

# METROPOLITNÍ REGION MNICHOV V KONTEXTU BAVORSKÉHO REGIONÁLNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Milan Körner

Článek se věnuje vývoji metropolitního regionu Mnichova, jeho postavení ve středoevropském a alpském prostoru. Vychází z příspěvku „Praha a metropole ve střední Evropě“ (předneseného na mezinárodní konferenci „O územním rozvoji“ dne 11. 4. 2013 v Praze) a z některých kapitol z výzkumného úkolu „Metodika zadávání územních plánů“ (Makroúroveň – souvislosti ÚPD z hlediska plánovací úrovně regionální a vyšší – fáze analýza – 09/2013). Uvedené práce měly především srovnávací charakter; sledovaly více metropolitních regionů a dalších aglomerací.

Článek se zabývá regionálním plánováním (zejména v úrovni „Plánovacích regionů“), jehož přístupy a výstupy jsou výrazně odlišné od současné situace v ČR. Mnichov je dynamickým regionem, jehož vývoj vykazuje převážně pozitivní charakteristiky. V souladu s názvem není hlavním předmětem textu srovnávání s českým regionálním plánováním.

## Širší souvislosti

Prostor Mnichova je zajímavým modelovým příkladem „plánování rozvoje území“ od města a aglomerace k metropolitnímu regionu a k širšímu metropolitnímu prostoru.

Ve středoevropském prostoru a navazujícím území jsou nejvýznamnějšími póly osídlení metropolitní prostory (makroregiony):

Rhein-Ruhr / v severním Porýní-Vestfálsku

Milano-Torino-Genova / v severozápadní Itálii

Randstad / v Nizozemsku

Rhein-Main (Frankfurt a. M., Wiesbaden, Mainz, Darmstadt) s jádrovým územím / v Hesensku

Berlin a navazující území Braniborska München-Augsburg-Ingolstadt / v Bavorsku

Vlaamse Ruit / v Belgii

Stuttgart (Heilbronn, Esslingen, Reutlingen) / v Bádensku-Württembersku

Hamburg a navazující území Dolního Saska a Šlesvicka-Holštýnska. Tato území představují koncentraci min. 3 mil. obyvatel. Ekonomicky nejvýznamnější jsou makroregiony Frankfurtu a Mnichova, nejnižší výkonnost vykazuje Berlin.

Metropolitní prostor München představuje jeden z nejvýznamnějších „globálních“ makroregionů Evropy. Zahrnuje aglomerace: München – 2 230 tis. obyv., Augsburg – 540 tis. obyv., Ingol-

stadt – 190 tis. obyv., Landshut – 140 tis. obyv., Rosenheim – 140 tis. obyv., tj. celkem 3 240 tis. obyv.

Se zahrnutím dalších měst a obcí (mimo uvedené aglomerace) má toto území cca 4,5 mil. obyv. a cca 10 tis. km<sup>2</sup>, vykazuje zalidnění cca 450 obyv./km<sup>2</sup>.

Metropolitní prostor München v širším pojetí zahrnuje mimo území „kraje“ Oberbayern dva okresy „kraje“ Niederbayern a pět okresů „kraje“ Schwaben. Takto vymezené území má 5 800 tis. obyv. a 25 728 km<sup>2</sup>. Průměrná hustota tohoto rozsáhlého území je již poměrně nízká – 225 obyv./km<sup>2</sup>. Do metropolitního území by neměla být zahrnována území s nižším zalidněním než je průměr Bavorska – 178 obyv./km<sup>2</sup>. To se týká okresů Dillingen a.d.D., Donau-Ries, Eichstatt, Rotattal-Inn a s výjimkou okolí Rosenheimu a Wolfratshausenu všech „alpských“ okresů, které jsou součástí plánovacích regionů Allgau, Oberland a Südostbayern.

Region Mnichov leží na hlavních evropských trasách osídlení:

Západovýchodní trasa:

Paris – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Budapest

Severojižní trasa:

Hamburg – Hannover – Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Roma

Berlin – Leipzig – Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Roma

## Mnichov v rámci Bavorska

Mnichov je hlavním městem Bavorska a správní jednotky v úrovni krajů (Regierungsbezirke) Oberbayern (17 529,6 km<sup>2</sup>, 4 382,2 tis. obyv., hustota zalidnění 250 obyv./km<sup>2</sup>, HDP 172 % průměru EU).

Mnichov je významným ekonomickým centrem. HDP na obyvatele je 225 (Ø EU = 100) – je nejvyšší z milionových měst SRN. Pro srovnání: Hamburg – 203, Köln – 176, Berlin – 112.

Okres München Land dosahuje úrovně 317. Úroveň 300 v Německu dále přesahují jen NUTS 3 Wolfsburg (357) a Frankfurt a. M. (317).

Atraktivita města a regionu se projevuje v pozitivním vývoji počtu obyvatel.

Za 50 let (1961–2011) se počet obyvatel města zvýšil z 1 085,0 tis. na 1 364,9 tis. tj. o 279,9 tis. (v období 1970–1987 klesl o 136,6 a následně stoupl o 179,5 tis.).

Počet obyvatel okresu München Land se zvýšil za období 1961–2011 ze 123,5 tis. na 328,0 tis., tj. o 204,5 tisíc.

Vývoj Mnichova a jeho regionu měl v druhé polovině minulého století dvě poměrně významná období, která značně změnila infrastrukturu, zejména dopravní. V r. 1972 se zde konaly **olympijské hry**. V té době se realizovaly významné části dopravního systému včetně dvou prvních linek metra (v dél-

ce 16,0 km) a tunelového železničního propojení (v délce 3,5 km) Hauptbahnhof a Ostbahnhof, do kterého byly svedeny linky S-Bahn. Druhým významným momentem bylo v r. 1992 **otevření nového letiště F. J. Strausse** v blízkosti historického města Freising (vzdálenost od centra Mnichova cca 35km).

Na místě starého letiště Riem bylo následně vybudováno nové výstaviště, rozsáhlý obytný soubor a park, v roce 1999 byla do tohoto území přivedena trasa metra U2 Ost.

U města Garching b. M. je postupně budován rozsáhlý vědeckovýzkumný areál (vč. TU München) napojený na trasu metra U6 Nord dokončenou v r. 2006 (jediná trasa, která překračuje „hranice“ Mnichova).

## Historické osídlení jižního Bavorska

Území bylo počátkem prvního tisíciletí součástí Římské říše, včetně správních center a pevností. Osídlení jižního Bavorska je výrazně vázáno na řeku přítékající z Alp do Dunaje. Nejvýznamnější osídlení je na **Isaru**:

Freising / r. 725 založen klášter, r. 744 biskupství, r. 996 město, r. 1146 pivovar Schäftlarn / r. 760 založen klášter München / r. 1102 markt, r. 1164 město, r. 1328 říšské město, r. 1504 hl. m. Bavorska Landshut / r. 1150 zal., r. 1204 město, r. 1255 hl. město Bavorska, r. 1393 sídlo vévodství Moosburg a. d. Isar / r. 1260 zal., r. 1331 město Bad Tölz / r. 1331 markt, r. 1453 město

Významné je také osídlení na řece **Lech** Augsburg / 8. století biskupství, r. 1156 město, r. 1276 říšské město (1.–4. stol. římské provinciální centrum Augusta Vindelosocorum) Landsberg am Lech / r. 1135 zal., r. 1320 město

## Vývoj významných sídel

V roce 1400 měla města München a Augsburg cca 10 tisíc obyvatel.

## Augsburg

Dosáhl v r. 1618 48 tis. obyv., následně pak klesl až na 16 tis.; 50. tis. obyv. měl v r. 1870, v r. 1900 pak 89,2 tis. obyv. V r. 1939 a 1950 měl shodně cca 185 tis. obyv. a v r. 1961 208,7 tis. obyv. Po r. 1980 město překročilo velikost 250 tis. obyv.

## München

Dosáhl 50 tis. obyv. v r. 1810, 100 tis. obyv. v r. 1850 a 200 tis. obyv. po r. 1875. V r. 1939 dosáhl 823,9 tis. obyv., v r. 1945 klesl na 550 tis. obyv. V r. 1950 měl již 834,0 tis. obyv., v roce 1958 10 012 tis. obyv. a v r. 1970 1 312,0 tis. obyv. K r. 1987 počet obyv. klesl na 1 185,4 tis. obyv. a v r. 2010 stoupl na 1 356,6 tis. obyv.

## Freising

V r. 1785 mělo město 3,6 tis. obyv., v r. 1840 7,4 tis. obyv., v r. 1871 12,1 tis. obyv. V r. 1939 dosáhl počtu 21,6 tis. obyv., v r. 1956 28,3 tis. obyv. a v r. 1961 30,2 tis. obyv. V r. 2000 40,9 tis. obyv. a v r. 2010 45,2 tis. obyv.

## Landshut

V r. 1880 měl 21,0 tis. obyv., v r. 1939 pak 36,9 tis. obyv. V roce 1970 dosáhl 52,4 tis. obyv., v roce 1990 měl 59,1 tis. obyv. a v r. 2010 63,3 tis. obyv.

## Regionální plány

V Bavorsku, stejně jako v jiných spolkových zemích Německa, jsou regionální rozvojové dokumentace zpracovávány na území tzv. **plánovacích regionů** (Planungsregion). Tato území jsou menší než bavorské kraje, mají svá hlavní centra a odrážejí územní rozdílnosti. V rámci těchto plánovacích regionů jsou vymezovány aglomerace hlavních center, rozvojové osy (směry, nikoliv plochy), hlavní sídelní rozvojové prostory a především kategorie center.

Regierungsbezirk Oberbayern se člení na čtyři plánovací regiony München, Ingolstadt, Südostbayern (centrum Rosenheim) a Oberland (centra Ga-Pa a Bad Tölz).

