



**Město,
region a velké
průmyslové zóny**

seminář auúp ■ ostrava ■ 8.-9. října 2009

Foto © Magistrát města Ostravy



Strategická průmyslová zóna Ostrava-Mošnov

OUÚO Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR



Ministerstvo pro místní rozvoj



Ústav územního rozvoje

**Město, region
a velké průmyslové zóny**

ISBN 978-80-87318-08-9

Obsah

<u>6</u>	Slovo úvodem / Petr Durdík
<u>7</u>	Město Ostrava a jeho urbanistický vývoj / Cyril Vltavský
<u>11</u>	Rozvojové podněty Ostravy a ostravské aglomerace / Vítězslav Kuta & Martin Ferko
<u>15</u>	Typy venkovského osídlení na území Moravskoslezského kraje / Dagmar Saktorová
<u>21</u>	Vliv státu na rozvoj průmyslových zón / Sylvie Pochtiolová
<u>24</u>	Vznik Národní strategie regenerace brownfieldů / Igor Gargoš
<u>30</u>	Logistika, kooperace a dopravní vazby na území Moravskoslezského kraje / Bedřich Nečas
<u>39</u>	Průmyslová zóna Ostrava-Hrabová / Daniel Adamčík
<u>41</u>	Žilina – mesto a priemyselné zóny / Dušan Mellner
<u>47</u>	Továrna Opel v Glivicích jako příklad nového průmyslu v hornoslezské aglomeraci / Andrzej Grzybowski
<u>49</u>	Strategická průmyslová zóna Ostrava-Mošnov / Daniel Adamčík
<u>51</u>	Ostravské brownfieldy / Jaroslav Sedlecký
<u>54</u>	Poldi – ztracená tvář Kladna? / Marek Bečka
<u>58</u>	Revitalizace a resocializace prostoru bývalého lomu Chabařovice v Severočeské hnědouhelné pánvi v Ústeckém kraji / Karel Beránek

Slovo úvodem

Petr Durdík

Už dvacet let se mění život České republiky. Dvacet let se naše země začleňuje do evropských struktur a stává se plnohodnotným členem Evropského společenství. Evropa se stává územím bez hranic, s volným pohybem obyvatel, volným pohybem kapitálu, zboží a tím i výroby. Levnější pracovní síla v dřívějším východním bloku byla od počátku velkým lákadlem pro přesuny některých druhů výroby ze západu směrem na východ. Se vzrůstající životní úrovní v průběhu let se však tato výhoda pomalu vytrácí a investice velkých společností směřují východním směrem ještě podstatně dál za evropské hranice.

Co toto období přineslo a přináší prostoru České republiky, urbanizačním procesům v území a dopadům na regiony, města a obce? Jak se naše země vyrovná s pojmem „velké průmyslové zóny“, které se stávají fenoménem rozvoje velkých aglomerací, ale mnohdy i příměstské krajiny menších sídel? Překotný rozvoj výroby a logistiky, navázané na významné dopravní tahy, znamená výrazný zásah do krajiny i sídel samotných. V drtivé většině případů si plánovaný rozsah území, potřebný pro tuto činnost, vyžádal zábor dosud nezastavěného území. Pouze malá část těchto investic zatím směřovala do území transformačních, tak zvaných brownfieldů.

Současná krize výrazně utlumila investice a zpomalila další rozvoj již založených zón, které jen stěží hledají svoji náplň. Někteří investoři své již fungující areály opouštějí a stěhují se do vzdálenějších, pro podnikání levnějších destinací,

některé podniky krachují úplně. Z některých i nově založených velkých průmyslových zón se tak v blízké době mohou stát vlastně novodobé brownfieldy.

Všichni toužebně očekávají proces oživení a nové nastartování ekonomických aktivit. Jakým směrem se ale tento proces bude ubírat, jaké budou investiční toky v evropském prostoru a jak ovlivní budoucí urbanistické směřování nejen našeho, ale i celého evropského území ukáže až čas.

Konference „Město, region a velké průmyslové zóny“ si nekladla za cíl zodpovězení otázek budoucího vývoje. Spíše se snažila zmapovat současný stav této problematiky, současné směřování na státní i lokální úrovni, a na jednotlivých příkladech představit nejen proces vzniku velkých nových zón, ale i ukázat příklady jejich fungování v kontextu sídelní struktury, eventuálně nastínit možnosti, jak se vypořádat s důsledky některých činností člověka a část těchto území navrátit zpět do podoby přírodě blízké.

Následující texty jsou autorským přepisem příspěvků, přednesených na konferenci „Město, region a velké průmyslové zóny“, pořádané Asociací pro urbanismus a územní plánování, ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava a pod záštitou náměstka hejtmana Moravskoslezského kraje Ing. Jiřího Vzíentka a náměstka primátora statutárního města Ostravy Ing. Zdeňka Trejbalu, Ph.D.

Ing. arch. Petr Durdík
NVT Development a.s.

Město Ostrava a jeho urbanistický vývoj

Cyril Vltavský

Historie města Ostravy, tak jak jej známe dnes, je spjata s nálezem a následně těžbou uhlí a průmyslem. Jeho historický vývoj si již bez něj nelze představit. Tato na první pohled nepatrná a bezvýznamná historická náhoda předurčila původně poklidnému pohraničnímu městečku jeho budoucnost, které je následně podřízeno vše – rozvoj, sociální skladba obyvatelstva či jeho silueta a pro jeho návštěvníky charakteristické stavby. Při bližším prostudování mapových podkladů z jednotlivých časových období je patrné, že i jeho urbanistická struktura je a byla založena a podřízena fenoménu „černého zlata“ (jak bylo tehdy s pýchou nazýváno). Je pochopitelné, že urbanistický vývoj nebyl diktován jenom těžbou uhlí, ale i jeho souvisejícím zpracováním, to jsou navazující odvětví, jako je hutnictví železa, koksárenství, chemický průmysl a těžké strojírenství. Těžba uhlí a hutnictví od této doby k Ostravě nevyhnutelně patří a stávají se na dlouhou dobu jejím charakteristickým přívrastkem (v době socialismu používané „ocelové srdce republiky“, „město uhlí a železa“ apod.). V budoucnu je Ostrava známa jako významné průmyslové a sídelní centrum a stává se metropolí Moravy a Slezska.

Ostrava byla založena jako město při soutoku řeky Ostravice a Odry kolem roku 1267. Ještě do počátku 19. století se na plochách dnešních těžních věží, komínů a průmyslových hal nacházela úrodná pole, pastviny s rybníky a lesy. Své historické územní vymezení města překročila Ostrava poprvé v roce 1924, kdy se k původnímu městskému jádru připojilo 33 okolních obcí a měst. Prudký rozmach nastal v poválečném období. V roce 1949 bylo započato s výstavbou nového rozsáhlého průmyslového komplexu Nová huť, známého jako Nová huť Klementa Gottwalda v Ostravě-Kunčicích. Masivní podpora těžkého průmyslu s sebou nesla příliv nových pracovních sil, který si vynutil řešení bytové otázky. V tehdejších okrajových čtvrtích města vyrostla řada nových sídlišť, především Poruba, Zábřeh, Hrabůvka, později Výškovice a Dubina. Jedná se o plánovanou výstavbu, které předcházely úvahy, jakým způsobem ji řešit. Výsledkem bylo rozhodnutí o výstavbě tří nových satelitních měst – Poruby, Jižního města a Havířova. Satelity

byly navrženy na návětrné části města a jeho průmyslem zatíženého území, sestávajícího z Vítkovických železáren a Nové huti. Takto založené satelity jsou navzájem propojeny rostem severo-j jižních a východo-západních komunikací. Jejich kompletace a dobudování je i jedním z úkolů současné doby, která se však musí vypořádat s novými podmínkami řešení majetkoprávních vztahů.

Dnes o Ostravě můžeme říci, že je:

- městem na soutoku čtyř řek – Odry, Ostravice, Opavy a Lučiny,
- je třetím největším městem České republiky,
- jeho celková rozloha je 21 423 ha,
- má 23 městských částí,
- 309 602 činil počet obyvatel k roku 2007,
- 315 901 činil počet obyvatel k roku 2009,
- největším městským obvodem je Ostrava-Jih se 116 021 obyvateli.

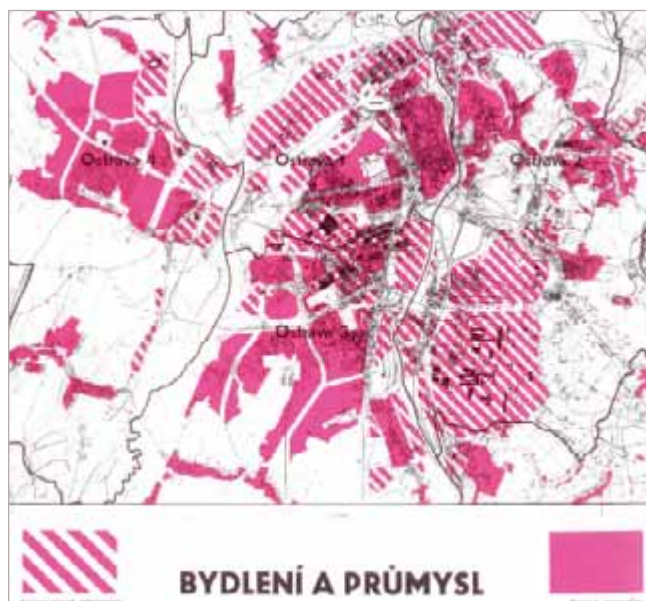
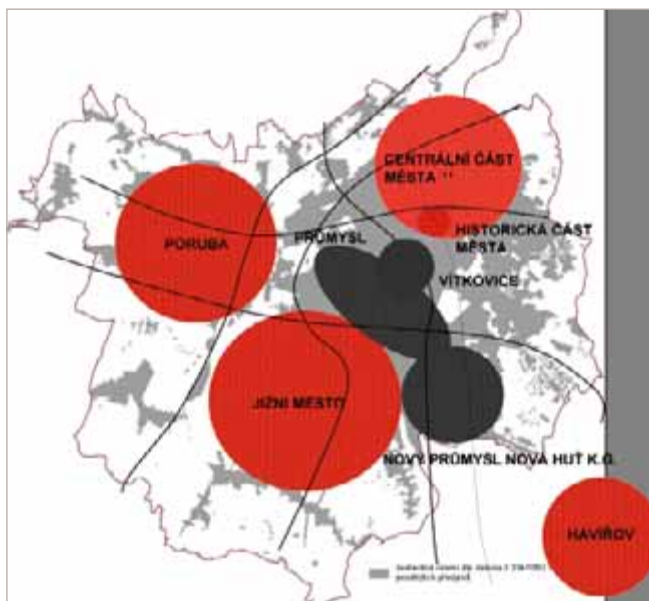


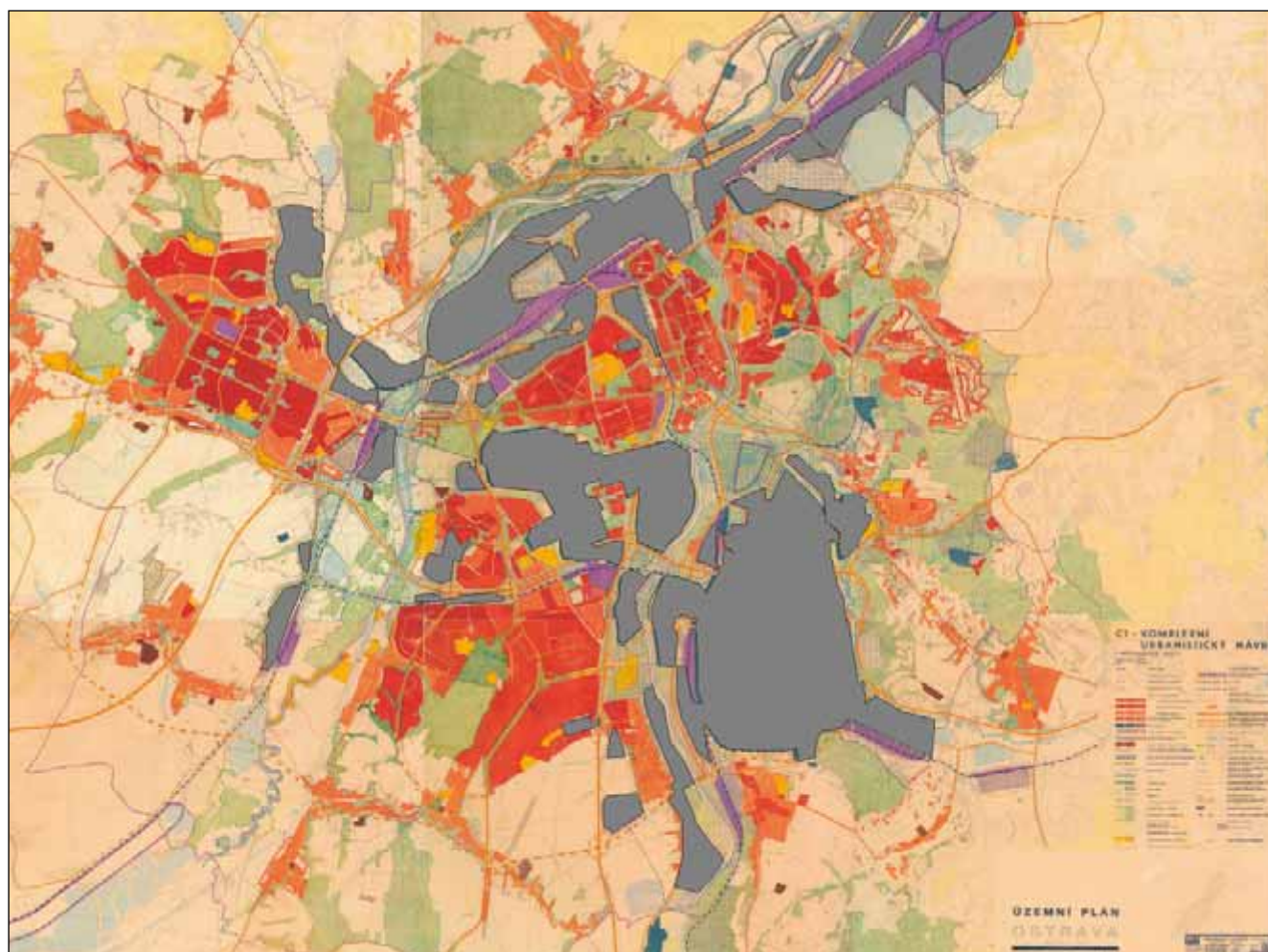
Schéma rozložení bytových a průmyslových zón na území města a schéma z územního plánu 1985

Mělo-li by se současné město pochlubit svými nej, pak se jistě může pyšnit těmito:

- Nejvyšší radniční vyhlídková věž – celkem 85,6 m nad úrovní Prokešova náměstí
- Největší počet zábavních podniků – jen na nejznámější Stodolní ulici jich je kolem 60
- Nejstarší pěší zóna
- Největší hornické muzeum
- Největší expozice báňského záchranářství
- Nejstarší použití uhlí
- Nejhlubší uhelný důl – na jámě Bezruč se uhlí těžilo až z hloubky 1 200 metrů
- Největší průmyslový památkový areál – téměř 300 ha zabírá v Ostravě největší bývalý průmyslový areál nazývaný oblast Dolních Vítkovic
- Nejdelší přívod lázeňských vod – 11 km
- Nejoriginálnější pokojový orloj
- Největší přírodní koupaliště s celkovou vodní plochou 41 200 m²
- Nejmodernější budova divadla loutek
- Největší knižní prodejna Librex – na ploše 3000 m² a 4 patrech
- Největší bludný balvan – rozměr 320 x 250 x 155 cm a objem 6,5 m³
- Největší židovská obřadní síň

- Největší univerzitní campus – na sedmi fakultách Vysoké školy báňské – Technické univerzity studuje v Ostravě kolem 23 000 studentů
- Nejmodernější konzervatoř

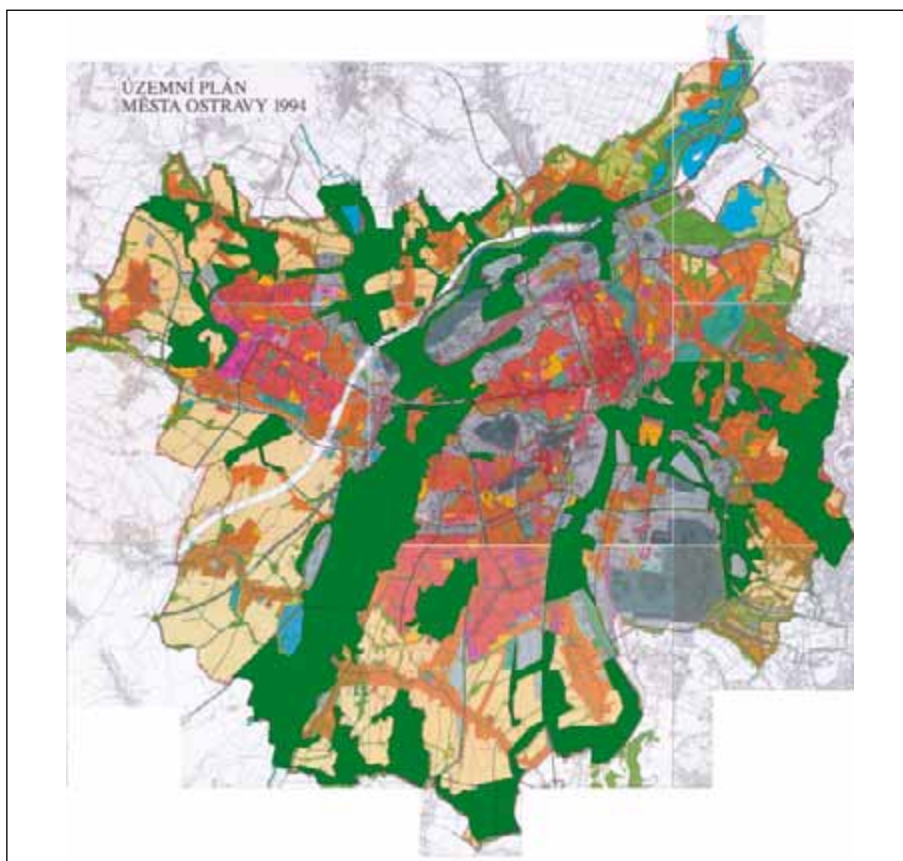
Rok 1989 znamená pro město zásadní změnu v jeho vývoji. Dochází k restrukturalizaci průmyslu, omezení těžby uhlí, hutnictví a všech odvětví, které jsou na ně provozně navázány. V roce 1994 byla na území města ukončena těžba uhlí. Jedná se o jeden ze zásadních bodů ve vývoji města, se kterým se muselo vyrovnat. Přesto je hutnictví a těžké strojírenství i nadále dominujícími odvětvími. Zhruba od roku 2003 do roku 2005 probíhá územní příprava průmyslových zón jak v Ostravě, tak v jeho okolí – průmyslová zóna v Ostravě – Hrabové, v Mošnově i v nedalekých Nošovicích, kde započala výstavba areálu automobilky Hyundai. Příprava těchto areálů byla mimořádnou příležitostí města i moravskoslezského regionu snáze překonat problémy spojené s restrukturalizací průmyslu. V souvislosti s příchodem zahraničních investorů a jejich zájmu o investování v tomto regionu zažívá/zažívala Ostrava obrovský ekonomický boom a přísun investic, především do průmyslových zón. Tento boom se promítl i do míry nezaměstnanosti, kterou se podařilo snížit.



Územní plán sídelního útvaru 1980 a jeho doplněk 1985



Územní plán města Ostravy 1994



Územní plán města Ostravy nyní se zákresem provedených významných změn funkčních ploch od roku 1994

Míra nezaměstnanosti v letech a procentech:

rok	%
2005	14,8
2006	13,3
2007	9,4
2008	8,4

Na tento složitý vývoj muselo reagovat i územní plánování. Rozdíl v přístupu k územnímu plánu města je patrný na fotokopii územních plánů z jednotlivých dob. Ostrava má svůj územní plán (sídelního útvaru) z roku 1980 a jeho doplněk, reagující na změnu legislativy v záboru zemědělského půdního fondu z roku 1985. „Nový“ územní plán, reagující na změny v roce 1989, byl městem schválen v roce 1994 a do dnešního dne prodělal nespočet změn, které musely reagovat na složitý porevoluční vývoj a změnu spojenou především s ochranou osobního vlastnictví. Ke změnám přispěla rovněž ochrana životního prostředí a snaha připravit investorům, přinášejícím pracovní příležitosti a naději pro nezaměstnané, vhodné plochy k podnikání a dostatečné plochy pro bydlení. Není zřejmě nutno dodávat,

s jakými legislativními problémy se město při tomto procesu muselo a stále musí potýkat. A to od problémů s konzervativností myšlení až po těžkopádnou a mnohdy nevyhovující legislativu.

Z přiložených snímků jednotlivých územních plánů, pořízených pro území města Ostravy, je patrný rozdílný přístup a priority sledované v dané době jejich schválení. Pro zřejmost jsou priority sledované územními dokumenty graficky zvýrazněny. Závěrem je dokumentován rozsah změn platného územního plánu.

Z uvedených fotokopii je patrné, že prioritním pro územní plán z osmdesátých let byl průmysl a těžká výroba – „Ostrava ocelové srdce republiky“. Naproti tomu územní plán z roku 1994 upřednostňuje zachování zeleně, její začlenění do struktury města a vytvoření podmínek pro její rozvoj. Z posledního snímku je zřejmý následný rozvoj, který již reaguje na nově vzniklé podmínky spojené s rozvojem podnikání a nově vzniklou ekonomickou situací. Ve snímku jsou zvýrazněny pouze změny územního plánu, které jsou plošně významné. Je z něj však zřejmé, že se Ostravě daří řešit svůj rozvoj úměrným zahušťováním stávající zástavby a změnami funkčního využití a zábor nových ploch omezovat na nezbytný v návaznosti na současně zastavěné plochy.

Foto © Archiv ÚHA MMO

Ing. arch. Cyril Vltavský
hlavní architekt
útvár hlavního architekta
Magistrát města Ostravy

Rozvojové podněty Ostravy a ostravské aglomerace

Vítězslav Kuta & Martin Ferko

V úvodní části je pojednáno o procesu industrializace a urbanizace na Ostravsku. Dále jsou rozvedeny tři základní pilíře, které stály u zrodu ostravské aglomerace a to: těžba černého uhlí, metalurgie a rozvoj železniční dopravy. Je rovněž věnována pozornost polycentrickému systému osídlení a proběhlému posunu v hierarchii sídel. Rámcově jsou popsány některé důsledky první a druhé světové války na rozvoj aglomerace. Článek je uzavřen průmětem transformace české společnosti v podmínkách ostravské aglomerace a heslovitým naznačením budoucích rozvojových možností aglomerace.

PROCES INDUSTRIALIZACE A URBANIZACE

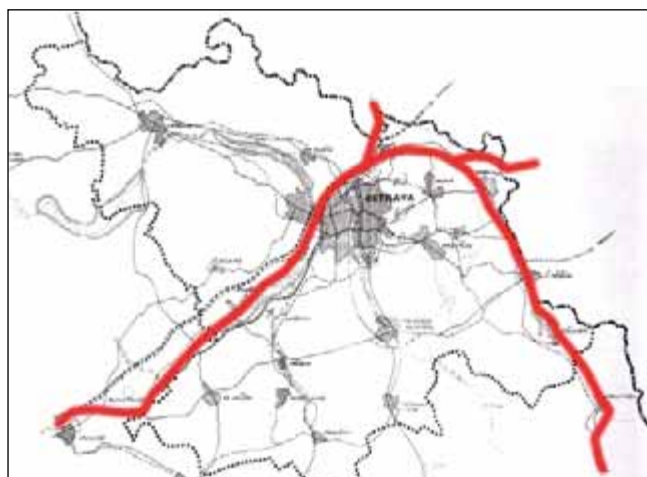
Po celou dobu středověku nevykazovala Ostrava a Ostravsko žádné mimořádné rozvojové impulsy. Dalo by se říci, že žila ve stínu jiných významných center moravského a slezského prostoru – Brna, Olomouce a Opavy. Teprve nástup industrializace, v těsném sledu následovaný urbanizačním procesem, zahájil období prudkého růstu významu Ostravy a později celého ostravského prostoru.

Dramatický nárůst ekonomické síly a s tím spojeného počtu obyvatel v případě ostravské aglomerace lze zpřehlednit rozdělením vývoje do rozhodujících etap:

1. Počáteční industrializační období do roku 1848, kdy střediskové tendence Ostravy byly roztříštěny, byly nevýrazné a málo atraktivní.
2. Rozvíjející se fáze industrializace především města Ostravy s časovým omezením do roku 1880, vyjadřující zvýšený tlak na ekonomické využití přírodního bohatství a na posílení průmyslové výroby.
3. Období největšího průmyslového a sídelního vzestupu v podmínkách tržní ekonomiky do roku 1910, kdy se pronikavě změnila poměry celé Ostravské pánve. Tato perioda má pak přímé pokračování v časovém úseku do 30. let 20. století, která byla silně ovlivněna 1. světovou válkou.
4. Úsek mezi lety 1938 až 1945, poznamenaný politickými důsledky 2. světové války.
5. Fáze poválečné výstavby Ostravska, v němž připadlo Ostravě klíčové postavení v oblasti a samotné město Ostrava dožalo další strukturální změny.
6. A konečně období od roku 1990, kdy v důsledku nastolení politické a ekonomické plurality oblast prožívá hlubokou restrukturalizaci své výrobní základy, upevnění své sídelní struktury a rehabilitaci životního a přírodního prostředí.

