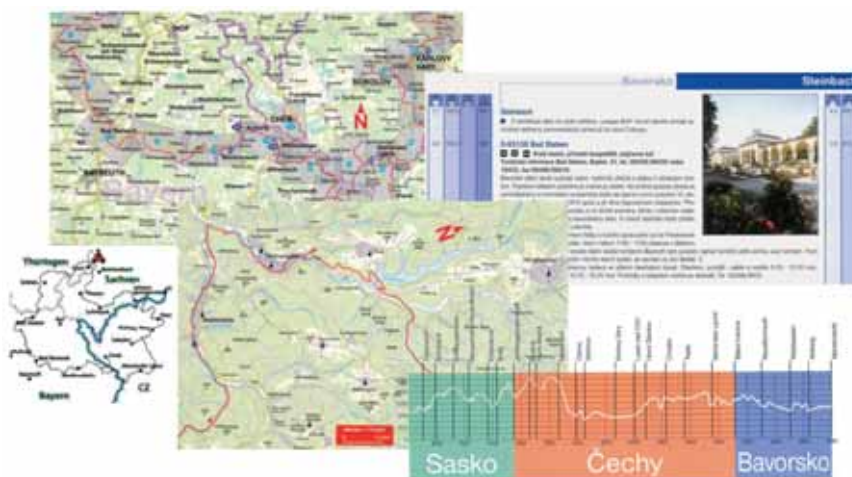
Cílem Euregia Egrensis je kromě prohloubení přátelských vztahů mezi ČR a SRN přispět k porozumění a toleranci a podporovat všechny formy přeshraniční spolupráce v oblasti veřejné správy, hospodářských vztahů i partnerství škol, spolků a občanských sdružení. Spolupráce je zaměřena na oblasti: cestovní ruch, lázeňství, turistika, životní prostředí, zemědělství, hospodářství, doprava, mládež, kultura, sport a vzdělávání.

Nejvýznamnějšími projekty Euregia Egrensis jsou např. výměnný školní rok, letní tábor mládeže, výroční tisková konference, cena Euregia Egrensis, spolupráce českých, bavorských a saských lázeňských měst a organizací s cílem vytvořit lázeňské srdce Evropy.

### 5.1. Cyklotrasa Euregio Egrensis

Jedním z prvních produktů spolupráce je cykloturistický okruh Bavorskem, Durynskem, Saskem a Českou republikou – trasa Euregio Egrensis o celkové délce 602 km. Na německém území využívá trasa cyklostezek, na straně české se jedná zatím pouze o cyklotrasy. Cílem projektu bylo upozornit na bohatství tohoto regionu, přiblížit cyklotrasou jeho atraktivitu nejen turistům, ale i domácímu obyvatelstvu. Motto cyklotrasy zní: Cykloturistika v srdci Evropy – lázeňství a hornictví. Regionální sdružení obcí a měst Euregio Egrensis vydalo podrobného průvodce po cyklotrase ve čtyřech jazykových muta-

cích (čeština, slovenština, němčina a angličtina).



## 6. Projekt Enlarge-Net

Karlovarský kraj je zapojen do projektu Enlarge-Net, který sdružuje města a regiony v Sasku, Dolní Slezsku a severních Čechách. Projekt má připravit místní a regionální úřady na administrativní, ekonomické a sociální důsledky rozšíření EU a dát jim možnost využít šancí na další rozvoj, které jsou s rozšířením EU spojené. Měly by být zřízeny trvalé sítě a struktury odborných kontaktních osob mezi úřady a dalšími účastníky na obou stranách nedávne vnější hranice EU. Účastníci projektu získávají nové zkušenosti a vypracovávají společné strategie. V oblasti rozvoje jsou zjišťovány významné záměry a limity a jejich případné střety v regionálních plánech.

## 7. Turistický ruch

V oblasti turistického ruchu je Karlovarský kraj partnerem celé řady menších projektů.

### 7.1. Masterplan

V rámci pracovní skupiny Euregio Egrensis byl vytvořen plán společných přeshraničních aktivit v oblasti turistického ruchu – Masterplan. V současné době se pracuje především na projektu EuregioMobil. Jeho cílem je propojení všech stávajících dopravních možností pro cykloturisty. Probíhá jednání s dopravci na české i německé straně o sjednocení jízdních řádů a jízdného. Dále se připravuje vydání česko-německé mapy Euregio Egrensis rozšířené o cyklotrasy a cyklobusy ve Frankenwaldu s vyznače-

nými přístupnými místy. Financování bude zajištěno z programu Interreg IIIA.

## 7.2. Mezinárodní konference cestovního ruchu

Krajský úřad Karlovarského kraje zorganizoval v květnu 2004 Mezinárodní konferenci cestovního ruchu v Mariánských Lázních. Představitelé regionů, měst a podnikatelských subjektů z Německa informovali o různých formách přeshraniční spolupráce a o jejím dopadu na turistický ruch v příhraničních regionech.

V současné době probíhají jednání k novému projektu v oblasti cestovního ruchu, v rámci kterého by mělo dojít k vyškolení průvodců pro celou oblast Euregio Egrensis v Sasku, Durynsku, Bavorsku a Čechách.

### 7.3. Výstavy cestovního ruchu

Karlovarský kraj se pravidelně představuje formou prezentací např. v Německu – Drážďany, Mnichov, ale také v Moskvě, Madridu nebo italském Milánu. Zúčastňuje se veletrhů cestovního ruchu v tuzemsku i zahraničí s vlastními expozicemi nebo v expozici České republiky, případně společně s městem Karlovy Vary (Regiontour v Brně a Holiday World v Praze). Letos poprvé se s vlastní expozicí zúčastnil prestižního mezinárodního RDA workshopu cestovního ruchu v Kolíně nad Rýnem. Z příhraničních prezentací se účastnil např. Saského veletrhu v Plavně.

### 7.4. Hradní stezka

Karlovarský kraj se zasloužil o rozšíření Hradní stezky – německé Burgenstrasse i na českou stranu. Do Burgenstrasse se

zapojilo ke stávajícím členům několik nových památkových objektů nejen z Karlovarského kraje (Cheb, Kynžvart, Loket, Teplá, Bečov), ale i z Plzeňského a Středočeského kraje. Byl vydán nový propagační materiál v české i německé verzi.

regionech Bavorska, Saska a Karlovarského kraje. Součástí projektu jsou desítky koncertů rozličných hudebních žánrů, ale také semináře a výstavy výtvarného umění.

atraktivitu oblasti, poukázat na význam geologických podmínek pro ekonomický a kulturní rozvoj. Projekt nestanovuje limity využití ani neomezuje rozvoj území, která jsou pod správou měst a obcí, ale naopak svými aktivitami přispívá k rozvoji v oblasti turistiky a cestovního ruchu. Vedle lázeňství vyzdvihuje v přeshraničním měřítku další zajímavosti regionu, které doposud nebyly širší veřejnosti všeobecně známy. Předpokládané aktivity geoparku jsou publikování společných informačních materiálů, pořádání výstav, přednášek, kulturních akcí, pravidelných setkání účastníků geoparku, zapojení do spolupráce v rámci Sítě evropských geoparků a financování aktivit geoparku s pomocí národních a evropských fondů rozvoje.



### 7.5. Spolupráce na úseku památkové péče

Karlovarský kraj se v září tohoto roku podílel na uspořádání workshopu vládního prezidia Chemnitz na téma „Úkoly ochrany památek a památková péče v současnosti a v budoucnosti“. Bylo vybráno pět témat, ke kterým zástupci české i německé strany přednesli příspěvky. Hlavním cílem workshopu byla nejen podpora rozvoje spolupráce a vzájemných vztahů v oblasti péče o kulturní památky, ale i porovnání legislativní úpravy a organizace státní památkové péče, výměna názorů na řešení stejných problémů na české i saské straně.

### 7.6. Spolupráce s výstavou kosmonautiky

Karlovarský kraj uzavřel dohodu o vzájemné spolupráci a propagaci s Německou výstavou kosmonautiky Morgenröthe-Rautenkranz e.V. Projekt je financovaný v rámci Interregu IIIA. Expozice má popisky v česko-německé jazykové mutaci a její část je věnována také českému kosmonautovi Vladimíru Remkovi.

### 7.7. Festival Mitte Europa

Karlovarský kraj přispívá každoročně z rozpočtu finanční částkou a pomáhá s organizací hudebního festivalu Mitte Europa, který se koná v příhraničních

### 7.8. Přeshraniční turistické stezky

Na základě dohody mezi vládami ČR a SRN o malém pohraničním styku probíhají jednání týkající se nových záměrů na zřízení turistických stezek protínajících státní hranice mimo jiné mezi Karlovarským krajem a Bavorskem a Saskem. Dohody se týkají také režimu, termínů otevření a provozních dob. V rámci vnitrostátního projednání zajišťuje krajský úřad odborná stanoviska a vyjádření obcí jako budoucích provozovatelů hraničních přechodů.

## 8. Česko-bavorský geopark

Společné prohlášení o přeshraniční spolupráci s cílem vyhlásit společný Česko-bavorský geopark podepsali hejtmani Karlovarského a Plzeňského kraje s představiteli bavorských krajů Neustadt a.d. Waldnaab, Tirschenreuth, Wunsiedel a Bayreuth dne 25.6.2003.

Základní ideou projektu je vytvořit geopark, jehož náplní je poukázat na úzké propojení geologické minulosti s kulturně-ekonomickým vývojem lidské společnosti. Cílem Česko-bavorského geoparku je především informovat veřejnost o oblasti v širším měřítku, aktivně podporovat rozvoj regionu, vyzdvihnout turistickou

Zpracování studie proveditelnosti na české straně bylo spolufinancováno z programu EU Phare CBC SFMP 2000. Na území kraje bylo expertním týmem vytipováno kolem stovky geologicky zajímavých lokalit. Ve studii jich bylo podrobně řešeno cca 40, ostatní bude možno zahrnout v dalších fázích rozvoje geoparku. Klenotem či pomyslnou vlnkovou lodí mezi jednotlivými lokalitami v Karlovarském kraji by se měl stát důl Jeroným u Čisté. Jedná se o minimálně v evropském měřítku zcela unikátně zachovalý důl z přelomu 15. a 16. století.

Pro provoz geoparku se předpokládá vytvoření informačního systému (www stránky, informační tabule, naučné stezky, panoramatické tabule), zpřístupnění lokalit (pěšiny, chodníky, mostky, vyhlídkové plošiny, terénní úpravy, parkovací plochy, altány) a vybudování značení. Na takto vybudovanou infrastrukturu by měla v budoucnu navazovat celá řada společenských akcí, určených jak pro širokou veřejnost (exkurze, přednášky apod.), tak pro odborníky (semináře, konference, výzkum).

Opěrnými body geoparku budou regionální muzea zaměřená na geologii, vybrané přírodní geotopy a hornické památky. Projekt také využívá současný dostupný potenciál infocenter a aktivit soukromých subjektů v oblasti lázeňství i tradičních výrobních závodů. Celková rozloha v rámci Karlovarského kraje činí 2 327 km<sup>2</sup>.





## 9. Doprava

### 9.1. Hraniční přechody

Pro rozvoj přeshraniční spolupráce po vstupu České republiky do Evropské unie a pro přípravu budoucí užší hospodářské a turistické spolupráce je nutné obnovit a zprovoznit přeshraniční spojení.

Toto opatření je v souladu s Programem rozvoje Karlovarského kraje, s Konceptí doplňujících silničních spojení mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko a s návrhem Konceptce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji.

Jednání probíhají v různých rovinách: na vládní úrovni mezi experty České republiky a Spolkové republiky Německo, a na úrovni Karlovarského kraje s příslušnými regionálními úřady SRN, případně s politickou reprezentací. Řada jednání proběhla také na úrovni obcí.

V současné době byl na základě četných diskusí vytvořen seznam navrhovaných silničních spojení s odhadem nákladů, rozdělený podle naléhavosti a složitosti realizace do čtyř priorit. Návrhy byly prověřovány na české i německé straně. Projektová příprava, projednávání a stavební příprava až k otevření spojení bude především úkolem regionů.

Vybraná přeshraniční spojení by měla být realizována v časovém horizontu 2006 – 2009 tak, aby byl Karlovarský kraj připraven na volný pohyb osob po přistoupení České republiky k Schengenským dohodám. Vzhledem ke skutečnosti, že většina těchto spojení prochází oblastmi cennými z pohledu ochrany životního prostředí, je nutné věnovat zvýšenou pozornost přípravě jednotlivých staveb.

Strategie silničních spojení vychází mj. z předpokladu, že otevřením co nej-

většího počtu přechodů s provozem motorových vozidel do 3,5 tuny dojde k rovnoměrnému rozdělení dopravy na všechny přístupové komunikace a nebude docházet k soustavnému přetěžování kterékoliv z nich. To by mělo znamenat i snížení nákladů na jejich úpravy a rekonstrukce.

### 9.2. EgroNet

EgroNet je projekt euroregionálního systému místní dopravy, který propojuje tři spolkové země SRN (Sasko, Durynsko, Bavorsko) a přilehlou část Karlovarského kraje. Vznik EgroNetu je spojen s konáním světové výstavy Expo 2000 v Hannoveru, kde byl tento projekt představen Svobodným státem Sasko. Projekt byl realizován pod gescí Saského státního ministerstva hospodářství a práce a koordinován Účelovým sdružením místní hromadné osobní dopravy Vogtland. Na české straně jsou projektovými partnery především dopravci.

Provázaný systém veřejné dopravy EgroNet umožňuje cestování na jeden jízdní doklad po území Saska, Bavorska, Durynska a Karlovarského kraje. Projekt je zaměřen na tematický rozvoj rekreace a turistiky.

Co se týká velikosti území projektu, časového rozmezí realizace projektu, počtu zúčastněných subjektů a technické náročnosti, je EgroNet nejen největším projektem Saska, nýbrž co do plochy se dokonce zařadil mezi největší mezinárodní projekty v Evropě.