Plánovací region (Planungsregion) München (2 690 tis. obyv., 5 504 km<sup>2</sup>, 489 obyv./km<sup>2</sup>) zahrnuje město (Kreisfreie Stadt) München a okresy München Land, Freistadt, Erding, Ebersberg, Starnberg, Fürstenfeldbruck, Dachau a Landsberg a. L. Aglomerace München (širší vymezení) zahrnuje 2 366 tis. obyv., 2 544 km<sup>2</sup>, 930 obyv./km<sup>2</sup> (rozvojová oblast Praha, vymezená v ZÚR Středočeského kraje – 1 773 tis. obyv., 2 305 km<sup>2</sup>, 769 obyv./km<sup>2</sup>).

## Vývoj obyvatel v „plánovacím regionu“ Mnichov (tis. obyv.)

rok	plán. region	město		aglomerace	okres München Land		
		stav	nárůst oproti předch.		rok	stav	nárůst oproti předch.
1950	1 404	823,9			1950	96,5	
1970	2 074	1312,0	488,1		1970	168,6	72,1
1987	–	1185,4	-126,6		1987	250,2	81,6
1990	2 301	1229,0	43,6	1 930,0			
2000	2 446	1210,2	-18,8		2002	302,8	62,6
2007	2 632	1356,6	146,4	2 228,2	2007	315,5	12,7
2012	2 690	1388,3	31,7	2 366,5	2012	325,7	10,2

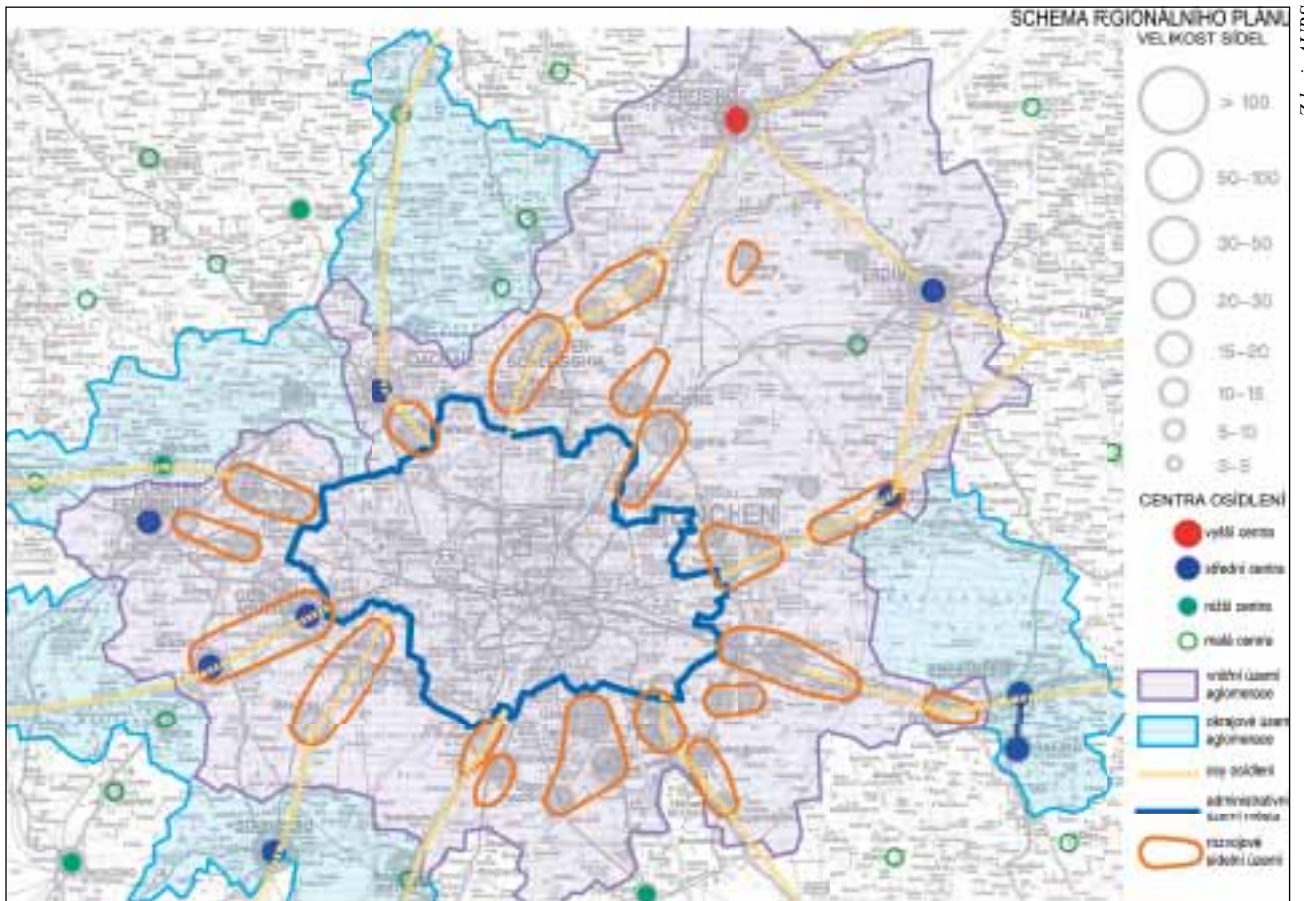
Zdroj: AURS

## Vývoj obyvatel dle okresů

okres	1970	1987	2007	2012	1970–1987	1987–2007	2007–2012
München stadt	1 312,0	1 185,4	1 356,6	1 388,3	-126,6	171,2	31,7
München Land	168,6	250,2	315,5	325,7	81,6	65,3	10,2
Dachau	88,7	104,3	136,3	142,0	15,6	32,0	5,7
Ebersberg	73,9	96,3	126,4	131,0	19,4	30,1	4,6
Erding	79,0	89,2	124,9	128,3	10,2	35,7	3,4
Freising	94,9	118,1	164,7	164,7	23,2	46,1	0,0
Fürstenfeldbruck	118,6	172,8	201,1	205,2	54,2	28,3	4,1
Starnberg	86,7	108,9	129,5	129,5	22,2	20,6	0,0
Landsberg a. L.	70,3	83,6	113,3	114,2	13,3	29,7	0,9

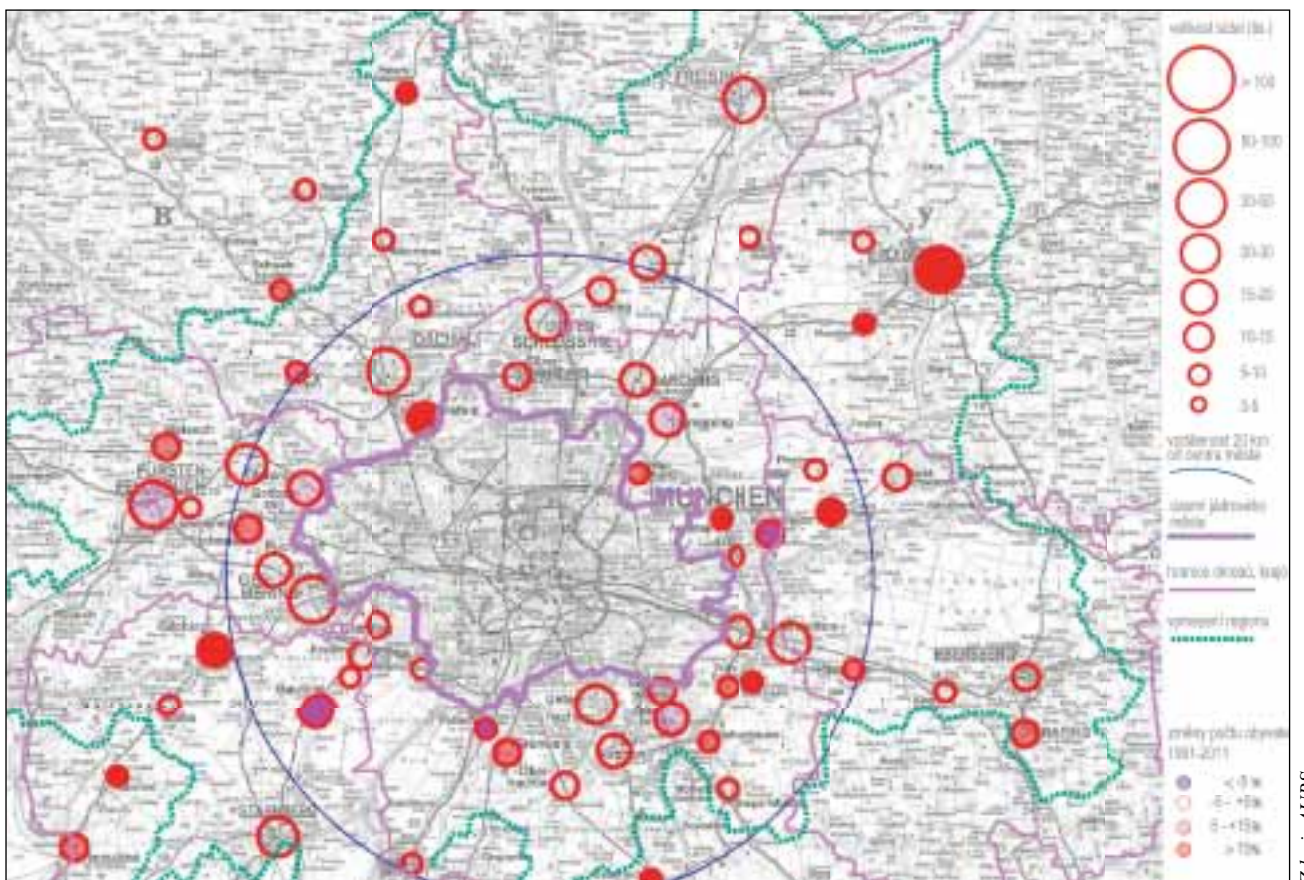
Pozn.: intervaly jsou voleny s ohledem na roky sčítání obyvatel (1970, 1987, 2011); poslední údaj byl nahrazen stavem 2012.