Vývoj od objevení černého uhlí v 18. století, z počátku velmi pozvolně, později však mimořádným tempem, pokračoval až k dnešní podobě milionové sídelní a průmyslové aglomerace. S růstem ekonomického potenciálu a s růstem velikosti ostravské aglomerace rostl i její význam pro své okolí i pro celou Českou republiku. Rámcově lze říci, že aglomerace zahrnuje statutární město Ostravu, okres Karviná a části okresů Frýdek-Místek, Nový Jičín a Opava. Dle vymezení z 80. let minulého století dosahovala aglomera-

ce cca 1 160 000 obyvatel a představovala pouze 3,2 % území České republiky, ačkoliv počet obyvatel činil 11,3 % všeho obyvatelstva České republiky. Hustota osídlení dosáhla počtu 455 obyvatel na km² (Česká republika 137 obyvatel/km²). Současné vymezení je sice skromnější, nicméně počet obyvatel se stále blíží k milionu. Jádru aglomerace je však nahlíženo nezměněně a představuje cca 660 000 obyvatel při hustotě cca 1 080 obyvatel na km².



Obr. 1 – Ostravská aglomerace a Severní dráha Ferdinandova (1848)

PILÍŘE HOSPODÁŘSKÉHO ROZVOJE AGLOMERACE

Dnes je obtížné říci, který ze tří základních pilířů se nejvíce zasloužil o vznik a vývoj ostravské průmyslové aglomerace, zda těžba uhlí, hutní výroba nebo železniční doprava. V roce 1763 bylo nalezeno na Ostravsku černé uhlí. V roce 1828 byla založena tzv. Rudolfova huť – počátek to Vítkovických železáren, což umožnil nález černého uhlí. Rozhodující rozvojový impuls však dala teprve myšlenka výstavby železnice z Vídně do Haliče (ložiska soli) a s ní spojená potřeba železného materiálu pro její výstavbu. Železnice pod názvem *Severní dráha Ferdinandova* byla postavena v roce 1847 (obr. 1). Po ní následovaly další rozhodující tratě. V sedmdesátých letech byla vybudována Košicko-bohumínská dráha a v roce 1862 je dán do provozu první úsek *Báňské dráhy*, která postupně napojila všechny uhelné doly a vytvořila tak železniční páteř těžební oblasti. Proces vzájem-

né inspirace tří pilířů, tj. těžba, hutě a doprava pokračoval po celou dobu trvání aglomerace. Jedno je však nesporné – na počátku rozvoje stálo objevení černého koksovateľného uhlí a tento prvek si svoji prioritní pozici přes všechny peripetie do jisté míry zachoval dodnes (viz proces restrukturalizace výrobní základny – obr. 2).

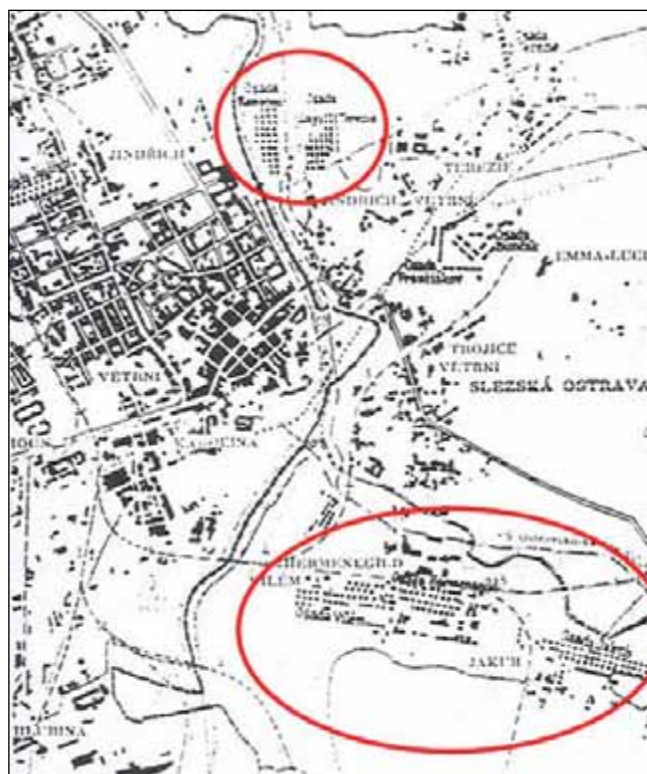


Obr. 2 – Restrukturalizace výrobní základny a návaznost dělnických kolonií [1]

POLYCENTRICKÝ SYSTÉM OSÍDLENÍ A POSUN V HIERARCHII SÍDEL

Těžební závody byly budovány v místech, kde pro těžbu byly nejpříznivější podmínky, tudíž ve většině případů mimo rámec stávajících sídel. Ve svém důsledku to vedlo ke vzniku polycentrické soustavy osídlení na celém území aglomerace. Ostravská aglomerace tak není pod vlivem jediného dominantního centra, které nemá v širokém regionálním okolí přiměřenou konkurenci, ale právě naopak, odpovědnost za úspěšný rozvoj regionu nese několik sídel s počtem obyvatel mezi 50 000 až 100 000 (Karviná, Havířov, Opava, Frydek-Místek a další). Samozřejmě třístatisícová Ostrava si svou dominantní pozici zachovává. Vznik polycentrické soustavy byl doprovázen značným posunem v hierarchii sídel, kdy vedle sídel překotně se rozvíjejících celá řada sídel ve svém rozvoji stagnovala a postupně poklesla do pozice nepříliš významných měst (Klimkovice, Brušperk, Starý Bohumín). Častým důvodem byla absence kvalitního a včasného napojení sídla na železniční dopravu, což je případ Brušperku nebo Starého Bohumína, kdy v důsledku umístění Severní dráhy Ferdinandovy mimo katastrální území Starého Bohumína vzniklo nové město Bohumín a to ve vazbě na vzniklý železniční uzel. Rovněž důlní vlivy na povrch zapříčinily stagnaci některých sídel. Např. původní Karviná v důsledku mimořádných poklesů povrchu nemohla rozvíjet novou výstavbu a stávající často podlehlá asanaci, takže význam, včetně jména, byl přesunut na blízké město Fryštát, jehož se původní Karviná stala pouze městskou částí pod názvem Karviná 2-Doly. Mimo sídla, která se prudce rozvíjela, však vznikala i sídla zcela nová. Případ Bohumína jsme již uvedli. Daleko známější je však případ Havířova, který jako zcela nové město vznikl v poválečném období s jistou satelitní rolí, tj. úkolem tvořit významné obytné území pro výrobní základnu celé aglomerace.

Dynamický rozvoj průmyslu si vynucoval nebývalý růst rozlohy výrobního území, které velmi často bylo lokalizováno mimo tradiční sídelní centra. Vzhledem k poměrně malé mobilitě pracovní síly, zejména v druhém pololetí 19. století, bylo nezbytné pro průmyslové pracovníky budovat ubytovací kapacity v blízkosti těchto průmyslových pracovišť. Dělo se tak především formou dělnických kolonií, které se postupně staly rozhodující formou bydlení na Ostravsku. I když velká část postupně podlehlá asanačním zásahům, mnohé z nich dodnes plní svou ubytovací funkci. Jednalo se převážně o jednopodlažní nebo dvoupodlažní objekty (obr. 3 a 4).



Obr. 3 – Dělnické kolonie v blízkosti závodů [1]

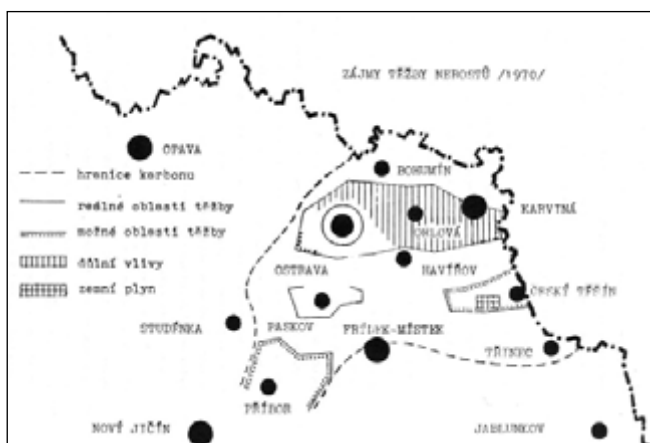


Obr. 4 – Katastrální mapa Ostravy (2008)

Zdroj: Magistrát města Ostravy

PRVNÍ SVĚTOVÁ VÁLKA A JEJÍ DŮSLEDKY

První světová válka zastihla ostravskou sídelní a průmyslovou aglomeraci ve stadiu stále sílícího hospodářského a sociálního rozvoje a v situaci, kdy tvořila jeden z základních průmyslových pilířů jedné z válčících velmocí tj. Rakouska-Uherska. Průběh války dál stimuloval průmyslový rozvoj Ostravska, na druhé straně však přinesl všemu obyvatelstvu těžkou újmu a strádání, což zapříčinilo prohloubení všech rozporů a konfliktů, jež překotný rozvoj Ostravska s sebou nesl. Jeden z nejzávažnějších představovala velká absence hodnotné a dostačující terciární sféry – tedy služeb v nejširším slova smyslu. Kapitálové zisky, které do té doby byly převážně směřovány do Vídně, mohly být v daleko větší míře po vzniku samostatného Československa využity právě pro rozvoj občanského vybavení v aglomeraci a samozřejmě především v Ostravě samé. V necelém dvacetiletí (1923 až 1939) byly v Ostravě vybudovány všechny rozhodující objekty spojené s administrativou (Nová radnice), všechny nové bankovní domy, několik rozsáhlých obchodních domů, významné kulturní stavby (Dům umění), ale i stavby věnované pohostinství, veřejnému stravování a ubytování. Jde o rozvojové vzepětí, které zřejmě nemá v širším okolním prostoru přiměřenou obdobu. Lze tedy meziválečné období považovat pro Ostravsko za velmi úspěšné. Úspěšné potud, že byl založen silný trend vedoucí k překonání dosavadní jednostrannosti, a to jak z hlediska monotematicčnosti výrobní základny, tak z hlediska mimořádné preference sekundárního sektoru před sektorem terciárním (obr. 5).



Obr. 5 – Zájem těžby nerostů [1]

DRUHÁ SVĚTOVÁ VÁLKA A JEJÍ DŮSLEDKY

Tak jako první světová válka, i druhá posílila svým způsobem výrobní potenciál Ostravska, ale navíc jej rozšířila nejen o těžké strojírenství, ale i o těžkou chemii, což ovšem jen dále prohloubilo průmyslovou jednostrannost ostravské aglomerace. Ostravsku, které ještě nestačilo zacelit hluboké válečné rány, byla přiřčena role *ocelového srdce republiky*, což vedlo jenom k dalšímu prohlubování disproporcí,

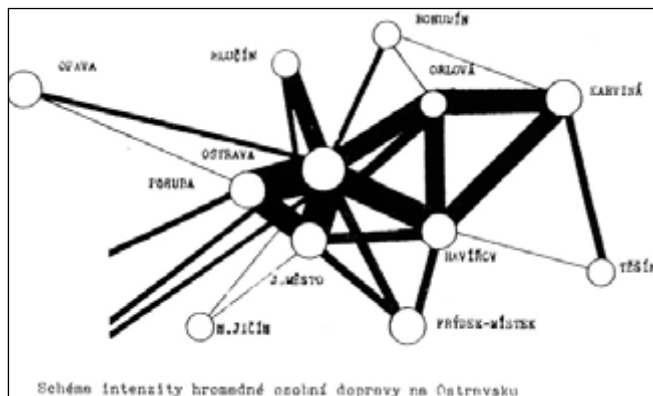
neboť řízení národního hospodářství zcela podlehlo direktivním metodám, nemluvě o hluboce problematické koncepci celkového rozvoje aglomerace. Nebývalý růst kapacit těžby černého uhlí, výkonu metalurgie, těžkého strojírenství a těžké chemie vykazoval nebývalý růst potřeby nových pracovních sil. Potřeba pracovních sil byla saturována příchodem pracovníků z jiných regionů republiky a bylo tudíž nezbytné pro tyto příchozí vybudovat přiměřené bydlení. Bylo to období, kdy na Ostravsku bylo budováno více než 20 000 bytů ročně. Pokračovat při řešení problému ubytování cestou výstavby dělnických kolonií bylo již zcela nereálné, a to nejen z důvodu nedostatku do té doby nezastavěných pozemků, ale i z důvodů politických, ekonomických a technických. Například nebylo reálné zajistit centrální zásobování teplem jednopodlažní bytovou výstavbu. Byla tedy zvolena cesta sídlištní výstavby se čtyř až šestipodlažní hladinou zástavby. Poněvadž však nebyly k dispozici znalosti ani zkušenosti se zajištěním staveb proti očekávaným účinkům poddolování, bylo rozhodnuto umísťovat tuto bytovou výstavbu mimo území s výskytem uhlí, tedy mimo prostory uhlonosného karbonu, jinak řečeno lokalizovat novou bytovou výstavbu za hranice *reálné těžby uhlí*. Uvedená tendence znamenala vznik nových rozsáhlých sídelních útvarů v Ostravě (Poruba, Jižní město) i v Karviné (Nové město).

Vzniklo tak, jak již bylo uvedeno, zcela nové město Havířov. I když později byla zvládnuta technologie staveb mnohapatlažních staveb na poddolovaném území, původní lokalizační koncept byl již pouze doplňován.

Poválečné období znamenalo celkovou konsolidaci ostravské sídelní a průmyslové aglomerace a zejména její sídelní struktury. Současně se však dále prohlubovala jednostrannost výrobní základny a hluboké zaostávání terciárního sektoru, což se mimo jiné projevovalo přetrváváním torzovitosti městského centra dominantního sídla Ostravy, vyvolaného válečnými událostmi. Kontrast s meziválečným stavebním úsilím centra statutárního města Ostravy je zcela tristní (obr. 6 a 7).



Obr. 6 – Ostravská sídelní aglomerace [1]



Obr. 7 – Schéma intenzity hromadné osobní dopravy na Ostravsku (70. léta) [1]

OBDOBÍ TRANSFORMACE PO ROCE 1990

Společenská transformace představovaná přechodem od direktivního řízení k politické a hospodářské pluralitě postavila ostravskou aglomeraci před mimořádně složitý a těžký úkol. Bylo nutno odstranit dosavadní průmyslovou jednostrannost doprovázenou nezbytností restrukturalizace celé výrobní základny aglomerace a současně překonat dosavadní nedostatečnost terciárního sektoru, zejména pak nedostatečnost v oblasti vysokého školství, vědy, výzkumu a vrcholné kultury.

Ostrava a Ostravsko se řešení celého komplexu těchto problémů chopilo, i když nutno přiznat, že na mnohé z nich nebylo, zejména vědomostně, zcela připraveno. Proces transformace, restrukturalizace a obnovy představoval soubor aktivit, přičemž mezi nejpodstatnější lze zařadit:

- ▶ Útlum těžby černého uhlí. V případě Ostravy to dokonce znamenalo zcela ukončení těžby, což umožnilo Ostravě vstoupit do svého podzemí.
- ▶ Útlum metalurgické výroby, což výrazně snížilo efektivnost využití stávajících hutních areálů.
- ▶ Vznik průmyslových, ale i dopravních brownfields na straně jedné, současně však nutnost budovat nové výrobní zóny pro možnost zaměstnání uvolněných pracovních sil.

- ▶ Nástup celkové restrukturalizace a konverze výrobní základny celé aglomerace.
 - ▶ Náběh nezbytné rekonstrukce a dostavby dopravní a technické infrastruktury aglomerace.
 - ▶ Revitalizace přírodního a životního prostředí regionu.
- Dosavadní vývoj dává silnou naději, že Ostravsko překonalo své nejtěžší období a má před sebou nové období úspěšnosti.

ZÁVĚR

Nastíněný přehled nemohl podchytit všechny rozhodující rozvojové podněty. Konečně několikastránkový referát to ani nemožňuje. Přesto se lze domnívat, že předkládaná stať alespoň v náznacích poskytuje plastický obraz vývoje ostravské aglomerace a osvětluje tak kořeny mnohých problémů, s nimiž se Ostravsko muselo vyrovnávat, a jejichž rezidua stále ještě Ostravsko zatěžují. Závěrem lze konstatovat, že budoucnost Ostravska se jeví ve stále světlejších konturách. Ostatně alespoň tři následující fakta předchozí tvrzení víceméně potvrzují: Ostravsko se znovu ujímá role druhého ekonomického rozvojového pólu České republiky. Hospodářský potenciál Ostravska znovu vstoupil na trajektorii postupného růstu. Realizovaná a dobudovávaná dopravní infrastruktura nadregionálního významu úspěšně napojuje Ostravsko na širší strategické okolí. Ostravsko a Ostrava se nepřehlédnutelně začínají profilovat jako významné středoevropské centrum zejména ve vztahu na Polsko a Slovensko.

Použité zdroje:

- [1] KUTA, Vítězslav. *Rozvojové problémy ostravské aglomerace*. Sdružení pro obnovu severní Moravy a Slezska, Ostrava 2001.
- [2] JIŘÍK, Karel a kol. *Dějiny Ostravy*. Vydalo nakladatelství Sfinga v Ostravě péčí Archivu města Ostravy v roce 1993.
- [3] VYBÍRAL, Jindřich. *Zrození velkoměsta – Architektura v obraze Moravské Ostravy 1890–1939*. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, Nakladatelství ERA, 2003.
- [4] *Územní plán statutárního města Ostravy*. Schválen zastupitelstvem statutárního města Ostravy v roce 1994.

prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.
Ing. Martin Ferko
Katedra městského inženýrství
Fakulta stavební
VŠB-TU Ostrava

Typy venkovského osídlení na území Moravskoslezského kraje

Dagmar Saktorová

Územně analytické podklady vyžadují jako jeden z podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území poznání jeho sídelní struktury. Přestože většina obyvatel Moravskoslezského kraje žije ve městech, pro pochopení sídelní struktury je nezbytné znát i sídelní strukturu venkova, protože vsi zabírají plošně většinu území kraje.

Území Moravskoslezského kraje je v mnoha ohledech různorodé. Z hlediska geomorfologie představuje prostor, ve kterém se setkává Česká vysočina, Západní Karpaty a Středoevropská nížina. Rozhraním mezi geografickými provinciemi České vysočiny a Západních Karpat je Oderská brána, která přechází na severovýchodě do Ostravské pánve a na západ od Odry do nížin a pahorkatin na obou březích Opavy, které jsou již součástí Slezské nížiny, do níž geograficky spadá i Osoblažská nížina v severozápadním cípu kraje. Česká vysočina je zastoupena pásmy Nízkého a Hrubého Jeseníku, ze Západních Karpat do kraje zasahují Beskydy a jejich podhůří – Podbeskydská pahorkatina.

S geomorfologií území úzce souvisí primární krajinná struktura, postup osídlování území a typ osídlení. Za sídelní typy jsou v této práci považovány formy sídel, které se v hlavních znacích shodují nebo alespoň podobají. Pozornost je věnována výhradně venkovskému osídlení Moravy a Slezska v dnešních hranicích Moravskoslezského kraje. Cílem je identifikovat části území se shodným sídelním typem a vytvořit mapu dodnes patrných historických typů venkovského osídlení.

Sídelně zeměpisná česká literatura, z níž je možno čerpat, je převážně staršího data vydání a obtížně dostupná. Tato studie vychází zejména z prací RNDr. Zdeňka Lázníčky, publikovaných v letech 1946–1955 a nalezených v knihovně Zemského archivu v Opavě. Dalším důležitým zdrojem informací jsou archivní mapy, zejména Císařské otisky stabilního katastru (mapování z let 1824–1843) a mapy pozemkového katastru 1 : 2 880. Přestože se obraz venkovských sídel za posledních šest desetiletí proměnil snad více než za předešlých šest století, pomáhá i letecké snímkování z poslední doby odhalit stopy někdejších zanikajících krajinných a sídelních struktur.

Venkovské sídlo je třeba chápat jako celek tvořený seskupením sídelních jednotek (vlastní půdorys sídla) a jejich polností jako vyživovací oblasti – pluziny¹⁾. Obě tyto složky

jsou na sobě závislé a charakterizují geografickou strukturu vesnického sídla, v němž původním zdrojem obživy byla převážně vlastní zemědělská produkce.

TYPY PŮDORYSU

Základním rozlišovacím znakem půdorysných typů venkovských sídel je jejich pravidelnost, resp. nepravidelnost. Pravidelný půdorys **normového typu** svědčí o poměrně rychlém vzniku osady podle předem stanoveného plánu, přenášeném jako vzor i do oblastí vzdálenějších bez ohledu na účelnost. Nepravidelný a neurčitý půdorys **přírodního typu** naznačuje, že sídlo se vyvíjelo samovolně a značnou roli hrálo i přizpůsobení se přírodním podmínkám.

K normovým typům řadíme vsi soustředěné a vsi řadové. Převaha normových typů na území Moravskoslezského kraje je z velké části důsledkem sídelní techniky, která se šířila v pozdním středověku s tzv. německou kolonizací²⁾ i do našich zemí. Přírodní typy se v Moravskoslezském kraji vyskytují ojediněle i v nejstarším osídleném území, převážně však v mladším sídelním území, zejména v Beskydech, kde jejich rozšíření většinou souvisí s pozdní neplánovanou kolonizací vyšších poloh, v nichž vznikaly osamělé dvorce a pasekářské osady. V územích s vazbou na industrializovaná centra kraje se vyskytuje neplánovitá rozptýlená slezská zástavba jako důsledek změny životního způsobu obyvatel.

Mezi typem normovým a přírodním se nachází přechodné formy, kdy u jednoho sídla nacházíme kombinaci znaků obou typů. Tyto dvě hlavní typologické skupiny se dále dělí na podskupiny a jednotlivé konkrétní typy venkovského osídlení, jejichž geografické rozšíření úzce souvisí s přírodními podmínkami území a dobou jeho kolonizace.

Dalším rozlišovacím hlediskem typologie venkovského osídlení je **soustředěnost**, resp. **uvolněnost půdorysu**

1) Pluzina je název užívaný pro všechny pozemky patřící k vesnici (mimo pozemků obecních) a využívané k zemědělským aktivitám.

2) Termín „německá kolonizace“ označuje sídelní techniku, která se k nám rozšířila v pozdním středověku ze západu (z Německa) a byla úspěšně aplikována na značné části území. K pojmu tzv. německé kolonizace je třeba objasnit, že zejména ve 13. století dochází na území českých zemí k masivnímu rozšiřování osídlení, ke kolonizaci dříve neobydlených nebo řídko obydlených území, která byla prováděna lokátory na podnět vlastníků půdy za účelem zmnožení daňových výnosů. Tato kolonizace by nebyla možná, kdyby ve střední a východní Evropě neexistovala politická poptávka po nových osadnících, kteří by byli ochotni pusté oblasti zúrodnit. Podléhala určitým přesně stanoveným pravidlům, byla prováděna zvláště podle tzv. německého práva (ius teutonicum). Toto právo určovalo např. velikost jednotlivých lánů – parcel, lhůtu pro počáteční osvobození od daní, množství a druh odváděných podílů z výnosů, peněžní daň, dědičná práva lokátora atd. Novými osadníky byli převážně Němci, ale i obyvatelstvo jiných národností (viz např. dochovaná zakládací listina obce Větřkovice).

vsí. Soustředěné vsi, které patří k normovému typu, jsou osady, jejichž usedlosti a domy jsou seskupeny kolem silnice nebo návsi, která je zpravidla nezastavěná (případně dodatečně zastavěná). Půdorys osady je poměrně ostře ohraničen, nejčastěji cestou, a nesouvisí s rozdělením plužiny. Pozemková držba jednotlivých usedlostí je většinou rozdrobena do několika tratí (parcel) a nezávisí na poloze usedlosti, k níž přísluší. Soustředěné vsi, k nimž patří především vsi návěsní a silniční, jsou příznačné pro starou sídelní oblast sníženin a jejich okrajů na přechodu do vrchovin. K soustředění obyvatelstva do kompaktních vsí v těchto oblastech snad nejvíce sužovaných válkami docházelo patrně z důvodů obranných. Volnější půdorys mají řadové vsi, které zahrnujeme rovněž mezi normové typy, a které jsou charakteristické pro mladší sídelní oblasti, zejména vrchoviny osídlené po roce 1200. Ve shodě se sídelní technikou zmíněné německé kolonizace zde dochází k většímu či menšímu uvolnění půdorysu osady. Stavební parcely jednotlivých usedlostí jsou izolovanější, půdorys osady není ostře ohraničen a oddělen od plužiny. Tento vývoj je podmíněn rozdělením pozemkové držby, která je většinou scelená za humny jednotlivých usedlostí a vzájemně oddělena cestami. Nejvolnější půdorys mají mladé dvorcové vsi, tvořené neplánovitým seskupením usedlostí a vsi hromadné cestní. Přechodným druhem mezi typem normovým a přírodním jsou valašské a goralské řetězové vsi a hromadné cestní vsi s volným rozmístěním jednotlivých stavební podél cest nebo potoků.