Systém EgroNet nabízí dva druhy jízdenek a to: „jednodenní jízdenku“ a „rodinnou jízdenku“, opravňující k libovolnému počtu jízd. Jízdenky EgroNet jsou nabízeny s německým a českým cenovým potiskem.

### 9.3. Cyklodoprava

Cykloturistika v současnosti zažívá nebyvalý rozmach a její obliba jako formy rekreace a sportovního využití neustále vzrůstá. To platí i pro Karlovarský kraj, který svou polohou a přírodními podmínkami poskytuje velice příznivé podmínky pro tuto složku cestovního ruchu.

Díky Krajskému úřadu Karlovarského kraje, a jím zřízené pracovní skupině pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy, postupně končí období, ve kterém se cykloturistika rozvíjela v Karlovarském kraji živelně. Ve Strategii rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy byly jednoznačně stanoveny priority, cíle a opatření včetně finančních rámců. Realizací strategie dojde k minimalizaci některých nahodilostí a propojí se aktivity dalších aktérů (mikroregionů, měst a obcí, Klubu českých turistů, zahraničních partnerů). To je podporováno i poskytováním dotací zainteresovaným subjektům. V počátečním období jsou finanční prostředky určeny zejména na budování značení a projektovou přípravou.

#### 9.3.1. Cyklostezka podél Ohře

Nosným nadregionálním projektem je 110 km dlouhá cyklostezka podél Ohře, která bude tvořit páteřní cyklistickou komunikaci v kraji. Napojení na SRN bude mezi městy Waldsassen a Cheb, na Ústecký kraj u obce Perštejn. Kraji byl přiznán grant z programu EU Phare CBC SFMP 2001 na zpracování studie proveditelnosti.

#### 9.3.2. Cyklistická mapa

Dalším výsledkem je mapa cyklistických tras a stezek Karlovarského kraje vydaná v trojjazyčné mutaci (čeština, němčina, angličtina). Mapa zahrnuje také bezprostředně navazující trasy v Německu. Další edice bude tyto návaznosti dále propracovávat.

#### 9.3.3. Cyklobusy

Za podpory kraje se podařilo zrealizovat pravidelné linky pro přepravu jízdních kol do turisticky atraktivních lokalit Krušných hor a Slavkovského lesa. Dvě z linek jsou vedeny také na území SRN: z Františkových Lázní přes Aš do Bad Elsteru v Sasku a přes Cheb do Waldsassenu a Wiesau v Bavorsku.

#### 9.3.4. Internetový portál pro cykloturisty

Ve spolupráci s německým partnerem Tourismusverband Franken e.V. je připravován projekt na vytvoření dvojjazyčného internetového portálu (čeština a němčina), který bude poskytovat informace o cykloturistických produktech v Karlovarském kraji a v turistickém regionu Frankenwald, dále o přípravě, realizaci a propagaci cyk-

loprojektů a turistických zajímavostí. Projekt je jedním z navrhovaných opatření Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo-dopravy v Karlovarském kraji. Na realizaci jsou vyčleněny prostředky v rozpočtu kraje.

Realizací projektu dojde k dalšímu zatraktivnění regionu, k rozvoji cestovního ruchu a reálnému propojení cykloturistických tras přes hranice. Zvýšený příliv návštěvníků kraje představuje zdroj příjmů, který se projeví zejména v terciární sféře. Projekt má prokazatelný přeshraniční dopad z hlediska rozvoje regionálního hospodářství a zaměstnanosti v česko-německém příhraničí. Cílovými skupinami jsou cykloturisté, a to jak obyvatelé kraje, tak návštěvníci z jiných krajů, i z Bavorska a Saska. Vytvoření portálu na německé straně bude spolufinancováno z programu Interreg III, na straně české z Phare CBC a rozpočtu Karlovarského kraje.

## 10. Hospodářská spolupráce

### 10.1. Výstavy

Karlovarský kraj uskutečňuje společně prezentace kraje, průmyslových zón, investičních příležitostí a podnikatelské sféry na celé řadě mezinárodních i regionálních výstavách (např. ExpoReal v Mnichově, URBIS v Brně, EcoCity v Praze, ForArch v Praze a Karlových Varech).

Pro rozvoj oblastí průmyslu a služeb se kraj snaží využívat zkušeností a možností zahraničních kontaktů, spolupráce profesních komor, sdružení a odborných zahraničních institucí. Kraj podporuje společné projekty a aktivity vedoucí k rozvoji hospodářství a ekonomiky příhraničních oblastí, k získávání investorů do regionu a jeho průmyslových zón.

Společná putovní výstava Ústeckého a Karlovarského kraje v Sasku doprovázela v tomto roce prezentace hospodářského prostoru obou krajů, podnikatelská setkání a workshopy ve městech jihozápadního Saska (Dresden, Chemnitz, Freiberg, Plauen, Zwickau a Annaberg-Buchholz) a informovala tak saskou veřejnost o hospodářském potenciálu, pozoruhodnostech a investičních příležitostech v příhraničí jejich nejbližšího souseda.

I když v Sasku existuje již dosti značná povědomost o ČR a sousedních regionech, byla tato řada prezentací zajímavým přínosem pro detailní seznámení s prostře-

dím sousedních českých krajů a poskytla saským podnikatelům konkrétní náhled, co mohou od svých sousedů očekávat, kde jsou jejich silné stránky a jaké oblasti se pro vzájemnou spolupráci nabízejí.

Pod záštitou Generálního konzulátu ČR v Drážďanech a ve spolupráci s krajskými úřady a hospodářskými komorami, vystupovali při otevírání výstav zástupci krajů a Generálního konzulátu a navazovali kontakty s místní samosprávou a podnikatelskou veřejností. Ve městech Chemnitz a Annaberg-Buchholz byly u příležitosti konání výstavy uspořádány podrobné informační semináře, postihující nejrůznější aspekty podnikatelského prostředí.

Při zahájení poslední výstavy projevil zájem i další regiony (Lipsko, Halle), a je předpoklad, že tato úspěšná prezentační akce bude mít další pokračování.

### 10.2. Společný hospodářský portál

Pod vedením německých okresů Cham a Regen a Institutu průmyslového managementu, spol. s r.o. Plzeň, a za podpory IHK Regensburg (Průmyslová hospodářská komora), Handwerkskammer Niederbayern/Oberpfalz (Řemeslná komora), Mittelbayerische Zeitung a Straubinger Tagblatt byl vytvořen pilotní projekt pod názvem „Společný hospodářský portál“. Ten byl původně koncipován jako vzájemná obchodní platforma pro východo-bavorský region a Plzeňský kraj, která by měla být hospodářským mostem mezi východem a západem.

V Karlovarském kraji byl hospodářský portál představen koncem roku 2002, kdy se uskutečnila na krajském úřadu prezentace projektu. Z následných jednání vyplynula spolupráce Karlovarského kraje a Regionální hospodářské komory Poohří při realizaci tohoto projektu na území kraje.

Portál v současné době nabízí v češtině, němčině a angličtině databázi asi 2 500 firem z Německa a 1 100 firem z Čech. Přímo z Karlovarského kraje je v databázi zhruba stovka firem. Kromě firem portál nabízí i burzu spolupráce,

burzu zaměstnání a internetový obchod. Může být využíván k nalezení obchodního nebo kooperačního partnera nebo k rozvoji stávajících kontaktů. Návštěvníci stránek mohou také získat informace o podmínkách podnikání nebo kontakt na odborné poradce, kteří se v určité problematice orientují. Stejně tak mohou být touto platformou testovány nové internetové technologie.

Projekt byl spolufinancován z programu Interreg III. Na provoz portálu přispívá i Karlovarský kraj.



## 11. Příklady spolupráce na lokální úrovni

České obce a města mají v zahraničí celou řadu partnerských měst. Společně pak realizují různé formy spolupráce zaměřené na děti a mládež, spolkovou činnost, spolupráci mezi institucemi. Specifická je např. spolupráce v oblasti hornictví. Zajímavé projekty vznikají na Chebsku nebo v rekreačních oblastech Krušných hor.

### 11.1. Krajinná výstava

V roce 2006 budou společně pořádat bavorské město Marktredwitz a české město Cheb velkou krajinnou výstavu bez hranic. Tyto krajinné výstavy se konají jednou za čtyři roky, vždy ve vybraném bavorském městě. Pro rok 2006 získalo pořadatelství tohoto prestižního projektu město Marktredwitz, mimo jiné také proto, že nabídlo poprvé v historii uspořádání přeshraniční výstavy. Část se uskuteční v Marktredwitz, část v Chebu. Jedná se vlastně o projekt renovace části města, o vznik klidové zóny, likvidaci ekologických zátěží. Část projektů v centru Chebu je již realizována, nejvýznamnější změny



ve tváři krajiny by se však měly odehrát v klidové zóně u řeky Ohře. Po výstavě bude odstraněna část mobilních exponátů, ale nová zeleň, cesty, infrastruktura, sportoviště a některá umělecká díla zůstanou zachována a budou sloužit občanům města i turistům. Na bavorské krajinné výstavě si pravidelně nachází cestu desetitisíce návštěvníků, a tak města Cheb i Marktredwitz předpokládají, že zájem o historicky první přeshraniční výstavu bude opět velký.

### **11.2. Rozvoj zimních sportů a turistiky v regionu Klínovce a Fichtelbergu**

Základní myšlenkou projektu je postupné vytvoření podmínek pro výstavbu nových lanových drah spojujících nejfrekventovanější lyžařské areály v okolí Klínovce a na německé straně Fichtelbergu, rozšíření a zkvalitnění poskytovaných služeb v lyžařských areálech a zajištění celoročního využívání lanových drah. Postupným vybudováním lanových drah společně s úpravou lyžařských tratí různé náročnosti a vytvořením podmínek pro jejich umělé zasněžování dojde k možnosti prodloužení lyžařské sezóny až na 100 dnů. V lokalitě je cílově plánovaná výstavba 17 lanových drah, které návštěvníkům hor umožní plynulý přesun mezi lyžařskými středisky v závislosti na požadované obtížnosti sjezdovek. Projekt

předpokládá, že celý areál včetně jednotlivých lanových drah bude budován a provozován jedním subjektem, který sdruží zainteresovaná města a obce, a to i z německé strany hranice (Jáchymov, Boží Dar, Loučná, Oberwiesenthal). Projektová příprava byla hrazena z prostředků EU programu Phare CBC.

## **12. Závěr**

Polohu Karlovarského kraje v nadnárodním systému lze oprávněně považovat za jednoznačně výhodnou. Karlovarský kraj jako „nejotevřenější“ kraj v ČR vůči zahraniční, s vysokým podílem zde žijících a pracujících cizinců a počtem zahraničních návštěvníků, se ovšem potýká také z celou řadou omezujících faktorů v oblasti dopravní infrastruktury a hospodářství. Výhody sousedství s Německem tak nemohou být plně využitelné. Smyslem současných snah o spolupráci je mimo jiné také eliminovat a do budoucna zcela překlenout současné nedostatky a plně tak využít velmi příznivé polohové poměry kraje.

Pravděpodobně největší rozvojový potenciál výrazně nadregionálního charakteru je skryt v centrální části kraje. Jedná se o těžbou zasaženou a postupně rekultivovanou oblast Sokolovské pánve, která může v budoucnosti nabídnout rozsáhlá

území pro široký sortiment funkčního využití, např. v oblasti rekreace, turismu, obchodu, služeb, bydlení, vědy i výroby s využitím vyspělých technologií.

Začínající vývojová etapa bude probíhat v novém ekonomicko politickém prostředí Evropské unie, tedy v mnohem širším konkurenčním prostoru než dosud. Zároveň se tak však naskytá větší škála rozvojových pobídek a stimulů, k jejichž využití bude nezbytné přijímat včasné, poučené, velmi uvážené a účinné rozhodnutí, jak na úrovni jednotlivých ekonomických subjektů, tak na úrovni reprezentací obcí i kraje.

Přeshraniční spolupráce může pomoci převzít osvědčené zkušenosti, postupy a projekty a vyvarovat se tak zbytečných chyb.

### **Výběr použitých podkladů a pramenů:**

Průzkumy a rozbor Územního plánu velkého územního celku Karlovarského kraje, U-24, s.r.o. (2003).

Průzkumy a rozbor, Návrh Územní prognózy území dotčeného těžbou hnědého uhlí na Sokolovsku, Atelier T-plan, s.r.o. (2003, 2004).

Program rozvoje Karlovarského kraje (aktualizace 2004).

Studie proveditelnosti Česko-bavorský geopark, GP sdružení pro geologii (2004).

Euroregion Neisse-Nisa-Nysa jako komunální sdružení měst obcí a okresů severních Čech, východního Saska a Dolního Slezska vznikl v polovině roku 1991 ze společné vůle řešit příhraniční problémy vzájemnou spoluprací a navázat tak po 50ti letech na původní sousedské styky. Prioritními cíli bylo odstranění negativního vlivu hranic, zlepšení životní úrovně obyvatel, kulturních a přírodních podmínek v území a rozvoj hospodářství.

Vrcholnými orgány Euroregionu jsou tříčlenné prezidium a třicetičlenná rada (z každé země 10 zástupců), jejíž členové jsou voleni v každé zemi z řad starostů měst a obcí a předsedů okresů (v Sasku). Výkonnými orgány jsou sekretariáty v Liberci, Zittau a Jelení Góře. Vedle organizačně politické práce a administrace s podáváním projektů do mezinárodní pomoci Phare – CBC a INTERREG III v Německu je těžiště práce soustředěno do 16ti mezinárodních pracovních skupin s rozličnou konkrétní tematikou. Tyto skupiny expertů – min. 3 z každé země jednájí pravidelně, zpravidla 3x do roka. Zaměřují se především na navrhování, přípravu a odsouhlasování přeshraničních projektů, vydávání společných materiálů a vzájemnou informovanost o aktuálním dění na druhé straně hranice. Jedná se o širokou mnohooborovou problematiku.

#### **Infrastruktura – hospodářství:**

– silniční dopravu, železniční dopravu, hospodářství, cestovní ruch, cykloturistiku.