Zdroj: AURS



Zdroj: AURS

*Schéma regionálního plánu*



Zdroj: AURS

*Sídlní struktura a její vývoj po roce 1990*

Z tabulky vyplývá, že v posledních pěti letech je nárůst v jednotlivých okresech velmi nízký. Větší je jen v okrese München Land.

V období 1970–1987 (kdy došlo k poklesu obyv. hl. města München) zaznamenaly největší nárůsty okr. München Land (> 30 tis.) a Fürstenfeldbruck (> 50 tis.), nárůsty ostatních okresů byly od 10 do 23 tis. obyv. V období 1987–2007 zaznamenaly nejvyšší nárůsty okresy München Land (více než 65 tis.) a Freising (více než 45 tis.) Nárůsty ostatních okresů byly od 20 do 32 tis. obyvatel.

Počet obyvatel okresních měst se v období 1970–2012 změnil (nárůst v tis.): Freising (12,7), Dachau (9,0), Erding (13,5), Ebersberg (4,3), Fürstenfeldbruck (11,3), Starnberg (5,1), Landsberg a. L. (12,2). Velké nárůsty (více než 10 tis. obyv.) zaznamenaly v období 1970–2012 obce či města ležící v blízkosti Mnichova: Unterscheisheim (18,7), Taufkirchen (16,3), Germering (12,5), Olching (11,3), Puchheim (13,1), Vaterstetten (10,6), Neufahrn b. F. (10,3).

Obce ve vnějším území okresů, které nebylo zahrnuto do aglomerace, resp. metropolitního regionu, většinou stagnovaly.

### Vymezení aglomerace

Ve vymezení regionálního plánu (2003) zahrnuje **aglomerace** (Verdichtungsraum) **München** části všech okresů (mimo jihovýchodně ležícího okresu Landsberg a. L.) a v podstatě celé území okresu (Landkreis) München, který má plochu 667,3 km<sup>2</sup>, 325,7 tis. obyv. (2012) a hustotu zalidnění 448 obyv./km<sup>2</sup>. Do vymezení nebyly zahrnuty dvě menší obce (84,7 km<sup>2</sup>, 10,3 tis. obyv.) tohoto okresu.

### Vymezené území zahrnuje:

z okresu	km <sup>2</sup>	tis. obyv.	obyv./km <sup>2</sup>	počet obcí		% obyv. z okresu	% z ploch okresu
				v aglom.	v celém okr.		
München Landkreis	582,6	315,4	541	27	29	96,8	87,3
Ebersberg	221,4	100,6	454	10	21	76,8	40,3
Erding	271,3	61,0	225	8	26	47,5	31,2
Freising	265,0	94,7	357	6	24	57	33,1
Dachau	250,7	97,7	390	8	17	68,8	43,3
Fürstenfeldbruck	327,5	213,8	653	15	23	96	75,3
Starnberg	314,1	95,0	302	10	14	73,4	64,4
město München	310,4	1388,3	4473	1	1	100,0	100,0
celkem aglomerace	2544,0	2366,5	930	85			
užší vymezení aglomerace	1908,4	2219,5	1163	60			

Zdroj: AURS

Ve vymezeném území jsou: 2 města > 40 tis. obyv. (Freising, Dachau), 3 města > 30 tis. obyv. (Germering, Erching, Fürstenfeldbruck), 7 obcí > 20 tis. obyv. (z toho jen 2 města – Olching, Starnberg), 9 obcí > 15 tis. obyv. (z toho jen 2 města – Puchheim a Garching b. M.). Celkem tedy 17 obcí má více než 15 tis. obyv. a celkem 35 obcí má více než 10 tis. obyv.

Vlastní aglomerace Mnichova zahrnuje cca 35–46 % (užší a širší vymezení) území plánovacího regionu München, je v ní však soustředěno 83–88 % obyvatel (tj. 2 220–2 366 tis. obyv.).

Se zahrnutím měst a obcí, které jsou obsluhovány regionální železnicí (S-Bahn) v koridorech Herrsching, Tutzing, a Wolfratshausen lze počet obyvatel metropolitního regionu Mnichov odhadnout na cca 2 430 tisíc.

### Centra osídlení

Regionální plánování v Německu sleduje v návrhu sídelní struktury osídlení, sídelní aglomerace (městské regiony) a **kategorie center**.

Města (obce) jsou sledována v kategoriích:

- I. vyšší centra (více než 50 tis. obyv.)
- II. střední centra (20–50 tis. obyv.)
- III. nižší centra (10–20 tis. obyv.)
- IV. malá centra (5–10 tis. obyv.)

V případech, kdy centrum zatím nedosahuje příslušných parametrů, je vyznačeno jako budoucí (mögliche) centrum.

Regionální plán navrhuje (mimo Mnichova) v rámci aglomerace jedno vyšší centrum – Freising a 8 středních center: Starnberg, Gilching, Germering, Fürstenfeldbruck, Dachau, Erding, Mark

Schwaben a Ebersberg-Graßing (vytvářejí společné střední centrum). Méně než 20 tis. obyvatel mají Gilching, Mark Schwaben a Ebersberg. V širším území aglomerace je navrhováno jedno nižší centrum (Maisach – 12,9 tis. obyv.) a 18 malých center. Nižší a malá centra jsou většinou mimo území aglomerace. Přes Mark Schwaben jsou vedeny významné představované železniční trasy a dálnice A94 na Passau.

V území okresu München Land regionální plán střední centra nenavrhuje. Jejich parametry nepochybně splňují města Unterschleissheim a Garching b. M. v severní části okresu i některé velké obce v jižní části území (např. Ottobrunn).

Centra Starnberg a Ebersberg – Graßing jsou zahrnuta jen do širšího vymezení aglomerace. V okrese Starnberg jsou „rozvojovějšími“ centry Gilching a Gauting, v okrese Ebersberg je to zejména Vaterstatten. Tato sídla, na rozdíl od okresních měst, leží blíže k Mnichovu.

Demografický vývoj sídel v období 1990–2011 byl až na výjimky méně dynamický než v předcházejícím období 1970–1990, kdy řada obcí v regionu narostla o více než 50 %.

V období 1990–2011 vyšší nárůst než 30 % měla města/obce Erding, Unterhaching, Karlsfeld, Gilching, Garching b. M., Eching, více než 50 % pak Neubiberg. Zvýrazněné obce v obrázku na předchozí straně jsou součástí souvisle urbanizovaného území Mnichova.

Rozvojové sídelní prostory v regionálním plánu jsou navrhovány v radiálních směrech, ve vazbě na trasy S-Bahn. Vývoj po roce 1990 v podstatě všechny navržené rozvojové prostory potvrzuje.

Mimo území aglomerace jsou v Plánovací regionu navržena střední centra: Landsberg am Lech (má vazby k Augsburgu); Moosburg a. d. Isar (v ose München – Freising – Landshut); Dorfen (v ose München – Dorfen – Mühldorf a. I. – Altötting). Dále jsou mimo aglomerace navržena nižší centra: Mark Indersdorf (okr. Dachau), Taufkirchen (Vils) (okr. Erding), Sauerlach (okr. München Land), Tutzing a Herrsching a. A. (okr. Starnberg) a Kaufering a Diessen a. A. (okr. Landsberg a. Lech).

### Osy osídlení

Osy osídlení (nespojité) propojují vyšší centra. Jsou v nich centra nižších kategorií, která většinou leží na hlavních železničních trasách. Dálnice, přenášejí nadregionální vazby, vedou v některých případech mimo osy (koridory) osídlení.

**Hlavní osy osídlení** (které propojují významné aglomerace) jsou vedeny ve směrech :

München – Pfaffenhofen a. d. Ilm – Ingolstadt – Nürnberg  
– Freising – Landshut – Landau a. d. Isar – Degendorf  
– Rosenheim – Traunstein – Salzburg  
– Kufstein – Innsbruck  
– Landsberg a. Lech – Mindelheim – Memmingen  
– Augsburg – Ulm – Stuttgart  
Augsburg – Ingolstadt – Regensburg

Vedlejší osy osídlení jsou vedeny v koridorech:

München – Dorfen – Mülheim a. Inn – Altötting – Simbach/Braunau – Passau  
– Weilheim i. Ob. – Schongau – Kemten – Füssen  
– Murnau – Ga-Pa  
Ingolstadt – Landshut – Altötting  
– Weilheim i. Ob. – Bad Tölz – Miesbach – Rosenheim

### Krajina, zeleň

Mnichov leží 510 m n. m. Severní část regionu vykazuje malé výškové rozdíly i menší zalesnění. Naopak jižní část má členitější terén a velmi vysoké zalesnění. Jihozápadně od města leží několik jezer, z nichž největší jsou Starnbergersee (57 km<sup>2</sup>) a Ammersee (47 km<sup>2</sup>).

Významné je údolí Isaru, které je v úseku od města Bad Tölz po Schäftlarn přírodní rezervací.

Východně (cca 80 km) leží největší bavorské jezero Chiemsee (80 km<sup>2</sup>). Další jezera jsou v podhůří Alp. 90 km jižně Mnichova leží nejvýznamnější alpské středisko Garmisch Partenkirchen (Ga-Pa) Obě tato rekreačně významná území mají velmi dobrou dostupnost hlavními železnicemi a dálnicemi.

V Mnichově přírodní plochy představují 37 % území (voda 1,3 %, lesy 4,3 %, rekreace 15,5 % a zemědělské plochy 15,5 %).

V jižní části území regionu je několik rozsáhlých ploch zeleně (Gemeindefreie Gebiete). Největší je Ebersberger Forst (74,6 km<sup>2</sup>) mezi městy Ebersberg a Markt Schwaben. Jižně od Mnichova je na západním břehu Isaru Forstenrieder Park (39,0 km<sup>2</sup>) a na východním břehu Grünwalder a Perlacher Forst (32,9 km<sup>2</sup>). Po roce 2010 byly vymezeny Deisenhofener Forst (11,8 km<sup>2</sup>), Hofoldingener Forst (27,2 km<sup>2</sup>) a Höhenkirchener Forst (14,3 km<sup>2</sup>).