PLUŽINA

Stejně významně jako zastavěná část charakterizuje typ sídla plužina, tvořená převážně polnostmi. Počítají se k ní jen hospodářské plochy, které jsou (byly) soukromým vlastnictvím, nikoli obecní půda (tzv. občiny – louky, pastviny, obecní lesy), a vrchnostenské lesy. Různé typy plužiny jsou charakterizovány způsobem rozdělení pozemkové držby jednotlivých vlastníků a ovlivněny morfologií terénu.

Plužina traťová se skládá z velkých pravidelných úseků – tratí, rozdělených na úzké polní pásy – tzv. pentle, často značné délky. Pozemková držba každého sedláka byla rozdělena do všech tratí, z nichž každý měl svůj podíl, přičemž se dbalo o to, aby se jednotlivé tratě skládaly z půdy o stejné jakosti. V důsledku tohoto rozdělení mělo každé hospodářství zhruba stejnou cenu. Traťová plužina, v níž je patrná snaha po spravedlivém rozdělení půdy, je příznačná pro starou sídelní oblast zejména nižších poloh a spojuje se s typem vsí silničních a návěsních.

Příklady: *Chabičov (Háj ve Slezsku), Mikolajice*

Plužina délková zachovává většinou rozdělení traťové, avšak její větší část je soustředěná do záhumenicových pásů, přiléhajících k jednotlivým statkům a táhnoucích se často až na hranice katastru. Pentle ostatních tratí většinou probíhají rovnoběžně se záhumenicemi. Délková plužina tvoří přechodový typ od plužiny traťové k plužině záhume-

nicové. Tomu odpovídá i její rozšíření, vyskytuje se v mírně zvláště oblastech na rozhraní mladého a starého sídelního území. Tato plužina se pojí zejména s typem krátkých řadových vsí.

Příklad: *Jestřabí (Fulnek), Jamnice (Stěbořice)*

Plužina záhumenicová se váže k řadovému půdorysu. Pozemky jednotlivých statků řadových vsí jsou sceleny v rovnoběžných pásích, jejichž délková osa probíhá zpravidla kolmo ke směru údolí. Průběhem těchto pásů se řídí i směr cest, takže záhumenicový typ je patrný i na topografických mapách. V Moravskoslezském kraji jsou zejména v oblasti Jeseníků dosud zřetelné pásy záhumenicových plužin oddělené mezemi porostlými dřevinami.

Příklady: *Suchdol nad Odrou, Nová Rudná (Rudná pod Pradědem), Holčovice*

Plužina úseková je charakteristická pro rozptýlené osídlení horských a podhorských oblastí, kde se přizpůsobuje konfiguraci terénu. **Plužina dělených úseků** vzniká dodatečným dědicím dělením nepravidelných záhumenic na úseky, které mohou být dále děleny na rovnoběžné úzké parcely.

Příklady: *Třinec-Tyra, Návší, Písečná*

Obecně lze říci, že u normových vsí je **soustředěnost půdorysu v obráceném poměru k soustředění pozemkové držby**; soustředěnému půdorysu odpovídá zpravidla rozdrobení pozemkové držby, volnějšímu půdorysu její větší soustředění.

Následující kapitoly jsou věnovány podrobnějšímu rozboru jednotlivých typů.

VSI SOUSTŘEDĚNÉ

Vsi návěsní a silniční mají zpravidla domy seřazeny těsně vedle sebe podél silnice nebo návsi, nejčastěji po obou jejích stranách. Návší rozumíme uzavřenou plochu uprostřed půdorysu, do níž se sbíhají všechny cesty. Tvar návší je různý (v Moravskoslezském kraji nejčastěji protáhlý). Návěs měla funkci hospodářskou a patrně i obrannou. Stavební parcely usedlostí spolu bezprostředně souvisí a mají tvar úzkého obdélníka s kratší stranou přiléhající k cestě. Intravilán je od plužiny oddělen ploty zahrad, cestami, dřívě i příkopy nebo zdmi. Velmi rozšířeným přechodným typem je **návěsní silnicovka**, kde délka návší převyšuje mnohonásobně její šířku.

Návěsní a silniční typ vsí je charakteristický zejména pro nížiny a úvaly, směrem do vyšších poloh ubývá tvarové pravidelnosti a uvolňuje se těsné uspořádání usedlostí i ostré ohraničení vůči plužině.

Příklady: *Hlavnice, Hlinka, Brumovice, Rusín, Sádek (Dívčí Hrad), Zlatníky (Opava)*

Zvláštní formou silniční vsi je tzv. **ulicovka**, jejíž osovou komunikací je místní cesta, která neslouží dálkové dopravě. Ulicovky bývají většinou menší vsi na okrajích katastru.
Příklad: *Otice*

Všechny tyto formy soustředěných vsí charakterizují staré sídelní území. Plužina nenavazuje na stavební parcely, je nejčastěji traťová nebo nepravá traťová. Výjimečně lze soustředěné formy nalézt i u mladých osad, zakládaných podle velmi přesného a pravidelného plánu, které vznikaly zejména v době tereziánské a josefínské, tzv. raabizačních osad (viz dále Zvláštní typy vsí).

Na území Moravskoslezského kraje jsou soustředěné vsi rozšířeny v oblasti Slezské nížiny, tj. na Opavsku, Hlučínsku a v Osoblažském výběžku (v Osoblažské a Poopavské nížině a Hlučínské pahorkatině) a také částečně na Bílovecku a Fulnecku.

VSI S VOLNĚJŠÍM PŮDORYSEM

Vsi řadové jsou spojované zejména s pozdně středověkou německou kolonizací. Skládají se zpravidla ze dvou, méně často z jedné řady domů, seřazených volně podél cesty nebo potoka. Domy stojí od sebe v určitých vzdálenostech, které se řídí šířkou záhumenicového pásu plužiny, táhnoucího se za humny každého statku. Obě řady domů omezují většinou protáhlý návesní prostor, vyplněný někdy záplavovou plochou, později často zastavovaný. PŮdorys se přizpůsobuje terénu; v rovinném terénu je pravidelnější, v hornatém nepravidelný.

Nejrozšířenějším typem řadových vsí jsou **lesní lánové vsi**, velké osady probíhající celým katastrem, a **menší krátké řadové vsi**.

Příklady: *Jindřichov ve Slezsku, Kujavy, Jeseník nad Odrou, Kunín, Burkvíz (Město Albrechtice)*

Malé **záhumenicové řadové vsi** jsou budovány v době novověké kolonizace na principu lesních lánových vsí, resp. krátkých řadových vsí, ale odlišují se od nich sociální strukturou. Jsou to vsi drobných zemědělců a domkářů v odlehlejších územích, poskytujících málo orné půdy.

Příklad: *Oprechtice (Paskov)*

VSI PŘÍRODNÍ A ROZPTÝLENÉ OSÍDLENÍ

Vedle normových typů vesnických sídel se ve starém sídelním území, ale zejména v mladém lesním území setkáváme s typy přírodními. Patří k nim **vsi hromadné**, jejichž domy jsou seskupeny bez zřetelného plánu často velmi nepravidelně, aniž vytváří souvislou domovní frontu, stavební parcely mají obvykle nepravidelný tvar. Hromadné vsi vznikaly buď jako primární útvar pod vlivem nerovného terénu, nebo druhotně růstem vísek (sedlišť). Sedliště tvoří seskupení zpravidla 3–10 domů, nevyskytují se v nich obvykle



Benkovice (Hradec nad Moravicí) – ves soustředěná návesní, staré sídelní území



Holčovice – část Hejnov – lesní lánová ves, území osídlené v rámci pozdně středověké kolonizace



Písečná – hromadná cestní ves, mladé sídelní území



Rychvald – rozptýlené osídlení, území poznamenané industrializací



Staré Hamry – dvorcová ves, mladé sídelní území



Stěbořice – silniční ves, staré sídelní území

budovy neobývané (kostel, škola apod.). Pokud se hromadné vsi vyskytují v nejstarším sídelním území, mají obvykle nepravidelnou náves a plužinu traťovou.

Příklad: *Jílovec (Fulnek), Bravinné (Bílovec)*

Hromadný, volněji seskupený půdorys s úsekovou plužinou je charakteristický pro nejmladší osídlení v horských polohách Beskyd. Víska zde vznikly buď jako zakládací osady s funkcí zemědělskou nebo průmyslovou (těžba dřeva) nebo sekundárně dědičným dělením (např. sídelní skupinky řetězových osad, horské valašské paseky a lazy). Samoty a sedliště, tvořící původně hospodářsky zcela samostatné rolnické jednotky, jsou po krajině rozptýlené zcela nepravidelně. Společně vytvářejí správní obce, **dvorcové vsi**, ve kterých kolem administrativního jádra dochází k místnímu nakupení budov nebo ke vzniku nedokonalé návsi. Pasekářské osady byly zakládány od 15. do 19. století. Za svůj vznik vděčí úsilí feudální vrchnosti o zvýšení daňových příjmů přidělováním pustých nebo zalesněných pozemků poddaným, kteří často měli od vrchnosti pozemky pouze pronajaté. Hospodářská základna těchto osad byla zemědělská (na Valašsku šlo původně o chov ovcí na salaších) nebo rolnicko-řemeslnická. Jména sídel ukazují často na zaměstnání obyvatelstva (Košariska, Staré Hamry) nebo na ráz krajiny (Grůň, Bukovec, Lomná).

Příklady: *Bukovec-Bařiny, Hřčava, Dolní Lomná, Horní Lomná, Písečná, Trojanovice, Staré Hamry*

V hornatějších oblastech východní Moravy a Slezska se na rozdíl od řadových vsí usedlosti řadí podle cesty nebo potoka bez zřetelného plánu v nepravidelných mezích. Tento přechodný typ bývá nazýván **valašskou** nebo **goralskou řetězovou vsí**. Obce leží zpravidla při vyústění bočního údolí do údolí hlavního. Vlivem utváření terénu je půdorys vsi nepravidelný.

Příklady: *Bukovec, Lubno (Frýdlant nad Ostravicí)*

Nepravidelnou zástavbou podél cest se vyznačují také **vsí hromadné cestní**, které tvoří přechod mezi vsí hromadnou a řadovou a jsou příznačné zvláště pro zprůmyslněné oblasti. **Rozptýlené osídlení** zde souvisí se změnou způsobu obživy a s populačním růstem v průmyslových oblastech, které se datují od konce 18. století. Rozmístění usedlostí je většinou samovolné a váže se na místní komunikace. Možnost užít se jinak než prací na poli nenávratně rozrušila zemědělskou tradici a společenskou strukturu. Nastalo do té doby nemyslitelné dělení polností, protože výnos z úrody byl pouze doplňkem příjmu rodiny. Půdu začaly dědit kromě synů i dcery rolníků, které se provdaly za nezemědělce. Dostávaly obvykle kousek pole, na kterém si nová rodina postavila chalupu. Důsledkem bylo velké rozdrobení pozemků a tzv. **slezská zástavba** téměř celého katastru rodinnými domky.

Příklady: *Rychvald, Peřvald, Šenov, Horní Domaslavice, Milíkov, Návsi*

ZVLÁŠTNÍ TYPY VSI

Zvláštním typem vsi je např. tzv. **trhová ves**, nazývaná v literatuře též *Villa forensis* (německy Markt). Tímto pojmem se ve středověkých písemných pramenech 13. a 14. století označovaly sídelní útvary, které měly právo nekrálovského trhu. Jedná se o přechodový typ mezi městem a vesnicí, kdy právě právo trhu z tohoto sídliště dělalo něco víc než jen pouhou vesnici. Trhové vsi se stávaly díky pozornosti obchodníků, kteří zde mohli nabízet své zboží, i středem zájmu řemeslníků a dalších obyvatel, kteří se zde usazovali a vytvářeli z těchto míst hospodářská střediska jednotlivých oblastí. Díky své centralizační funkci se během času mnohdy stávaly místy, kde došlo později k lokaci vrcholně středověkého města. Tato sídliště často ležela v blízkosti hradů nebo klášterů nebo na křižovatkách cest (především mezinárodních). Velké množství jich vzniklo ve 12. století, ale některá zřejmě fungovala již v raném středověku.

Příklady: *Frýdlant nad Ostravicí, Paskov, Břidličná, Rudoltice – městys (Slezské Rudoltice)*

Ve 2. polovině 18. století byly z podnětu rakouského ekonoma Františka Antonína Raaba, vrchního ředitele komorních a bývalých jezuitských statků v Čechách, zakládány malé osady s velmi pravidelným půdorysem a plužinou, tzv. **raabizační osady**. Vznikaly parcelací půdy komorních (císařských), klášterních a městských velkostatků a později i některých šlechtických statků. Půdorys těchto osad je podobný záhumenicovým vsím, jsou tvořeny drobnými usedlostmi seřazenými v pravidelných rozestupech podél cesty na vlastních pozemcích.

Příklady: *Lipina (Štáblovice)*

GEOGRAFICKÉ ROZŠÍŘENÍ SÍDELNÍCH TYPŮ

Pro hodnocení geografického rozšíření sídelních typů mají rozhodující význam typy osídlení, které vykazují hromadné oblastní rozšíření. Podobně jako jinde ve střední Evropě se i v českých zemích nacházejí oblasti vyznačující se určitou typologickou uniformitou, tj. přítomností převážně shodných nebo příbuzných sídelních typů, což svědčí o jejich poměrně rychlém osídlení jednotnou sídelní technikou. S těmito homogenními oblastmi kontrastují oblasti typologicky nejednotné, v nichž jsou jednotlivé sídelní typy promísené, takže je neshodné postihnout jejich souvislé geografické rozšíření, což je dokladem postupného osídlování oblastí bez jednotné sídelní techniky. Tento rozdílný charakter je z velké části podmíněn kontrastem mezi starším a mladším sídelním územím. Tato území se před svou kultivací lišila svým původním přírodním rázem, jehož zásadní složkou byl původní rostlinný kryt, zejména míra zalesnění.

Staré sídelní území, osídlené souvisle od neolitu, mělo pro zakládání sídel relativně příznivé podmínky, neboť bylo patrně pokryto lesostepí a světlými, převážně dubovými lesy. Rozkládalo se hlavně ve sníženinách a jejich výběžcích do zalesněného území a málokdy vystupovalo do výšky nad 300 m nad mořem. Na území dnešního Moravskoslezského kraje je toto území vymezeno jednak tzv. Opavským zálivem, tj. poříčím dolní Opavy a Moravice a Hlučínskem a Osoblažskem, které stejně jako Opavsko náleží geograficky do Slezské nížiny. Svým jižním výběžkem zasahuje tato oblast přes Bílovecko až na Fulnecko.

Území pahorkatin a hornatin zaujímal smíšený středoevropský převážně bukojedlový les, o jehož rozsahu svědčí mj. místní názvy, upomínající na mýcení (Poruba, Polom, Lazy, Lazce). Časté jsou zde také názvy související s tzv. zákupným právem (Lhota, Lhotka³⁾). Toto území bylo osídlováno později v rámci vnitřní i vnější kolonizace, většinou podle tzv. německého práva. Ke vzniku nových osad docházelo často v zemědělsky méně výhodných polohách a přeměna lesa na ornou půdu byla nesmírně náročná. V Moravskoslezském kraji je tento typ rozšířen nejhojněji, vyskytuje se v oblasti Hrubého a Nízkého Jeseníku, Oderových vrchů a dále přes Poodří a jihozápad Ostravska se táhne až k podhůří Beskyd.

Nejmladší osídlené území tvoří hůře přístupné polohy horských masivů, v případě území Moravskoslezského kraje jsou to zejména svahy a údolí Beskyd. Zvláštní skupinu tvoří rozptýlené osídlení obcí průmyslových oblastí (slezská zástavba), jejichž rozšíření souvisí s populačním růstem způsobeným přirozeným přírůstkem i migrací a změnou způsobu obživy v industrializovaném území na Ostravsku, Karvinsku, částečně na Frýdecko-Místecku a Třinecku.

SHRNUTÍ

Různost a rozšíření sídelních typů venkovského osídlení na území Moravskoslezského kraje má řadu příčin. Jsou to především příčiny geografické (geomorfologie, nadmořská výška), obecně přírodní (charakter krajiny, přírodní pokryv), ale i sociální, ekonomické a politické (řízení vrcholně středověké kolonizace, poválečné změny, industrializace). Venkovské osídlení není možné v žádné době chápat jako ustálené. Sídelní síť procházela kontinuálním vývojem, osady vznikaly, posunovaly se a zanikaly, v různých obdobích docházelo k rozdílné intenzitě změn. Proto i ve starém sídelním území nacházíme typy charakteristické pro mladší osídlení z období pozdně středověké kolonizace, které mnohde překryly původní soustředěné typy sídel, jinde se zase obraz vesnic změnil vlivem postupující industrializace

3) Obyvatelé nově založených osad měli určité povinnosti a práva vůči vrchnosti. Tyto povinnosti byly ale po určité době po založení vesnice promíjeny (často 5 nebo 8 let). Tomuto období se říkalo lhóta a někdy se přeneslo do názvu nově založené osady.

a změny způsobu obživy. Přitom se zdá, že půdorys zastavěného území sídla podléhá změnám více než plužina, která si častěji ponechává stopy původní struktury.

Za poměrně stabilní území z hlediska sídelních typů lze považovat oblast soustředěných vsí nejstaršího venkovského osídlení (vsí silniční, návesní, ulicovky), která zahrnuje Opavsko, Osoblažsko a Hlučínsko a částečně Bílovecko a Fulnecko.

Pozdně středověkou řízenou kolonizací byla ovlivněna typologicky nejjednodušší a zároveň nejrozsáhlejší část kraje – oblast řadových vsí (lesních lánových vsí, krátkých řadových vsí), která zaujímá většinu rozlohy kraje od Jeseňáků, přes Oderské vrchy, Poodří, část Ostravska až k podhůří Beskyd.

Východní a jihovýchodní část kraje zahrnuje jednak nejmladší, v novověku osídlené území – beskydskou oblast vyšších poloh sahající od Frenštátska přes Frýdlantsko, Frýdecko-Místecko a Třínecko k Jablunkovsku s valašskými a typově příbuznými goralskými řetězovými osadami doplněnými v nejvyšších polohách zástavbou pasek (dvorcové vsí), jednak území nejvíce poznamenané industrializací – Ostravsko, Karvinsko, Třínecko a část Frýdecko-Místecka a Jablunkovska. Pro toto území, které doznalo největších změn během posledních dvou století, je charakteristické rozptýlené osídlení, původně převážně vsi hromadné cestní a řetězové. V jádru aglomerace došlo k nejvýraznější proměně, v dříve zemědělské oblasti se zněkolikanásobil počet obyvatel a z mnoha malých vísek se stala města.

Poslední dvě desetiletí se na venkovském území podepisují narůstající suburbanizací, kdy se zejména obce v dosahu měst živelně rozrůstají a mění svůj charakter i charakter okolní krajiny. Pro tento fenomén se začal užívat nový pojem „urban sprawl“, pro který v našem prostředí razí architekt Pavel Hnilička české vyjádření „sídelní kaše“.

Použité zdroje:

LÁZNIČKA, Zdeněk. *Typy venkovského osídlení v Československu*. Práce brněnské základny ČSAV, sešit 3, spis 338, ročník XXVIII – 1956.

LÁZNIČKA, Zdeněk. *Typy venkovského osídlení na Moravě*. Spisy odboru Čes. společnosti zeměpisné v Brně, řada 8, spis 10, Brno 1946.

KLÁPŠTĚ, Jan. *Proměna českých zemí ve středověku*. Nakladatelství Lidové noviny 2005, edice Česká historie, svazek 15.

SÁDLO, Jiří – POKORNÝ, Petr – HÁJEK, Pavel – DRESLEROVÁ, Dagmar – CÍLEK, Václav. *Krajina a revoluce – významné přelomy ve vývoji kulturní krajiny českých zemí*. Nakladatelství Malá Skála, 2008.

HNILIČKA, Pavel. Sídelní kaše – Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. In: *ERA 21*, Brno, 2005.

Císařské otisky stabilního katastru. [on line]. Dostupné z: <http://archivni-mapy.cuzk.cz/cio/data/main/cio_main_02_index.html>.

ČÚZK, Archivní mapy, prohlížení archiválií Ústředního archivu zeměměřičství a katastru © 2009 ČÚZK.

Mapový server Moravskoslezského kraje.

Letecké snímkování 2006.

Mapy pozemkového katastru, M 1 : 2 880.

Mapa II. vojenského mapování 1842–1852, 1 : 28 000 (Geoportál Cenia)
© 1st (2nd) Military Survey, Austrian State Archive/Military Archive, Vienna
© Laboratoř geoinformatiky, Univerzita J. E. Purkyně.

Dostupné z: <<http://www.geolab.cz>>.

© Ministerstvo životního prostředí ČR.

Dostupné z: <<http://www.env.cz>>.

Webové stránky obcí Moravskoslezského kraje.

Wikipedie, otevřená encyklopedie.

Dostupné z: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Wiki>>.

Letecké snímky použité v textu:

© Moravskoslezský kraj

© ČSÚ

© GEODIS BRNO, spol. s r. o.

Ing. arch. Dagmar Saktorová
Oddělení územního plánování
Krajský úřad Moravskoslezského kraje

Vliv státu na rozvoj průmyslových zón

Sylvie Pochtiolová

Rozvoj průmyslových zón za spoluúčasti dotačních prostředků ze státního rozpočtu byl nastartován v 90. letech minulého století. Hlavní důvody, které vedly stát k rozhodnutí podílet se na realizaci průmyslových zón, byla potřeba restrukturalizovat průmysl v České republice, zvýšit schopnost České republiky obstát v konkurenci mezinárodního trhu přímých zahraničních investic, a to přípravou kvalitní nabídky průmyslových nemovitostí, a především řešit problémy zvyšující se míry nezaměstnanosti. Proto kromě poskytování přímých investičních pobídek investorům se začaly investičně připravovat průmyslové plochy, které umožňují investorům začít rychle podnikat, což výrazně zvýšilo šance na umístění nejenom zahraničních investic, ale rovněž umístění investorů z České republiky.

Dotační prostředky na rozvoj průmyslových zón a regeneraci území a objektů pro podnikatelské využití v oborech zpracovatelského průmyslu, strategických služeb, technologických center a vědy bylo možné od roku 1998 získat ze „Systému podpory rozvoje průmyslových zón“. V letech 2000 až 2006 z dotačního programu „Program rozvoje průmyslových zón“. V současnosti je podpora poskytována z Programu na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury. V období 2004 až 2006 bylo rovněž možné získat dotační prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie, a to v rámci Operačního Programu průmysl a podnikání a od roku 2007 do roku 2013 z Operačního programu podnikání a inovace.

Jedním z pilotních projektů byl projekt výstavby průmyslové zóny Karviná-Nové Pole, který byl realizován koncem 90. let. Za účasti prostředků dotace byl infrastrukturou plně vybaven pozemek o velikosti cca 45 ha, na kterém svou výrobní činnost zahájily jak zahraniční, tak i tuzemští investoři.

Zkušenosti s přípravou menších zón byly plně využity na začátku tohoto století, kdy se stát rozhodl přilákat do České republiky dalšího světového výrobce automobilů. V roce 2000 byla vytipována plocha o velikosti 360 ha u Kolína, která byla nabídnuta společnosti BMW jako území vhodné pro výstavbu závodu na výrobu automobilů dvojkové řady. Přestože se lokalita u Kolína dostala až do samotného finále (zájem o továrnu BMW projevil celkem 180 evropských měst), rozhodla se nakonec společnost BMW vystavět svůj závod ve východoněmeckém Lipsku. V reakci na tento vývoj nabídli zástupci CzechInvestu průmyslovou zónu Kolín-Ovčáry japonsko-francouzskému konsorciu společností Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën Automobiles pro realizaci společného závodu pod názvem TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech). Do pěti let od samotného vytipování zóny byl závod v Kolíně spuštěn a plně produkce bylo dosaženo na podzim v roce 2005. Výrobní závod přímo zaměstnává okolo 3 000 zaměstnanců a dalších zhruba 3 000 pracovních míst bylo vytvořeno u subdodavatelů automobilky na území České republiky. Přibližně 6 000 pracovních míst bylo vytvořeno v terciární sféře.

V současné době je za podpory státu připravováno pět strategických projektů (tzv. strategické průmyslové zóny). Průmyslová zóna v Žatci, která je připravována na ploše bývalého vojenského letiště, patří mezi nejvýznamnější projekty regenerace brownfieldů v České republice. Příprava průmyslové zóny probíhala ve dvou etapách. V rámci první etapy byla provedena dekontaminace starých ekologických zátěží a demolice bývalých objektů vojenského letiště včetně demolice podstatné části vzletové a přistávací dráhy. V rámci druhé etapy byla realizována výstavba technické a dopravní infrastruktury. O umístění své investice v průmyslové zóně uvažovalo několik významných zahraničních investorů, kteří nakonec svou investici realizovali buď na jiné lokalitě v České republice nebo v zahraničí. Jedním z hlavních důvodů, které byly ze stran společnosti po konečném rozhodnutí uvedeny, byl pomalý postup prací na rozšíření a zkapacitnění rychlostní komunikace R7, která má pro průmyslovou zónu klíčový význam.

Další tři strategické zóny SPZ Nošovice, SPZ Mošnov a SPZ Holešov byly investičně připravovány na základě poptávky společnosti Hyundai Motor Company, která požádala představitele České republiky o nabídku tří lokalit pro umístění nové automobilky. Hlavními podmínkami byla plocha o výměře přes 200 ha a nejvýše 80 km vzdálenost nabízených lokalit od budovaného závodu Kia – Hynudai v Žilině. V září 2009 společnost slavnostně otevřela svůj výrobní závod v Nošovicích, přestože výroba již byla zahájena v listopadu předešlého roku. Závod v Nošovicích nabídl práci již 2 000 zaměstnancům.