#### **Životní prostředí – venkovský prostor:**

– ekologii lesa, čistotu vody.

#### **Veřejné zdraví – bezpečnost:**

– veřejné zdraví, integrovaný záchranný systém, bezpečnost.

#### **Lidské zdroje – kultura – vzdělávání**

– kulturu, ochranu památek, knihovnictví, statistiku, historii vzdělání.

Bohužel, v posledním organizačním schématu není uvedena pracovní skupina pro regionální a územní plánování, která fungovala přes 10 let – až do roku 2002, kdy její aktivity částečně převzaly příslušné odbory Libereckého kraje.

Jedním z původních prioritních požadavků, které zazněly již na zakládající konferenci v roce 1991 v Zittau, bylo vypracování společného rozvojového regionálního plánu. V rámci počátečního nadšení bylo zpracováno polskou stranou již v roce 1991 z podkladů všech tří zemí „Územní schéma Euroregionu Nisa“ a následně byl dohodnut společný obsah a legenda pro celkovou analýzu území. Chyběla však základní podkladová mapa a finance pro zadání této práce. Následně byly zahájeny z iniciativy Ministerstva hospodářství práce v Tepláně na „Koordinační studii česko-polského pohraničí“ (RNDr. F. Matyáš) – ukončené v roce 1993 podepsáním schvalovacího protokolu a na „Studii rozvoje česko-saského pohraničí“ (Ing. arch. W. Hána a Ing. arch. J. Haloun) 1992 – 94. Byla zpracována analýza slabé a silné stránky a koncept byl předán k projednání.

V roce 1995 se podařilo pořídit jednotnou topografickou mapu celého území Euroregionu v měř. 1:100 000 z podkladů tehdejších vojenských map všech tří zemí.

V roce 1992 zadala Saská vláda zpracování konceptu „Rozvoje Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa“ firmě Dornier. Tento materiál byl v roce 1993 dokončen, ale jeho využitelné výsledky nepřinesly očekávaný efekt.

V následujících letech sílily snahy o zahájení práce na společné „Analýze území“ a následně „Studii územního rozvoje“. Tato iniciativa nenašla ale patřičnou odezvu u rozhodujících orgánů ani v jedné zemi.

Na české straně se v dalším období zpracovávaly změny a doplňky územních plánů velkých územních celků (VÚC) a po roce 2000 se připravovaly podklady pro zpracování rozvojových materiálů kraje – „Strategický plán“, „Plán rozvoje kraje“ a nový „Územní plán VÚC Libereckého kraje“.

Německá strana zpracovala v tomto období na základě „Landesentwicklungsplan Saska“ „Regionální plán východního Saska“ – 4 okresů a dvou měst, které územně tvoří německou část Euroregionu.

Polská strana zpracovala „Studii rozvoje jeleniogorského vojvodství“.

Všechny tyto materiály byly v rámci mezinárodní pracovní skupiny vzájemně konzultovány. V dalších letech byl materiál „Rozvoje česko-polského pohraničí“ několikrát aktualizován (Ing. arch. J. Bedrna).

Po územně administrativních reorganizacích v Polsku (sloučení 4 vojvodství do nového Dolnoslezského vojvodství se sídlem ve Wroclawi) a v Česku – vznik Libereckého kraje, přešla iniciativa, týkající se vzájemného předávání informací a projednávání přeshraniční problematiky z větší části na tyto vyšší územně správní orgány.

V úrovni Euroregionu však pokračuje soustavná mezinárodní spolupráce ve všech 16ti pracovních skupinách, z nichž problematika dopravy, životního prostředí, cestovního ruchu a statistiky má úzkou vazbu na rozvojové a územní plánování.

V posledních letech se těžiště spolupráce přesunulo k bodu Trojzemí, kde vzniká společný rozvojový a územní plán měst Bogatyni – Hrádku nad Nisou a Zittau. Zpracovatelem tohoto projektu je Regioplan v Dresden za výrazné spolupráce českých i polských specialistů. Na základě těsné mezinárodní spolupráce vzniká tak společné územní řešení na mapě 1 : 25 000 poměrně složitěho území s:

- problematikou připojení Liberecka rychlostní silnicí R 35 přes polské území na evropskou dálniční síť u Weissenburgu (po dvanáctiletém jednání podepsána letos mezinárodní dohoda);
- stabilizací těžby hnědého uhlí pro polskou elektrárnu Turow do r. 2035 (2000 MGW, vyrábí 8 % el. energie Polska);
- útlumem výroby v mnoha podnicích na obou stranách hranic (Robur, textil, strojírenství...);
- tvořící se novou mezinárodní výrobní zónou (založena společnost);
- cenným přírodním a rekreačním zázemím Ještědského hřbetu a Žitavských hor včetně rekreačních vodních nádrží v Hrádku nad Nisou (Kristýna) a Olbersdorfu.

Jedná se nejen o územní řešení koordinující rozvojové náměty, ale i o reálnou vazbu na konkrétní projekty, které

by měly postupně revitalizovat toto v minulosti opomíjené území na okraji investorských zájmů. Koncept řešení k projednání by měl být v letošním roce hotov.

Třináctiletá soustavná mezinárodní spolupráce přinesla pro celý Euroregion řadu realizací zlepšujících celkovou úroveň území i jejich obyvatel. Nezanedbatelná je i částka téměř 2 miliardy Kč získaná pro českou část prostřednictvím pomoci PHARE. Z nejdůležitějších akcí, které podstatně ovlivnily infrastrukturu i životní a společenské prostředí na české straně uvádím:

- zrušení německých elektráren Hirschfelde a Hagenswerda I,II,III v blízkosti hranic a nákladná rekonstrukce elektrárny Turow na polské straně hranice znamenalo podstatné snížení emisí a celkové zlepšení ovzduší, které se projevilo revitalizací lesů Jizerských a Lužických hor,
- podstatné zlepšení čistoty vody v řece Mandavě vybudováním přeshraniční kanalizace Rumburk – Seifhensdorf-Varnsdorf (ČOV) a v Nise vybudováním čistíren odpadních vod v Hrádku nad Nisou, Chrastavě a rozšířením ČOV v Liberci znamenalo návrat ryb do těchto toků. Nové ČOV byly vybudovány i v dalších městech např. Frýdlantu, Tanvaldu apod.,
- zlepšení propustnosti česko-německých a česko-polských hranic zvětšením počtu silničních a železničních přechodů z původních 6ti na současných 14 a otevřením 32 nových turistických přechodů,
- uzavřením mezinárodní dohody o vedení rychlostní silnice R 35 dvoukilometrovým úsekem přes polské území a navázáním na nově budovanou trasu B 178 v Německu z Zittau do Weisenbergu umožní výhodně celé území Liberecka navázat na celoevropskou dálniční síť,
- byla navázána úspěšná spolupráce v cestovním ruchu společnou prezentací Euroregionu na mezinárodních výstavách a vydáním množství propagačních infomateriálů,
- intenzivní spolupráce na úseku statistiky je dokumentována množstvím třístranných srovnávacích materiálů,
- vedle bohatých dvou a třístranných styků v oblasti kultury reprezentuje Euroregion na zahraničních vystoupeních 70ti členný symfonický orchestr mládeže, složený z žáků hudebních škol tří zemí,
- skupina historiků prezentuje výsledky své práce pravidelně na vlastních mezinárodních konferencích každé dva roky.

Všechny tyto akcí přispívají ke vzájemnému poznávání a sbližování lidí a v neposlední řadě také ke zvyšování jejich životní úrovně.



**Transevropské dopravní sítě**

Rozšíření Evropské unie o 10 nových členů s sebou přineslo předchozí iniciativy i na poli dopravy. Již předcházející rozšíření o 3 státy v roce 1996 (Rakousko, Švédsko, Finsko) iniciovalo vznik tzv. Christopheresovy skupiny a následně i vznik Rozhodnutí č. 1692/96/ES o síti TEN-T (Transevropských dopravních sítích) včetně definování čtrnácti evropských prioritních projektů, tzv. Essenských. Těmi byly:

1. Vysokorychlostní vlak/kombinovaná doprava sever – jih:  
Norimberk – Erfurt – Halle/Lipsko – Berlín,  
Brennerská osa: Verona – Mnichov.
2. Vysokorychlostní vlak (Paříž) – Brusel – Kolín nad Rýnem – Amsterdam – Londýn;  
Belgie: belgicko-francouzské hranice – Brusel – Liège – belgicko-německé hranice;  
Brusel – belgicko-nizozemské hranice  
Spojené království: Londýn – přístup k Eurotunelu;  
Nizozemsko: belgicko-nizozemské hranice – Rotterdam – Amsterdam;  
Německo: (Cáchy) G 27 Kolín – Rýn/Mohan.
3. Vysokorychlostní vlak Jih:  
Madrid – Barcelona – Perpignan – Montpellier;  
Madrid – Vittoria – Dax.
4. Vysokorychlostní vlak Východ:  
Paříž – Metz – Štrasburk – Appenweier (Karlsruhe) s připojením na Metz – Saarbrücken – Mannheim a Metz – Lucemburk.
5. Konvenční doprava železniční /kombinovaná: trať Betuwe  
Rotterdam – nizozemsko-německé hranice – Rýn/Ruhr.
6. Vysokorychlostní vlak/kombinovaná doprava: Francie – Itálie  
Lyon – Turín;  
Turín – Milán – Benátky – Terst.
7. Řecké dálnice: Patras: Rion Antirio, Patras – Atény – Soluň – Promahon (řecko-bulharská hranice) a Via Ignatia: Igumenitsa – Soluň – Alexandroupolis – Ormenio (řecko-bulharská hranice) – Kipi (řecko-turecká hranice).

8. Dálnice Lisabon – Valladolid.
9. Konvenční železniční spojení: Cork – Dublin – Belfast – Larne – Stranraer
10. Letiště Malpensa (Milán).
11. Pevné železniční/silniční spojení mezi Dánskem a Švédskem (pevné spojení Öresund) včetně přístupových silničních, železničních a leteckých tras.
12. Nordický trojúhelník (železnice/silnice).
13. Irsko/Spojené království/Benelux – silniční spojení.
14. Západobřežní hlavní trať (železnice).

S rozšířením EU o nových 10 členských zemí vznikla potřeba zásadních změn Rozhodnutí EU č. 1692/96/EC o TEN-T. Kriticky bylo pro ten účel založenou Van Miertovou skupinou konstatováno (byla zřízena z popudu viceprezidentky a komisařky EK paní Loyoly de Palacio), že v realizaci těchto projektů dochází k význačným zpožděním. Proto byla ve změně, kterou následně schválil 29. 4. 2004 pod číslem 884/2004/EC Evropský parlament, definován institut koordinátora TEN a doplněny články o financování TEN, o posuzování vlivů na životní prostředí a články o významu a aplikaci telematických systémů jako součástí dopravní infrastruktury.

Příloha III Rozhodnutí definuje rovněž 30 prioritních projektů ze všech oblastí dopravní infrastruktury ve všech druzích dopravy a technologií – jedním z nejvýznamnějších je projekt evropského navigačního systému Galileo. České republiky se bezprostředně týkají tři projekty, a to:

Projekt č. 22 – klasické železniční spojení Balkánu se střední Evropou, tedy na našem území ve směru dřívějšího IV. multimodálního koridoru (I. národního) včetně odbočné větve Praha – Norimberk (III. národní koridor). Pro první část se v ČR předpokládá doplnění o ERTMS/ETCS v rámci interoperability a čerpání prostředků EU pro modernizaci úseku Praha – Cheb, státní hranice.

Nutno dodat, že společnými silami centrálních i regionálních úřadů ČR, Rakouska a Spolkové republiky Německo

se podařilo do tohoto projektu doplnit větev Praha – Linec, tedy IV. národní železniční koridor.

Další dva projekty se týkají Moravy a Ostravska a navazujícího regionu Slezska v Polské republice.

Projekt č. 23 je klasická železnice ve směru VI. helsinského koridoru (tedy II. národní), kde předpokládáme zařazení projektů interoperability a případně rekonstrukce železničních uzlů (Přerov, Ostrava...). K tomuto projektu rovněž náleží spojovací větev (III. národní) v úseku Česká Třebová – Přerov.

Konečně projekt č. 25 je rovněž spojení dle VI. helsinského koridoru, ale v silniční dopravě – tedy na našem území R 48 (čerpání ISPA, následně Kohezní fond), D 47 (pro 3 úseky mezi Lipníkem a Ostravou se jedná s EIB o úvěru v objemu 9 mld. CZK), D 1 v úseku Lipník nad Bečvou – Mořice a dokončení R 52 z Pohořelic na rakouské hranice.

**Jiný pohled na význam dopravy = udržitelný rozvoj**

Vláda České republiky svým usnesením č. 1248/2004 schválila Strategii udržitelného rozvoje.

Udržitelný rozvoj je novým rámcem strategie civilizačního rozvoje. Vychází z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li potřeby současné generace, aniž by ohrozil možnosti naplnit potřeby generací příštích. Jeho obsah byl poté rozvíjen jednotlivými státy i v mezinárodním měřítku; poslední z velkých setkání, Světový summit o udržitelném rozvoji (Johannesburg 2002), zdůraznil, že cílem je takový rozvoj, který zajistí rovnováhu mezi třemi základními pilíři: sociálním, ekonomickým a environmentálním, jak symbolicky vyjádřilo jeho heslo: lidé, planeta, prosperita. Podstatou udržitelnosti je naplnění tří základních cílů:

- sociální rozvoj, který respektuje potřeby všech,
- účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů,

- udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti.