### Rozvoj regionu

Rozvoj regionu výrazně ovlivnil vznik nového velkého letiště severovýchodně od Mnichova mezi městy Freising a Erding. Ve městech a obcích mezi letištěm a Mnichovem vznikla řada významných areálů ekonomických aktivit. Nejvýznamnější jsou v prostoru Eching – Neufahrn b. F. a Garching b. M.

Rozvoj bydlení směřuje spíše do jižní části regionu s velkými lesními komplexy, údolím Isaru a jezery v jihozápadním sektoru regionu. Rozvoj bydlení překračuje i regionálním plánem sledované území. Jižně od města Wolfratshausen (17,6 tis. obyv.) vznik-

lo v období 1970–1990 „zahradní město“ Geretsried, které má 23,2 tis. obyv. (je největším městem jižně ležícího okresu Bad Tölz).

V období nejvyšší dynamiky po r. 1990 (přes 30 %) vykazovaly města/obce Freising, Erding, Garching a Karlstadt na severu regionu a Unterhaching, Gilling a Neubiberg v jeho jižní části.

### Souvisle urbanizované území

U Mnichova (vzhledem k jeho malému vymezení) souvisle urbanizované území zahrnuje též bezprostředně navazující obce (tis. obyv.) Unterhaching (24,8), Ottobrunn (20,1), Haar (19,4), Taufkirchen (17,9), Neubiberg (13,9), Grafelfing (13,0), Karlsfeld (10,3), Ungerfähring (10,5), Pullach (8,8) a Neuried (8,4). Včetně Mnichova má toto území 1 518 tis. obyv., rozlohu 425,8 km<sup>2</sup> a hustotu zalidnění 3 565 obyv./km<sup>2</sup> (*rozloha Prahy je větší – 496,1 km<sup>2</sup>, zalidnění je výrazně menší – 2 500 obyv./km<sup>2</sup>*).

Obsahový standard „Planungsregionu“ se značně liší od ZÚR krajů ČR, které postrádají (ne vždy, ale v rozdílném pojetí) kategorizaci center a vymezení sídelních (skutečně rozvojových) oblastí (schéma, nikoliv konkrétní plochy či k. ú.). V oblasti infrastrukturních záměrů jsou do regionálních plánů zahrnuty zejména nesporné záměry, které by v plánovacím období měly být realizovány.

### Uspořádání a vývoj sídel

Tato část je věnována **struktuře osídlení**, tj. rozložení center (v grafice) a jejich **vývoji po roce 1990** v území aglomerace.

Seřazení v tabulce dle počtu obyvatel nemusí vždy odpovídat skutečnému významu centra, jedná se o velikostní kategorie. Význačena jsou vyšší (O) a střední (M) centra, zvláště jsou města.

Vývoj počtu obyvatel je sledován za období po roce 1990 u 25 největších měst (obcí) a dalších středních center v tabulce, obsahující i jejich velikost a hustotu zalidnění.

Region Mnichova je prosperujícím územím, což se pochopitelně projevuje v nárůstu počtu obyvatel.

Ve sledovaném období (1990–2011) došlo k nárůstu počtu obyvatel v podstatě ve všech městech/obcích. Mnichov zvýšil počet obyvatel o 124,2 tis.

(v předcházejícím období 1970–1990 naopak 64,6 tis. obyv. ztratil.)

Ve městech/obcích ve velikostní skupině 20–50 tis. obyv. došlo k nárůstu o cca 56 tis. Dynamika měst Erding, Freising a Dachau byla vyšší než v předchozím období.

Velikostní skupina obcí 10–20 tis. obyv. je rozsáhlejší než sledovaný výběr obcí uvedených v tabulce. Procentuální nárůsty počtu obyvatel byly v obou dvacetiletých obdobích často vyšší než u větších měst. Až na výjimky byla dynamika rozvoje před rokem 1990 vyšší než v následujícím období.

## 25 největších měst/obcí + 2 menší střední centra (města zvýrazněna)

	centra	okr.	počet obyvatel			rozdíl 1990–1970		rozdíl 2011–1990		rozloha v km <sup>2</sup>	obyv./km <sup>2</sup> 2011	
			1970	1990	2011	abs.	%	abs.	%			
	<b>München</b>	O	<b>1293,6</b>	<b>1229,0</b>	<b>1353,2</b>	<b>-64,6</b>	<b>-5,0</b>	<b>124,2</b>	<b>10,1</b>	<b>310,43</b>	<b>4359,10</b>	
1	<b>Freising</b>	O	32,5	34,8	45,2	2,3	7,1	10,4	29,9	88,45	511,00	
2	<b>Dachau</b>	M	33,5	35,4	42,5	1,9	5,7	7,1	20,1	34,85	1219,50	
3	<b>Germering</b>	M	Fü	25,3	35,0	37,8	9,7	38,3	2,8	8,0	21,61	1749,20
4	<b>Erding</b>	M		21,0	25,1	34,5	4,1	19,5	9,4	37,5	54,64	631,40
5	<b>Fürstenfeldbruck</b>	M		23,1	30,5	34,2	7,4	32,0	3,7	12,1	32,53	1051,30
6	<b>Unterschleissheim</b>		Mü	7,3	24,0	26,4	16,7	221,9	2,4	10,0	14,93	1768,30
7	<b>Olching</b>		Fü	13,8	20,7	25,0	6,9	50,0	4,3	20,8	29,91	835,80
8	<b>Starnberg</b>	M		18,0	20,4	23,1	2,4	13,3	2,7	13,2	61,77	374,00
9	Unterhaching		Mü	14,0	17,4	22,8	3,4	24,3	5,4	31,0	8,73	2611,70
10	Vaterstetten		Eb	11,5	17,9	22,1	6,4	55,7	4,2	23,5	31,18	708,80
11	Ottobrunn		Mü	13,4	18,7	20,1	5,3	39,6	1,4	7,5	5,23	3843,20
12	Gauting		St	15,2	17,6	20,0	2,4	15,8	2,4	13,6	50,38	397,00
13	<b>Puchheim</b>		Fü	6,7	18,1	19,8	11,4	170,1	1,7	9,4	12,23	1619,00
14	Gröbenzell		Fü	11,4	17,5	19,5	6,1	53,5	2,0	11,4	6,36	3066,00
15	Haar		Mü	11,1	16,7	19,4	5,6	50,5	2,7	16,2	12,90	1503,90
16	Neufahrn bei Freising		Fr	8,7	15,0	19,0	6,3	72,4	4,0	26,7	45,51	417,50
17	Karlsfeld		Da	11,7	13,7	18,3	2,0	17,1	4,6	33,6	15,55	1176,80
18	Taufkirchen		Mü	16,0	14,9	17,9	13,3	831,3	3,0	20,1	22,02	812,90
19	Gilching	M	St	8,3	13,2	17,4	4,9	59,0	4,2	31,8	31,49	552,60
20	<b>Garching bei Mün.</b>		Mü	<b>7,5</b>	11,6	15,9	4,1	54,7	4,3	37,1	28,16	564,60
21	Ismaning		Mü	8,0	13,5	15,4	5,5	68,7	1,9	14,1	40,19	383,20
22	Neubiberg		Mü	7,8	9,1	13,9	1,3	16,7	4,8	52,7	5,77	2409,00
23	Poing		Eb	4,4	6,2	13,4	1,8	40,9	7,2	11,6	12,89	1039,60
24	Eching		Fr	5,2	9,5	13,3	4,3	82,7	3,8	40,0	37,83	351,60
25	<b>Gräding bei Mün.</b>	M	Eb	9,4	11,0	12,9	1,6	17,0	1,9	17,3	29,57	437,00
26	<b>Ebersberg</b>	M		7,1	9,2	11,4	2,1	29,6	2,2	23,9	40,84	279,00
27	Markt Schwaben	M	Eb	6,5	8,7	11,9	2,2	33,8	3,2		10,87	1152,00

Zdroj: AURS

okresy: Mü – München Land, Da – Dachau, Fü – Fürstenfeld, St – Starnberg, Eb – Ebersberg, Er – Erding, Fr – Freising  
centra: O – ober (vyšší), M – mittel (střední); Ebersberg a Gräding b. M. vytvářejí společné střední centrum

Téměř po celém obvodu Mnichova jsou města (obce), z nichž významná část má více než 10 tis. obyv. (některá mají více než 30 tis. obyv.). Vyšší koncentrace je v koridorech S-Bahn.

Velký rozvoj zaznamenala města Freising a Erding, ležící v blízkosti nového letiště.

Tato města a dále Dachau, Fürstfeldbruck, Starnberg a Ebersberg jsou okresními centry.

Velký rozvoj příměstského území souvisí s poměrně **malou rozlohou** Mnichova a **vysokým využitím** jeho území (4 360 obyv./km<sup>2</sup>). Hustota zalidnění příměstských obcí v řadě případů překračuje hodnoty 1 000 obyv./km<sup>2</sup>, některé dokonce 3 000 obyv./km<sup>2</sup> (Praha má cca 2 500 obyv./km<sup>2</sup>).

hým (po Frankfurtu) nejvýznamnějším středoevropským terminálem. Vývoj výkonů v letech (v mil. cestujících za rok): 1992 (11,8), 2003 (24,2), 2012 (38,4).

Dalšími civilními letišti v Bavorsku jsou Nürnberg – 3,6 mil. cest./rok a Memmingen – 0,9 mil. cest./rok.

Mnichov leží na významných železničních a dálničních trasách, které umožňují propojení s nejvýznamnějšími póly osídlení Evropy.

### Vysokorychlostní tratě

Mezi tratě této kategorie jsou zahrnovány tratě nad 200 km/hod (přestavěné) a 250 km/hod (nové).