Na lokalitách v Mošnově a Holešově v současné době probíhají stavební práce. Přestože v průmyslové zóně Mošnov nejsou dokončeny všechny stavební objekty dopravní a technické infrastruktury, je zóna částečně obsazena investory. Dokončení základní technické a dopravní infrastruktury v průmyslové zóně Holešov je naplánováno v listopadu roku 2009.

Posledním z pěti připravovaných strategických projektů je projekt strategické průmyslové zóny Solnice-Kvasiny. Cílem projektu je příprava rozšíření této průmyslové zóny, ve kte-



Průmyslová zóna Triangle (Žatec 1)



Průmyslová zóna Triangle (Žatec 2)



Průmyslová zóna Nošovice

ré podniká společnost Škoda Auto a.s., včetně zajištění nezbytného sociálního vybavení a dopravní a technické infrastruktury ve městě Solnici a výstavba regionální dopravní infrastruktury v Královéhradeckém kraji, která souvisí s podnikatelskou činností společnosti Škoda Auto a.s.

Projekty podporované z dotačních programů nejsou realizovány pouze na zelených loukách. Jak již bylo uvedeno, z dotačních programů je realizována jak výstavba podnikatelských nemovitostí, tak i jejich regenerace. V příspěvku již bylo zmíněno využití bývalého vojenského letiště v Žatci. Za zmínku však jistě stojí i projekt regenerace Škody Plzeň. Projekt regenerace byl realizován v letech 2004–2008 s cílem vytvořit nové investičně připravené plochy a znovuoživit chátrající areál. Součástí regenerace průmyslové zóny byly demolice starých a nevyužívaných výrobních

hal, rekonstrukce komunikací a přeložky inženýrských sítí. Na takto připravených plochách byla v roce 2006 zahájena výstavba 13 nájemních hal a regenerace jedné stávající haly pro průmyslové využití. Výstavba a rekonstrukce nájemních objektů byla spolufinancována z prostředků strukturálních fondů Evropské unie a realizace byla ukončena v červnu 2008.

Díky státní podpoře výstavby průmyslových zón našlo práci už 103 054 lidí. Přesně tolik pracovních míst totiž k 31. prosinci 2008 vytvořili jednotliví investoři na státem podpořených plochách v průmyslových zónách. V letech 1998 až 2008 bylo z prostředků státu v objemu 9,184 mld. Kč podpořeno celkem 101 průmyslových zón, na těchto zónách bylo umístěno 606 investorů, kteří zatím proinvestovali 210 mld. Kč.



Průmyslová zóna Plzeň 1

V současnosti je dotační podpora poskytována obcím, krajům nebo rozvojovým společnostem na projekty výstavby a regenerace nemovitostí pro podnikání včetně příslušné infrastruktury z Programu na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury, jehož administrací je pověřena Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest.

Foto © CzechInvest

Ing. Sylvie Pochtiolová
Odbor koordinace průmyslových zón
CzechInvest

Vznik Národní strategie regenerace brownfieldů

Igor Gargoš

Agentura CzechInvest společně s Ministerstvem průmyslu a obchodu vypracovala komplexní Národní strategii regenerace brownfieldů. Strategie byla zpracována na základě usnesení vlády z roku 2005 a vláda ji na svém zasedání ze dne 9. července 2008 usnesením č. 857 vzala na vědomí. Resortem odpovědným za řešení problematiky regenerace brownfieldů v České republice je Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem financí. Právě tento dokument se stal výchozím materiálem pro další práce na ožívování opuštěných areálů.

Cílem Národní strategie regenerace brownfieldů je sjednotit postup a nabídnout rámcový dokument, který je vodítkem při řešení konkrétních problémů, které se při regeneraci brownfieldů na území České republiky objeví. V minulosti totiž scházely jednotný koordinovaný přístup a jednotlivé brownfieldy se dostávaly do objektu zájmu obcí, krajů nebo investorů jen tehdy, když bylo nutné řešit konkrétní lokalitu. Národní strategie regenerace brownfieldů proto pomohla nastavit rámec spolupráce napříč různými složkami státní správy a samosprávy. Díky tomu se zjednoduší, zpřehlední a sjednotí komunikace všech klíčových hráčů. A to bude znamenat větší rychlost i záběr revitalizace brownfieldů na území ČR.

Základem pro tuto Strategii je Vyhledávací studie pro lokalizaci brownfieldů, což je vůbec první dokument svého druhu v České republice. Práce na něm trvaly necelé dva roky a spolu s CzechInvestem na něm pracovaly i české kraje s výjimkou Prahy. Vyhledávací studie měla za úkol popsat situaci na reprezentativním vzorku objektů. Podle kvalifikovaných odhadů se na celém území České republiky nachází více než 10 tisíc míst, které je možné označit za brownfieldy.

Vyhledávací studie identifikovala 2 355 brownfieldů. Jejich celková rozloha je 10 326 hektarů, z nichž 4 206 tisíc metrů čtverečních pokrývají stavby. Jedním z poměrně překvapujících zjištění Vyhledávací studie je fakt, že více než polovina brownfieldů je prokazatelně bez ekologické zátěže. Jako hlavní problém při obnově těchto území se tak ukazují složité vlastnické vztahy, které většinu brownfieldů poznamenávají.

Brownfieldy mohou investorům přinášet celou řadu výhod. A není to jenom dobrý pocit z toho, že se investicí podařilo vyřešit problémy daného území. Opuštěná území už ze své podstaty kdysi přispívala k ekonomickému i sociálnímu rozvoji ve svém okolí, a představují tak příležitost pro podnikatelský i ekonomický rozvoj, kterou je třeba využít.

Řada brownfieldů může těžit z velmi zajímavého umístění vůči aktuálním aktivitám ve svém okolí. Příkladem jsou bývalé tovární haly nebo nevyužívané obchodní či vojenské



Areál Chrudim před rekonstrukcí



Závod TMT (Transportní a Manipulační Technika), spol. s r.o. Chrudim po rekonstrukci

prostory, které kdysi stály na okrajích měst. Lokality, ve kterých se nacházejí, ovšem měly desítky i stovky let na to, aby továrny obklopily a pohltily do zástavby. Z okrajů měst se tak dostávají do jejich center, kam už svým původním využitím nepatří. Brownfieldy, které mohou těžit ze zajímavé geografické polohy, mají většinou s nalezením nového investora nejmenší problémy.

Vedle zajímavé lokality mohou brownfieldy oproti stavbám na zelené louce často nabídnout už vybudovanou infrastrukturu – tedy napojení na komunikace a inženýrské sítě. Stejně tak mají brownfieldy již vybudovanou svoji „historickou hodnotu“ – lidé mají dané území spojené s podnikáním. Díky tomu odpadají problémy s odporem vůči záboru nové, dosud volné plochy, budoucí zaměstnanci jsou zvyklí na dané místo dojíždět za prací a podobně.

Agentura CzechInvest na začátku roku 2008 spustila veřejnou Národní databázi brownfieldů v České republice na webové adrese www.brownfieldy.cz. Cílem databáze je poskytovat volně přístupné vyčerpávající informace o co největším počtu brownfieldů v České republice. Aby bylo možné brownfield úspěšně zregenerovat, je totiž nejprve nutné ho vůbec nabídnout. Pomocí databáze si případní investoři mohou jednoduše vybrat místo přesně podle svých představ, a to pohodlně od svého počítače. Aktuálně je ve veřejné databázi brownfieldů na 350 detailně popsanych lokalit.

Foto © CzechInvest

Ing. arch. Igor Gargoš
Odbor koncepce regionálních projektů
CzechInvest

Ministerstvo průmyslu a obchodu

Národní strategie regenerace brownfieldů

V Praze dne 20. června 2008

Preambule

Národní strategie regenerace brownfieldů (dále jen „Strategie“) byla zpracována na základě usnesení vlády ze dne 31. srpna 2005 č. 1100 k zabezpečení investiční přípravy území pro umístění strategických průmyslových zón a k pokrytí nezajištěných prostředků státního rozpočtu na výstavbu průmyslových zón pro období od roku 2005 na území ČR, bod III. 8.

Na úrovni ČR jako celku existuje pět základních strategických a plánovacích dokumentů, které se mimo jiné zabývají také problematikou regenerací brownfieldů. Jedná se o následující dokumenty:

- Strategie udržitelného rozvoje ČR;
- Strategie hospodářského růstu ČR;
- Strategie regionálního rozvoje ČR;
- Politika územního rozvoje ČR;
- Státní politika životního prostředí ČR.

Tato Strategie je v souladu s těmito dokumenty a dále specifikuje priority, úkoly a cíle v nich obsažené.

Definice brownfieldu

BROWNFIELD je nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívána, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. Brownfield nelze vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces jeho regenerace.

Počet brownfieldů

Na základě Vyhledávací studie¹⁾ bylo v ČR lokalizováno **2 355** brownfieldů, které zaujmají rozlohu **10 326 ha** s celkovou zastavěnou plochou cca **4 206 930 m²** (cca 421 ha). Studie provedla syntézu dat ze všech krajů kromě Prahy, evidovala brownfieldy od velikosti cca 1 ha, ale nezahrnuje tzv. „těžební brownfieldy“. Hrubý odhad nákladů na revitalizaci těchto lokalit je 200 mld. Kč. Celkový počet brownfieldů je ale podstatně vyšší, v roce 2004 se uváděl odhad **8,5–11,7 tis.** lokalit typu brownfield o celkové rozloze **27–38 tis. ha.**

Důvody regenerace

Vizí Národní strategie regenerace brownfieldů je celkové ozdravení území, rozšíření nabídky pro podnikatele, zlepšení životního prostředí ve všech jeho složkách a dosažení efektivního využití dříve zanedbaného území s ohledem na tvorbu kvalitní struktury osídlení a krajiny, při respektování kulturně-historických, ekonomických, ekologických i sociálních hledisek.

Brownfieldy způsobují vážné problémy: brzdí rozvoj území, zejména zastavěného, brání hospodářskému rozvoji, negativně působí na životní prostředí, mají negativní socioekonomické dopady a celkově přispívají ke špatnému obrazu celého územního celku. Vhodná regenerace nabízí nové příležitosti pro podnikatelské subjekty, a tím i nárůst ekonomické aktivity v regenerované oblasti spojené s tvorbou nových pracovních míst a odstraňování environmentálních zátěží.

Brownfieldy jsou také urbanistickým problémem. Tato území blokují rozvojové rezervy, které by mohly být využity pro efektivní a rentabilní zástavbu. Jejich stav je mnohdy výraznou estetickou závadou ve struktuře osídlení a mají také dopad na jejich okolí. Přitom transformace těchto území by mohla ve svém důsledku znamenat výrazné úspory v nárocích na zastavění nových, dosud volných pozemků, což by přispělo k dosažení rovnoměrného a trvale udržitelného rozvoje.

Ve velké části případů regenerace brownfieldů spočívá v **rekonstrukci** nevyužívaného a zanedbaného objektu pro nové využití. Někdy ale technický stav objektů (spojený např. i s ekologickou zátěží) neumožňuje provedení rekonstrukce. V tom případě proces regenerace brownfieldů **zahrnuje** dvě základní fáze: **fázi rekultivace** (vyčištění území, obnovení stavu podobného greenfieldu) a **fázi obnovy** (vedení lokality opět k efektivnímu využití). U větších areálů často dochází ke kombinaci obou typů regenerace (některé objekty se rekonstruují, v části proběhne rekultivace a obnova). Kvůli vysokým nákladům a rizikům, které jsou spojeny s těmito typy projektů, však soukromý sektor nemá o investování do regenerace brownfieldů zájem. Z tohoto důvodu je v případě potřeby vhodné, aby fáze rekultivace (případně celého procesu regenerace) podpořil veřejný sektor tak, aby byl projekt dále komerčně životaschopný.

1) Vyhledávací studie pro lokalizaci brownfieldů v ČR zpracovaná agenturou CzechInvest ve spolupráci se všemi kraji v letech 2005–2007

Zahraniční přístupy k regeneraci

V posledních dvaceti letech si stále více zemí uvědomilo potřebu revitalizace a regenerace území v minulosti využitých v průmyslové, komerční nebo jiné zástavbě.

S tím, jak se toto téma dostalo do popředí zájmu místních, regionálních i národních politiků, mnoho zemí přistoupilo k vytváření podmínek, nástrojů a iniciativ, kterými se snaží tuto problematiku řešit. Inspirací pro ČR může být z evropských zemí především Velká Británie, která představila svou vlastní strategii státní podpory regenerace brownfieldů, dále pak Francie a Dánsko, z mimoevropských zemí především Spojené státy a Kanada. Tyto země zajišťují regeneraci brownfieldů pomocí centrální agentury, vedou databázi zachycující aktuální stav této problematiky na daném místě a využívají celou řadu programů a nástrojů podporujících realizaci těchto projektů. Mezi nástroji se objevují např. brownfieldové fondy, pozemkové banky, případně různé daňové nástroje. Jako důležitá se ukázala podpora pilotních projektů a řešení jednotlivých lokalit nikoli samostatně, ale v kontextu okolního území.

Cíle Strategie

Základním cílem Strategie je vytvoření vhodného prostředí pro rychlou a efektivní realizaci regeneračních projektů a prevenci vzniku nových brownfieldů.

Střednědobé cíle (v horizontu do roku 2013) a způsob jejich dosažení:

- **Maximální zapojení dostupných evropských zdrojů pro regeneraci brownfieldů v programovém období 2007–2013.**

Podpora přípravy projektů tak, aby bylo možné do roku 2013 využít maximum disponibilních prostředků z EU fondů. V rámci předkládaných projektů jednotlivých výzev konfrontovat informace o identifikovaných brownfieldech z databázi a analyzovat, které potenciálně vhodné projekty by se mohly a měly připravovat na čerpání prostředků z EU fondů.

- **Zohlednění možnosti regenerace brownfieldů i pro jiné než průmyslové využití (např. smíšená městská funkce, občanská vybavenost, zemědělství, bydlení).**

Přímá i nepřímá podpora smíšených projektů regenerace.

- **Rozvoj systému vzdělávání v oblasti regenerace brownfieldů a zabezpečení profesionalizace veřejné správy v rámci této problematiky.**

Příprava vzdělávacích projektů a školení v rámci institucí veřejné správy a v rámci vzdělávacích programů EU pro veřejnou správu i pro širokou veřejnost, kde mohou být využity prostředky operačních programů zaměřených na rozvoj lidských zdrojů (Operační program vzdělávání pro

konkurenceschopnost, Operační program lidské zdroje a zaměstnanost, Regionální operační programy) nebo případně technické asistence operačních programů.

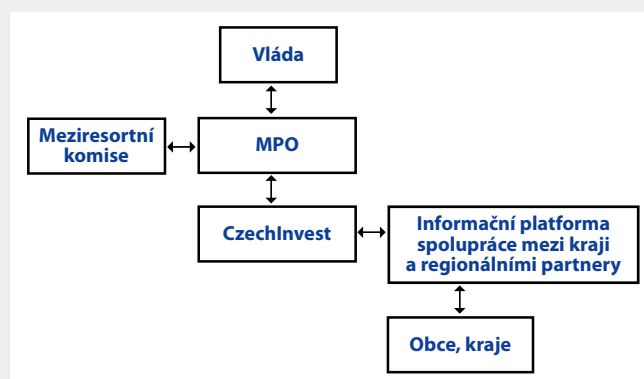
Dlouhodobé cíle (za horizont roku 2013):

- Snížení počtu brownfieldů a záborů zemědělské půdy pro novou výstavbu v souladu s principy udržitelného rozvoje.
- Prevence vzniku brownfieldů.
- Zlepšení kvality urbanizovaného prostředí a socioekonomický rozvoj postižených regionů.
- Zlepšení kvality životního prostředí a odstraňování starých ekologických zátěží v brownfieldových lokalitách (tento cíl má jak střednědobý, tak dlouhodobý rozměr).
- Cílené a efektivní využití veřejných prostředků pro podporu regenerace brownfieldů, kde je veřejný zásah nezbytný a odůvodnitelný.
- Zavedení a zajištění aplikace nejlepší praxe při realizaci projektů regenerace brownfieldů, podpora profesionálně řízené realizace regenerace.

Zajištění cílů strategie

Resortem odpovědným za řešení problematiky regenerací brownfieldů v ČR je Ministerstvo průmyslu a obchodu společně s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem financí. Ministerstvo průmyslu a obchodu bude tuto činnost koordinovat s ostatními zainteresovanými ministerstvy pomocí meziresortní hodnotitelské komise. Vzhledem k počtu brownfieldů a specifickým podmínkám v jednotlivých regionech ČR je velmi důležitá také spolupráce na regionální a místní úrovni.

Obrázek 1: Platforma spolupráce



Úloha meziresortní komise:

- Hodnotí projekty;

Úloha Agentury pro podporu podnikání a investic CzechInvest (CI)

- Předkládá meziresortní komisi projekty;
- Spravuje Národní databázi brownfieldů;
- Konzultuje možnosti financování alternativními zdroji;
- Vyhledává možné investory/partnery;
- Administruje dotační programy podporující regeneraci brownfieldů;
- Prezентuje dotační možnosti pro regeneraci brownfieldů;
- Doporučuje potenciálním žadatelům vhodný operační program.

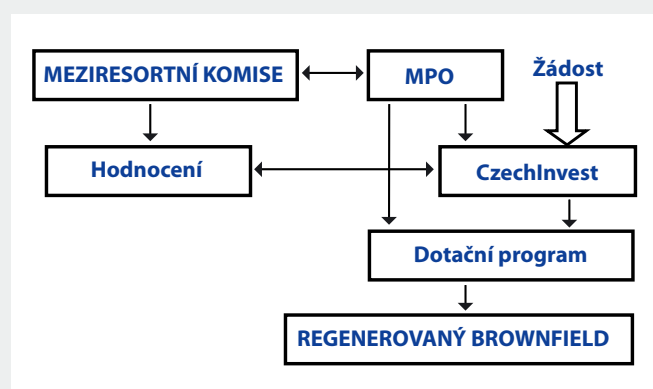
Ekonomický rámec

K financování regenerace brownfieldů pro období 2007 až 2013 lze využít několika základních zdrojů:

- evropské fondy – zejména Operační program podnikání a inovace (především v rámci programu Nemovitosti), Operační program životní prostředí; Program rozvoje venkova, Operační program Praha Konkurenceschopnost, Regionální operační programy;
- rozpočtové dotace – zejména programy Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí;
- soukromé zdroje – investice developerů; partnerství veřejného a soukromého sektoru;
- dluhové financování – mezinárodní a české finanční instituce.

Pro zabezpečení efektivního financování v oblasti podpory regenerace brownfieldů je navrženo následující schéma.

Obrázek 2: Schéma financování regenerace brownfieldů



Primárním zdrojem podpory bude využití dostupných EU fondů. CI bude systematicky sledovat aktuální možnosti (výzvy) a v konkrétních projektech bude asistovat při doporučení vhodného dotačního titulu.

Část brownfieldů tvoří i projekty snadno ekonomicky realizovatelné, které jsou atraktivní pro soukromé developery a tudíž nevzniká potřeba je podporovat z veřejných zdrojů.

Tyto projekty budou pouze zařazeny do veřejné databáze brownfieldů, kde budou nabízeny potenciálním investorům.

Podnikatelské prostředí

Důležitým základem konkurenceschopnosti kterékoli země je možnost okamžité realizace podnikatelských zájmů na jejím území. Je proto důležité soustředit brownfieldy v jednotné databázi, která umožní nalezení vhodné nemovitosti pro daný investiční záměr. Podstatné je, aby tato databáze byla aktuální a aby obsahovala maximum známých údajů důležitých pro okamžité rozhodnutí umístění investičního projektu.

Lokality brownfieldů byly v minulosti ve většině případů podstatnou součástí fungujícího prostředí obce, kde se nachází. Ztrátou jejich původní funkce pak utrpělo i okolí lokality. Vhodně provedená realizace regenerace zkvalitní a rozšíří podnikatelskou infrastrukturu, čímž celkově podpoří i okolní podnikatelské prostředí, nabídne volná pracovní místa a stane se impulsem pro další rozvoj obce/regionu. Dalším nástrojem, který oživí podnikatelské prostředí a který zatím není v ČR ve větší míře uplatňován, je podpora projektů regenerace v partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Životní prostředí

Regenerace brownfieldů má také příznivý vliv na zlepšování životního prostředí. Je důležitým nástrojem pro ochranu a posílení ekologických funkcí na segmentech narušené krajiny, pro zlepšení životního prostředí obyvatel lidských sídel a pro péči o krajinu a krajinný ráz. Při stávajících možnostech čerpání prostředků z Operačního programu Životní prostředí je třeba podporovat provedení průzkumných prací možného ekologického zatížení brownfieldů, což vede k omezení rizikovitosti projektů regenerace a tedy k vytvoření příznivějších podmínek pro vstup investorů.

Právní prostředí

Po přijetí Strategie by bylo vhodné zpracování analýzy relevantních právních předpisů ve vztahu k zajištění účinné regenerace a navržení vhodných právních úprav, které by podpořily efektivní proces regenerace brownfieldů.

Územní problematika brownfieldů, urbanismus

Při analýze sídelní struktury se poukazuje na ekonomické strukturální změny, které způsobily v posledních desetiletích útlum výroby ve městech a vedly k opouštění některých areálů a vzniku brownfieldů. Tyto areály dnes brzdí rozvoj jednotlivých částí měst, někdy i měst samotných, zároveň však představují určitý rozvojový potenciál a prostor pro rozvoj podnikání. Přestože je identifikace území brownfieldů již obsažena v průzkumech a rozborech

územních plánů jednotlivých obcí a je pro tato území navrženy nové funkční využití, není zřejmé, že jde o brownfield. V průběhu řešení transformační problematiky zanedbaných území může vyplynout požadavek na jiné využití lokality, než jaké je dáno územně plánovací dokumentací. V mnohých případech je tato změna přijatelná a pro území i prospěšná, musí však projít standardní procedurou změny územního plánu, která může trvat i dva roky. Proto bude vhodné iniciovat změny územního plánování se zaměřením na vyznačení ploch brownfieldů v územních plánech (samostatná položka legendy) a možnost zjednodušeného procesu změny územně plánovací dokumentace.

Osvěta a vzdělávání

Klíčovou a nezastupitelnou roli při sdílení informací mezi jednotlivými účastníky regeneračního procesu bude mít specializovaný brownfieldový portál, jehož nedílnou součástí bude i veřejná Národní databáze brownfieldů.

Jednou ze základních podmínek řešení brownfieldové otázky je nutnost výrazného zvýšení úrovně vědomostí a dovedností. Následným úkolem bude ve spolupráci s experty a specializovanými vzdělávacími institucemi vytvořit ucelený vzdělávací systém přednášek, kurzů a seminářů.

Očekávané dopady

Mezi hlavní přínosy a očekávané dopady navrhovaného systémového řešení patří zejména:

- zlepšení podnikatelského prostředí;
- cílené a efektivní využití dostupných finančních prostředků;

- mobilizace privátního kapitálu a dosažení multiplikačních efektů (každá koruna z veřejných zdrojů může přinést několiknásobek investovaných korun ze sektoru soukromého);
- využití výhod plynoucích ze spolupráce v širších formách partnerství;
- synergické efekty vyplývající z koordinace všech zainteresovaných stran;
- rozšíření odborných znalostí, snazší sdílení mezinárodní praxe a podpora vzdělávání.

Výše uvedené přínosy se následně projeví mimo jiné ve:

- snížení počtu brownfieldů a záborů zemědělské půdy pro stavby na „zelené louce“, což je jedním z cílů udržitelného rozvoje;
- zhodnocení nemovitého majetku v oblasti brownfieldů a v nejbližším okolí;
- zlepšení životního prostředí odstraňováním starých ekologických zátěží;
- zvýšení atraktivity měst a nárůstu turistického ruchu;
- vzniku nových pracovních míst;
- vlivu na prevenci a snížení kriminality;
- nárůstu ekonomické aktivity v regenerované oblasti – obchod a podnikání;
- přílivu přímých zahraničních investic;
- zvyšování konkurenceschopnosti;
- postupném snižování regionálních disparit;
- růstu HDP v dlouhém období;
- vylepšení image ČR.

Harmonogram Strategie

Tabulka 1: Harmonogram Strategie

Činnosti/kroky	Odpovědnost	Čas. harmonogram
Spravovat Národní databázi brownfieldů v ČR (jako součást specializovaného webového portálu), průběžně ji aktualizovat, shromažďovat informace o brownfieldových lokalitách k usnadnění kategorizace a prioritizace projektů. Zvýšit informovanost o dostupných podnikatelských nemovitostech v ČR.	CzechInvest	Od 1. 1. 2008, průběžná aktualizace
Vytvořit specializovaný webový portál zastřešující komplexně problematiku regenerace brownfieldů.	CzechInvest	prosinec 2008
Proces SEA, podle zák. č. 100/2001 Sb.	CzechInvest	2008
Pořádat konference, semináře pro širokou veřejnost i odborná školení pro státní správu.	CzechInvest	2. pololetí 2008
Vytvořit síť krajských koordinačních skupin.	CzechInvest	2008/2009

Logistika, kooperace a dopravní vazby na území Moravskoslezského kraje

Bedřich Nečas

1. ÚVOD

Základním programovým dokumentem kraje v oblasti dopravy byla „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“, schválená Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje v r. 2004. Tento dokument definoval základní parametry jednotlivých částí dopravní infrastruktury. Charakteristika dopravní infrastruktury vychází z tohoto dokumentu a z hodnocení vývoje po jeho schválení za období 2004–2009.

2. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY, NÁVAZNOST DOPRAVNÍ SÍTĚ KRAJE NA TAHY EVROPSKÉHO VÝZNAMU

2.1. Vedení multimodálních dopravních koridorů

Česká republika je zainteresována na modernizaci dvou prioritních transevropských multimodálních dopravních koridorů – IV. multimodální dopravní koridor transevropské sítě v trase: Berlín – Praha – Brno – Břeclav – Bratislava s větví A IV. koridoru v trase: Norimberk – Praha a **větev B VI. multimodálního dopravního koridoru v trase Katowice – Ostrava – Břeclav – Vídeň v železničním spojení, v silničním spojení Katowice – Ostrava – Brno**, který prochází těžištěm Moravskoslezského kraje.

2.2. Širší dopravní vazby VI. B multimodálního dopravního koridoru

Dálnice D47 (D1) je spolu s dálnicí D1 a D2 součástí transevropské magistrály (TEM) zajišťující propojení severu Evropy (Polsko – Gdaňsk) přes střední Evropu (Česká republika a Maďarsko) na jih (Balkán – Bulharsko, Řecko, Turecko) s vazbou na Vídeň – Graz – Itálii. Na polském území dálnice D47 (D1) navazuje na dálnici A1, kterou v oblasti Katowic kříží dálnice A4, zajišťující vazby východ–západ v koridoru Krakow – Katowice – Berlin. Dálniční trasy D47 (D1), A1 a A4 tak společně vytváří „dálniční kříž“ regionu Horního Slezska. Druhou významnou severojižní příčkou, zajišťující vazby severní Moravy na Polsko, je rychlostní komunikace R48.

Na jihu Moravy je komunikační síť prostřednictvím tahu R52, D2 (a R55) napojena na nadřazenou dálniční síť Slovenska a Rakouska. V oblasti Břeclavi a Hodonína navazují tratě železniční magistrály a vodní cesta Dunaj – Odra – Labe na trasy těchto dopravních systémů na území sousedních států. Podobně jako na severu v regionu Katowic lze dálniční síť v oblasti Vídně charakterizovat jako „dálniční kříž“ s orientací sever–jih a východ–západ.

Na slovenském území je dominantním motivem „vážský koridor“. Tímto koridorem je kromě dálnice vedena vodní cesta, železniční magistrála i trasa VRT. Ve výhledu je plánováno prodloužení dálnice a eventuálně i VRT dále na sever do Polska. Propojení dopravních sítí České republiky a Slovenska je sledováno na severu v oblasti Jablunkovského průsmyku, dále v centrální oblasti poblíž Střelné (Zlínsko) a v oblasti Břeclavi (viz grafická příloha 1).

2.3. Základní směry rozvoje dopravní sítě kraje

Moravskoslezský kraj se nachází na křižovatce tahů, zajišťujících vazby Čech, Moravy, Slovenska, Polska a Rakouska a současně nabízí i výhodnou pozici pro vazby dále na východ. Výhledové záměry situují do oblasti Moravské brány všechny evropské základní tahy a zařízení silniční, železniční, vodní, letecké i kombinované dopravy. Kraj sice patří k územím s největší hustotou obyvatelstva, ale jeho nedostatečná dopravní infrastruktura je jedním z faktorů brzdících jeho hospodářský rozvoj.

Území Moravskoslezského kraje se vyznačuje polycentrickým uspořádáním s výrazně rozdílnými krajinnými typy. Podél významných vodních toků řek, zejména Odry, Ostravice, Olše a Opavy se v území s reliéfem nížin a plochých pahorkatin nachází hlavní centra osídlení a významná centra průmyslu. Současně jsou tímto prostorem vedeny stávající i plánované základní dopravní tahy – dálnice, rychlostní komunikace, železniční koridor, vodní cesta i vysokorychlostní trať. Nejdůležitější dopravní tahy evropského významu jsou vedeny ze střední Moravy v ose Moravské brány a pokračují směrem na Polsko.

Prioritou zkvalitňování komunikační sítě kraje jsou tahy páteřní sítě, na něž budou vázány hlavní objemy dopravy a k jejichž dobudování je ČR vázána mezinárodními dohodami. Jedná se o tahy evropského významu – dálnici D47 (D1) a rychlostní komunikaci R48, a dále pak tahy s celostátním významem silnic I/11 a I/57, které zajišťují vazby na dálnici D47 (D1) a R48 a jsou využívány dopravou směřující na Slovensko a Polsko. Zatímco u dálnice D47 (D1) se jedná o výstavbu nové komunikace, u tahů R48, I/11 a I/57 se jedná o přeložky a rekonstrukce stávajících úseků na požadované šířkové parametry včetně dobudování mimoúrovňových křižovatek. Z výsledků sčítání vyplývá, že se jedná o tahy s nejvyššími intenzitami dopravy. Mezi úseky páteřní sítě je zařazena i přeložka silnic I/11 v úseku hraniční přechod ČR/SR Mosty u Jablunkova – R48 – D47. Dále je do páteřní sítě zařazen tah I/45 plnící funkci páteřní trasy pro okres Bruntál pro vazby směrem na Olomouc a výstavba komunikace R35 od R48 směrem na Vsetín. Základ-

ní motiv páteřních komunikačních tahů je charakterizován jako tzv. „**Slezský kříž**“ (viz grafická příloha 2).

Priority zkvalitňování páteřní železniční sítě jsou dány modernizací železničních koridorů, která již v současné době probíhá. Jako výhledový záměr evropského významu je třeba vnímat výstavbu vysokorychlostní tratě.

3. VÝVOJ ZATÍŽENÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Hospodářský rozvoj, odstraňování bariér bránících přeshraničním vazbám a vstup dalších států do Evropské unie měl za **následek průměrný nárůst intenzit silniční dopravy** v r. 2000–2005 na základní komunikační síti kraje 20–55 %, v příhraničních úsecích v Českém Těšíně a Jablunkově až cca 100 % (zvýšení těžké dopravy na hraničních přechodech dosahovalo až 200 %).

Celkový **dopravní výkon silniční sítě** kraje dosáhl v roce 2005 cca 13,0 mil. vozokm/24 hod. Oproti r. 2000 to znamená zvýšení dopravního výkonu komunikační sítě na území kraje o 50 %, což je hodnota vyšší než celorepublikový průměr 23 %. Údaje o výkonech těžké a kamionové dopravy prokazují její soustředění do jádra aglomerace s vazbou na páteřní tahy směřující do Polska a Slovenska.

Tento trend však není konečný, v dalších letech je prognózován další růst v důsledku zrušení vnitřních hranic, hospodářského rozvoje vč. postupného náběhu výroby v průmyslové zóně Nošovice, KIA Žilina a v závodech jejich subdodavatelů v průmyslové zóně Mošnov, Hrabová aj.

4. CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ SÍTĚ A JEJÍ DOSTAVBY

V Moravskoslezském kraji, přes výrazné zlepšení v posledních letech, stále ještě chybí kapacitní páteřní dopravní infrastruktura. Její výstavba je dlouhodobým procesem, který sám o sobě není v přímé kompetenci kraje. Mezi nejdůležitější závěry Konceptu rozvoje dopravní infrastruktury z r. 2004. patřila podpora **výstavby páteřní komunikační a železniční sítě** včetně jejich stabilizace v územně plánovacích dokumentech. Současný stav výstavby páteřní sítě je dokladem, že se tento stav začíná dařit zlepšovat. Nastartovaná výstavba komunikační sítě se projevila v roce 2007 zprovozněním prvního úseku dálnice D47 (D1) a nových úseků tahu R48. V největší míře se však objeví v letech 2012 až 2015, kdy dojde ke kompletaci tahů dálnice D47 (D1), R48, tahu I/11 a I/68, rozvoji letiště a průmyslové zóny v Mošnově.

Zahájená komunikační výstavba nemá v historii kraje srovnání. V relativně krátké době nastanou zcela zásadní kvalitativní změny, které se svým rozsahem již zřejmě nebudou opakovat. V období 2004–2009 bylo uvedeno do provozu cca 60 km úseků dálnice, rychlostní komunikace a silnic I.,

II. a III. třídy. V letech 2009–2013 by měly být zprovozněny další úseky. Původní plány směřovaly k tomu, že Moravskoslezský kraj bude mít v roce 2013 kompletovanou základní páteřní síť silnic a železniční koridorové tratě ve svém jádrovém území.

V oblasti **železniční dopravy** je již ukončena modernizace II. tranzitního železničního koridoru. Z dokončených železničních staveb lze kromě koridoru z větších staveb jmenovat zejména modernizaci železničního uzlu Bohumín, elektrizaci tratě Opava východ – Ostrava Svinov, elektrizaci trati Ostrava hl. n. – Ostrava Kunčice a rekonstrukci výpravní budovy Ostrava Svinov. K dalším připravovaným stavbám na železniční síti patří zejména:

- optimalizace tratě Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín;
- optimalizace trati Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova – státní hranice;
- optimalizace tratě Bystřice nad Olší – Český Těšín;
- optimalizace tratě Český Těšín – Dětmárovice.

K zásadním změnám došlo i v oblasti **letecké dopravy** u mezinárodního letiště L. Janáčka v Mošnově, kde od doby schválení koncepce v r. 2004 došlo k územní a časové koordinaci záměrů v rozvojovém území, zprovoznění odbavovací haly se zvýšenou kapacitou parkovacích stání, výstavbě opravárenské haly. Objem osobní letecké dopravy se v období 2004–2007 zdvojnásobil, nárůst nákladní dopravy byl cca 80 %,

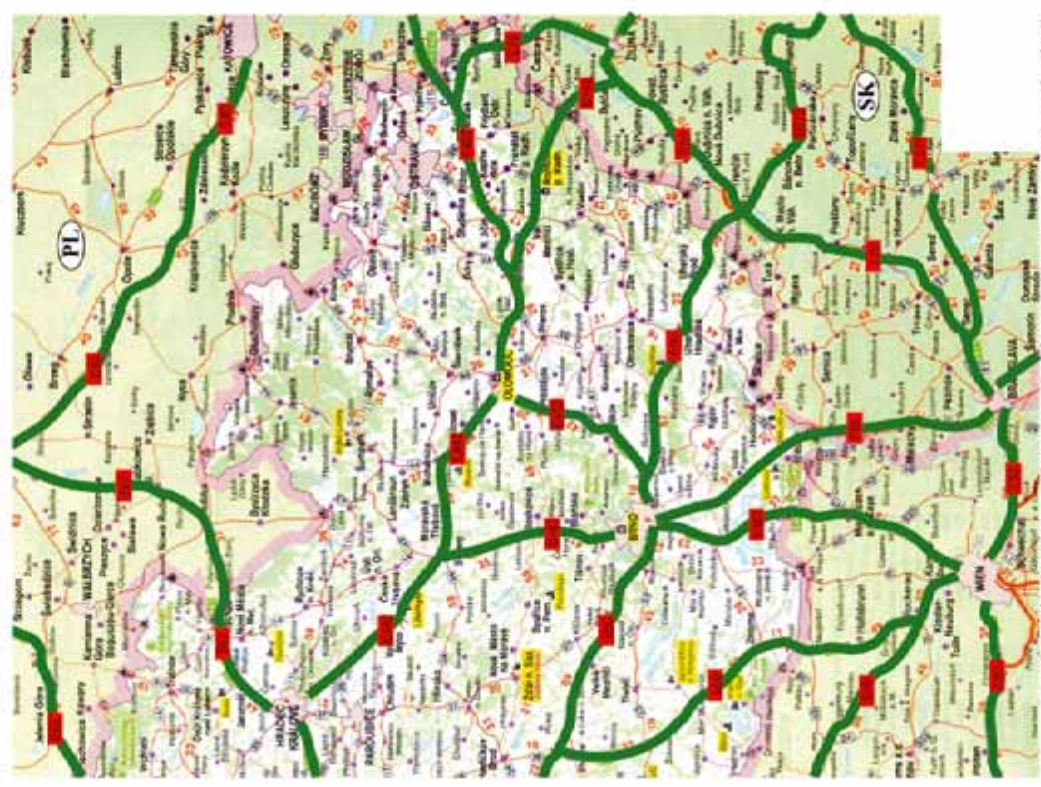
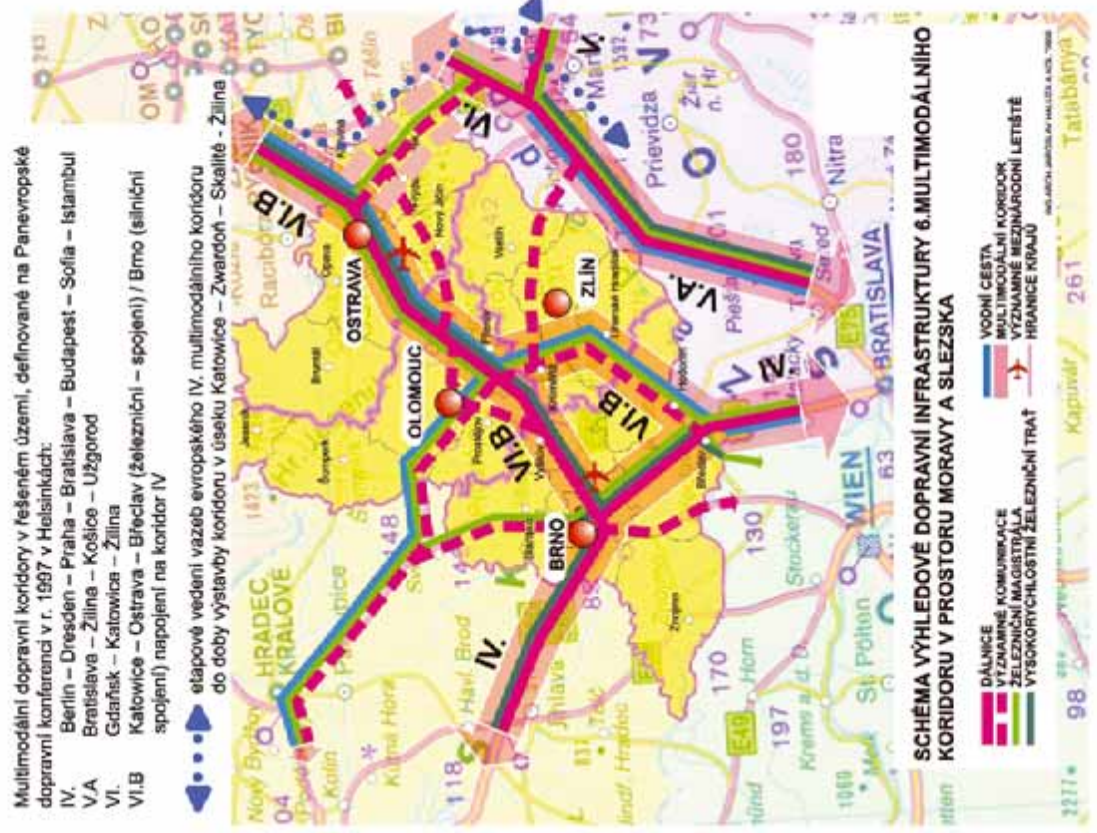
Cílový rozsah dopravní infrastruktury je dokladován grafikou přílohou 3.

5. SITUOVÁNÍ HLAVNÍCH PRŮMYSLOVÝCH ZÓN A LOGISTICKÝCH CENTER

V rámci Moravskoslezského kraje je nejhustěji osídleno centrum aglomerace – město Ostrava a dále pak území bývalých okresů Karviná a Frýdek-Místek. Z tohoto důvodu strategické investice směřují především do této oblasti. Na území se nachází řada lokalit plnicích **funkcí významných průmyslových zón**, z nichž některé jsou již z velké části obsazeny:

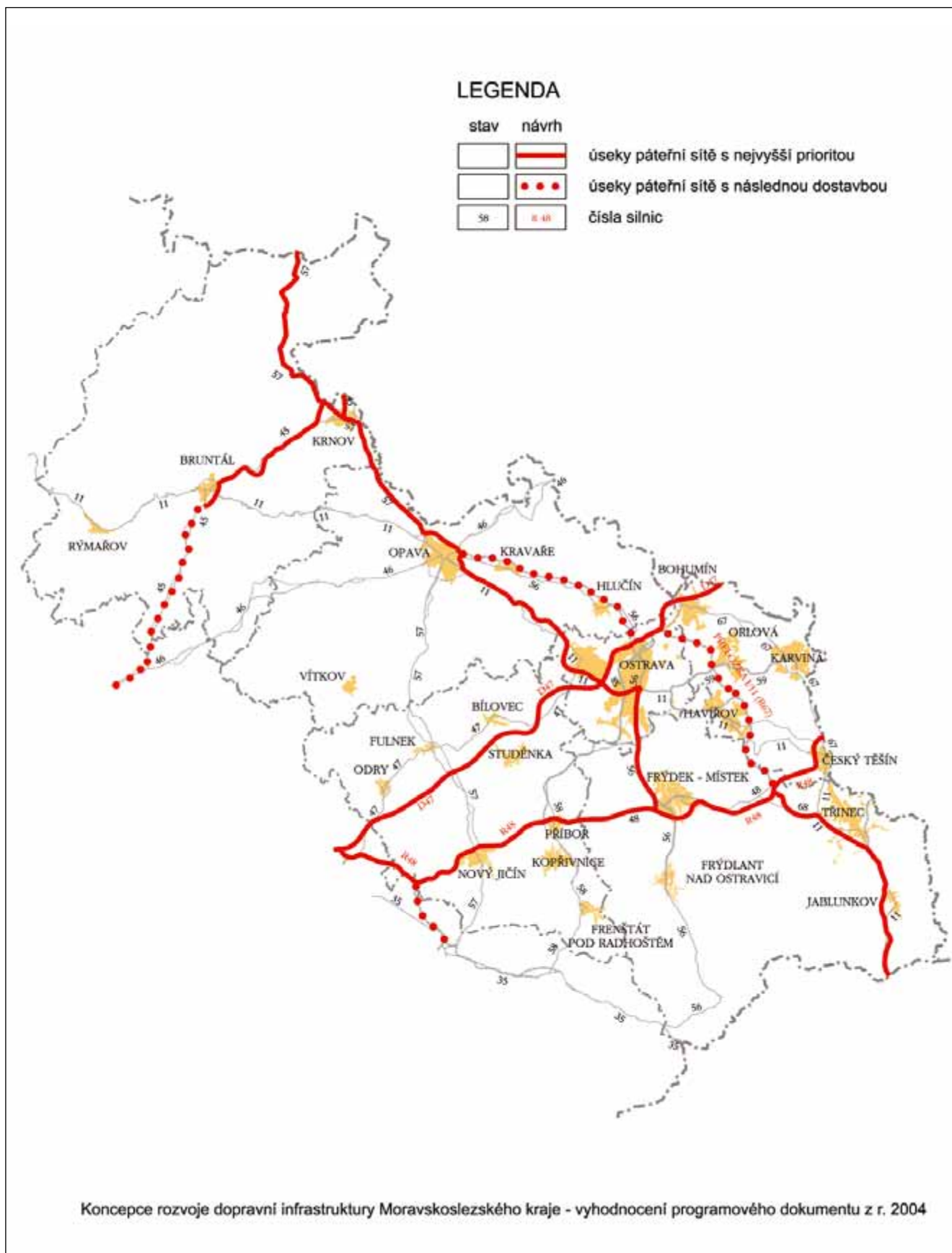
- **Nošovice, strategická průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou;**
- **Mošnov, strategická průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou, vazba na dopravu leteckou prostřednictvím veřejné logistické zóny;**
- **Ostrava–Hrabová, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční a event. i železniční dopravou,**
- Třinec–Baliny, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou;
- Český Těšín, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou;
- Frýdek-Místek – Chlebovice, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou;
- Karviná–Nové Pole, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou;

STÁVAJÍCÍ A VÝHLEDOVÉ VEDENÍ TAHŮ EVROPSKÉ SÍTĚ NA ÚZEMÍ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

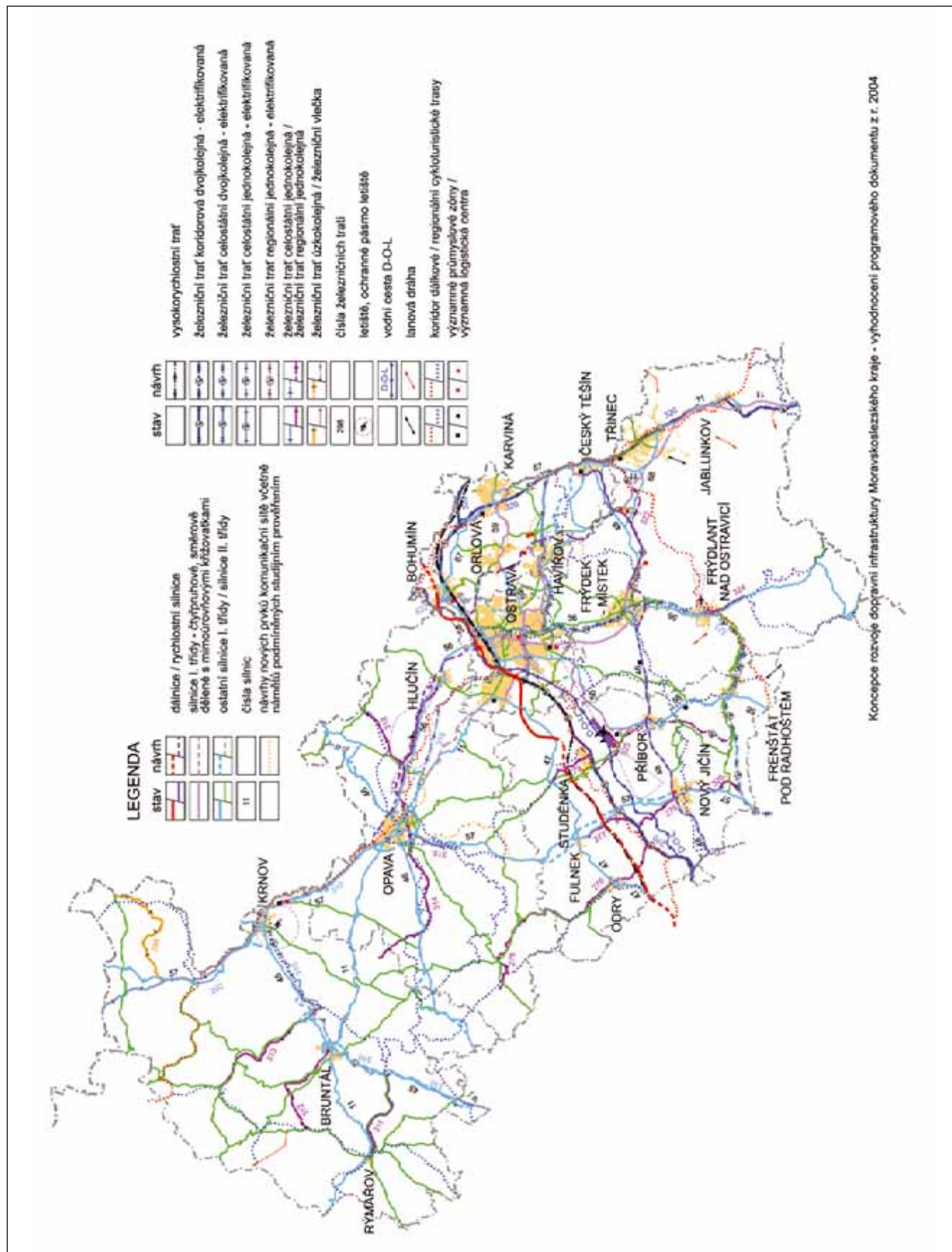


Grafická příloha 1 – Stávající a výhledové vedení tahů evropské sítě na území Moravskoslezského kraje