Potřeba udržitelného rozvoje není vyvolána pouze environmentálními limity, ale také limity ekonomickými a sociálními, vyplývajícími ze zvyšujících se konkurenčních tlaků globální ekonomiky. Svědčí o tom i vývoj v Evropské unii (EU). Významným prvkem, který formuloval sociální a ekonomické priority EU byl Lisabonský summit (březen 2000). Na jarním summitu v Barceloně (březen 2002) byla tato koncepce doplněna závěry předchozího summitu EU v Göteborgu (červen 2001), který přijal Strategii udržitelného rozvoje zaměřenou převážně environmentálním směrem. Lisabonský proces tak získal svou současnou podobu zdůrazňující potřeby rozvoje a vzájemné rovnováhy sociálního, ekonomického a environmentálního pilíře tak, aby jeden nebyl preferován před druhým. ČR přitom musí plnit své mezinárodní závazky k udržitelnému rozvoji z pozice hospodářsky vyspělé země, tj. sdílení globální a regionální zodpovědnosti při respektování specifik a zájmů České republiky.

## Dopravní politika ČR na léta 2005 – 2013

Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013 je zpracovávána z podnětu Programového prohlášení vlády ČR. Dosud platná Dopravní politika schválená vládou v roce 1998 usnesením č. 413/1998 proklamuje svoji platnost v předvstupním období do EU. Rovněž změna vstupních podmínek a názorových proudů na udržitelný rozvoj dopravy dává podnět k aktualizaci dopravní politiky. Dalším důvodem je i vydání Bílé knihy EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout, která kriticky definuje dosavadní vývoj mezioborové dělby přepravní práce ve prospěch dopravních oborů, které působí nejpříznivěji na okolí a dává podněty ke změnám. Rovněž Johannesburgský summit o udržitelném rozvoji na základě třech pilířů (ekonomický, environmentální a sociální) v roce 2002 je důvodem k přehodnocení vývoje v dopravě ve prospěch dopravy, která přináší nejmenší negativní vlivy na životní prostředí. V neposlední řadě je důvodem k aktualizaci dopravní politiky usnesením.

Doprava je jedním z klíčových odvětví národního hospodářství České republiky

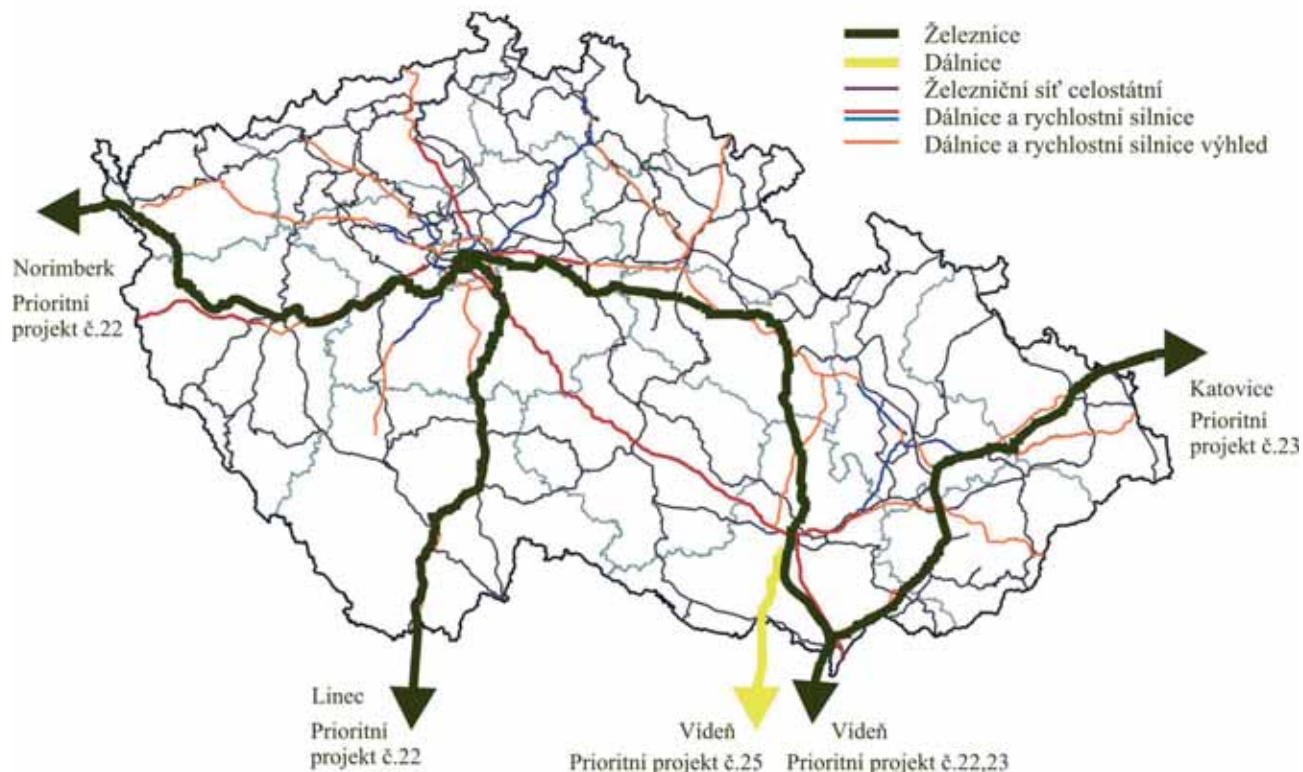
se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě, pro podnikání v dopravě a zajistit pro přepravní potřeby odpovídající infrastrukturu.

Při přípravě legislativních i ekonomických nástrojů regulace dopravy a rozvoje infrastruktury musí být zohledňována optimalizace dopravních systémů tak, aby vyhovovaly požadavkům udržitelného rozvoje a vycházely z finančních možností veřejných rozpočtů České republiky.

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie) a učinit může (finanční aspekty).

*Zde možno podotknout, že všechny tři oblasti se navzájem těsně ovlivňují a je tedy třeba vždy najít kompromisní řešení, které mnohdy a bohužel vede k oddalování potřebných investičních akcí, případně provozních a ostatních opatření.*

## Prioritní Evropské projekty dle rozhodnutí 884/2004 na území ČR



Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektováním specifických podmínek a potřeb České republiky.

*Tak je rovněž pojata Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010 - čas rozhodnout. Nelze na celém teritoriu EU stanovit jednotná pravidla a postupy vzhledem ke specifické jednotlivých zemí. Nově přijaté země včetně České republiky mají dosud komparativní výhodu většího podílu železniční (kolejové) dopravy dokonce ve značné míře vzhledem k pře-*

*pravním výkonům v ekologicky příznivější elektrické trakci. Je však na těchto zemích, aby tuto výhodu udržely, případně rozvíjely dál.*

V této souvislosti se Dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionu a celého území ČR, které by měly nastolit rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějšímu využitím osobních automobilů, možnosti ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů pře-

devším zabývá, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, revitalizace železniční dopravy, zkvalitnění silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou a provozně spolehlivou dopravu.



Po založení královského města Českých Budějovic Přemyslem Otakarem II. roku 1265 byla původní „Solná stezka“ vedená z Lince přes Cáhlov (původní český název Freistadt), Vyšší Brod, Český Krumlov a Netolice, kde se spojovala se „Zlatou stezkou“ a pokračovala dále přes Písek na Prahu, přeměrována na Budějovice, Veselí n. Lužnicí a Sezimovo Ústí. Význam této trasy vzrostl v době panování Karla IV., který se zasadil o splavnění Vltavy z Českých Budějovic. Karel IV. byl autorem myšlenky vybudování průplavu spojujícího Vltavu s Dunajem, jejichž toky se k sobě přibližují v místě dnešní lipenské přehradě až na 35 km. Myšlenka průplavu byla od té doby několikrát ověřována, až byl jejím návrhem pověřen roku 1807 profesor pražské polytechniky František Josef Gerstner (1756 – 1832). Ten ovšem dospěl k poznání její nereálnosti a navrhl výstavbu koněspřežní železnice. Tu vyprojektoval a český úsek i postavil jeho syn František Antonín Gerstner (1796 – 1840). Železnice z Budějovic do Lince byla dokončena roku 1832 jako nejstarší železnice na evropském kontinentu.

Spojení České Budějovice – Linec představovalo významnou dopravní cestu jak v železniční, tak silniční dopravě v době Rakousko - uherské monarchie; zajišťovalo spojení průmyslových oblastí Čech, zejména Prahy, se značnou částí monarchie. Díky orientaci zahraničního obchodu předmnichovské republiky si toto spojení zachovalo svůj význam i v období mezi světovými válkami.

Potřeby nového státního útvaru po první světové válce si však vyžadovaly dopravní investice zejména ve směru východ – západ. Na zkvalitňování podmínek na radiálních trasách z českého vnitrozemí se již nedostávalo. Tak například na sklonku Rakousko - uherské monarchie začala být zdvoukolejňována železniční trať z Prahy do Českých Budějovic. První světová válka však zastavila tyto práce v Benešově u Prahy a tento stav se do dnešního dne v podstatě nezměnil. Po druhé světové válce se orientací na Sovětský svaz a země RVHP a industrializací

Slovenska prohloubily nároky na kvalitu dopravních tras ve směru východ – západ. Nicméně silniční hraniční přechod v Dolním Dvořišti a železniční přechod v Horním Dvořišti si i v době čtyřiceti let existence železné opony zachovaly svůj význam jako jedněch z nejméně frekventovaných přechodů do západních zemí. Kvalitou dopravních tras však ani silnice, ani železnice neodpovídá dnešním potřebám v rámci Evropské unie. To se týká zejména úseku mezi Českými Budějovicemi a státní hranicí, ale v podstatě to platí i o trasách jak směrem dále do českého vnitrozemí, tak i na rakouské straně.

Spojení z Českých Budějovic do Lince je v současné době součástí silničního a železničního koridoru E - 55 v trase Berlín – Praha – Salzburg – Villach – Řím/Záhřeb. Je součástí „Eurokoridoru sever – jih“, který představuje (z iniciativy jihočeského hejtmána Dr. Zahradníka vytvořeného) seskupení samosprávných celků od Saska po Horní Rakousko, tedy území, ve kterém žije zhruba 10 milionů obyvatel.

Na území jihočeského kraje je tvořen zejména dopravními trasami **silnice I/3** (Praha) – Mirošovice – České – Dolní Dvořiště a **železničních tratí 220, 196** Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště. Je k nim počítána i řeka Vltava od Českých Budějovic (a nadregionální cyklotrasa „Eurovelo 7“). Současný stavebně technický stav jak silničního, tak železničního spojení tomuto významu však neodpovídá.

Jak je uvedeno již výše, historicky jsou dopravní trasy mezi Českými Budějovicemi a Prahou zásadně určeny tokem řeky Vltavy, ale konfigurace terénu zejména na průchodu Středočeskou pahorkatinou již od středověku vychýlily trasy pozemních komunikací vedených v tomto směru východně toku Vltavy, přes město Tábor. Od středověku se tak existence této trasy podílela na vytvoření urbanizační osy (nejvýznamnější v jihočeském regionu), která jednoznačně určila principiální koridor pro vedení tras pozemních komunikací (silniční, železniční) vedených ve směru sever – jih i do budoucna.

**Silnice I/3 Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště, státní hranice** byla jako císařská erární silnice dokončena v roce 1831, některé úseky – zejména v okolí Tábora a Českých Budějovic – byly však budovány již koncem osmnáctého století. Silnice jako taková je tedy podstatně starší, než vynález automobilu. Přestože její rekonstrukce do podoby moderní silniční komunikace byla zahájena již zhruba před padesáti roky (obchvaty Benešova, Soběslavi, Velešína a Kaplice), ve své původní trase a v podstatě i podobě z větší části slouží dodnes. Z celkové délky 115 km průtahu silnice I/3 jihočeským krajem představují úseky původní silnice dochované v původní trase (a v podstatě i původních parametrech) 45 km, tj. 40 % z celkové délky úseku (jižně od Českých Budějovic představují tyto úseky dokonce 52 %). Další 10 km z celkové délky (tj. 9 %) představují úseky přeložek vybudovaných před 30 – 50 roky, které již dnes vesměs představují rovněž dopravně závadné úseky. Celkově tak zhruba polovina z celkové délky trasy silnice I/3 na průtahu jihočeským krajem představuje úseky, které svými stavebně technickými parametry nevyhovují dnešním podmínkám.

Komunikace má v těchto úsecích nevyhovující šířkové parametry (šířka vozovky včetně zpevněné části krajnice maximálně 7 m), z větší části je doplněna alejemi vzrostlých stromů na hraně vozovky s velkým množstvím jak liniových, tak především bodových dopravních závad a to i zálužných (zejména „ztráta horizontu“). Křižovatky jsou vesměs bez samostatných odbočovacích pruhů namnoze s velmi omezenými rozhledovými poměry. Možnosti předjíždění jsou v celé délce velmi omezené. V několika úsecích dosahuje podélný sklon 12 %. Část úseku silnice I/3 na průtahu řešeným územím prochází ochranným pásmem vodárenské nádrže Římov a vodárenských vrtů Dolní Bukovsko se zákazem ošetřování chemickými prostředky v zimním období.

Silnice I/3 je v těchto nevyhovujících úsecích nerekonstruovatelná. U některých z nich dochází k významným konfliktům se stávající i plánovanou zástavbou v síd-

lech (zejména hluk, dělící účinek). Navíc i možnosti objíždkových tras (zejména jižně od Českých Budějovic na průchodu územím s nízkým stupněm urbanizace a špatnou úrovní infrastruktury v donedávna „přhraničním“ pásmu) jsou velmi omezené. Nicméně tyto úseky jsou zřejmě z větší části schopny plnit dopravní funkci „doprovodné“ silnice II. třídy (II/603) ke komunikaci s omezeným přístupem (ať už dálnice, či rychlostní silnice).

Na průtahu silnice I/3 se vyskytují úseky s nejvyššími hodnotami dopravního zatížení na síti silnic (a místních komunikací) Jihočeského kraje. Zejména dvoupruhové úseky Tábor – Sezimovo Ústí a České Budějovice – Planá s hodnotami dopravního zatížení přes 30 tisíc vozidel/den jsou v současné době daleko za hranicí jejich kapacity (úprava tábořského úseku na nedělený čtyřpruh se v současné době dokončuje, železnice v podstatě bez účasti státu).