Vysokorychlostní železniční spoje (ICE) jsou z Mnichova vedeny do směrů:

– Garmisch Partenkirchen (napojení nejvýznamnějšího alpského střediska)

V současné době nad 200 km/hod mají tratě ve směrech na Nürnberg a Ulm.

Na úseku Strasbourg – Karlsruhe je realizována přestavba, resp. novostavba na 250 km/hod (dokončení 2020), na úseku Stuttgart – Ulm je realizována novostavba na rychlost 250 km/hod (dokončení 2026).

Spojení München – Salzburg bude výhledově (cca 2020) vedeno v přestavěné trase přes Mühldorf a. Inn. Stávající trať Rosenheim – Salzburg bude sloužit pro spojení Salzburg – Innsbruck (přestavba na vyšší rychlost se vzhledem k terénu nesleduje).

Zvýšení rychlosti na trase München – Rosenheim se předpokládá v časové návaznosti na dokončení tunelu Innsbruck – Fortezza (Brennerbasistunnel) do r. 2022.

Výhledové spojení je uvažováno v koridoru München – Landshut – Regensburg – Plzeň – Praha, kde by měl být dosažen standard nad 200 km/hod. V úsecích Regensburg – Roding a Cham – hranice ČR by se jednalo v podstatě o novostavbu.

Přes Mnichov jsou v současné době vedeny vysokorychlostní a další významné spoje:

Linie	Trasa
TGV Paris	Paris – Strasbourg – Stuttgart – München
ICE linie	11 Berlin – Frankfurt – München – Innsbruck
	25 Hamburg – Hannover – Nürnberg – Ga-Pa
	28 München – Augsburg – Nürnberg – Leipzig – Berlin
	41 München – Ingolstadt – Nürnberg – Frankfurt
	42 München – Stuttgart – Frankfurt – Köln – Amsterdam
	116 München – Salzburg – Linz – Wien
EC linie	88 München – Zürich
	89 München – Verona

Četnost spojů ICE je v jednotlivých směrech rozdílná. Ve směru na Nürnberg se jedná o 2–3 spoje za hodinu, v ostatních směrech (Salzburg, Innsbruck) se jedná o 1 spoj za 2–3 hodiny.

### Vzdálenosti vyšších a středních center a dalších měst od centra Mnichova:

centrum	počet obyv. v tis.	vzdálenost v km	silnice	S-Bahn	pozn.
Freising	45,2	32	B11, A92	S1	
Dachau	42,5	18	B304	S2	
Germering	37,8	14	B2	S8	
Erding	34,5	29	B388	S2	
Fürstfeldbruck	34,2	27	B2	S4	
Unterschleissheim	26,4	16	B13, A92	S1	
Starnberg	23,1	22	A95, A952	S6	
Gilching	17,9	20	A96	S8	
Garching b. M.	15,9	14	A72, B11	–	metro U6
Gräfing b. M.	12,9	33	B306	S4	
Markt-Schwaben	11,9	27	A94	S2	
Ebersberg	11,4	33	B304	S4	

Zdroj: AURS

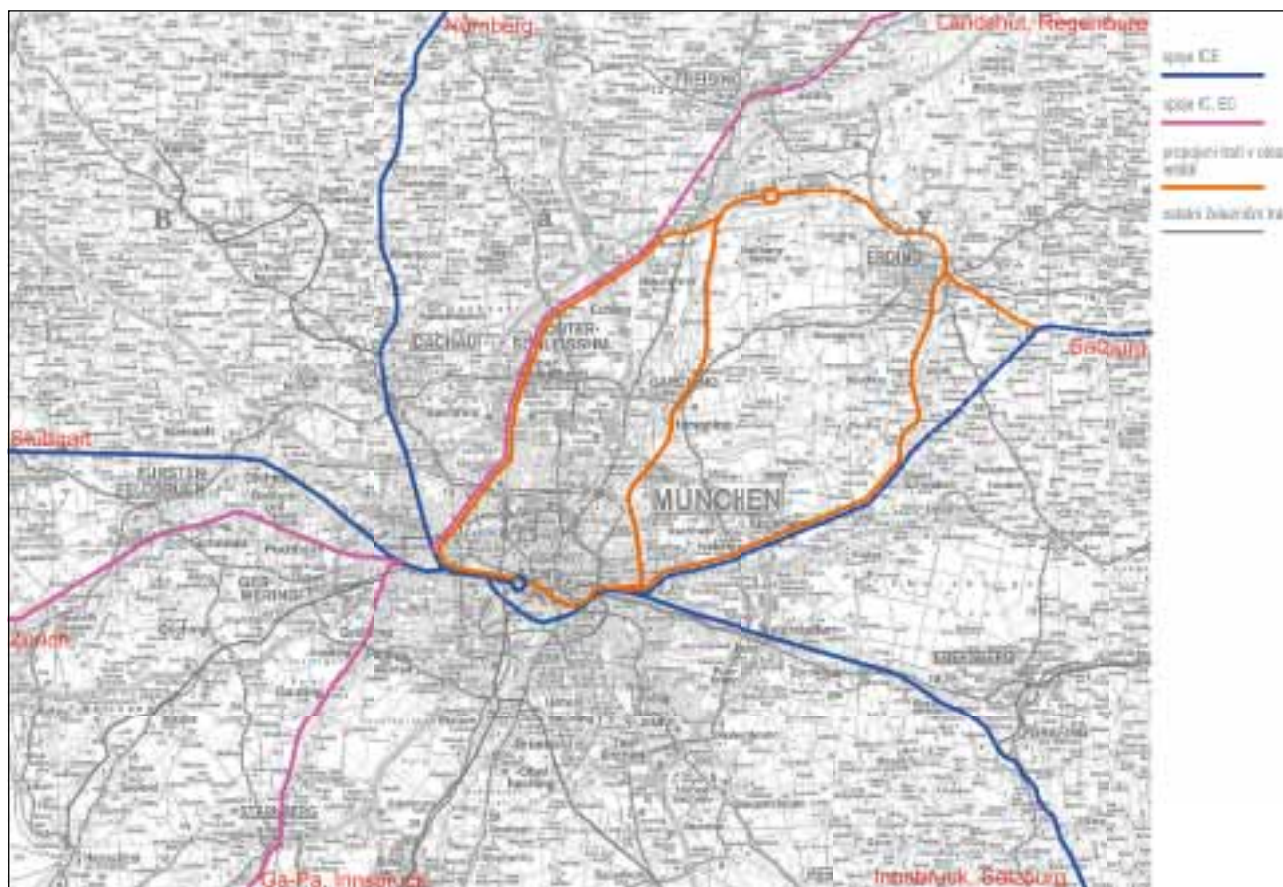
Efektivní systém S-Bahn i kvalita silničních spojení umožňují velice dobrou dostupnost centrálních částí Mnichova. Dojíždka za službami i prací není vzhledem k existenci těchto cílů v řadě dalších (výše uvedených) center příliš vysoká.

### Dopravní infrastruktura

Oblast Mnichova se vyznačuje mimořádnou dopravní infrastrukturou. To souvisí s geografickou polohou (nejvýznamnější region severně od Alp), zejména však s vysokou prosperitou mnichovského regionu i celého Bavorska.

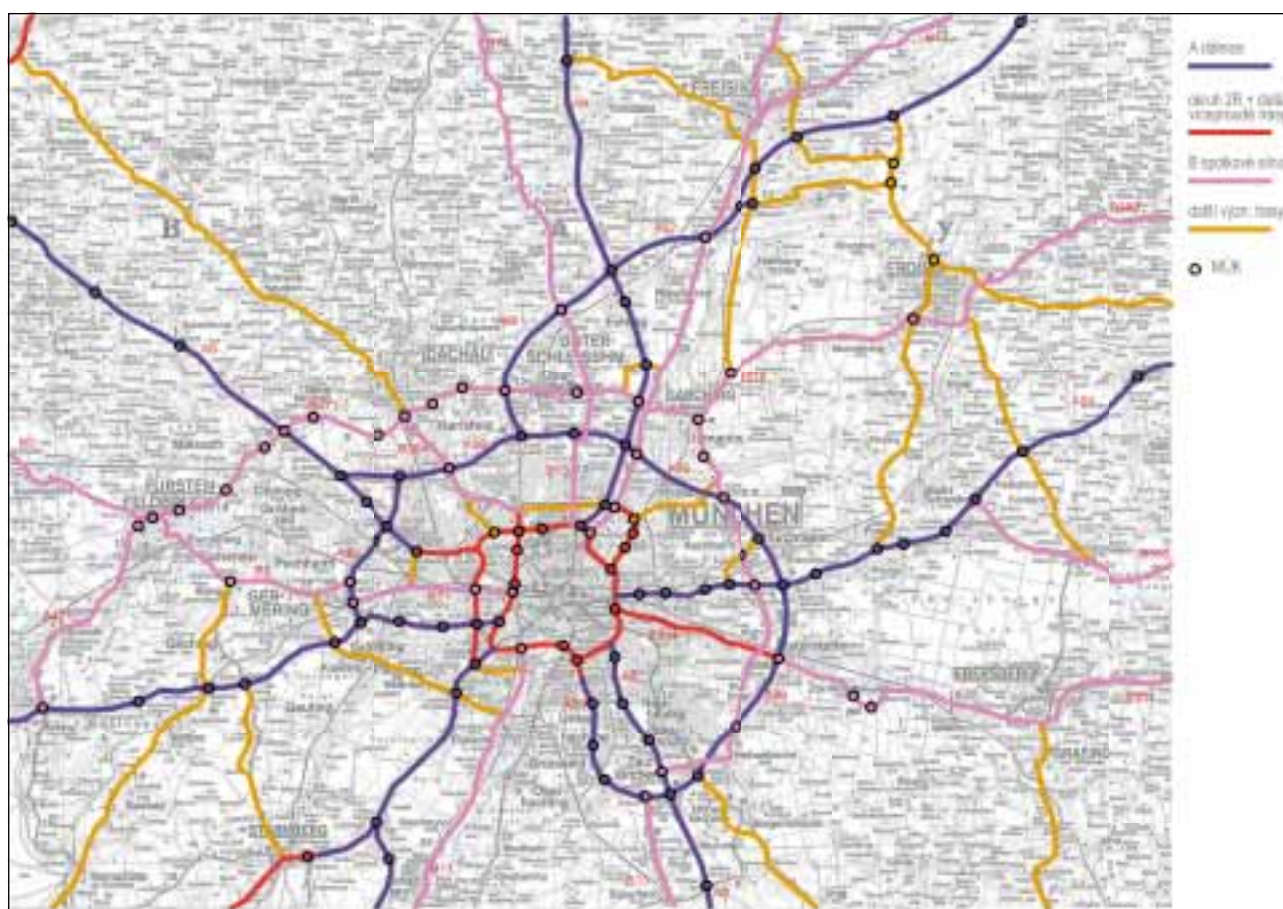
Severozápadně od Mnichova (blízko města Freising) bylo v roce 1992 otevřeno nové **letiště** F. J. Strausse, které je výkonem 38,4 mil. cestujících za rok dru-