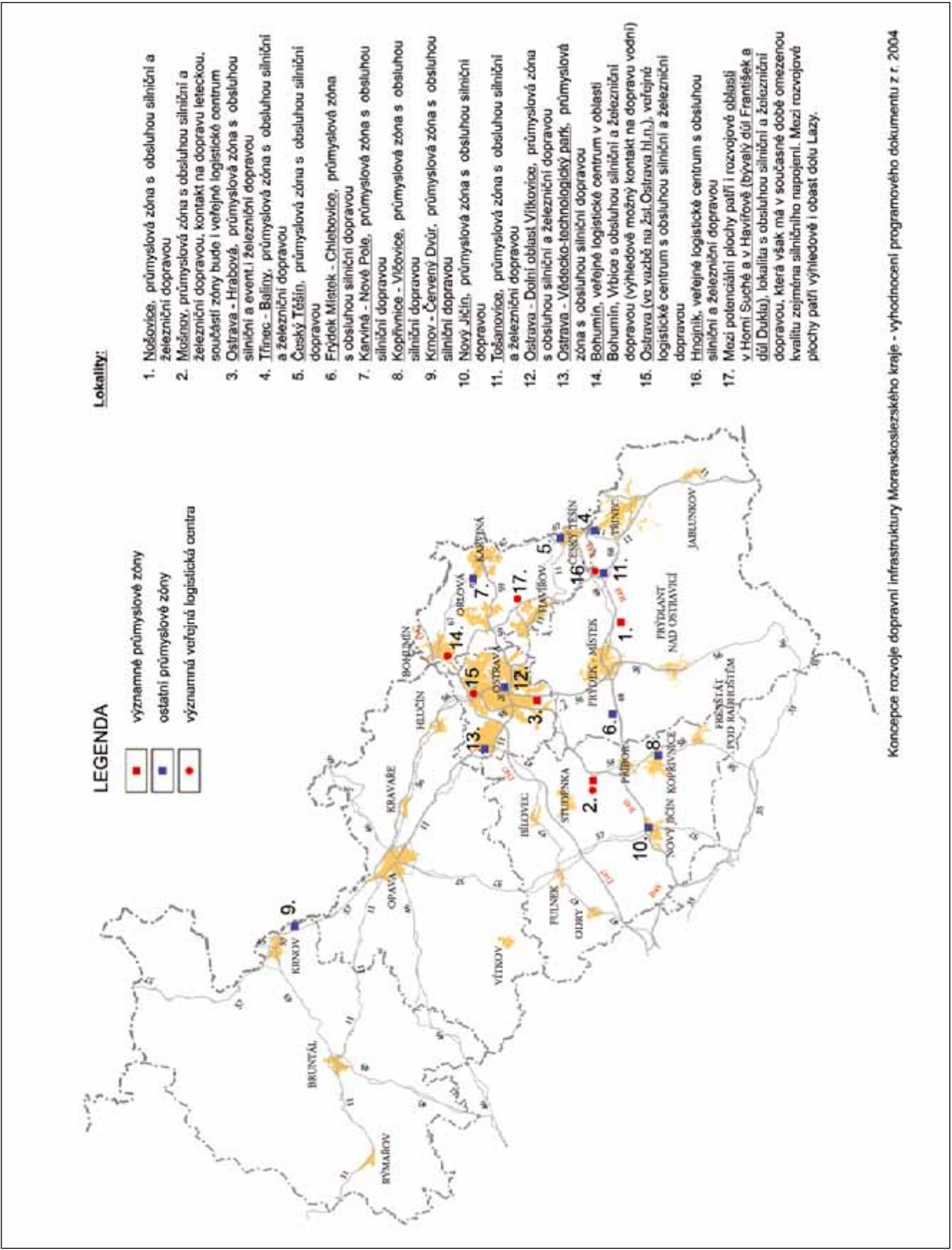
Koncepcce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje - vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004



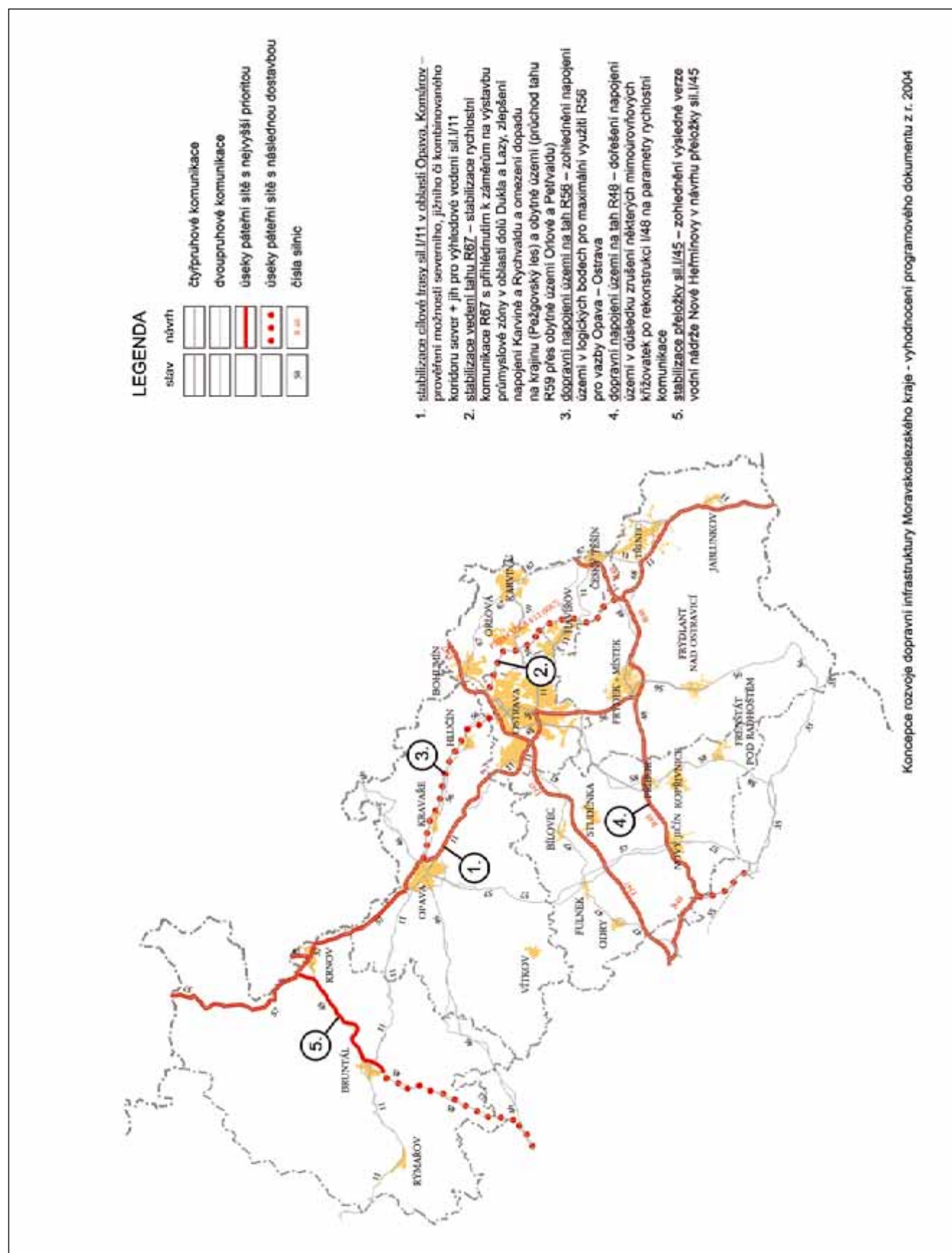
Grafická příloha 2 – Páteřní komunikační síť Moravskoslezského kraje



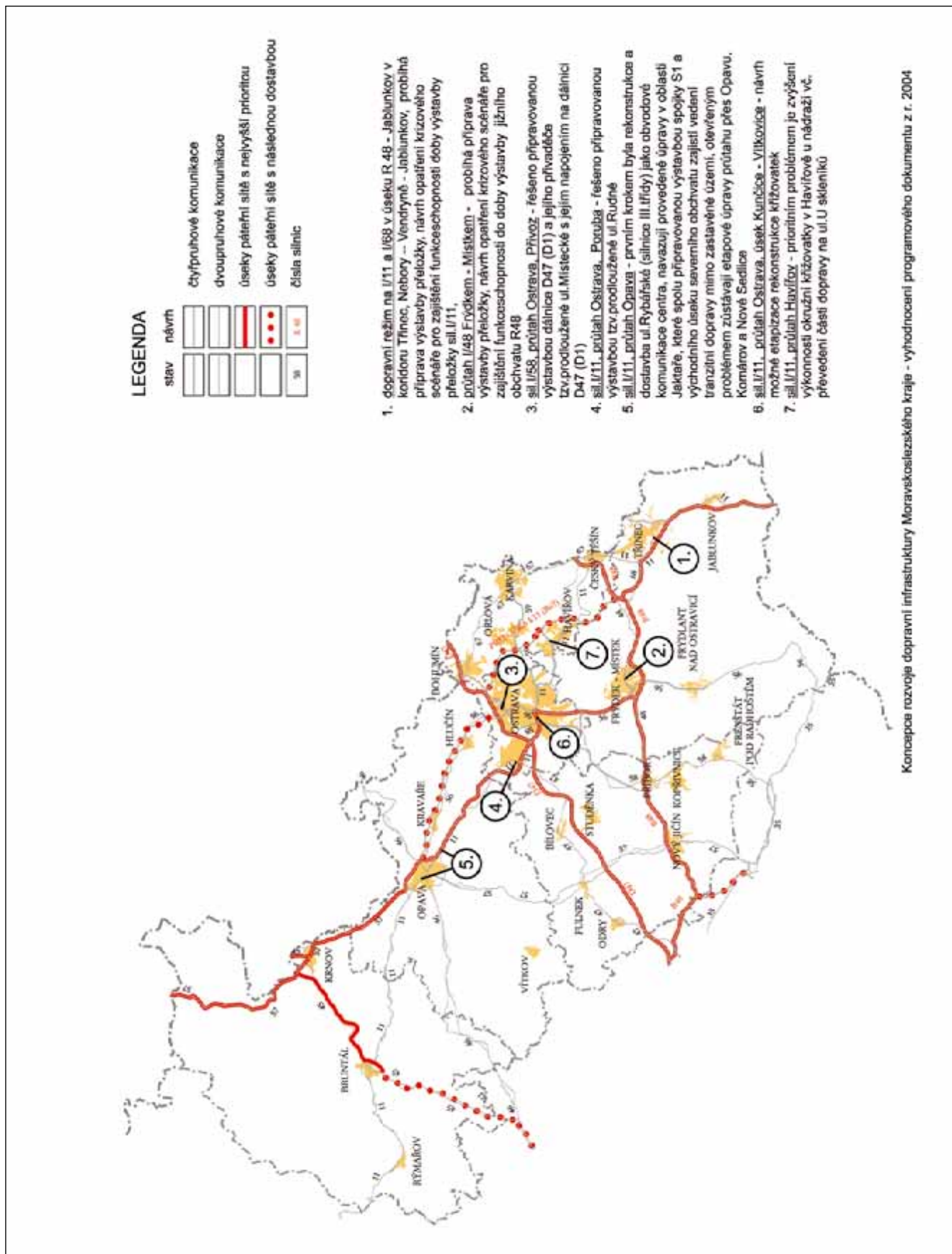
Grafická příloha 3 – Syntéza cílového stavu – schéma



Grafická příloha 4 – Situování významných průmyslových zón a veřejných logistických center



Grafická příloha 5 – Hlavní problémy územní stabilizace páteří komunikační sítě kraje



Grafická příloha 6 – Hlavní problémy funkčnosti páteřní komunikační sítě kraje

- Kopřivnice – Vlčovice, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou;
- Krnov – Červený Dvůr, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou;
- Nový Jičín, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou;
- Třanovice – Hnojník, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou;
- Ostrava – Dolní oblast Vítkovic, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční a železniční dopravou;
- Ostrava – Vědecko-technologický park, významná průmyslová zóna s obsluhou silniční dopravou.

S velkou pravděpodobností lze očekávat, že výstavbou dálnice D47 (D1) dojde k zatraaktivnění pozemků podél její trasy a jejich urbanizaci, zejména v blízkosti dálničních křižovatek. Kromě toho jsou v území vytipovány lokality pro výstavbu **veřejných logistických center**:

- **Mošnov, veřejné logistické centrum u letiště Leoše Janáčka, s obsluhou silniční a železniční dopravou;**
- **Bohumín, veřejné logistické centrum v oblasti Bohumín, Vrbice s obsluhou silniční a železniční dopravou (výhledově možný kontakt na dopravu vodní);**
- **Ostrava (ve vazbě na žst. Ostrava hl. n.), veřejné logistické centrum s obsluhou silniční a železniční dopravou;**
- Tošanovice – Třanovice, veřejné logistické centrum s obsluhou silniční a železniční dopravou;
- mezi potenciální plochy patří i rozvojové oblasti v Horní Suché (bývalý důl František), lokalita s obsluhou silniční a železniční dopravou, která však má v současné době omezenou kvalitu zejména silničního napojení.

Situování průmyslových zón a logistických center je dokladováno grafickou přílohou 4.

6. ZÁKLADNÍ PROBLÉMY ŘEŠENÍ V NEJBLIŽŠÍM OBDOBÍ

Na základě vyhodnocení současné situace lze definovat základní problémy a to jak v územně plánovací oblasti, související se stabilizací výhledových záměrů v území, tak i v provozní oblasti, související se zajištěním funkceschopnosti zejména komunikační sítě.

V oblasti silniční dopravy se jedná o tyto nejdůležitější problémy:

- zajištění funkceschopnosti na I/11 a I/68 v úseku R48 – Jablunkov do doby výstavby přeložky sil. I/11;
- zajištění funkceschopnosti průtahu I/48 Frýdkem-Místkem do doby výstavby jižního obchvatu R48;
- zajištění funkceschopnosti na sil. I/11, průtah Opava, otevřeným problémem zůstává i stabilizace cílového vedení sil. I/11 přes Opavu-Komárov a Nové Sedlice;
- zajištění funkceschopnosti sil. I/11, průtah Havířov do doby výstavby obchvatu;
- stabilizace tahu R67 v úseku R48 – dálnice D47 (D1), zejména pak v úseku Havířov – Orlová – Petřvald – Rychvald;
- zlepšení napojení Karviné na nadřazenou komunikační síť.

V oblasti železniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy:

- v nejbližším období je v železniční dopravě potřebné zajistit dostatečnou kapacitu tratí zajišťujících obsluhu závodu HMMC v Nošovicích stavbou Optimalizace tratě Ostrava – Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín 1. a 2. část;
- po připojení kolejiště vlečky HMMC v Nošovicích do železniční stanice Dobrá u FM v roce 2008 (stavba financována MSK) bude roce 2009 realizována první etapa optimalizace v úseku Frýdek-Místek – Dobrá u FM včetně. Druhá etapa optimalizace úseků Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek a Dobrá u FM – Český Těšín včetně optimalizace ŽST Český Těšín bude provedena v letech 2010–2012. Problémové oblasti jsou dokladovány grafickými přílohami 5 a 6.

7. ZÁVĚR

V rámci České republiky je do roku 2040 prognózován nárůst dopravního výkonu automobilové dopravy o cca 60 %, na území Moravskoslezského kraje je s ohledem na výše uvedené prognózy nárůst vyšší, a to až 100 %. Lze předpokládat, že velká část objemů silniční dopravy bude směřována na rekonstruované a dobudované tahy Slezského kříže a část objemů se podaří přeměřovat na železniční dopravu.

Tento výhledový vývoj potvrzuje aktuálnost dobudování již zahájené dostavby páteřních tahů komunikační sítě, která je jednou z podmínek pro udržitelný rozvoj území.

Ing. Bedřich Nečas
UDI Morava s. r. o.

Průmyslová zóna Ostrava–Hrabová

Daniel Adamčík

Průmyslová zóna Ostrava–Hrabová o celkové rozloze 110 ha je strategickou rozvojovou lokalitou města Ostravy, ležící na jižním okraji města v blízkosti rychlostní komunikace R56 Ostrava – Frýdek Místek. Zóna splňuje veškeré požadavky a podmínky kladené na umístění nových investic. Projekty zde umístěné zásadním způsobem přispívají k ekonomické atraktivitě města. Projekt CTPark Ostrava soukromého developera CTP Invest, realizovaný v rámci plochy zóny v Hrabové, získal v prestižní soutěži Podnikatelská nemovitost roku 2007 nejvyšší ocenění v kategorii Průmyslový park s největším ekonomickým přínosem. Soutěž každoročně pořádá agentura CzechInvest.

V rámci I. etapy průmyslové zóny o velikosti 30 ha byly realizovány v období 2004–2006 první velké investice zahraničních investorů v Ostravě na zelené louce. Na pozemcích o rozloze 7 ha vybudovala společnost ASUS Czech svůj výrobně-montážní závod a servisní centrum osobních počítačů pro Evropu. Měsíčně se zde vyrobí až 200 000 kusů osobních počítačů. Další část území I. etapy o velikosti 23 ha využívá holandská developerská společnost CTP Invest pro výstavbu průmyslového parku, kde by mělo do konce roku 2009 vzniknout 4 000 pracovních míst. V současné době zde již v nájemních objektech rozvíjejí své aktivity firmy GE Money Multiservis, CTS Corporation, UPS, Goodyear, Henniges Automotive a Ringier Print, ABB, ITT a další.

V rámci II. etapy průmyslové zóny o celkové rozloze 30 ha pokračoval v letech 2005–2007 investiční boom a příchod nových investic s vysokou přidanou hodnotou. Na 15 ha pozemků zde dokončila v roce 2006 svůj závod na výrobu dílů karosérií automobilů korejská společnost Sungwoo Hi-tech. První a druhá etapa závodu umožňuje díky kapacitě 300 tisíc kompletů za rok dodávat komponenty společností KIA Slovakia v Žilině a Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích. Významnou investicí na 10 ha přinesla umístěním závodu na výrobu malých spalovacích motorů společnost Briggs & Stratton. Závod ročně vyprodukuje 1 milion motorových jednotek



Průmyslová zóna Ostrava – Hrabová

Foto © Magistrát města Ostravy



Průmyslová zóna Ostrava – Hrabová – realizace

Již druhým rokem pokračuje jižním směrem výstavba III. etapy zóny, ve které CTP Invest připravuje další podnikatelské nemovitosti v rámci druhé části svého průmyslového parku na ploše o velikosti 50 ha.

Nejen díky této investici vzrostla celková investice všech společností v zóně Hrabová na více než 7,7 mld. Kč a celkový počet pracovních míst vzrostl na 7 400 na konci roku 2009. V roce 2010 se očekává opět další nárůst investic i pracovních míst, a to i přes současnou globální hospodářskou krizi.

Hlavními výhodami plynoucími z umístění průmyslové zóny jsou příznivá dopravní poloha v blízkosti rychlostní komunikace Ostrava – Frýdek-Místek se spojením na Brno a Prahu, dobré komunikační napojení, dostupné veškeré inženýrské sítě – voda, kanalizace, plyn, elektrická energie a telekomunikace. Území je v přímém dosahu městské hromadné dopravy. V dojezdové vzdálenosti do 10 minut od zóny se nachází největší městské sídliště se 120 000 obyvateli a nákupní zóna s hypermarkety Makro a Tesco.

Podrobnější informace naleznete na www.ostrava.cz

Ing. Daniel Adamčík
Oddělení strategických projektů města
Magistrát města Ostravy

Žilina – mesto a priemyselné zóny

Dušan Mellner

GEOGRAFICKÉ PROSTREDIE MESTA ŽILINY

Mesto Žilina má zemepisné súradnice 49,15° severnej šírky a 18,45° východnej dĺžky. Jej nadmorská výška, meraná na starom letisku na Vlčincoch je 366 metrov, v centre mesta na Mariánskom námestí je 345 m n. m. Mesto má rozlohu 80,03 km².

Žilina je jedno z najväčších miest Slovenska. Geograficky leží v jeho severozápadnej časti pri sútoku rieky Váh s riekami Kysuca a Rajčianka. Rozprestiera sa na ľavom brehu Váhu oproti hradu Budatín, na najbližšom vyvýšenom mieste tzv. „vážskej terasy“. Táto poloha poukazuje na využitie prírodných daností reliéfu terénu, kadiaľ volakedy viedla prastará obchodná križovatka jantárovej cesty.

Žilinská kotlina má z komunikačného hľadiska veľmi výhodnú polohu. Doliny, ktoré sa v tomto priestore stretávajú, umožnili vznik viacerých obchodných ciest stredoeurópskeho významu. Prechádzali tu cesty smerujúce do Sliezska a Poľska cez Kysuckú dolinu, a východnejšie popri Varínke do Terchovej na Oravu. Ďalšia viedla proti toku Váhu cez Strečniansku úžinu na Liptov, smerom na Tatry a Košice, iná popri Rajčianke cez Rajeckú dolinu do Prievidze a Nitry. Cesta smerom na Bratislavu vedie priamo dolu Váhom.

Kotlina je trojuholníkového tvaru obkolesená pohoriami Malá Fatra, Kysucká vrchovina, Javorníky, Súľovské vrchy, s výbežkami údolia popri toku Varínky, Kysuce a Rajčianky. Jej celková plocha je okolo 270 km². Rozmery v smere severojužnom sú okolo 50 km, šírka kolíše od 1 do 12 km. Nadmorská výška sa pohybuje v rozpätí 320–600 metrov. Stredné sklony svahov sú okolo 4–10°.

So zreteľom na výškové rozdiely, pomerne malé sklony a zväčša hladko modelované povrchové tvary, považujeme reliéf Žilinskej kotliny za kotlinovú pahorkatinu so širokými riečnymi nivami a nízkych terás Váhu, Varínky a Rajčanky.

KLIMATICKÉ PODMIENKY

Žilina a okolie patrí do mierne teplej klimatickej oblasti až chladnej, ktorú charakterizujú mierne letá, celkovo mierne podnebie.

Priemerná teplota vzduchu v júli dosahuje 19 °C a na minimum priemerné teploty klesajú v januári okolo -4 °C. Priemerná ročná teplota je 6,7,–8,0 °C. Trend rastu teploty vzduchu je citelný v posledných 10 rokoch.

Žilinská kotlina patrí k inverzným územiám a s častým bezvetriím až 60 %. Priemerné ročné zrážky sa pohybujú okolo 650–700 mm.

DEMOGRAFIA

Vývoj počtu obyvateľov v meste Žilina:

rok	obyvatelia
1869	2 870
1890	4 122
1900	5 465
1910	9 166
1921	14 321
1930	17 451
1970	54 397
1989	97 051
2000	86 679
2004	85 425

Po roku 1989 sa odčlenili obce: Rosina, Porúbka, Teplička nad Váhom, Lietavská Lúčka, Turie a Višňové.

Základné údaje o domovom a bytovom fonde Žilina (rok 2001)

Domy spolu	Trvalé obývané domy		Neobývané domy spolu
	spolu	z toho RD	
8 398	7 341	5 737	1 010
Byty spolu	Trvalé obývané byty		Neobývané byty spolu
	Spolu	Z toho v RD	
30 452	28 529	6 071	1 856

Zmeny a doplnky ÚP VÚC Žilinský kraj, r. 2004 (údaje podľa sčítania obyvateľstva domov a bytov v roku 2001).

ŽILINA /SLOVENSKÁ REPUBLIKA/

	rozloha	obyvatelia (1. 1. 2000)
Žilinský VÚC	6 788 km ²	692 582
Žilinská kotlina	270 km ²	
(bývalý okres Žilina)	815 km ²	156 921
Žilina	80,03 km ²	86 679

URBANISTICKÝ VÝVOJ

Žilinu môžeme definovať ako centrum severozápadného Slovenska. Z hľadiska sídelnej štruktúry SR, ako centrum nadregionálneho a celoštátneho, v niektorých atribútoch až medzinárodného významu.

Je sídlom VÚC Žilinského kraja. Vytvára s okolitými sídlami mestskú aglomeráciu. Prepojenie na martinskú aglomeráciu je obmedzené prírodnými danosťami, pohorím Malá Fatra a Martinské hole, cez ktoré vedie Strečnianska úžina.

Založenie mesta

Najväčší rozmach vzniku a zakladania miest na Slovensku bol v období stredoveku, kedy vznikla podstatná časť osídlenia, ktorú poznáme v súčasnosti.

Vážska terasa poskytovala dostatočný priestor pre rozvoj osídlenia a hlavne vytvorenie trhového námestia, chráneného priestoru pre cestujúcich obchodníkov. Vystopovať hlavné obchodné cesty, môžeme aj dnes bez problémov. Do súčasnosti sa zachovali ako ulice mesta, čo v niektorých prípadoch napovedajú aj názvy ulíc: smer na Bratislavu (ulice Bratislavská, Framborská a Hurbanova), smer na Ostravu a Poľsko (ulice Kálov, Kysucká a Budatín) a smer na Košice (ulice Predmestská a Košická). Vedľajší smer na Rajec a Prievidzu šiel popri kostole sv. Štefana cez Závodie, Bánovú a Bytčicu.

Na základe najstarších zachovaných pamiatok sa môžeme domnievať, že prvé stavby boli okolo nedávno objaveného žilinského hradu a farského kostola. Až príchodom nemeckých kolonizátorov bolo vedľa hradu a pri farskom kostole vytvorené pravidelné štvorcové námestie na pôvodnej živelnéj zástavbe pod rôznymi názvami ako Rínok, námestie Dukla, Mariánske námestie, „Štvorcák“ a podobne. V 17.–18. storočí bola nestabilná situácia, ktorá prispela k stagnácii. Toto štvorcové námestie tvorí jadro súčasného starého mesta, ktoré v roku 1987 bolo vyhlásené za mestskú pamiatkovú rezerváciu.

Zmena nastala na začiatku priemyselnej revolúcie, ktorú môžeme datovať u nás, do obdobia tretej štvrtiny 19. st. a do začiatku 20. storočia, najmä vybudovaním železnice košicko-bohumínskej a považskej, ako aj lokálnej železnice do Rajca. Znamenalo to ďalší významný krok v rozvoji mesta, a to hlavne vybudovanie železničného uzla. Vytvorili sa tak vhodné podmienky pre budovanie centra severného Slovenska. Expanziu a industrializáciu mesta odštartovalo založenie priemyselných tovární ako Slovena 1890, Hungária – Považské chemické závody 1892, žilinský elektrický závod Helios a. s. 1893, Továreň na celulózu a. s. 1905, Národná dechto-kamenoolejová a chemická účastinová spoločnosť 1907, továreň na zápalky Wittenberg 1915.

Po 1. svetovej vojne, v období prvej republiky 1918–1939, dochádza znova k masívnemu rozvoju, ktorý si vyžiadal koncepcie riešiť územie. Bola vypísaná užšia súťaž, v ktorej prvenstvo získal návrh na „Regulačný plán Žiliny“ s víziou rozvoja do roku 2000. Návrh je z roku 1929 od autora

Jozefa Peňáza. V tomto období sa uskutočnil prerod mesta do modernej metropoly. Toto prerušuje 2. svetová vojna a pokračuje až po jej skončení.