Přestože silnice I/3 představuje pouze 17 % z celkové délky sítě silnic I. třídy v Jihočeském kraji, podílí se na celkovém dopravním výkonu této sítě 30 %, na celkovém počtu nehod 35 % a na celkovém počtu usmrčených při silničních nehodách dokonce 37 %. V průměru ročně na ní zahyne 25 osob a těžce či lehce je zraněno více než 250 osob (údaje za léta 1999 – 2002, tedy bez tragické nehody autobusu u Nažidel, která si vyžádala 19 mrtvých). Hodnota celospolečenských ztrát zaviněných nehodami na této silnici na území Jihočeského kraje představuje 340 milionů Kč ročně. To je mimořádně vysoká hodnota, která je v současné době stát schopen investovat do výstavby nové komunikace.

Výstavba kapacitní rychlostní komunikace s omezeným přístupem (dálnice, respektive rychlostní silnice jižně od Českých Budějovic) je podmínkou pro zachování a další posilování mezinárodního významu trasy této silniční komunikace, ale i pro rozvoj podnikatelských aktivit na území Jihočeského kraje. Jak vyplývá z výše uvedeného, výstavba takovéto komunikace je ovšem nezbytná především z hlediska dopravně - technického.

První studie vedení trasy kapacitní čtyřpruhové silniční komunikace (s mimoúrovňovými křižovatkami) na celém průtahu Jihočeským krajem byla zpracována na přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století. Později byla komunikace zařazena do dálniční sítě ČR (mezitím

přeznačena do sítě rychlostních silnic, později vyřazena úplně, následně znovu zařazena do dálniční sítě) a kontinuálně je od té doby respektována územními plány všech stupňů.

Severně od Českých Budějovic je její trasa (až na lokální úseky) od původní studie v podstatě územně stabilizována; v současné době je schválena (od roku 2001) jak na území tábořského, tak česko-budějovického okresu ÚPnVÚC, probíhá z větší části územní řízení (nebo se alespoň připravuje) a severně od Tábora (byť sporným tempem) se postupně realizuje.

V dotyku s krajským městem České Budějovice je její trasa v podstatě stabilizována (na východním okraji zastavěného území města) územním plánem města od roku 1969 (Ing. arch. Petřík, Ing. Vojta) a to v zásadě v trase kapacitní komunikace navržené Základním upravitelovým plánem již v roce 1932 (Dr. Zákřejs, Kybic).

Jižně od Českých Budějovic se její trasa v minulosti upřesňovala (vyhýbala se ochrannému pásmu Římovské vodní nádrže, u Kaplice se vyhýbala objektu někdejší vojenské prachárny; nejprve se stěhovala ze zemědělské půdy do lesů, posléze naopak). Trasa se přitom posouvala stále západním směrem, takže se postupně přiblížila téměř až k Českému Krumlovu (což umožní jeho připojení).

Dle předpokladu resortu dopravy se bude komunikace budovat jako dálnice D 3 (se čtyřpruhovou vozovkou) a to od Prahy až ke křižovatce „Dolní Třebonín“ (u Českého Krumlova) a dále až na státní hranici u Dolního Dvořiště (přechodový bod s rakouskou stranou je dohodnut a je v těsném sousedství nynější celnice) jako rychlostní silnice R 3 zatím v polovičním profilu. Je zařazena do „doplňkové sítě TINA“.

Pro celý úsek od Českých Budějovic (včetně) až na státní hranici je zpracována vyhledávací studie jako podklad pro posouzení stavby na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. V současné době je dokončen posudek k dokumentaci EIA a připravuje se jeho veřejné projednání. Na česko-budějovickém okrese je trasa schválena 1. Změnou ÚPnVÚC (rok 2001), na českokrumlovském okrese je odevzdán a v současné době projednáván (konečný) návrh ÚPnVÚC. Mezi tímto návrhem a dokumentací i posudkem EIA je shoda na výsledné variantě trasy. Je předpoklad, že oba dokumenty by mohly být schváleny do konce letošního roku.

Rozporná stanoviska nejsou ani ze strany dotčených obcí.

Rakouská strana připravuje výstavbu čtyřpruhové rychlostní silnice (v parametrech poněkud střízlivějších oproti parametrům naší ČSN 73 6101) od konce dálnice A 7 severně od Lince až na státní hranici s předpokladem realizace zhruba do deseti let.

Dálnice D 3 by na území jižních Čech měla být (v roce 2020) zatížena severně od Českých Budějovic (včetně) 21 – 40 tisíci vozidel/den, jižně od Českých Budějovic (D 3, respektive R 3) 13 – 21 tisíci vozidel/den, na přechodu státní hranice cca 8 tisíci vozidel/den (při podílu těžkých vozidel 16 %). Hraniční přechod v Dolním Dvořišti by tak měl být zhruba šestým nejzatíženějším hraničním přechodem z celkem deseti přechodů navržených na síti dálnic a rychlostních silnic v rámci ČR.

**Železniční trať 220** (Praha – Benešov u Prahy) – Tábor – České Budějovice a **196** České Budějovice-Horní Dvořiště jsou součástí IV. železničního koridoru; jsou zařazeny do evropských sítí dle mezinárodních dohod AGC, AGTC a TER.

Jde o elektrizovanou (proudová soustava 25kV, 50Hz) převážně jednokolejovou celostátní železniční trať. Osobní vlaky dosahují průměrné cestovní rychlosti 48,8 km/hod., rychlíky a spěšné vlaky 71,9 km/hod. Trať je velmi intenzivně využívána pro pohyb mezistátních a vnitrostátních nákladních vlaků, rozhodující podíl vykazují průběžné nákladní vlaky (Pn) a vlaky manipulační (Mn), významný objem přepravy se realizuje také expresními (Nex) a rychlými (Rn) nákladními vlaky. Trať 220 je upravena pro traťovou rychlost 100 km/hod, které dosahuje na 63 % z celkové délky 82 km na území Jihočeského kraje. Jsou na ní vybudovány tři dvoukolejné úseky (Č. Budějovice – výhybna Nemanice, výh. Dobřejovice – Chotýčany a Ševětín – Dynín) o celkové délce 14,4 km. Trať 196 je upravena na traťovou rychlost 70 km/hod., které lze dosáhnout na 90 % z celkové délky 64 km.

Uvedení do souladu s výše uvedenými dohodami vyžaduje zásadní úpravu tratí na rychlost 160 km/hod. (včetně zdvoukolejnění) s cílem homogenizace, zvýšení kapacity a dosažení vyšší kvality přepravní služby (a to především celého mezinárodního tahu E-55, jehož je součástí).

Na úseku severně od Českých Budějovic s tím počítá resort dopravy v rámci stavby IV. železničního koridoru. Přestože na vybrané úseky již probíhá, nebo se připravuje územní řízení, u dalších úseků není v současné době jasná ani trasa; chybí u nich územní příprava. Tu se snaží Jihočeský kraj urychleně zajistit přípravou 1. Změny ÚPnVÚC táboreské aglomerace a 2. Změnou ÚPnVÚC českobudějovické aglomerace, pro které je připraveno v současné době Zadáání.

Na úseku jižně od Českých Budějovic byla elektrizace tratě dokončena cca před dvěma roky. Jestliže geniální trasování koněspřežné železnice F. A. Gerstnerem umožnilo její bezproblémovou přestavbu (na českém území) v roce 1871 na parostrojní, dnešním podmínkám (zejména z hlediska trakčních cha-

rakteristik elektrických lokomotiv ve vztahu k požadavkům kvality) již její trasa nevyhovuje (poloměry směrových oblouků  $R_{\min} = 250$  m, podélné sklony do  $10^{\circ}$ ). Nicméně zatím ani resort dopravy, ani žádná ÚPD a to včetně citovaného ÚPnVÚC Českokrumlovska se zásadní úpravou stávajícího stavu nepočítaly. Pro stavební úpravu na požadované parametry uvedených mezinárodních dohod nebyl zpracován (s výjimkou ideových studií) ani žádný územně plánovací podklad.

Tuto mezeru se snaží zacetit Krajský úřad Jihočeského kraje, který pořídil zpracování vyhledávací studie novostavby dvoukolejné železniční tratě pro rychlost 160 km/hod. mezi Českými Budějovicemi a státní hranicí do Rakouska (s návazností na rakouské straně). Studie osmi variant

trasy je v současné době dokončována (IKPCE Praha) a bude použita jako podklad pro právě zpracováváný územní plán Jihočeského kraje (schváleno zadání, koncept je rozpracován).

Hraniční přechod v Horním Dvořišti je v současné době druhým nejzatíženějším z našich železničních přechodů se zeměmi bývalé západní Evropy v dopravě nákladní (cca 4 mil. tun zboží/rok) a třetím nejzatíženějším v dopravě osobní.

S obdobnou zásadní rekonstrukcí stávající tratě (s horizontem realizace údajně cca do deseti let) počítá rakouská strana. Stávající jednokolejná železnice na rakouské straně (poloměry směrových oblouků  $R_{\min} = 300$  m, podélné sklony do  $13^{\circ}$ ) byla elektrifikována cca před deseti roky (proudová soustava 15kV, 16.7 Hz).



Odbor územně a stavebně správní Ministerstva pro místní rozvoj České republiky je Národním koordinátorem iniciativ ES Interreg IIIB CADSES, Interreg IIIC a síťových programů ESPON a INTERACT. Uvedené iniciativy a programy mají na rozdíl např. od iniciativy Interreg IIIA neinvestiční charakter a vzhledem ke specifickému způsobu spolupráce rovněž velice specifické finanční toky a kontrolu. ČR měla v těchto iniciativách a programech své projektové partnery již před vstupem do EU. V této fázi bylo možné použít pouze vlastní zdroje projektového partnera, eventuálně finanční prostředky z fondu Phare, zatímco po vstupu je možné čerpat finance z Evropského fondu regionálního rozvoje.

Iniciativa ES Interreg byla doposud realizována v rámci 3 programových období:

- 1991 – 1993 – pouze přeshraniční spolupráce;
- 1994 – 1999 – přeshraniční spolupráce (větev IIA) se rozšířila o energetické sítě (větev IIIB), a nadnárodní územní rozvoj (větev IIC),
- 2000 – 2006 – pokračuje přeshraniční spolupráce (větev IIIA), cíle IIB (energetické sítě) byly naplněny a větev dále nepokračuje, větev IIC pokračuje v tomto programovém období pod označením IIIB a iniciativa byla rozšířena o větev IIIC, která se zabývá meziregionální spoluprací v rámci celého evropského území.

Finanční alokace ČR z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) pro iniciativu Interreg III. vycházejí z doporučení Evropské komise a byly pro jednotlivé větve rozděleny následovně: větev IIIA 80 %, větev IIIB 14 % a větev IIIC 6 % s tím, že v rámci iniciativy Interreg IIIC jsou zahrnuty ještě alokace pro programy ESPON a INTERACT. Specifikem těchto iniciativ a programů je, že alokace jednotlivých členských států jsou pouze indikativní a není zde povinnost ani reálná možnost tyto alokace striktně dodržet. Každá země přidává své alokace na účet společného Platebního orgánu a tyto prostředky

jsou pak distribuovány přímo na účty vedoucích partnerů podle složení projektových partnerství jednotlivých projektů. Toto v konečném důsledku znamená, že Česká republika může čerpat méně i více prostředků, než je alokováno.

### Interreg IIIB CADSES

Iniciativu ES Interreg IIIB lze charakterizovat jako podporu harmonického rozvoje ve stanovených územích Evropy. V případě České republiky se jedná o území CADSES (středoevropské, jadranské, podunajské a jihovýchodní evropské území). Toto území zahrnuje původní členské země EU (Rakousko, Řecko, část Německa a Itálie), nové člen-

k prostředkům z různých předvstupních evropských fondů, jakými jsou Phare, Tacis, Meda, CARDS atd. Českým projektovým partnerům tento nástroj usnadní spolupráci se zeměmi, které nejsou členem EU.

V rámci iniciativy Interreg IIIB CADSES byly stanoveny čtyři priority, které se dále dělí na opatření. Prioritou jedna je podpora územně rozvojových přístupů a činností pro sociální a ekonomickou soudržnost, prioritou dva jsou efektivní a trvale udržitelné dopravní systémy a přístup k informační společnosti, prioritou tři je podpora nakládání s krajinou, přírodním a kulturním dědictvím a v rámci priority čtyři jsou projekty zaměřené na ochranu životního prostředí, hospodaření se zdroji a předcházení rizikům.

#### Rozdělení priorit na jednotlivá opatření:

<b>Priorita 1</b> Podpora územně rozvojových přístupů a činností pro sociální a ekonomickou soudržnost	<b>Priorita 2</b> Efektivní a trvale udržitelné dopravní systémy a přístup k informační společnosti	<b>Priorita 3</b> Podpora nakládání s krajinou, přírodním a kulturním dědictvím	<b>Priorita 4</b> Ochrana životního prostředí, hospodaření se zdroji a předcházení rizikům
<b>Opatření 1.1</b> Podpora společných strategií a činností pro jejich provádění	<b>Opatření 2.1</b> Rozvíjení efektivních dopravních systémů s ohledem na trvale udržitelný rozvoj	<b>Opatření 3.1</b> Ochrana a rozvoj kulturního dědictví	<b>Opatření 4.1</b> Podpora ochrany životního prostředí a hospodaření se zdroji
<b>Opatření 1.2</b> Profilování rozvoje měst, podpora městských sítí a spolupráce	<b>Opatření 2.2</b> Zlepšení přístupu ke znalostem a informační společnosti	<b>Opatření 3.2</b> Ochrana a rozvoj přírodního dědictví	<b>Opatření 4.2</b> Podpora krizového managementu a ochrana před katastrofami
<b>Opatření 1.3</b> Profilování rozvoje venkova		<b>Opatření 3.3</b> Ochrana a rozvoj krajiny	<b>Opatření 4.3</b> Podpora integrovaného hospodaření s vodou a ochrana před povodněmi
<b>Opatření 1.4</b> Územní dopad imigrace			

ské země (Česká republika, Slovensko, Slovinsko, Polsko, Maďarsko) a nečlenské země (Albánie, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvatsko, Srbsko a Černá hora, Makedonie, Moldávie, Ukrajina, Rumunsko).