- Nürnberg – Leipzig – Berlin (dokončení úseku Nürnberg – Erfurt – Leipzig v r. 2017)
- Nürnberg – Würzburg – Hannover – Hamburg – Kobenhaven/Malmö (budoucí tunel Ferhmanbelt)
- Augsburg – Stuttgart – Mannheim – Frankfurt – Köln – Brussel/Amsterdam – Karlsruhe – Strasbourg – Paris
- Rosenheim – Innsbruck – Bolzano – Verona – Roma
- Salzburg – Linz – Wien – Bratislava/Budapest



Zdroj: AURS

**Železniční síť**



Zdroj: AURS

**Silniční síť**



Současné hlavní nádraží je průjezdné (tunelem) jen pro vlaky S-Bahn. Je však připravováno tunelové propojení i pro dálkové spoje, které jsou vedeny úvratí. Novým tunelem budou vedeny spoje západ-východ (Paris – Wien) i sever-jih (Berlin/Hamburg – Verona).

### Silniční síť

Systém hlavních silnic je v území plánovacího regionu v podstatě dokončen (ve stavbě je úsek A94 Pastetten – Dorfen). Všechny radiální dálnice (s výjimkou A95) jsou propojeny okruhem A99 (od A96 na západě po A8 na jihu). Téměř všechny radiální dálnice a další silnice nadřazené síti vedou až k městskému okruhu 2R. Tato komunikace je částečně vedena v tunelech, případně ve snížené úrovni.

Výstavba dálničního okruhu A99 byla dokončena v roce 2005. Poté byla zahájena výstavba tunelů na městském okruhu 2R. Území uvnitř tohoto okruhu je vymezeno jako Umweltzone s regulací automobilového provozu.

V příměstském území je i na dálnicích vysoká četnost mimoúrovňových křižovatek. To umožňuje velmi dobrou vazbu intenzivně urbanizovaného území na nadřazený komunikační systém.

Výstavba silniční sítě po roce 1990, jak je zřejmé z obrázků, byla mimo dostavby chybějících dálničních úseků soustředěna na komunikace nižších tříd. V řadě případů se jedná o obchvaty sídel.

Některé dřívější záměry byly přehodnoceny. Upuštěno bylo od prodloužení dálnice A92 na městský okruh 2R. Dálniční spojení letiště s městem územím východně od Isaru bylo nahrazeno silniční trasou vedenou v koridoru S-Bahn, napojenou v prostoru Ismaning na trasu B471.

Dálniční spojení je vedeno z Mnichova do směrů:

A9 – Nürnberg – Leipzig – Berlin  
 A8 (západ) – Ulm – Stuttgart – Karlsruhe  
 A8 (východ) – Rosenheim – Salzburg (Linz – Wien, Villach – Ljubljana)  
 A96 – Memmingen – Bregenz (Zürich, Milano)  
 A92 – Landshut – Deggendorf (přes A3 na Passau)

A93 (navazuje na A9) – Regensburg – Weiden i. Obf. – Hof

A93 (navazuje na A8) – Kufstein – Innsbruck – Verona – Bologna

A94 – Dorfen – Mühldorf a. Inn – Simbach – Passau; po dokončení úseku Dorfen – Ampfing (cca 15 km). Předpokládá se rozšíření stávající trasy B12 v úseku Markt – Simbach (cca 17 km);

po výstavbě navazující rakouské trasy Braunau – Ried bude (ca 40 km) v tomto koridoru vedeno spojení München – Linz – Wien. Trasa nahrazuje současnou B12

A95 – Ga-Pa, dále pokračuje silnicí B2 na Mittenwald a Innsbruck a silnicí B23 přes Fernpass na Imst.

Metropolitní regiony svým populačním a ekonomickým potenciálem generují velké objemy přepravních výkonů, a to v úrovni nadregionálních, ale zejména regionálních vazeb.

Pozornost je věnována zejména hlavní silniční síti metropolitního regionu a jejímu vývoji po r. 1990. Ve schématu jsou vyznačeny úseky realizované po r. 1990 a rozestavené, hlavní deficity a dlouhodobé záměry.

Sledovány jsou nejen vnější trasy (s výrazným podílem tranzitu), ale i navazující síť a hlavní trasy uvnitř města.

Dokončené stavby (po r. 1990):

- severozápadní část dálničního okruhu A99  
20,8 km
- vstupní dálnice (A96, A94)  
13,0 a 5,0 km
- silniční systém v okolí nového letiště  
20,0 km
- napojení letiště na B388 (Ismaning)  
10,4 km
- tunelové úseky na středním okruhu 2R
- řada lokálních přeložek a obchvaty sídel
- východní tangenta Erding – A94  
16,0 km

Rozestavené:

- západní obchvat Gilchingu s napojením na A96  
3,5 km
- dálnice A94 Pastetten – Dorfen  
16,0 km

Deficity:

- vedení B2 u Fürstenfelbrucku a Starnbergu (přechod městy)

Záměry:

- obchvaty Freisingu
- severovýchodní (B301) – napojení na A8

- jihovýchodní – propojení od A9 k letišti
- obchvat Taufkirchenu (B308)
- východní obchvat Dachau

Určitým deficitem je neexistence dálničního okruhu (A99) v jihozápadním segmentu. Od A8 se dálniční okruh jako A995 stáčí severním směrem a napojuje se na okruh 2R. Propojení dálnic A96 (od Lindau), A95 (od Ga-Pa) a A8 (od Rosenheimu) je prostřednictvím středního (městského) okruhu 2R. Záměr dokončení dálničního okruhu není sledován.

V území jižně od Mnichova převažují radiální vazby k centru regionu; mimo dálnic A95 a A8 (Rosenheim) jsou možné dalšími silnicemi (B2, B11, B13).

Západovýchodní spojení jižně od Mnichova je možné zejména spolkovou silnicí B472 vedenou v koridoru Kempten – Schongau – Weilsheim – Bad Tölz – Miesbach, která propojuje okresní města.

### Regionální a městská kolejová doprava

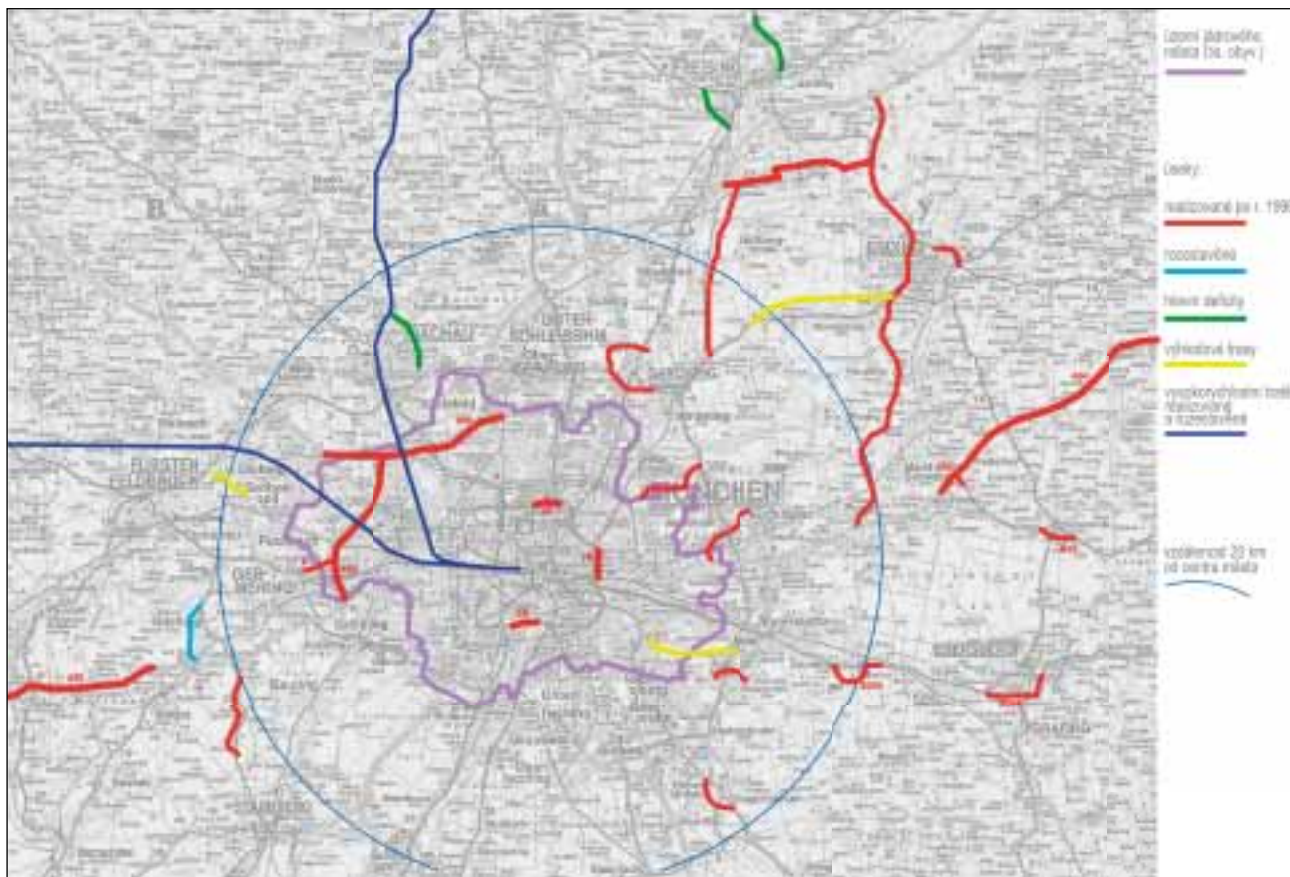
Mnichovský systém je považován za velmi úspěšný. Základem veřejné regionální dopravy je systém S-Bahn, obsluhující většinu rozvojových koridorů. Na letiště jezdí linky S1 a S8. Systém je průjezdný, všechny linky procházejí tunelem pod městským centrem.