Veľká urbanizácia po vojne sa sústredila na realizáciu časti plánov z I. ČSR napr. výstavbou Bulváru, sídliska Hliny. Nasledovala nová urbanistická koncepcia rozvoja ako komunikačná kostra mesta, ďalšia výstavba Hlín, budovanie sídlisk Vlčince, Solinky a Hájik. Stretávame sa so socialistickým mestom, s jeho pozitívnymi a negatívnymi dopadmi na priestor. Približne do 60tych rokov boli realizované s urbanistickou koncepciou, následne realizácie v meste, boli už odtrhnuté od reality, čo sa hlavne prejavilo v doprave a vybavenosti.

Súčasnosť

Načrtnuté priemyselné zóny, a niektoré vytýčené, stačili presne pre rozvoj na celé roky, ale dopravne to začínalo zlyhávať a zlyháva.

Priemysel sa sústreďoval na roviny popri rieke, sústredil sa v pásoch popri Rajčianke a Váhu. Postupne zaberá celú rovnú plochu údolia, a obytné štvrte sa sťahujú na svahy hôr. V rámci dezurbanizácie, priemysel podporil oživovanie okolitých obcí a regiónu.

Najdôležitejšou stavbou je areál automobilky KIA, ktorý odštartoval stavebný nekontrolovateľný boom v meste Žilina. Aktuálny územný plán absentuje už niekoľko rokov. Starý územný plán z rokov 1980, od urbanistu arch. Stuchla je v súčasnosti platný, ten ale predpokladal výstavbu atómovej elektrárne a teplárne v priestore závodu KIA. Žilinská kotlina patrí k najaktívnejším seizmickým oblastiam na Slovensku. Posledné veľké zemetrasenie bolo v roku 1858 s epicentrom v Tepličke nad Váhom.

Nová výstavba vytvára nové dominanty mesta a tak sa mení aj jeho silueta. Siluetu a časť panorámy môžeme pozorovať, už na vstupe diaľnice D1 do Žiliny, nad Hričovskou priehradou. Dochádza k zahusťovaniu vnútorného mesta, bez koncepcie. Mení sa urbanistická štruktúra mesta s zásahmi do jeho historickej štruktúry, rôzne sa umiestňujú malé komplexy budov bez návaznosti na územný plán mesta. Na odpoveď developerských aktivít malo mesto vytýčiť víziu, ktorú by im predalo a začali by tak realizovať nové moderné centrum mesta.

V Žiline, ako stredne veľkom meste, má obyvateľ priamy kontakt s centrom, vytára u každého jedinečný pocitový vnem a „odtlačok priestoru“. Ten je súčasťou našej osobnosti a premieta sa u nás v pociete „domova“. Staré stredoveké mesto treba chrániť hlavne preto, že ak ho zoberieme v absolútnych číslach, má plochu okolo 260 x 280 m, a to dnes predstavuje stredne veľký investičný developerský zámer.

Z dôvodu akcelerovania spoločenských zmien, ktoré sa s priestorom nestotožňujú a vytesňujú hodnoty mimo hodnotového rebríčka spoločnosti nastáva zmena priestoru. Táto vedie k degradácii jednotlivých funkcií, ktorá nemá

spätnú väzbu na spoločnosť a nedokáže reflektovať na súčasné podmienky spoločnosti.

To by mohlo byť zapríčinené stavebnými celkami, ktoré sa stavali v sterilnom slohu. Ten nerešpektoval genia loci priestoru, s ktorým boli ľudia stotožnení. Nová generácia v sterilnom prostredí sa snaží zaplniť medzery rôznymi aktivitami. Prejavy môžu byť napr. sprejerský vandalizmus, excentrické stavebné diela až po gýče. Preto ľudia milujú aj „gýče“, pomáhajú im splniť „sen – myšlienku“, a tým si pomôžu identifikovať sa s priestorom. Ľudská snaha je pretvárať si prostredie, v ktorom žijeme, na svoj obraz a tým sa odzrkadľuje naše vnímanie času v priestore.

DOPRAVA

Strategická poloha mesta ho určila ako prirodzenú križovatkou stredoeurópskeho významu, cestnou a železničnou dopravou už od konca 19. storočia. Za prvej republiky sa urbanisti zamýšľali nad územným plánom. Vynikol hlavne návrh Dr. Ing. V. Zakrejsa z roku 1929, ktorý vytvoril segregáciu medzinárodnej, medzimestskej a mestskej dopravy. Navrhol autostrádu, ktorá by obchádzala mesto. V súčasnosti sa podobná myšlienka realizuje.

Problém s dopravou nastal následne v 60tych rokoch 20. storočia. Na základe toho bol vybudovaný mimoúrovňový dopravný systém s takzvaným „reprezentatívnym vstupom“ do mesta. Rozľahlý systém mimoúrovňových križovatiek bol naprojektovaný cez mesto. Padli za obeť predmestia, ktoré izolovali – Nová Žilina, Rudiny. Systém mimoúrovňových križovatiek, týčiacich sa do výšky cez 10 m obopína staré mesto a dusí ho v exhalátoch. Doprava sa riešila na úkor možností budúceho rozvoja. Mestskú dopravnú kostru treba riešiť nezávisle na tranzitnej. Doprava stále nadväzuje na územný plán z roku 1980, ktorý doteraz nebol aktualizovaný.

V súčasnosti zažívame jeden z mnohých automobilových boomov, ale mesto nie je na to pripravené. Meškáme s riešením dopravy na úkor kvality bývania a života. V centre mesta je priestor ulice atakovaný fenoménom dopravy, stráca svoj pôvodný význam priestoru a mení sa na parkovisko. Plocha námestia má podobné problémy, či už s parkovaním alebo zaberaním miesta inými funkciami. Tak nám vzniká „lievikovitý efekt“, ktorý sa objavuje pri zúžených verejných priestoroch, či už na ulici, na chodníku či na námestí. Príčiny môžu byť rôznorodé ako zaparkované auto, letná terasa s masívnym oplotením, billboardy a pod. Chodec je takto konfrontovaný s masami ľudí rýchlo idúcimi oproti sebe, ktorí pod vplyvom lievikovitého efektu nemajú voľbu – masa ich tlačí vpred, nemajú čas všimnúť si známych, ani okolie, dávajú pozor, aby tento lievik prešli v bezpečí. Tak sa stráca interakcia ľudí na doterajších klasických miestach a nahrádza sa novými. Neustále je tento tradičný verejný priestor, námestie – ulica, atakovaný aj vecami stavanými do priestoru chodca. Sú to napr. reklamy, nevhodne umiestnený stánok, pútače a tak nezostá-

va nič iné len sa predierať v dave. Človek chodec sa stráca v priestore ulice. Plochy pre oddychové, rekreačné chodenie po meste sa vytrácajú vďaka nezvládnutej doprave.

PRIEMYSEL

Priemyselné areály boli založené v meste koncom 19. storočia, kedy vznikali popri novobudovaných železničiach. Ich situovaním na roviny okolo mesta, vznikol pôdorys v tvare „V“. Centrum situované na terase poskytovalo ideálne zázemie pre bývanie, okolo ktorého vznikali nové mestské štvrte.

Priemysel vznikol mimo mesta a pod prísnyimi regulatívmi. Napr. vtedajšia chemická továreň bola vzdialená 1 000 m na záveternej strane mesta.



Priemyselné areály v Žiline

Priemyselné areály v Žiline môžeme rozdeliť na:

Západný priemyselný areál predstavuje pás vytýčený železnicou, rajeckou cestou a riekou Rajčiankou. Vytvára šírku od 300 do 600 a je dlhý okolo 5 km. Zahrňuje v sebe pozostatky mestskej časti dolné Rudiny s kasárňami, kde sa zachovala významná kultúrna pamiatka na území mesta – románsky kostol sv. Štefana kráľa.

Na jednej strane sú sídliska Hliny a za riekou sú to bývalé dediny a mestské časti Závodie, Bánova. Pripomína to pásové mesto.

Nezvládnutý územný plán spôsobil, že sa tu nerealizoval návrh na rezervnú plochu pre automobilku. Po roku 1989 továrne zanikli a areály sa rozpredali na drobné komerčné aktivity. Tým sa zmenila ich funkcia na obchodno-administratívne centrá s pozostatkami výroby. Keďže dopravný systém sa nezmenil, dochádza tu k jeho kolapsu každý deň.

Východný priemyselný areál, na Závaží, sa postupne transformuje. Kvôli závadným prevádzkam sa menia Považské chemické závody, žilinská Avia bola zbúraná. Na jej

mieste v súčasnosti stojí hypermarket Tesco. Areál sa orientuje a transformuje ako ostatné areály na komerčné aktivity. Druhá časť zostáva vo svojej pôvodnej funkcii výroby – celulózka a tepláreň.

Severný priemyselný areál, na mestskej časti Sihot', je pozostatok priemyselnej výroby z 19. storočia. Slovena si v minulosti vybudovala široké zázemie bývania, kultúry a športu. Areál bývalej Sloveny sa transformuje na administratívne a výrobné centrum.

Veľké podniky postupne neprežili konfrontáciu s prechodom na trhové hospodárstvo, a v roku 2004 v meste pracovala iba jedna väčšia továreň. V konkurencii sa presadila jedine spoločnosť TENTO (celulóžka). Výhodou priemyselných areálov bola blízkosť centra, kde v súčasnosti nachádzajú malé firmy priestor na svoju realizáciu.

Slovena a KIA – dve továrne s podobným začiatkom

Obe továrne sa začali budovať na zelenej lúke a boli budované mimo mesta. Slovena predstavovala koncom 19. storočia najväčšiu investíciu v meste a oživujúcu región. Začali sa budovať obytné štvrte pre zamestnancov, podporovať šport a ďalšie aktivity. Automobilka KIA predstavuje zas najväčšiu investíciu na začiatku 21. storočia v regióne. Vytvorila impulz oživenia priemyslu. V oboch prípadoch existoval tlak na voľné plochy pre priemysel, ktoré rýchlo zaplnili ďalší subdodávatelia.

Obe továrne podporili rozvoj zamestnanosti, či priamo alebo nepriamo pomocou dodávateľských firiem.

Historické porovnanie priemyselných areálov Slovena a KIA v meste Žilina:

Firma	Rok založenia továrne	Plocha	Počet obyvateľov	Počet zamestnancov	Obyvatelia / zamest. %
Slovena	1890	cez 20 ha	4 122	853	cca 20 %
	1919		11 998	2 385	cca 20 %
Skupina KIA	2006	166 ha	86 816	3 750	cca 5–10 %

Slovena

Textilná továreň s názvom Uhorská továreň na vlnené látky, vojenské súkno a pokrovce začala výrobu v roku 1891. Továreň začali stavať 28. mája 1890 a bola dokončená o už tri mesiace.

Zaberala územie mestskej časti „Sihot“, ktorá je situovaná pri ceste smerom na Ostravu, od centra smerom za železnicou a vedľa železničného zoraďovacieho nástupišťa. Boli jej poskytnuté aj ďalšie pozemky ako napr. Špitálska roľa. V priestore pri sútoku Váhu s Kysucou, boli budované aj bytovky pre továreň, výstavné, kultúrne a športové plochy.

Slovenu založil brniansky podnikateľ Karol Löw so základným kapitálom 3 200 000 rakúskych korún. Továrne mal aj v Brne a v Liberci. Podpora na výstavbu továrne od Uhorska bola 10 000 korún ako náhrada za clo a maximálna zľava na železničných tarifách. Priestor na výstavbu továrne mesto poskytlo za 35 korún za štvorcovú siahu. Rozdiel ceny uhradilo mesto pri výkupe od súkromníkov. Rozloha areálu továrne bola cez 20 ha, v súčasnosti má 8 ha.



Továreň Slovena okolo roku 1900

Následne boli vystavané obytné domy pre zamestnancov. Podnik rozširoval svoju pôsobnosť pre zamestnancov a občanov v kultúre, športe a pod.

V roku 1891 pracovalo 853 ľudí a vyrobili 12 000 metrov súkna a prikrývok a už v roku 1892 vyrobili 700 000 súkna a prikrývok. V roku 1911 pracovalo v továrni viac ako 1 000 ľudí. V roku 1914 bolo to 2 385 robotníkov. V roku 1904 založili sesterský závod v Čadci a v roku 1909 v Rajci.

V roku 1916 v Slovene spustili parnú turbínu a po rozšírení výkonu dodávala elektrinu aj do verejnej mestskej siete. Od roku 1908 dodával do mesta elektrickú energiu žilinský elektrický závod Helios založený v roku 1896.

V súčasnosti sa areál Sloveny transformoval na komerčný prenajímateľný areál, pre drobných podnikateľov o rozlohe 8 ha, a ponúka:

- prenájom výrobných a skladových priestorov,
- prenájom kancelárií,
- prenájom reklamných plôch,
- prenájom parkovacích plôch,
- zabezpečenie dodávky tepla, pary, elektrickej energie vrátane údržby,
- predaj metrového textilu.

Priemyselný areál automobilky KIA

(Východný priemyselný areál II.)

Dňa 18. marca 2004 sa v Bratislave slávnostným podpisom zmluvy medzi spoločnosťou Kia Motors Corporation a vládou Slovenskej republiky oficiálne schválila výstavba prvého európskeho automobilového závodu Kia na Slovensku. Závod leží v katastrach obcí Teplička nad Váhom, Gbeľany, Nededza a Mojš.



Areál Kia obsahuje okrem výrobného závodu, odstavých plôch, skúšobný okruh, školiace stredisko a pod. Samotný areál vytvára horizontálnu líniu, ktorá sa začleňuje do okolia. Nenarúša panorámu dominanty hrebeňa Malej Fatry.

Štát s mestom Žilina ďalej prisľúbil:

- dobudovanie diaľnice Bratislava – Žilina do 30. 11. 2006,
- modernizáciu železničného terminálu,
- výstavbu mestečka pre manažment a rodiny zamestnancov pre 600–1 200 obyvateľov,
- poskytnutie polikliniky, materskej škôlky, dvojjazyčné základne a stredné školy,
- predĺženie mestskej hromadnej dopravy k závodu KIA,
- mestom vyčlenené školiace priestory.

Štát prisľúbil investičnú podporu 7 miliardy Sk. Primátor Slota sľuboval investície mesta vo výške 1,1 miliardy Sk. Na rekonštrukciu letiska v Dolnom Hričove Slovenská investičná a realitná spoločnosť investuje 4 miliardy Sk.



Vstup do závodu KIA Motors

Kia Motors Slovakia v číslach

Výstavba závodu a spustenie výroby
 položenie základného kameňa – apríl 2004
 začiatok výstavby – október 2004
 koniec výstavby – december 2005
 začiatok skúšobnej výroby – leto 2006
 začiatok výroby – december 2006
 Výška investície – 1 miliarda Euro

Počet zamestnancov
 približne 2 700–2 350 pracovníkov vo výrobe

Výrobná kapacita a produkty
 300 000 automobilov ročne
 3 modely automobilov

Veľkosť závodu
 celková rozloha: 166 ha
 zastavaná plocha: 16,3 ha

ZÁVER

Hlavný problém predstavujú chýbajúce domáce systémove kroky, pri zosúladení rozvoja mesta s investíciou KIA, kvôli absentujúcemu územnému plánu mesta Žiliny. Tieto problémy súvisia aj so súčasným životným trendom spoločnosti. V meste sa prejavujú ako:

- zahusťovanie zástavby,
- kusé riešenia dopravy nielen na mestskej ale aj na celoštátnej úrovni,
- zahltenie mesta dopravou
- potreba ochrany životného prostredia,
- celkový tlak na územie,
- zadĺženie mesta výstavbou sídliska pre KIA v Krasňanoch,
- nedostatok priemyselných hál a plôch v okolí Žiliny,
- pretrvávajúce problémy s výkupom pozemkov pod KIA a v okolí,
- nedostatok voľných pozemkov na výstavbu vytvorilo bublinu s nehnuteľnosťami, ktorých cena nárazovo narástla.

Nedostatok a špekulácia s pozemkami je skoro rovnaká ako za situácie v 1. ČSR. Ceny pozemkov stále rástli, z dôvodu nedostatočnej ponuky na trhu, a tým sa obmedzoval rozvoj. Následne prišla kríza, ktorá obmedzila či ponuku alebo možnosti.

Základný problém Žiliny predstavuje obmedzený rozvojový priestor – ohraničené územie údolia, ktoré napriek tomu majú svoj potenciál. V obmedzenom priestore musí byť vízia, ktorá spojí rozvoj s potrebami spoločnosti. Ak nedôjde k zladeniu, dochádza tam k vytvoreniu stresových situácií.

Mesto pretvárajú priemyselné areály, zo súčasného „kompaktného“ na mestskú aglomeráciu. Expanduje do okolia a využíva potenciálne voľné plochy na rozvoj.



Areál KIA Motors

To podmieňuje nutnosť vzniku integrovanej dopravy, ktorá je podmienkou prežitia v konkurenčnom prostredí. Naráža však na súčasné možnosti už vybudovaného dopravného systému.

Bol daný prísľub spoločnosti KIA o prepojení diaľnice na Bratislavu do 30. 11. 2006, ďalej smerom na Ostravu a Poľsko (smer Sever–Juh). Postupný „príchod“ diaľnice v súčasnosti prináša ďalšie možnosti. Riešenie možno poskytuje vybudovanie diaľnice, ktorá nerieši len dopravu v meste. Objavili sa ďalšie požiadavky na priemyselné parky v okolí.

Z komplexného pohľadu môžeme povedať, že príchod zahraničného investora bol pre rozvoj mesta pozitívny a vyvolal:

- Príchod prvých developerov a založenie žilinských developerských spoločností.
- Celkový hospodársky rast umožnil pomalý rozvoj turizmu a služieb.

- Jedným z hlavných prínosov je oživenie leteckej dopravy.
- Vysokú nezamestnanosť, ktorá trápila región, mala vyriešiť zamestnanosť v automobilke. To sa čiastočne podarilo. Vyžaduje si to, ale ďalšie investície na dopravu a jej dobudovanie.

– Investícia vedie k celkovému oživeniu mesta a regiónu.

Použité zdroje:

- KRIER, L. *Architektúra volba alebo osud*. Academia 2001.
 LYNCH, K. *Obraz mesta*. Polygon 2004.
 HNILIČKA, P. *Sídelní kaše*. Era 2005.
 MELLNER, D. *Architektúra medzivojnového obdobia mesta Žiliny*. Artis Omnis 2007.

Foto © Archiv autora

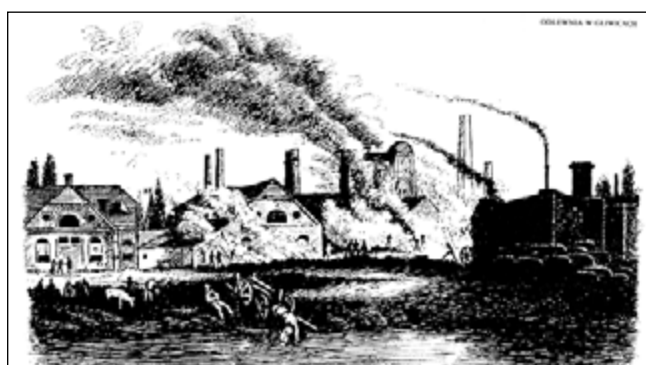
Ing. arch. Dušan Mellner
 Stavebná fakulta
 Žilinská univerzita

Továrna Opel v Glivicích jako příklad nového průmyslu v hornoslezské aglomeraci

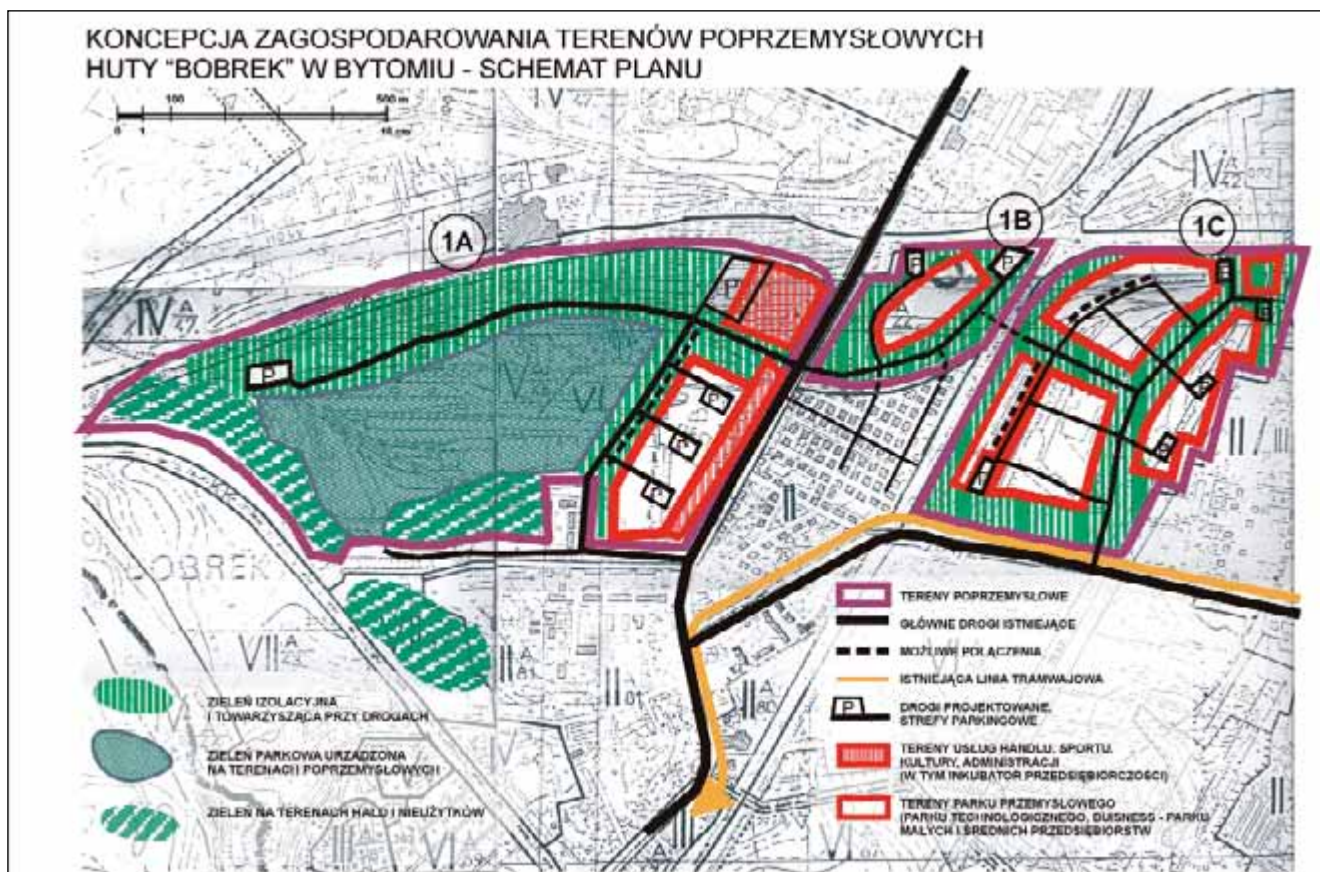
Andrzej Grzybowski

Horní Slezsko je tradiční oblastí kamenouhelných dolů a těžkého průmyslu. Změny na světových trzích a přeměny politického zřízení po roce 1989 způsobily zanikání dřívějšího průmyslu. Podobně jako v průmyslové karvinsko-ostravské aglomeraci v ČR, tak i na polské straně, v sousedních oblastech rybnické a katovické, nastává přeměna hospodářské, společenské a prostorové struktury regionu. Příkladem navrhované adaptace postprůmyslových terénů novým potřebám jsou na konferenci prezentované projekty revitalizace areálů bývalého dolu Bobrek v Bytomu, bývalého dolu Nivka-Modřejov a bývalého dolu Katowice.

Avšak největší význam pro přestavbu stávající průmyslové struktury mají zvláštní ekonomické zóny. Za účelem podpory a urychlení restrukturalizačních procesů v slezském kraji, vytvoření ekonomických povzbuzení pro velké, strategické investory a vytvoření nových pracovních míst v regionu, byla v roce 1996 založena **Katovická zvláštní ekonomická zóna S. A.** (KSSE S. A.). Byla vytvořena na dobu 20 let a koncem roku 2008 byla tato doba prodloužena do konce roku 2020. Je to zóna rozptýlená, složená ze čtyř podoblastí: gliwické, jastřembsko-žorské, sosnowecko-dombrowské a tyské. Rozkládá se na ploše 1 544 ha a do konce roku 2009 je plánováno její zvětšení na 2 009 ha. Většina



Důl Gliwice podle rytiny z XVIII. století



Koncepcje plánu využití postprůmyslových areálů dolu Bobrek v Bytomu (studium pod vedením autora)



Maketa nového využití areálu zlikvidovaného dolu Nivka-Modřejov v Sosnovci (autoři: A. Grzybowski, J. Rybarkiewicz).