Nečlenské země mohou od roku 2004 čerpat prostředky alokované v rámci „New Neighbourhood Instrument“ („Nový sousedský nástroj“), který poskytne harmonizovaný přístup

Z dosavadních zkušeností vyplývá, že nejvíce projektů je zaměřeno na opatření 1.1, 1.2. a 4.3. V souvislosti s tím hrozí nebezpečí, že jednak na tato opatření nebude dostatek alokovaných finančních prostředků, jednak je zde určitá možnost duplikace projektů.

Všechny projekty, které jsou podávány v rámci iniciativy Interreg IIIB CADSES a které žádají o příspěvek z Evropského fondu regionálního rozvoje, musejí být

zařazeny pouze pod jednu prioritu a jedno opatření, protože iniciativa neumožňuje, aby projekt svým zaměřením spadl pod několik opatření, resp. priorit. Tato opatření jsou velice detailně popsána v programových dokumentech, kterými jsou Operační program a Programový dodatek. Tyto dokumenty lze najít na webových stránkách iniciativy ([www.cadses.net](http://www.cadses.net)) i na webových stránkách Odboru územně a stavebně správního MMR ([www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz)).

Výstupy projektů realizovaných v rámci iniciativy ES Interreg IIIB CADSES jsou:

- nadnárodní studie, plánovací rozvojové koncepty nebo projekty, programová a politická vyhodnocení (jako EIA, TIA, SEA);
  - vytvoření nové a rozšíření existující nadnárodní spolupráce;
  - pilotní akce, pilotní a demonstrační projekty s nadnárodní dimenzí (pokud jsou založeny na nadnárodních konceptech nebo strategiích);
  - výměna know-how a zkušeností mezi subjekty politiky územního rozvoje (srovnávací analýzy nástrojů, metodologií, standardů a konceptů);
  - studie proveditelnosti pro investice;
  - financování doplňkových investic malého rozsahu do infrastruktury (úzká místa, místa střetů), navržené dle nadnárodních strategických konceptů;
  - financování investic malého rozsahu (např. informační a inovační střediska nadnárodního významu, sítě ICT, části budov), navržené dle nadnárodních strategických konceptů;
  - financování realizace struktur navrhovaných nadnárodními strategickými koncepty;
  - management projektů;
- související a navazující činnosti.

Struktura nadnárodních orgánů je definována v programových dokumentech. Řídící orgán a Platební orgán sídlí v Římě, Řídící výbor a Monitorovací výbor se skládají ze zástupců jednotlivých členských a ostatních participujících zemí, nemají trvalé sídlo a scházejí se podle potřeby. Řídící výbor rozhoduje o tom, které projekty budou schváleny, Monitorovací výbor dohlíží na činnost iniciativy. Společný technický sekretariát je v Drážďanech a nadnárodní kontaktní místo je ve Vídni a v Aténách.

Dále je specifikována činnost národních řídicích struktur.

- *Národní výbor pro iniciativu Interreg IIIB CADSES* existuje již od roku 2002. Je složen ze zástupců ústředních orgánů státní správy, respektive Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva dopravy, Ministerstva zahraničních věcí a Ministerstva financí, ze zástupců všech krajů a ze zástupců čtyř největších měst. Národní výbor navrhuje zástupce do Monitorovacího výboru a Řídícího výboru. Činnost Národního výboru je podporována sekretariátem a Kontaktním místem CADSES.
- *Kontaktní místo CADSES* navazuje na činnosti Společného technického sekretariátu na národní úrovni a zároveň slouží žadatelům o projekty jako kontaktní místo, pomáhá jim s přihláškami projektů a při procesu realizace projektu. Přispívá k informovanosti a publicitě v příslušné zemi a podporuje činnost Národního výboru. Kontaktní místo CADSES musí být vytvořeno v každém partnerském státě.
- *Národní koordinátor* zastupuje ČR v iniciativě ES Interreg IIIB CADSES. Je odpovědný za vytvoření implementační struktury iniciativy na národní úrovni. Tato činnost zahrnuje zajištění efektivního a výkonného řídicího, monitorovacího a kontrolního systému. Národní koordinátor nese ve spolupráci s orgánem kontroly prvního stupně odpovědnost za provádění finanční kontroly a dodržování pravidel vnitřního kontrolního systému na všech úrovních řízení. Odpovídá za monitorování a hodnocení iniciativy na národní úrovni.
- *Orgán kontroly prvního stupně* je odpovědný za finanční kontrolu českých projektových partnerů, kteří se účastní projektů v rámci iniciativy. Členské země jsou povinny zřídit vhodné řídicí a kontrolní systémy tak, aby bylo zajištěno použití finančních prostředků z ERDF v souladu s platnými právními předpisy. Náhrada části projektových nákladů z prostředků ERDF od Platebního orgánu se provádí výhradně na základě potvrzení uskutečněných výdajů, které jsou doloženy účetními doklady. Po pozitivním ukončení kontroly prvního stupně je půlročně vystavena certifikace ověřených výdajů. Certifikace výdajů pro všechny národní projektové části je pro Platební orgán předpokladem, aby

poskytl vedoucímu partneru projektu prostředky z ERDF. Pro ČR je orgánem kontroly prvního stupně Centrum pro regionální rozvoj ČR.

- *Hodnotitelská komise* provádí hodnocení projektů podle kritérií uvedených v Programech. O výsledku svého hodnocení zpracovává doporučení, na jehož základě bude vypracován návrh Rozhodnutí ministra pro místní rozvoj o poskytnutí dotace ze státního rozpočtu, který bude předložen ministru ke schválení.

U projektů realizovaných v rámci iniciativy ES Interreg IIIB CADSES je stanoven princip vedoucího partnera, tj. jeden projektový partner přejímá zodpovědnost za finanční a obsahovou realizaci projektu. Vedoucí partner projektu podepisuje smlouvu o poskytnutí prostředků z ERDF s Řídícím orgánem, a proto je v první řadě zodpovědný za správné použití finančních prostředků. Možnost iniciovat projekty a působit jako vedoucí partner projektu je otevřena pro všechny organizace oprávněné k účasti na projektu. Vedoucí partner projektu je odpovědný za postup projednání žádosti a realizaci celého projektu. Vedoucímu partnerovi projektu se doporučuje sepsat s ostatními projektovými partnery písemnou smlouvu, která jasně definuje jejich úkony, poněvadž odpovídá za kvalitu a splnění celého projektu. Projektový partner se účastní na projektu pod vedením vedoucího partnera projektu. Může jím být jak veřejný, tak i soukromý subjekt, který se zabývá územním plánováním, regionální, nebo ekonomickou politikou, nebo jinou obdobnou problematikou.

V rámci iniciativy ES Interreg IIIB CADSES proběhly dvě výzvy. Termín pro podání žádostí o projekt v rámci první výzvy byl 31. 7. 2002. Projektů s českou účastí se přihlásilo 25 a vybráno bylo 10. V rámci druhé výzvy byl termín pro podání žádostí 16. 6. 2003. Zde jsme zaznamenali nárůst projektů s českou účastí – podáno bylo 19 a schváleno 14 projektů. Třetí výzva bude vyhlášena pravděpodobně v polovině října 2004, zejména s ohledem na zapracování New Neighbourhood Instrumentu do programových dokumentů, které musí být schváleny Evropskou komisí.

## Interreg IIIC

Iniciativa ES Interreg IIIC je zaměřena na meziregionální spolupráci v evropském prostoru. Základním cílem iniciativy je zlepšení efektivity politik, nástrojů regionálního rozvoje a soudržnosti formou výměny informací ve velkém rozsahu a sdílením zkušeností. Jedná se o podporu evropských regionů při řešení vznikajících socioekonomických problémů pomocí výměny zkušeností s dalšími sousedícími regiony.

Prostor spolupráce iniciativy ES Interreg IIIC zahrnuje celé území Evropské unie. Zároveň je podporována účast nečlenských zemí EU. Území Evropské unie bylo z důvodu řízení iniciativy rozděleno do čtyř programových zón Sever, Východ, Jih a Západ. Česká republika náleží k zóně Východ. Každá zóna má vlastní řídicí strukturu. Všechny zóny používají shodné programové postupy a koordinují realizaci iniciativy. Žádosti o projekt se podávají u Společného technického sekretariátu té programové zóny, ze které pochází vedoucí partner projektu.

Výstupy operací realizovaných v rámci iniciativy Interreg IIIC mají podobu:

- studií, výzkumů a přípravy budoucích projektů;
- školení, seminářů, workshopů, konferencí, studijních cest, společných jednání;
- marketingových strategií a aktivit;
- informační činnosti a aktivit podporujících vztah s veřejností;
- managementu a koordinace;
- pilotních a ukázkových projektů;
- ostatních aktivit, které přispívají k dosažení cílů iniciativy.

Projekty jsou rozděleny podle témat spolupráce a typu operace. Žadatelé si mohou vybrat z pěti témat spolupráce a z jedné zvláštní priority.

### a) Oblastí Cíle 1 a Cíle 2

Tímto tématem podporuje Interreg IIIC spolupráci při aktivitách, které se vykonávají v rámci programů Cíle 1 a 2 strukturálních fondů, to znamená opatření na podporu zaostávajících regionů a na podporu hospodářské konverze regionů, které čelí strukturálním obtížím.

### b) Iniciativa Interreg

Zkušenosti z dřívějších anebo probíhajících etap iniciativy Interreg mají v rámci tohoto tématu sloužit jako výchozí bod pro další rozvoj společných projektů a politických záměrů.

### c) Rozvoj měst

Nezávisle na specifických rozvojových aktivitách podporovaných iniciativou URBAN se toto téma zaměřuje na širší spolupráci v oblasti městského rozvoje. Téma je k dispozici všem městům a městským oblastem.

### d) Inovační akční programy

V této kategorii se pomocí iniciativy Interreg IIIC podporují kooperační opatření k jednomu, dvěma nebo třem z uvedených témat inovačního akčního programu na období 2000 – 2006, kterými jsou hospodářství založené na znalostech, informační společnost a regionální identita.

### e) Jiná vhodná témata

Iniciativa Interreg IIIC podporuje také meziregionální spolupráci zaměřenou na témata, která nespádají do shora popsaných oblastí, ale jednoznačně se vztahují k regionálnímu rozvoji, jako například územní plánování a soudržnost, hospodářský rozvoj a inovace, životní prostředí a řízení rizik.

### f) Zvláštní priority – spolupráce v příhraničních regionech

V procesu rozšiřování EU vyvstávají podél nynějších vnějších hranic EU nové výzvy a možnosti. Z tohoto důvodu zahrnují zóny Sever, Východ a Jih zvláštní priority, která je zaměřena na operace spojující příhraniční regiony Evropské unie s kandidátskými zeměmi.

Podporu mohou získat tři typy operací – individuální projekty, sítě a operace regionálního rámce:

### Individuální projekty

Cílem individuálních projektů je přenos nástrojů a projektových výsledků s jasným přínosem pro všechny zúčastněné partnery. Na individuálním projektu by se měli podílet partneři z nejméně tří zemí, z toho nejméně ze dvou členských zemí anebo ze skupiny 10 kandidátských zemí. Příspěvek ERDF pro individuální projekty činí 200 000 € až 1 000 000 €.

### Sítě

Sít' je méně intenzivní forma spolupráce, která se zaměřuje především na výměnu zkušeností nebo šíření informací v rámci větší skupiny veřejných orgánů nebo odpovídajících veřejných institucí. Sít' musí tvořit skupina nejméně pěti zemí, z nichž jsou alespoň tři členy EU nebo pochází ze skupiny 10 kandidátských zemí. Příspěvek ERDF pro projekt tvorby sítě činí 200 000 € až 1 000 000 €.

### Operace regionálního rámce (RFO)

Operace regionálního rámce představuje nový a inovativní druh spolupráce. Jde o jakýsi miniprogram, s jehož pomocí mohou partnerské regiony (na úrovni územních jednotek NUTS 2) vypracovávat společně nové strategické postupy vlastního regionálního rozvoje. Operace regionálního rámce by se měli účastnit partneři z nejméně tří zemí, z toho přinejmenším ze dvou členských nebo ze skupiny 10 kandidátských zemí. Příspěvek ERDF pro operace regionálního rámce a jejich plánované aktivity může činit až 5 000 000 €.

### Oprávnění žadatelé podle typu operace jsou:

Typ operace	Možný projektový partner
operace regionálního rámce (RFO)	regionální úřady nebo orgány odpovídající svým charakterem regionálním úřadům s dostačující kapacitou převzít plnou odpovědnost za správu a čerpání veřejných fondů v rámci RFO (například veřejná správa na regionální úrovni NUTS II nebo ekvivalentní orgány).
individuální spolupráce, sítě, projekty financované v operaci regionálního rámce	veřejné úřady nebo orgány odpovídající svým charakterem veřejným úřadům s potřebnou kapacitou pro správu a finanční řízení veřejných fondů. Příklady zahrnují regionální a místní orgány, městské orgány (zejména pro oblast urbanistického rozvoje) nebo regionální rozvojové agentury kompetentní spravovat veřejné fondy.



Struktura řídicích orgánů je obdobná jako v iniciativě ES Interreg IIIB CADSES. Jedná se o Řídicí orgán a Platební orgán se sídlem ve Vídni, Řídicí výbor, Monitorovací výbor a Společný technický sekretariát. Pro severní zónu sídlí Společný technický sekretariát v Rostocku, pro východní zónu ve Vídni, pro jižní zónu ve Valencii, a pro západní zónu v Lille. Totéž platí o národních řídicích strukturách, které v ČR zajišťují stejné subjekty. Pracovním jazykem je angličtina, pouze v jižní zóně se jako oficiální jazyk používá francouzština.