Nejvýznamnějším záměrem (v realizaci) je propojení tratě S-Bahn (S2, severozápadně) z Erdingu na letiště München (F. J. Strauss).

Do města Garching b. M., kde je významný areál vysokých škol a výzkumných pracovišť (Forschungszentrum), byla prodloužena linka U6, která je v délce cca 8,5 km vedena po povrchu.

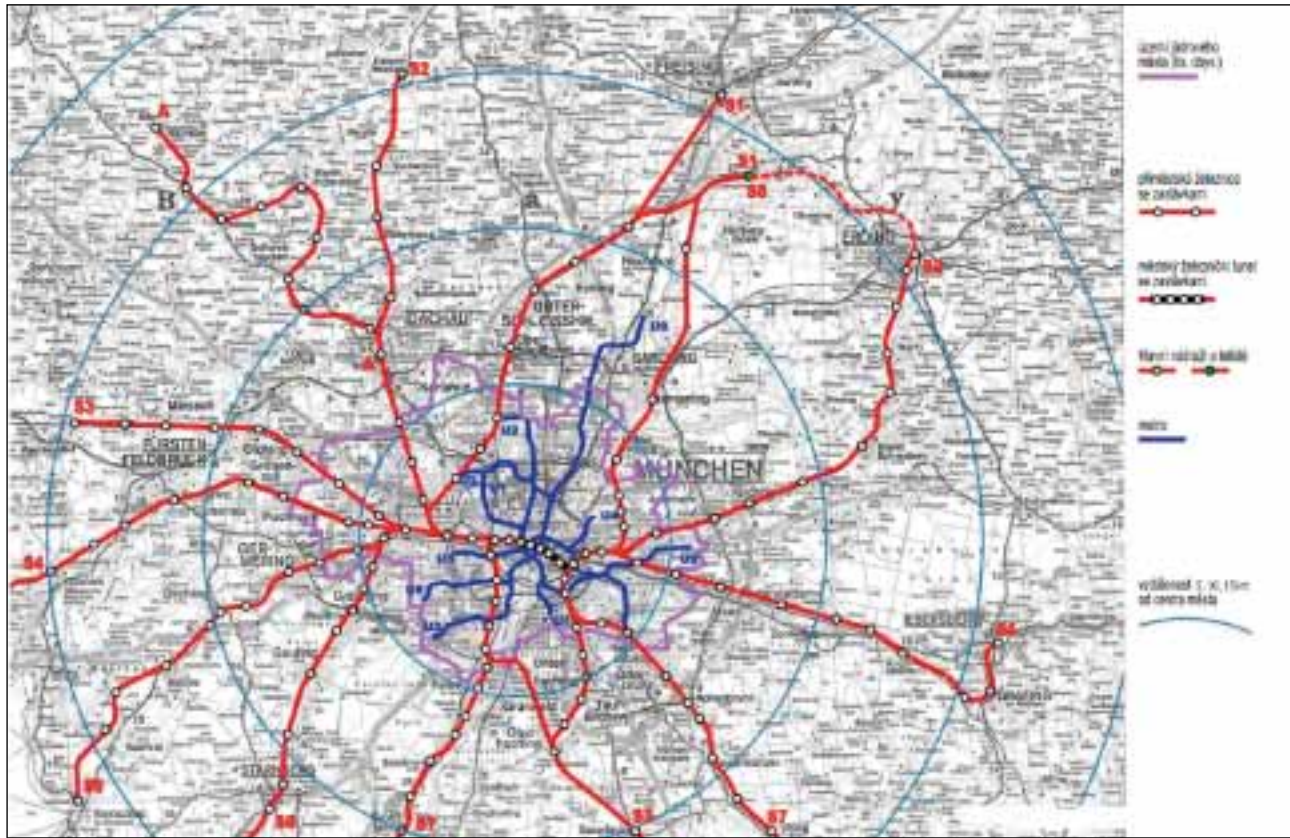
Síť metra a příměstské železniční dopravy zajišťují rozhodující vazby ve městě a regionu. Tramvaj má v systému spíše doplňkový charakter. Systémy kolejové dopravy jsou vysoce kompatibilní.

**Síť metra** je ve velkém rozsahu větvevá, což umožňuje velmi dobrou plošnou obsluhu kompaktního území města.



Zdroj: AURS

Výstavba dálnic a silnic po roce 1990 – záměry



Zdroj: AURS

Systém regionální kolejové dopravy

Mnichov má 8 linek metra, síť má délku 103 km a je na ní 100 stanic. Mimo linii U5 a U6 jsou ostatní trasy vedeny v celém rozsahu v tunelech. V řadě stanic je možný přestup na linie S-Bahn. Jediná linka U6 severně na Garching překračuje území Mnichova. Garching b. M. je město s rozsáhlou výzkumnou základnou ležící mimo koridory železničních tratí. Připravováno je prodloužení trasy U5 západním směrem (v délce cca 5,5 km) do stanice S-Bahn Pasing (vazba na spoje S3, 4, 6 a 8).

**Tramvajová síť** má délku tratí 71 km (méně než metro). Provozováno je 10 linek. Regionální význam má jen linka 25, která spojuje obec Grünwald (cca 12 tis. obyv., Bavaria Filmstadt) s centrem Mnichova – Max-Weber-Platz). Má délku 12 km, z toho 3 km mimo město. Ve stanici Wetterstein Platz je přestup na metro U1.

**Regionální doprava** je řešena vysokým standardem S-Bahn na principu průjezdného modelu.

Všechny linky jsou vedeny tunelem (3,5 km) pod městským centrem a umožňují na hlavním nádraží přestup na dálkové spoje. Možné jsou též přestupy na metro (U-Bahn) v centru ve 3 stanicích.

Dvěma větvemi (S1 a S8) je napojeno letiště F. J. Strausse, vzdálené od centra Mnichova cca 35 km. Ve stavbě je prodloužení linky S2 z Erdingu na letiště.

Souhrnná délka linek S-Bahn je 400,5 km.

Většina linek projíždí úsekem Pasing – Hauptbahnhof – Ostbahnhof o délce 14,1 km

V koridorech regionálních tratí se dlouhodobě rozvíjí osídlení. V některých koridorech žije přes 100 tis. obyvatel. S-Bahn zároveň přímo obsluhuje významné lokality na území města (Karlplatz, Marienplatz aj.).

Osídlení v koridorech železničních tratí S-Bahn (tis. obyv.). Uváděny jsou jen významnější tratě a obce. Skuteč-

nost, že v koridorech S-Bahn leží obce s vyšším počtem obyvatel, je základem vysoké efektivity systému:

- S1 severovýchod ● Oberschleissheim (11,3) – Unterschleissheim (26,4) – Eching (13,3) – Neufahrn b. F. (19,0) – Freising (45,2) ● 115 tis. obyv.
- S2 sever ● Karlsfeld (18,3) – Dachau (42,5) – Röhrmoos (6,4) – Vierkirchen (4,4) – Petershausen (6,1) ● 80 tis. obyv.
- S2 severovýchod ● Feldkirchen (6,4) – Kirchheim (12,5) – Poing (13,4) – Markt Schwaben (11,9) – Wörth (4,5) – Erding (34,5) ● 83,2 tis. obyv. ● trasa je v současné době prodloužována na letiště
- S3 západ ● Gröbenzell (19,5) – Olching (25,0) – Maisach (12,9) – Mammendorf (4,6) ● 60 tis. obyv.
- S4 východ ● Haar (19,4) – Vaterstetten (22,1) – Zorneding (8,8) – Kirchseeon (9,6) – Gräfing (12,9) – Ebersberg (11,4) ● 85 tis. obyv.
- S8 jihozápad ● Germering (37,8) – Gilching (17,4) – Wessling (5,2) – Seefeld (7,1) – Herrsching (10,0) ● 78 tis. obyv.
- S3 jih ● Unterhaching (22,8) – Taufkirchen (17,9) – Oberhaching (12,9) – Sauerlach (7,1) – Otterfing (4,5) – Holzkirchen (15,6) ● 80 tis. obyv.
- S6 Gräfelfing (12,9) – Planegg (10,7) – Krailling (7,5) – Gauting (20,0) – Starnberg (23,1) – Pöcking (5,6) – Tutzing (9,4) ● 90 tis. obyv.
- S7 jihovýchod ● Neubiberg (13,9) – Ottobrunn (20,1) – Hohenbrunn (9,0) – Höhenkirchen-



**Metro a vazby na S-Bahn**

Zdroj: ÖPNV München

-Siegertsbrunn (9,8) – Aying (4,8) • 60 tis. obyv.

S7 jih • Pullach (8,7) – Schäftlarn (5,6) – Wolftratshausen (18,0) • 50 tis. obyv.

S4 západ • Puchheim (19,8) – Eichenau (12,0) – Emmering (6,3) – Fürstenfeldbruck (34,2) – Grafneth (3,7) – Türkenfeld (3,7) – Gelten-dorf (5,4) • 85 tis. obyv.