Společné faktory úspěšné operace, které byly Společným technickým sekretariátem specifikovány jako klíčové, by měl splňovat každý projekt, který aspiruje na schválení v rámci iniciativy Interreg IIIC. Tým by měl být dobře strukturovaný, vedoucí a projektový partner by měli mít ujasněné své role, měla by zde být silná vazba na regionální rozvoj a strukturální fondy. Projekt by měl být orientován na výsledek. Jasně definované cíle jsou jednou z podmínek schvalování projektu. Partneri, kteří se projektu účastní, by měli být zapojeni v problematice regionálního rozvoje a měl by zde být kladen důraz na evropský a meziregionální charakter projektu.

V rámci iniciativy ES Interreg IIIC proběhly 3 výzvy. Termín pro podání žádostí o projekt byl pro první výzvu stanoven na leden 2003. Bylo schváleno 6 projektů s českou účastí. Druhá výzva proběhla v červnu až září 2003 a bylo vybráno 10 projektů s českou účastí. Ve třetí výzvě už mohli projektoví partneři z ČR žádat o prostředky z ERDF. Výběr projektů přihlášených do 3. výzvy proběhne v červenci 2004. Ve čtvrté výzvě, která byla vyhlášena 14. 6. 2004, je termín pro podávání žádostí stanoven na 19. 11. 2004.

### **Obecné schéma vývoje projektu realizovaného v rámci iniciativ ES Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC**

Na stránkách [www.cadses.net](http://www.cadses.net), [www.interreg3c.net](http://www.interreg3c.net) a [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz) mohou potenciální projektoví partneři získat informace v databázi návrhů projektů, eventuálně se aktivně zapojit.

Na těchto webových stránkách jsou k dispozici manuály pro žadatele, které popisují, na co se soustředit, či co nevynechat při vyplňování žádosti, které body se hodnotí jako nejvíce závazné a co se musí dodržet v rámci projektu. Vývoj projektu a zpracování žádosti o projekt probíhá pod koordinací vedoucího partnera, který zodpovídá za to, že jednotlivé části na sebe navazují, partnerství je koherentní a má správně definované cíle. Doporučuje se, aby projektové partnerství vzniklo dříve, než je vyhlášena výzva na předkládání žádostí, protože nebývá vždy dostatek času připravit a zpracovat projekt pouze v době výzvy tak, aby byl kvalitní. Dále je k dispozici tzv. Application pack (Balíček pro žadatele), tj. podklady nezbytné pro vyplnění žádosti. Application pack obsahuje Příručku pro žadatele a formulář žádosti o projekt. Vyplnění žádosti v požadované formě je nezbytné.

### **Financování a kontrola v rámci iniciativ ES Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC**

ČR se v rámci vstupu do EU zavázala zajistit podmínky pro implementaci programů kofinancovaných ze strukturálních fondů. K zajištění věcných cílů programů Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC na území České republiky byly Evropskou komisí alokovány prostředky z ERDF. Tyto alokace mohou být využity pouze v případě, že bude zajištěno kofinancování z národních zdrojů, zahrnující jednak vlastní zdroje jednotlivých projektových partnerů, jednak účast státního rozpočtu. Poměr financování pro Cíl 1 je 25 % národního financování k 75 % spolufinancování z ERDF. Pro Cíl 2, což je v ČR jen Praha, je 50 % národního financování k 50 % spolufinancování z ERDF. V rámci iniciativ nejsou poskytovány žádné zálohy, platby probíhají na základě půlročních zpráv, kdy jsou zkontrolovány a certifikovány veškeré výdaje realizované v projektu a na základě nich je potom realizována platba z ERDF. Přesná schémata popisující finanční a kontrolní mechanismy jsou uvedena na webových stránkách [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz).

Vzhledem ke skutečnosti, že pro nové členské země byla úhrada nákladů oprávněných pro čerpání z ERDF možná od

1. 1. 2004 (v ČR 1. 5. 2004, kdy nabyt účinnosti zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách), využila Česká republika doporučení Evropské komise pro kandidátské země, a to využít předvstupní pomoci z fondu Phare pro programy Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC. Žádost o finanční podporu z fondu Phare byla MMR vypracována ve spolupráci s MF a v polovině října 2003 bylo podepsáno Finanční memorandum. Na tomto základě mohli žádat čeští projektoví partneři schválených projektů z první a druhé výzvy programů Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC o podporu z fondu Phare. Časově se jedná o projekty, které byly schváleny nadnárodním Řídicím výborem ještě před vstupem ČR do EU. Podmínkou čerpání podpory z fondu Phare bylo zajištění národního spolufinancování ve výši minimálně 25% celkových oprávněných nákladů projektu.

Programy Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC, jejichž cílem je formou dotace podpořit účast českých projektových partnerů v nadnárodních projektech, byly schváleny ministrem pro místní rozvoj 3. prosince 2003. Rozhodnutí o poskytnutí dotace vydává ministr pro místní rozvoj na základě doporučení Hodnotitelské komise. Výzva na předkládání žádostí o dotaci byla vyhlášena na začátku května 2004 a termín pro podání žádostí byl stanoven na 4. června 2004. Pokyny pro žadatele a žádost o dotaci byly zveřejněny současně s vyhlášením výzvy na [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz) v sekci Iniciativy. Český projektový partner může získat až 50% národního financování, tzn. v případě Cíle 1 je to až 12,5 % z celkových nákladů české části projektu a v případě Cíle 2 to může být až 25 % z celkových nákladů české části projektu.

Typy zpráv, které jsou požadovány u projektů realizovaných v rámci iniciativ:

- zahajovací zpráva, tzv. Start-up Report - musí být podána nejpozději do tří měsíců po podepsání tzv. Subsidy Contract (Smlouva mezi vedoucím partnerem projektu a Řídicím orgánem o poskytnutí prostředků z ERDF);
- dílčí zprávy, tzv. Progress Reports - jsou podávány každých šest měsíců a obsahují jednak zprávu o činnostech a jednak finanční zprávu;
- závěrečná zpráva, tzv. Final Report - je podávána na konci projektu, respektive operace a skládá se opět ze zprávy o činnostech a z finanční zprávy.



Program ESPON (Monitorovací síť pro evropské územní plánování) je jedním ze dvou síťových programů patřících do iniciativy ES Interreg III a je spolufinancován z Evropského fondu regionálního rozvoje.

Program ESPON vznikl na základě potřeby členských států EU a Evropské komise z důvodu nedostatečných znalostí a rozsahu výzkumu v oblasti územního rozvoje z pohledu evropské perspektivy. Z tohoto důvodu můžeme říci, že se jedná o výzkumný program, který sbírá a porovnává informace o rozvojových trendech napříč Evropou, zahrnující nejen stávající členské státy EU, Norsko a Švýcarsko, ale i Rumunsko a Bulharsko. Program se zaměřuje na zkoumání územních dopadů sektorových politik na oblasti, jakými jsou např. zemědělství, doprava, výzkum a vývoj. Dále zkoumá vliv evropských strukturálních fondů na městské oblasti a hraje také klíčovou úlohu při formulování Evropských perspektiv územního rozvoje (ESDP) a vytváření vazeb mezi výzkumem a politikou územního rozvoje nové Evropy. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že program ESPON vytváří prostor pro nadnárodní spolupráci v oblasti územního rozvoje v rámci Evropské unie (EU 25+2+2).

Vzhledem k velikosti území EU a jejího dalšího rozšiřování se program ESPON zaměřuje na následujících sedm cílů:

1. zkvalitnit existující národní výzkum se zaměřením na Evropské perspektivy územního rozvoje (European Spatial Development Perspectives – ESDP);
2. specifikovat dopady záměrů politiky ESDP na nadnárodní a národní území a případně rozšířit územní dopad ESDP v kontextu rozšiřování EU;
3. vyvinout nástroje a instituce nezbytné k lepšímu vnímání a aplikování možností politiky ESDP politickými činiteli na všech úrovních, od komunitární k místní úrovni, včetně lepší koordinace aplikování principů ESDP;
4. přispět k lepšímu chápání územní dimenze strukturálních fondů EU, politiky soudržnosti a ostatních politik Spo-

lečenství včetně národních sektorových politik;

5. identifikovat možnosti lepší koordinace územních rozhodnutí přijatých na komunitární, národní, regionální a místní úrovni;
6. odstranit překážky spolupráce mezi politickými činiteli, státní správou a vědeckou sférou;
7. vytvořit síť evropských vědeckých institucí pro jednotlivé oblasti územního rozvoje.

Tyto cíle jsou uskutečňovány prostřednictvím realizace projektů a za tímto účelem jsou dále specifikovány v pěti prioritách, které se člení na jednotlivá opatření a podopatření.

**Priorita 1** si klade za cíl zkoumat územní dopady rozvojových aktivit na vzájemné postavení měst a regionů jak venkovských, tak městských. Hlavním cílem **priority 2** je zkoumání územních dopadů sektorových politik Evropských Společenství, ale i politik členských států Evropské unie na národní úrovni. **Priorita 3** představuje klíčovou část programu ESPON. Zaměřuje se na vyhodnocování výsledků již uskutečněných studií a průzkumů směrem k jednotným výsledkům, které dává do kontextu evropského plánování. Jedná se například o různé systémy ukazatelů a dat, typologie území, scénáře územního rozvoje atd. **Priorita 4** se zaměřuje na vytváření evropských vědeckých sítí v rámci vědeckého plánování, což je vlastně jedním z cílů tohoto programu. **Priorita 5** má za úkol pokrýt náklady vztahující se k řízení, implementaci, monitoringu a kontrole a zahrnuje náklady Koordinační jednotky a externích expertů Monitorovacího výboru. Poskytuje zároveň patřičné zdroje potřebné k implementaci celkové strategie programu, včetně publicity a reklamy.

Struktura řízení je podobná jako u iniciativ ES Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC. Zahrnuje: Řídící orgán a Platební orgán, jejichž funkce vykonává lucemburské Ministerstvo vnitra; Monitorovací výbor, který zároveň plní roli Řídícího výboru a zahrnuje podobně jako v ostat-

ních programech a iniciativách zástupce členských států programu, Evropské komise, Řídícího orgánu a Platebního orgánu. Technickou podporu těmto institucím a projektovým partnerům poskytuje Koordinační jednotka, která také sídlí v Lucembursku. Na projektové úrovni fungují tzv. Nadnárodní projektové skupiny, které realizují příslušné projekty. Už z názvu je patrné, že projekty v rámci programu ESPON mají nadnárodní charakter. Na národní úrovni v každém členském státě fungují tzv. Národní kontaktní místa ESPON, která jsou vlastně prvním bodem, kam jít pro informace v případě, že byste se chtěli zapojit do některého z projektů v rámci programu ESPON.

Oprávněnými žadateli jsou jak soukromé, tak i veřejné instituce, které se zabývají problematikou územního plánování. Mohou to být například univerzity, akademie věd, poradenské firmy, ale i jednotlivci. Upozorňuji však, že je nutné, aby v obsahu činnosti těchto subjektů byla problematika územního plánování.

Pokud hovoříme o projektech a jejich výstupech, je možné říci, že výstupy projektů mohou být například analýzy hlavních územních trendů v evropském měřítku, analýzy příležitostí a hrozeb v oblasti územního plánování, různé kartografické přehledy, případně nové územní ukazatele a nové typologie, které výrazným způsobem usnadní formulování evropských priorit pro vyvážený územní rozvoj v rámci EU.

Jak již bylo řečeno dříve, program ESPON je spolufinancován z Evropského fondu regionálního rozvoje. Je zde však jedna zajímavost. Náklady na projekty jsou totiž plně hrazeny z rozpočtu programu ESPON, a to v případě, že příslušný projektový partner pochází ze státu, který je plnoprávným členem programu ESPON. V jakémkoli jiném případě si veškeré náklady hradí projektový partner sám. Rozpočet programu ESPON je tvořen z 50% z prostředků ERDF a z 50% z příspěvků členských států programu. Pro informaci uvádím, že ČR se stane plno-

právním členem programu v nejbližších týdnech, nejpozději však do konce roku 2004.

Výběr projektů je odlišný od ostatních iniciativ a programů a probíhá v rámci dvoukolového výběrového řízení. V 1. kole dochází k vytváření podoby jednotlivých Nadnárodních projektových skupin, v jejichž čele stojí vždy jeden vedoucí partner projektu. Potenciální projektoví partneři (vedoucí partner projektu a jeho projektoví partneři tvořící dohromady nadnárodní projektovou skupinu) vyjadřují svůj zájem zúčastnit se tohoto výběrového řízení předložením tzv. „Expression of interest“ neboli žádosti o projekt, která je zpracována na základě podmínek uveřejněných na oficiálních stránkách programu ESPON vždy při vyhlášení příslušné výzvy. Vedoucí partneři předají své žádosti o projekt Koordinační jednotce, která společně s Hodnotitelskou komisí provádí jejich hodnocení podle předem stanovených kritérií. O tom, které žádosti budou nakonec schváleny a postoupí do 2. kola, rozhoduje Monitorovací výbor. Tady

bych rád upozornil a zdůraznil, že projektoví partneři, kteří se z nějakého důvodu nemohli zúčastnit prvního kola, se mohou přihlásit do kola druhého, a to po dohodě s příslušným vedoucím partnerem nadnárodní projektové skupiny, která postoupila do druhého kola. Ve druhém kole tedy vedoucí partner dotvoří podobu své Nadnárodní projektové skupiny a podle tzv. zadávacích podmínek zpracuje společně se svými projektovými partnery návrh projektu, který následně předá Koordinační jednotce k posouzení. Konečný výběr projektů opět provádí Monitorovací výbor. Narozdíl od iniciativ ES Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC je však vždy pro realizaci příslušného projektu vybrána pouze jedna Nadnárodní projektová skupina.

V rámci programu ESPON bylo do této doby vyhlášeno celkem šest výzev s tím, že vyhlášení sedmé výzvy je naplánováno na leden 2005. My jsme ve spolupráci s Národním kontaktním místem ESPON v ČR kontaktovali téměř všechny potenciální projektové partnery, kteří by

se do projektů v rámci programu ESPON mohli zapojit. Výsledek je prozatím takový, že se na realizaci jednoho z nadnárodních projektů podílí i jeden projektový partner z ČR. Pokud jde o zapojení partnerů z nových členských zemí, je zcela jednoznačné, že v průběhu páté a šesté výzvy se jejich počet výrazně zvýšil oproti výzvám předchozím. Obecně doporučujeme všem zájemcům o účast na přípravě a realizaci projektů ESPON, aby sledovali oficiální stránky programu ESPON [www.espon.lu](http://www.espon.lu), na kterých jsou zveřejňovány všechny příslušné informace. V případě českých projektových partnerů je možné navštívit i stránky v češtině a sice [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz).

Národním koordinátorem je Ministerstvo pro místní rozvoj Odbor územně a stavebně správní a kontaktní osobou je Ing. Marek Šmucar. Národním kontaktním místem je Ústav územního rozvoje v Brně, kontaktní osobou je Ing. arch. Lubor Fridrich.

Program INTERACT je tzv. síťovým programem v rámci iniciativy ES Interreg III a jeho cílem je podpořit a zkvalitnit implementaci této iniciativy. Jeho programové období se datuje až od roku 2002, což znamená, že jeho vznik byl podmíněn až určitou reakcí na potřeby, které vyvstaly v těch prvních dvou letech implementace iniciativy ES Interreg III.

Program INTERACT je financován z Evropského fondu regionálního rozvoje. Co se týče programového území, účast na programu je umožněna všem členským státům Evropské unie. A zároveň je podporována účast nečlenských států. V současné době se aktivně na programu účastní Švýcarsko a Norsko. Řídící struktura na nadnárodní úrovni je víceméně podobná jako v rámci iniciativ ES Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC.

Úplně nahoře stojí Řídící orgán a Platební orgán, kterým je Rakouské spolkové kancléřství, monitorovací funkci plní Monitorovací a řídicí výbor, který zahrnuje zástupce všech členských zemí programu, dále Řídícího orgánu a Platebního orgánu, Sekretariátu INTERACT a zástupců Evropské komise. Technickou podporu těmto dvěma subjektům a projektovým partnerům poskytuje Sekretariát INTERACT, který sídlí ve Vídni a hostí ho Magistrát města Vídně. Složení tohoto sekretariátu je mezinárodní a tento sekretariát funguje od poloviny roku 2003. Řídící orgán tohoto programu se snažil o ustavení tzv. decentralizované řídicí struktury. Prvek tohoto decentralizovaného řízení představují Pracovní skupiny INTERACT, které mají za úkol doplňovat činnosti jak Sekretariátu INTERACT, tak Řídícího orgánu a také implementují specifické typy projektů, o kterých se zmíním dále.

Cíle programu INTERACT jsou dále specifikovány ve čtyřech prioritách a souvisejících opatřeních. Podrobný popis priorit najdete v programových dokumentech, kterými jsou Operační program a Programový dodatek a na stránkách [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz) v sekci Iniciativy a na oficiálních stránkách programu INTERACT.

V rámci programu jsou realizovány dva typy projektů, jsou to projekty priori-

ty 1 a opatření 3.1 a projekty priority 2 a opatření 3.2. První typ projektů je realizován Pracovními skupinami INTERACT ve spolupráci s řídicími strukturami, tedy Řídícím orgánem a Sekretariátem INTERACT. Míra spolufinancování z Evropského fondu regionálního rozvoje činí 90 %, zbylých 10 % je financováno z národních příspěvků vyplacených předem (tzv. ex-ante platba), kdy národní koordinátor programu musí zajistit spolufinancování těch 10 %.

Oprávněnými subjekty, které mohou v rámci těchto projektů vystupovat jako projektoví partneři, jsou všechny subjekty zapojené do implementace a řízení iniciativy ES Interreg, tzn. jak současné řídicí struktury, tak i struktury zapojené do řízení předchozích etap. V současné době funguje pět pracovních skupin.

Pracovní skupina – Informace a animace (INTERACT Point Information and Animation) má za cíl vytvořit společné nástroje pro komunikaci a informování veřejnosti. Výstupy této Pracovní skupiny jsou např. společná webová stránka, databáze řídicích orgánů a subjektů zapojených do iniciativy ES Interreg atd.

Pracovní skupina – Souhrn nástrojů pro realizaci iniciativy ES Interreg III (INTERACT Point Toolbox) vytváří ty standardizované nástroje řízení, kdy po průzkumu v různých manuálech, smlouvách atd., vytváří různé vzorové materiály.

Cílem Pracovní skupiny - Koordinace iniciativy ES Interreg IIIC (INTERACT Point IIIC Coordination) je koordinace aktivit v rámci všech čtyř zón iniciativy ES Interreg IIIC.

Pracovní skupina – Kvalifikace a transfer (INTERACT Point Qualification and Transfer) vytváří systémy školení a vzdělávání pro subjekty zapojené do řízení iniciativy ES Interreg III. Tato Pracovní skupina realizuje různé semináře na nadnárodní úrovni.

Pracovní skupina – Řízení změn a externí spolupráce (INTERACT Point Managing Transition and External Cooperation) má za cíl přenos informací a zkušeností v rámci zavádění iniciativy ES Interreg III ze starých členských zemí na nové členské země, má za úkol pomáhat

při vytváření různých řídicích struktur.

Projekty v rámci priority 2 a opatření 3.2 jsou klasické projekty, tak jak je známe z jiných iniciativ a programů. Jsou připravovány národními nebo regionálními orgány anebo jim ekvivalentními orgány, jako jsou např. regionální rozvojové agentury. Míra spolufinancování z Evropského fondu regionálního rozvoje je 50 %, zbylých 50 % je hrazeno projektovým partnerem. Oprávněnými žadateli v tomto typu projektu jsou všechny subjekty již zapojené v jakékoli větvi či etapě iniciativy ES Interreg.

U projektů v rámci priority 2 a opatření 3.2 je nutné respektovat princip vedoucího partnera, tzn. jeden z partnerů přejímá vedoucí úlohu a je zodpovědný za realizaci celého projektu jak po obsahové, tak po finanční stránce.

Vzhledem k cílům tohoto programu, mají výstupy projektů programu podobu různých seminářů, workshopů, vytvoření společných nástrojů pro rozvoj a řízení programů na nadnárodní úrovni. Je možné vytvářet různé přehledy právních rámců, které se vztahují k implementaci iniciativ a programů ze strukturálních fondů EU. Je možné vytvářet různé informační systémy, je možná výměna know-how a zkušeností.

Výběr projektů v rámci programu INTERACT provádí již zmiňovaný nadnárodní Monitorovací a řídicí výbor. V průběhu hodnocení jsou projekty hodnoceny podle dvou druhů kritérií, jedná se o minimální požadavky, kde je testována administrativní shoda, jestli žádost o projekt byla kompletní, jestli byla včas doručena, jestli je vše správně vyplněno. Druhým typem kritérií jsou tzv. výběrová kritéria, kde se především hodnotí shoda cílů projektu s výstupy, které by měl program vytvořit. Hodnocení projektů provádí Sekretariát INTERACT, který pro jednání Monitorovacího a řídicího výboru vytvoří pořadí projektů a Monitorovací a řídicí výbor pak rozhodne o výběru, přičemž nemusí respektovat pořadí, které mu stanovil Sekretariát INTERACT.

V rámci programu byly zatím ukončeny dvě výzvy. První výzva byla vyhlášena 25. 7. 2003 a ukončena 30. 9. 2003. V rámci této výzvy byly vybrány 4 pro-

jekty, z nichž jeden je s účastí českých projektových partnerů.

Druhá výzva byla vyhlášena 7. 5. 2004 a ukončena 15. 7. 2004. Přihlásilo se do ní

23 projektů. V současné době probíhá jejich hodnocení. Výběr projektů proběhne na zasedání Monitorovacího a řídicího výboru v prosinci 2004.

Funkci národního koordinátora programu INTERACT v ČR plní Odbor územně a stavebně správní Ministerstva pro místní rozvoj.



Konference se konala společně se zasedáním Evropské rady urbanistů (ECTP). I z tohoto důvodu byla zaměřena na širší, středoevropské souvislosti a měla proto i mezinárodní účast. Pozváni byli odborníci ze zemí, které v nedávné době vstoupily do EU.

Konference byla pracovně členěna do čtyř obsahových bloků:

- srovnání metropolí,
- přeshraniční spolupráce ve vybraných regionech ČR,
- dopravní infrastruktura nadnárodního významu,
- programy, umožňující podporu rozvoje v nových zemích EU.

**První blok** byl uveden poměrně rozsáhlým příspěvkem, věnovaným základním charakteristikám a rozdílným středoevropských metropolí. Středoevropský prostor byl sledován v rozsahu zemí SRN, Rakousko, Švýcarsko, Česká republika, Polsko, Slovensko, Maďarsko a Slovinsko. Zahnoval tedy jak dřívější země Evropské unie (+ Švýcarsko), tak i země v nedávné době do ní přijaté.

Specifickým středoevropským územím jsou tzv. „nové“ spolkové země Německa (bývalá NDR), jejichž zástupci (Lipsko, Drážďany) se bohužel konference nezúčastnili. Zkušenost těchto metropolí (resp. regionů) by nepochybně byla přínosem, neboť již plně prošly ekonomickou transformací. Přes masivní investice do infrastruktury i do ekonomického rozvoje (lokalizace řady významných průmyslových i logistických aj. aktivit) vykazuje území vysokou nezaměstnanost, nižší produktivitu a poměrně rozsáhlou imigraci (převážně do „starých“ zemí Německa).

Země středovýchodní Evropy během uplynulých 15 let investovaly do infrastruktury (zejména dopravní) relativně málo, většinou ne více než v období předcházejícím. Důsledkem je nízká úroveň a nepropojenost dopravních sítí.

Situace je pochopitelně v jednotlivých metropolích, resp. regionech značně odlišná. V rozvoji městské hromadné dopravy zaznamenala významný posun Praha, u silniční dopravy pak Bratislava, kde je prakticky před dokončením nadřazená síť, umožňující propojení do všech hlavních směrů. Budapešť a Wroclaw nezaznamenaly v oblasti dopravní infrastruktury významnějších pozitivních změn.

K významným proměnám došlo ve všech zastoupených metropolích v revitalizaci městských center a v oblasti obchodu a služeb. Realizace velkých obchodních komplexů, lokalizovaných převážně na obvodě měst nelze však považovat za optimální řešení.

**Druhý blok** byl věnován přeshraniční spolupráci. V úvodu byla zhodnocena problematika přeshraničních vazeb České republiky ve světle studií, zpracovávaných po roce 1990 prakticky ke všem sousedním zemím (mimo Slovenska, které si i po oddělení zachovalo zvláštní vazby). Další příspěvek byl věnován problematice česko-polské. Pro tato území je rozpracována nová studie, která jen může odrážet situaci po vstupu obou zemí do EU.

Následující dva příspěvky byly věnovány problematice tzv. Euroregionů, ve kterých je spolupráce již dlouhodobě uplatňována. Jedná se o regiony Egrensis a Nisa/Neisse/Nysa. Za českou stranu převzaly po svém vzniku roli partnerů nové kraje Karlovarský a Liberecký. I když některé problémy dosud nenašly odpovídající řešení, lze tuto spolupráci nepochybně považovat za úspěšnou.

**Třetí blok**, věnovaný dopravní infrastruktuře, byl uveden příspěvkem o evropských modálních koridorech, vedených přes území zemí střední Evropy. Ve většině případů (s výjimkou Polska) se jedná v silniční dopravě o trasy stávající či roze-

stavěné s reálným dokončením do roku 2010. V železniční dopravě sice na území ČR byla v podstatě dokončena tzv. modernizace I. a II. tranzitního koridoru, nebylo však při ní na velkém rozsahu úseků dosaženo evropského rychlostního standardu. Vzhledem k tomu, že výstavba nových (vysokorychlostních) tratí je předpokládána až po roce 2015, je možná změna koncepce na reálnější a pro středoevropské osídlení přínosnější řešení.

Další dva příspěvky byly věnovány problematice hlavních severojižních dopravních vazeb přes území České republiky, a to silničnímu a železničnímu koridoru E55 v úseku České Budějovice – Linec a větvi VIb multimodálního koridoru, vedeného přes území Moravy a Slezska. V obou případech lze konstatovat, že na území ČR existují přijatelná řešení promítnutá do územně plánovací dokumentace velkých územních celků. Problémem zůstává realizační fáze; uváděné termíny mají spíše proklamativní než reálnou hodnotu. V obou koridorech přetrvávají problémy s navázáním na síť (zejména silniční) sousedních zemí.

**Závěrečný blok** byl věnován problematice financování projektů a možností využití programů Evropské unie. Vystoupili v něm převážně zástupci Ministerstva pro místní rozvoj, které je v této problematice kompetentní. Do tohoto bloku zapadal velmi zajímavý italský příspěvek Virny Bussadori, který poukázal na značné problémy byrokraticky nastavených evropských rozvojových programů.

Vzhledem ke svému poměrně rozsáhlému a informativnímu zaměření konference nepřijala závěry ke sledovaným problémovým okruhům. Přesto lze konstatovat, že v období krátce po vstupu ČR a dalších do EU, bylo toto setkání užitečné.

Interiér kupole berlínského Reichstagu, arch. Norman Foster



© Lubor Frádník, 2000

## PROMĚNY STŘEDOEVROPSKÉHO PROSTORU

### SBORNÍK Z KONFERENCE AUÚP ČR

**Vydal:**

Ústav územního rozvoje  
jako přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj – číslo 1/2005.  
© ÚÚR Jakubské náměstí 3, 601 00 Brno

**Redakce a grafická úprava:**

Tamara Blatová

**Odborná konzultace:**

Ing. arch. Milan Körner, CSc., Ing. arch. Josef Markvart, CSc.

**Sazba:**

© Artax, a. s., Žabovřeská 16, 616 00 Brno

**Tisk:**

© Graphical spol. s r. o., Sladovnická 4, 620 00 Brno

**1. vydání, Brno 2005**