S8 severovýchod Unterföhring (9,9) – Ismaning (15,4) – Hallbergmoos (9,3) – Flughafen F. J. Strauss. • 35 tis. obyv. V prostoru obce Isma-ning je trasa vedena v tunelu délky cca 2 km.

Spoje jsou uváděny z centra (Hauptbahnhof), nejsou uvedeny stanice na území Mnichova.

System S-Bahn doplňuje jednokolejná regionální trať A -Altomünster (7,5) – Erdweg (5,7) – Schwabhausen (6,1) – Markt Indersdorf (9,5) – Dachau délky 30 km (počty obyvatel v tis.).

Většina tratí S-Bahn je dvoukolejná, v některých případech sdílejí společný vícekolejný koridor s dálkovými tratěmi vč. vysokorychlostních.

Jednokolejné jsou (vnější) úseky S-Bahn: Pullach – Wolftratshausen, Wesslin-Herrsching, Neubiberg – Aying – Krenztrasse, Markt Schwaben – Erding (propojení na letiště).

Obvyklý takt je 20 minut, na delších ramenech 40 minut. Na trase A a na úseku S7 Aying – Krenzstrasse je takt 60 minut.

## Sociální infrastruktura

Do této oblasti jsou zahrnována veřejná obslužná zařízení z oblasti školství, kultury, zdravotnictví, sociální péče, sportu – rekreace, kultury a další. Zařízení lze členit na nadregionální, regionální a lokální.

Pro jednotlivé kategorie center existuje katalog zařízení, která tato centra musejí mít pro obyvatele své i svého spádového území. V případě deficitu existují programy pro rozvoj.

V plánovacím regionu München není podpora středních center (vyplývá z republikového plánu Bavorska) navrhována (výjimkou je Markt Schwaben). Rozložení a velikost center a jejich „vybavení“ umožňuje plné pokrytí potřeb. V intenzivně osídleném území okresu München Land řada silných obcí (přestože nejsou stanoveny jako centra) vy-

kazuje z hlediska sociální infrastruktury vysoce nadstandardní parametry. Uvádíme vybavení jediných dvou měst v tomto území.

Situace v regionu Mnichova je v této oblasti velice dobrá. Hierarchická struktura osídlení, opírající se o silná střední centra i silná nižší centra, umožňuje dobrou dostupnost střední i základní úrovně vybavení.

Nadregionální vybavení je soustředěno především v Mnichově. Jsou zde 3 univerzity a 7 dalších vysokých škol (dalšími univerzitními městy jsou Garching b. M. s 5 fakultami a 13 tis. studenty a Freising se 4 tis. studenty). Ve městě je 68 muzeí a galerií, 20 divadel, 70 divadelních sálů, 6 divadel pro děti, 4 koncertní sály a 8 velkých knihoven. Zdravotní péči nabízí 75 nemocnic a klinik. Město má rozsáhlou a kvalitní infrastrukturu pro sport. Regionální sociální infrastruktura je především v okresních městech, která jsou (s výjimkou Freisingu, který je vyšším centrem) poměrně silnými středními centry (23–42 tis. obyv.), většinou i s významnou nabídkou pracovních míst.

Významnou výhodou je i skutečnost, že většina center osídlení i dalších větších obcí nabízí i pracovní příležitosti. Ekonomická výkonnost okresu München Land je vyšší než samotného Mnichova, vysoká je i v okresech Freising a Starnberg.

Vyšší úroveň „vybavení“ není vázána jen na Mnichov, rozsáhlá nabídka je v řadě dalších měst a obcí (některé obce mají i více než 20 tis. obyv.) i mimo okresní centra. Týká se to areálů univerzit a dalších vyšších škol i výzkumných ústavů (Freising, Garching b. M., Neubiberg).

Např. město Unterschliessheim (26 tis. obyv.), které není ani středním centrem, má 4 střední školy, 6 základních škol a 11 sportovních areálů. Garching b. M. (16 tis. obyv.) má mimo areálu Technické univerzity (součást výzkumného centra nadregionálního významu) gymnázium, 3 základní školy a 3 velké sportovní areály. Freising má 3 gymnázia, 2 odborné školy, biskupské lyceum a 7 základních škol.

Významným pozitivem je velmi dobrá dostupnost Mnichova a dalších center veřejnou kolejovou dopravou (regionální S-Bahn).

Pochopitelně i v území Plánovacího regionu jsou méně osídlená území (vnější pásma okresů). Regionální plán zde sleduje saturování základních obslužných funkcí prostřednictvím malých center, jejichž minimální vybavení je definováno.

## Shrnutí

Poměrně vážným nedostatkem v českém strategickém i územním plánování je seriózní analýza potenciálu regionů, měst a obcí, která by zahrnovala i referenční rámec (srovnání) v užším či širším (např. středoevropském) kontextu.

Významné jsou srovnávací analýzy zejména u metropolitních regionů. Region Mnichova je modelovým příkladem pro území s dominujícím („milionovým“) jádrovým městem.

Již před r. 1970 mělo území významnou rozvojovou dynamiku. V souvislosti s přípravou města na OH 1972 se realizovaly velké investice v oblasti dopravní infrastruktury. Zejména uni-kátní průjezdný systém regionální kolejové dopravy (S-Bahn) vytvořil podmínky pro rozvoj příměstského území (rozsah sítě 400 km). Toto území se mimo vazby na koridory S-Bahn opírá i o větší města a obce schopné plně saturovat obslužné funkce.

Suburbánní rozvoj nebyl orientován jen na bydlení, ale i na další aktivity včetně terciérní a kvartérní sféry vytvářející širokou a strukturovanou nabídku pracovních příležitostí.

Rozvoj regionálního zázemí Mnichova pokračoval i po roce 1990 (byl dynamičtější než v okolí Prahy). V období 1990–2011 byla v podstatě dokončena výstavba (přestavba) základní sítě komunikací (včetně řady lokálních přeložek) a došlo k významnému rozšíření sítě metra o 40 km na současnou délku 103 km.

Připravované infrastrukturní záměry jsou směřovány zejména do železniční dopravy. Ve stavbě je další propojení areálu letiště (přes Erding). Zahájena by měla být „přestavba“ železniční trati na Dorfen a Mühldorf a. Inn na vysokorychlostní parametry pro nové spojení München – Salzburg tímto koridorem.

Demografický rozvoj příměstského území již v posledních několika letech stagnuje, významné je však zachování pozitivního vývoje Mnichova i řady regionálních center.

Sídelní struktura regionu s vysokým počtem měst a obcí nad 10 tis. obyv. je výrazně odlišná od regionu Prahy, kde suburbaní rozvoj po roce 1990 směřoval převážně do malých obcí.

Nekoordinovaný rozvoj v pražském regionu negativně ovlivňuje i dokončení významných dopravních investic. Jejich rozsah, i přes velké deficity, byl v období 1990–2011 výrazně nižší než v regionu Mnichova.

Odlišnost regionálního plánování v Bavorsku (i jinde v SRN) se od českého přístupu zásadně projevuje:

- stabilizací sídelní struktury s hierarchickou soustavou center;
- reálným posouzením diferencovaného potenciálu území;
- návrhem skutečně potřebné infrastruktury (zejména dopravní);
- jasným formulováním priorit a jejich přínosů.

Regionální plán je poměrně stabilizovaným koncepčním záměrem provázaným s možnostmi realizace v blízkém časovém horizontu. Významným českým problémem je neprovázanost strategických cílů s reálnými možnostmi jejich naplnění, v řadě případů i nejasnost územních souvislostí.

Regionální plány v Bavorsku se věnují i dalším oblastem, z hlediska prostorového i územního plánování jsou však nejvýznamnějšími částmi struktura osídlení a dopravní infrastruktura. Region Mnichova je příkladem, kdy toto „propojení“ umožnilo dynamický vývoj s převážně pozitivními charakteristikami.

Cílem článku není komplexnější srovnávání bavorských a českých přístupů a výsledků. To by bylo možné po roz-

sáhlejším porovnávání plánovacích dokumentů i vývoje regionů.

#### Použité zdroje:

KÖRNER, Milan. Souvislosti z hlediska plánovací úrovně regionální a vyšší. In: *Metodika zadávání územních plánů*. Součást výzkumného úkolu FA ČVUT, 09/2013.

KÖRNER, Milan. Vývoj vybraných středoevropských metropolitních regionů po r. 1990. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 5/2012.

LEJČAR, Ivan a kol. *Příměstské železnice – páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. CEDOP 2010.

KÖRNER, Milan. Porovnání osídlení v regionech Prahy, Mnichova a Vídně. In: *Sborník Suburbanizace*, AUÚP 2009.

KÖRNER, Milan. Porovnání metropolí, změny jejich významu a vazeb. In: *Sborník Proměny středoevropského prostoru*, AUÚP 2005.

LAMEG, Hans Ulrich. *Region Mnichov, svazky obcí. Město a region na prahu třetího tisíciletí*. Mezinárodní sympozium, Praha 1997.

Regionalpläne: Region München 2003; Region Augsburg 2013; Region Landshut 2009.

Landentwicklungsprogram (LAP), Bayern 2006.

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

#### ENGLISH ABSTRACT

#### The metropolitan region of Munich in the context of Bavarian regional planning, by Milan Körner

This article is focused on the development of the metropolitan region of Munich and its position within the Central European and Alpine areas. It is based on Prague and other metropolises in Central Europe, a paper given at the international conference On Spatial Planning on 11 April 2013 in Prague, and some chapters of the research task Assignment Methods in Physical Planning. However, most of these sources were comparative, observing multiple metropolitan regions and agglomerations. The present article deals with the approaches and outcomes of regional planning clearly different from the current situation in the Czech Republic. Munich is a dynamic region with mostly positive characteristics. The article presents the region as such, rather than making a comparison with Czech regional planning.