Pohled na montážní halu továrny Opel v Glivicích



Celkový pohled na podniky Opel Gm v Glivické podoblasti KSSA

oblastí je situována poblíž mezinárodních tras: dálnice A4 východ – západ (Lvov – Vroclav – Berlin) a dálnice sever – jih (Gdaňsk – Ostrava – Brno a Těšín – Bratislava) a plánovaného uzlu těchto dálnic. Zatím bylo získáno více než 170 hospodářských subjektů, ze kterých více než 100 aktivně podniká a zbytek se nachází v různých fázích realizace projektů. Tyto firmy proinvestovaly již více než 3,5 mld. EUR a vytvořily 37 000 nových pracovních míst. Největší investicí v KSSE je továrna OPEL koncernu General Motors. Jinými významnými investicemi jsou italský FIAT-GM Powertrain Polska a japonský Izusu Motors – výroba nové generace vysokotlakých motorů, Delphi Automotive Systems – výroba komponentů pro automobilový průmysl nebo španělská firma Roca – výroba sanitární keramiky. Americký Guardian ukon-

čil investici do sklárny na výrobu skla typu „float“ ve výši 150 mil. EUR. Japonská firma NGK Ceramics investovala více než 300 mil. EUR do výroby keramických filtrů využívaných v automobilovém průmyslu. Mimo firmy z motoristické branže, mají největší podíl na investicích firmy z branže kovovýroby, stavebnictví, strojírenství a elektroniky.

Překlad z polského jazyka: Ing. Józef Pilich
Foto © Archiv autora

dr. inž. Arch. Andrzej Grzybowski
Vysoká škola technická
Katovice

Strategická průmyslová zóna Ostrava–Mošnov

Daniel Adamčík

Strategická průmyslová zóna Ostrava–Mošnov (SPZ Ostrava–Mošnov) se nachází 25 km jižně od centra Ostravy a zahrnuje 200ha plochu rovinatých pozemků připravených pro výstavbu. Hlavními přednostmi této průmyslové zóny je stávající a připravovaná infrastruktura, svobodné celní pásmo („Free Zone“), přímé komunikační napojení na síť Českých drah, rychlostní komunikaci R48 a dálnici D1, sousedství mezinárodního letiště se špičkovými parametry dráhy, napojení na městskou i regionální hromadnou dopravu, kvalifikovaná pracovní síla v blízkém okolí i silné průmyslové a vědeckotechnické zázemí. Zejména díky strategické poloze s napojením na silniční a železniční síť a především na mezinárodní letiště je tato průmyslová zóna jedinečným prostředím pro investory.

Nezbytná technická infrastruktura (voda, plyn, elektřina, digitální telefonní ústředna, kanalizace, komunikace) byla z větší části zrealizována již v roce 2009 a v I. pololetí 2010 bude dokončena kompletně.

V roce 2007 zahájili výrobu dva významní zahraniční investoři, a to německá společnost BEHR (výroba chladičů a klimatizací pro automobily) a jihokorejská společnost PLAKOR (výroba plastových dílů automobilů – nárazníky, přístrojové desky atd.). Další společnost, italská Cromodora Wheels, zahájila zkušební provoz ve svém závodě v roce 2008. V roce 2008 se v mošnovské zóně rozhodla investovat rovněž slo-

venská developerská společnost HB Reavis Group. Na pozemcích města (50 ha v rámci SPZ) a Moravskoslezského kraje (30 ha v blízkosti jižní stojánky letištní dráhy) o celkové rozloze 80 ha připravuje v letech 2010–2016 realizaci Multimodálního logistického centra Mošnov. V roce 2008 rozhodla o investici do zóny také společnost Free Zone Ostrava, které na plochu o výměře cca 3,5 ha přesune a rozšíří své podnikání v Mošnově.

Dosud realizované investice přesahují objem 3,5 mld. Kč, dalších cca 2,5 mld. Kč bude investováno v nejbližších letech. Do konce roku 2009 bylo vytvořeno více než 900 pra-

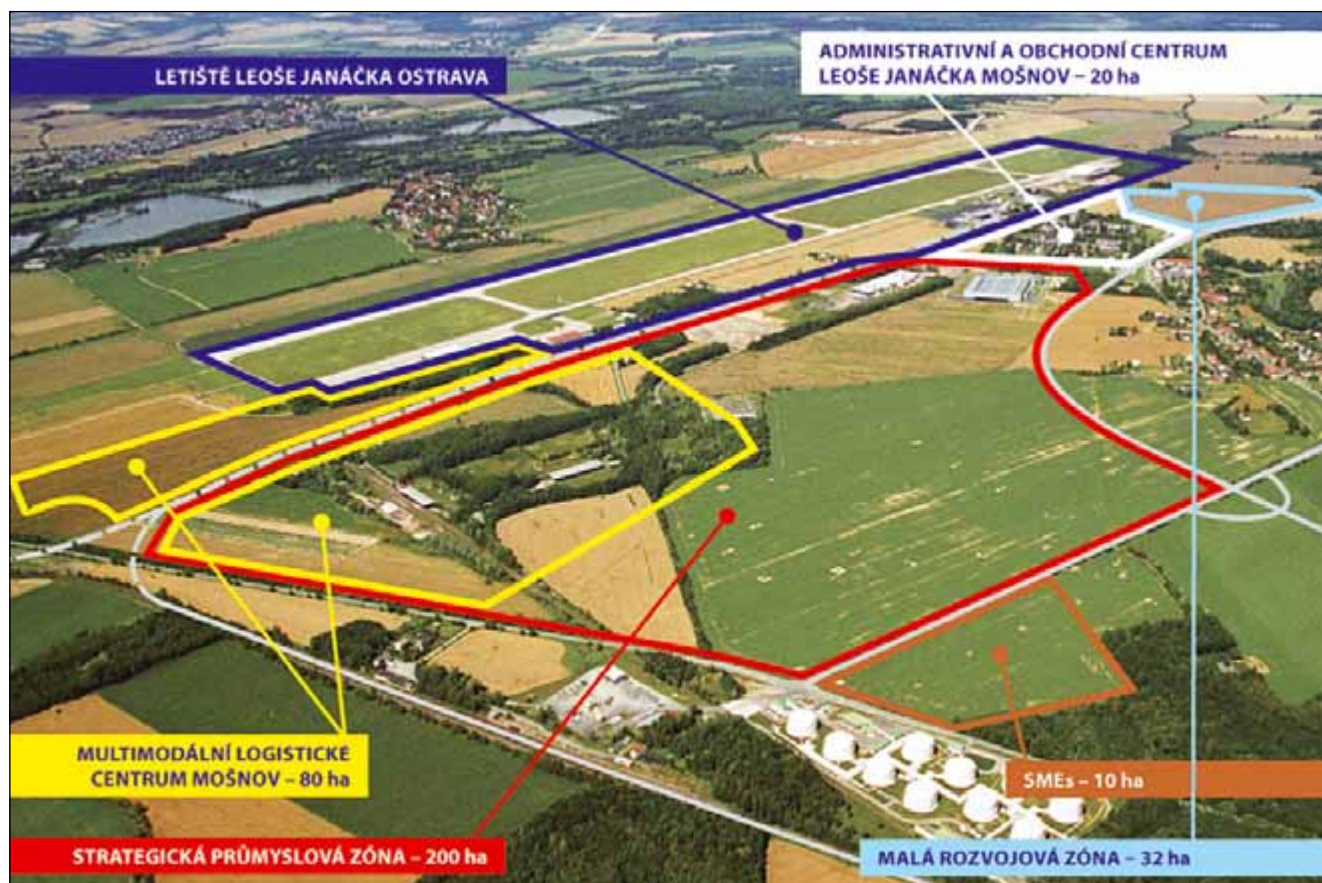


Foto © Magistrát města Ostravy

Strategická průmyslová zóna Ostrava–Mošnov



Strategická průmyslová zóna Ostrava–Mošnov – realizace

covních míst. Tyto ekonomické ukazatele umožnily získat mošnovské zóně umístění na třetím místě v soutěži Podnikatelská nemovitost roku 2007, v kategorii Zóna s největším ekonomickým přínosem.

V rámci 200ha strategické zóny je vyčleněno stále cca 45 ha pro strategického investora, město Ostrava nabízí dále posledních cca 30 ha pro menší investory.

S ohledem na velký zájem menších investorů, převyšující možnosti strategické průmyslové zóny Mošnov, bylo připraveno území tzv. „Malé rozvojové zóny“. Rozloha této plochy je zhruba 32 ha a nachází se v blízkosti příjezdové komunikace na letiště Leoše Janáčka Ostrava.

Pro menší investory, jejichž činnost může být ukončena v souvislosti s přípravou rozvoje letiště, a kteří nesplňují podmínky umístění ve strategické průmyslové zóně Ostrava–Mošnov, byla již zahájena příprava pozemku u rozvodny v Mošnově (jižně od strategické průmyslové zóny) – tzv. „SMEs“ – o rozloze cca 10 ha.

Na potenciální zájemce v bezprostřední blízkosti strategické zóny a letiště čeká cca 20 ha plochy, která bude v budoucnu využívána pro vybudování administrativního a obchodního centra Leoše Janáčka Mošnov. Předpokládá se zde realizace hotelu, retailu, administrativních a komerčních prostor atd. V současné době zde působí obchodně-podnikatelský areál ve správě Společnosti pro využití letiště Ostrava–Mošnov, a. s., který bezprostředně sousedí se strategickou průmyslovou zónou. Je v něm nyní umístěno cca 40 firem s celkovým počtem zhruba 300 pracovních míst.

V nejbližších letech se počítá s dalším intenzivním rozvojem celého území v okolí letiště a strategické průmyslové zóny, ať už se jedná například o realizaci společného projektu města Ostravy a kraje tzv. Multimodálního logistického centra či plánovaný rozvoj letiště Leoše Janáčka Ostrava vlastněného Moravskoslezským krajem.

Podrobnější informace naleznete na www.ostrava.cz

Ing. Daniel Adamčík
Oddělení strategických projektů města
Magistrát města Ostravy

Ostravské brownfieldy

Jaroslav Sedlecký

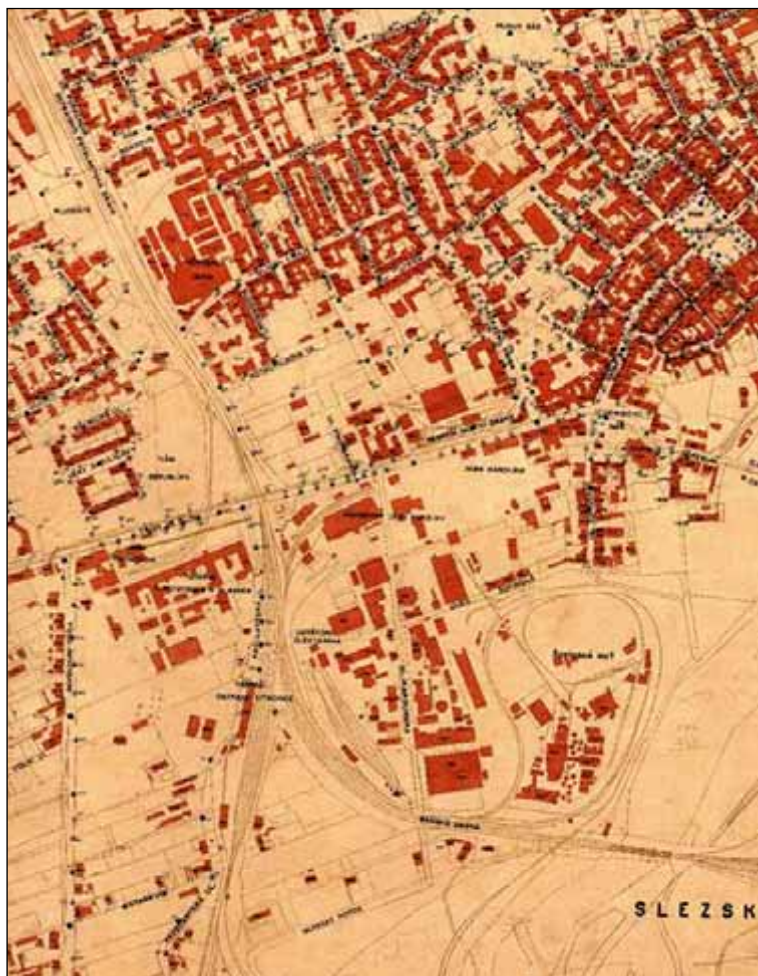
Dá se bez přehánění říci, že Ostrava je dnes díky své historii, a z ní zejména díky posledním dvěma stům let intenzivního rozvoje průmyslu na svém území, městem mimořádně bohatým na průmyslové brownfieldy. Těžba uhlí a těžká metalurgie, ale i další na ně navazující a s nimi spojené výrobní aktivity, které na území města a v jeho okolí spontánně vznikly a prosperovaly v souvislosti s počátky průmyslového využití uhlí a později v souvislosti se stavbou Ferdinandovy dráhy z Vídně do Krakova, akcelerovaly po válce v chráněném prostředí centrálně řízené ekonomiky a s nimi prosperovalo i město. To za období od konce druhé světové války do konce osmdesátých let minulého století, tedy za pouhých 45 let, narostlo z původních přibližně 100 tisíc obyvatel až na 330 tisíc, tedy na více než trojnásobek a platný územní plán počítal s dalším růstem. Návrat tržních vztahů do ekonomického života od počátku devadesátých let minulého století přinesl ale Ostravě neveselé poznání, že velká část jejího těžkého průmyslu není připravena obstát ve volné soutěži. Když v roce 1994 skončila na území města těžba černého uhlí, nebyly dopady této změny na stav a využití území příliš dramatické, protože dolování bylo rozptýleno po celé ploše města a areály jednotlivých důlních závodů nebyly příliš rozlehlé, a také proto, že opuštěné objekty nevykazovaly životu nebezpečné znečištění a i proto, až na výjimky, rychle našly nové uživatele z oblasti nově se rodícího malého podnikání. Větší dopad mělo na území města utlumení činností navazujících na dolování (manipulace s uhlím a jeho doprava, odvalové hospodářství, chemický průmysl) a také útlum metalurgie a těžkého strojírenství. Po těchto aktivitách zůstává dodnes ve městě řada brownfieldů, které ještě nenašly svou novou roli v organismu města.

Z opravdu velkých brownfieldů, jejichž plocha se počítá na desítky hektarů, se vlastně dodnes podařilo nalézt novou funkci a k ní i investora pouze v území známém dnes pod názvem Karolina. Jde o plochu v těsném sousedství městského centra, na které se do osmdesátých let minulého století rozkládal průmyslový areál, jehož jádrem byla v posledních letech jeho fungování koksovna Karolina.

Historicky se průmyslový areál Karolina vyvíjel mezi říšskou cestou z Opavy do Těšína, vedoucí po jižním okraji středověkého jádra Ostravy a historickým jádrem Vítkovických železáren. Na počátku průmyslové éry existoval v západní části tohoto území pouze historický vodní náhon a Horní mlýn. Průmyslová činnost u říšské cesty začíná vybudováním dolu Karolina r. 1842 a dalšího dolu Šalamoun r. 1845. Kolem dolu Karolina vzniklo ve druhé polovině 19. stol. místní průmyslové centrum, které patřilo Vítkovickému hornímu a hutnímu těžířství a utvářelo se vcelku nezávisle na historickém jádru železáren a historickém jádru města, od nichž bylo odděleno dopravními koridory. Na těžbu uhlí a na zpracování železa v blízké Rudolfově a Anselmově huti navazuje ve druhé polovině 19. stol. vznik koksovy Karolina r. 1858 a vznik hutních provozů – Schülerova huť asi 1865 a Žofínská huť, 1871–1873. V době vrcholné gründerké konjunkury hutnictví – v 19. stol. – byla ustavena „Rakousko-uherská vysokopecní společnost“,



Výřez mapy Ostravy z roku 1890



Výřez mapy Ostravy z roku 1928

kteřá nechala stavět na jih od jámy Karolina vysokou pec skotského typu o obsahu kolem 300 m³.

Po celou dobu průmyslové činnosti na Karolině rostlo, sílilo a mohutnělo v jejím sousedství historické centrum města, až na sebe obě městské funkce prostorově narazily. Od té doby Karolina kromě toho, že rušila život v centru hlukem, špínou a zápachem, byla vnímána také jako nepříjemný limit územního rozvoje městského centra jižním směrem.

S útlumem a odstavením průmyslového areálu Karolina – Žofínská huť – důl Šalamoun se započalo po roce 1970. Motivem byla právě snaha o zlepšení životního prostředí v centru města a získání unikátního uceleného území pro rozvoj jeho centra jižním směrem. Definitivní konec průmyslové činnosti v areálu je datován odstavením koksových baterií v červnu 1985 a uhelného prádla v prosinci 1986. Prakticky ihned následovala demolice nadzemních částí budov a zařízení.

První polovinu devadesátých let zabraly průzkumy znečištění uvolněné lokality, ve druhé polovině dekády bylo realizováno její vyčištění. Souběžně probíhaly intenzivně úvahy o její budoucí tváři.

Z hlediska územně plánovací dokumentace bylo vše jasné – územní plán města zde předpokládal rozšíření funkce „jádrové území“, tedy jinými slovy rozšíření stávajícího (k lokalitě těsně přiléhajícího) městského centra jižním směrem. K získání přesnější prostorové představy o způsobu a formách tohoto rozšíření byly v průběhu devadesátých let městem vypsány dvě vnitrostátní architektonicko-urbanistické soutěže a nakonec v roce 2000 velkoryse dotovaná soutěž mezinárodní, ve které zvítězil návrh autorského týmu architektů a urbanistů z polytechniky v Gliwicích. Výsledkům všech soutěží, ale samozřejmě nejvíce té poslední mezinárodní, se dostalo publicity doma i v zahraničí a očekávalo se, že se tato publicita co nejdříve zúročí v zájmu developerských společností o realizaci vítězného řešení. To se bohužel nestalo.

Naopak, vedení města při různých příležitostech a jednáních opakovaně zaznamenávalo zájem developerů o Karolinu, ale současně s tím i nezájem až odmítání urbanistického konceptu vzešlého z mezinárodní soutěže jako ekonomicky nereálného a příliš akademického. To vedlo v roce 2004 zastupitelstvo města k rozhodnutí odložit tento koncept jako sice hodnotný, zajímavý, avšak překonaný materiál, který sehrál svou pozitivní roli v hledání nové tváře Karoliny, ale s ohledem na tříleté negativní zkušenosti z pokusů o jeho prosazení nebude už dále rozvíjen.

Tomuto rozhodnutí, které pro některé zúčastněné nebylo úplně bezbolestné, nahrálo, že se v mezidobí od roku 2000 do roku 2004 podařilo po léta trvajícím úsilí městu soustředit ve svých rukou vlastnictví prakticky všech pozemků v lokalitě. Tím se otevřela nová možnost usměrňování a regulace nového využití pozemků v lokalitě nikoliv prostřednictvím nástrojů územního plánování, jak se do té doby předpokládalo, ale prostřednictvím podmínek, k jejichž splnění budou zájemci o koupi pozemků na Karolině zavázáni městem jako prodávajícím v kupní smlouvě.

Zastupitelstvo města schválilo koncem roku 2004 záměr prodeje pozemků na Karolině za účelem jejich zastavění tomu ze zájemců, jehož záměr na jejich stavební využití nejen splní předem stanovené požadavky města, ale bude navíc zastupitelstvem vyhodnocen urbanisticko-architektonicky, ale i ze všech dalších v úvahu přicházejících pohledů jako nejvhodnější. V průběhu roku 2005 proběhlo za velkého zájmu odborné a občanské veřejnosti i médií soupeření projektů pěti velkých developerských společností, ze kterého vyšel vítězný projekt společnost Multi Development. Ta se k realizaci své vize využití Karoliny zavázala pod sankcemi ve smlouvě o koupi pozemků na Karolině podepsané v polovině roku 2006.

Následovalo dvouleté období předprojektové a projekční přípravy a v červnu 2008 byla slavnostně zahájena realizace 1. etapy projektu Nová Karolina. Rozběhly se zemní práce a ostravská veřejnost netrpělivě očekávala, kdy se nad terénem začnou objevovat obrysy prvních objektů. Zvědavost a napětí byly a jsou zde na místě, developerovi se totiž podařilo do přípravy projektu angažovat takové hvězdy mezinárodního architektonického nebe, jakými jsou ateliér Rema Kolhaase z Holandska nebo Eva Jiříčná. Bohužel koncem roku 2008 zastavila financování stavby globální úvěrová krize a stavební práce musely být přerušeny.

Přes současné problémy s financováním a realizací je dnes už možné pokládat problém revitalizace Karoliny jako industriálního brownfieldu za vyřešený. Hlavní zkušeností, kte-

rou si z průběhu řešení problémů kolem Karoliny odnesl autor tohoto příspěvku, který se na něm v letech 1999 až 2008 podílel jako hlavní architekt Ostravy, je přesvědčení, že je třeba v podobných případech za prvé překonat všechny oborové nevráživosti a představy o nadřazenosti jednoho oborového pohledu (například urbanisticko-architektonického) nad jinými, zdánlivě méně oduševněnými (jako jsou například investiční či provozní finance), a řešení hledat vždy s vědomím všech v úvahu přicházejících pohledů na věc, za druhé odmítnout zřetelně, nahlas a včas všechny pokusy o oddělení práva rozhodovat (které sice z podstaty věci náleží vlastníkově, nebo tomu kdo platí, ale rádi a často se o ně ucházejí různí občanští a jiní aktivisté) od zodpovědnosti nést důsledky učiněných rozhodnutí (o které zmínění aktivisté taktně mlčí).

Foto © Archiv města Ostravy

Ing. arch. Jaroslav Sedlecký
VŠB-TU Ostrava

Poldi – ztracená tvář Kladna?

Marek Bečka

Příspěvek si klade za cíl nastínit, jak se měnil areál oceláren Poldi, a především jeho koexistence s městem Kladnem, v průběhu času. Nemá jít o podrobný popis všech změn, ale o celkový pohled, který postihne hlavní rysy této transformace a stručně přiblíží její specifika oproti jiným srovnatelným městům. Nebudu se také zabývat historií a podmíněností vzniku kladenských oceláren, ale zaměřím se na období od konce 80. let 20. století do současnosti, které je pro pochopení jejich dnešní situace a možných vyhlídek do budoucnosti nejdůležitější.

KONEC ROKU 1989

Na konci roku 1989 bylo Kladno typickým průmyslovým městem s těžkým průmyslem. Areál tehdejších Spojených oceláren Poldi (SONP), hutního gigantu přezdívaného „ocelové srdce republiky“, který vyvážel ocel do celého světa, sestával ze tří velkých částí – samotné Poldi a ze závodů Koněv a Dříň. Dohromady zabíral více než 3 km² a pracovalo v něm přes 20 tisíc zaměstnanců.

Jednotlivé části Poldi SONP v roce 1989

	plocha	zastavěnost	zaměstnanci
Poldi	84 ha	74 %	12 000
Koněv	113 ha	69 %	5 000
Dříň	113 ha	52 %	3 500

Jeho provázanost s městem byla značná – podobně jako ocelárny fungovalo i město „na směny“: třikrát denně ohlašoval zvuk sirény, slyšitelný i ve velké části města, začátky a konce směn, třikrát denně se opakoval scénář plných autobusů, mířících do oceláren a zase zpět do města a do jednotlivých sídlišť, třikrát za den se přelilo několik tisíc lidí tam a zase zpět. Téměř polovina z cca 40 tisíc ekonomicky aktivních obyvatel pracovala v Poldi, skoro každá rodina s ní byla nějak spojená. To dalo vzniknout řadě sociálních vazeb, takže navzdory svým 70 tisícům obyvatel je Kladno dodnes „malé“ a mnoho lidí se (alespoň zprostředkovaně) navzájem zná.

Město bylo na konci 80. let silně determinováno vlivy, jejichž kořeny byly v minulosti, a z nichž mnoho přetrvává do dnešních dnů. Především šlo o rozdrobenost jeho prostorové struktury, danou postupným málo koordinovaným srůstáním dříve samostatných obcí, o skokovité nárůsty počtu obyvatel a extenzivní růst. Poměrně velké procento obyvatel mělo své kořeny někde jinde a do Kladna přišlo v této nebo předchozí generaci – v důsledku toho byli největšinou více svázáni s Poldi než s městem samotným. Rozdrobenost mělo pomoci řešit několik po sobě následujících plánů na přestavbu, z nichž však byly realizovány pouze fragmenty nebo vůbec nic. Centrum města v důsledku asanačních plánů stagnovalo, nová výstavba byla realizována hlavně formou sídlišť s především obytnou funkcí, odkud bylo za většinou ostatních potřeb nutné dojíždět.

Kladno však bylo poměrně silným regionálním centrem s relativně velkým spádovým územím, a bylo schopné „táhnout“ ekonomiku svého okresu. Velmi dobře fungoval (a dodnes funguje) jeho tandem s Prahou, díky jejíž blízkosti mělo na dosah veškerou vybavenost a služby, které samo nemohlo poskytnout, a nebylo ochuzeno ani o kulturní vyžití, byť jeho vlastní nabídka byla na tomto poli poměrně slabá. Na oplátku Praze nabízelo pracovní příležitosti. Univerzalita Prahy a specializace Kladna se tak dobře doplňovaly.

VÝVOJ OD ROKU 1989 DODNES

Souhrnný pohled na celé toto období zachycuje tabulka:

příčiny	důsledky
neefektivní kolos Poldi (SONP)	→ malá konkurenceschopnost → stagnace
privatizace Poldi	→ částečné rozdrobení na více firem → neúspěšná snaha o reorganizaci podniku
otevření trhů	→ konkurenční boj → postupný krach Poldi (Stehlík) → zůstaly jen konkurenceschopné provozy
krach Poldi (1996–97)	→ rozprodávání areálu (na šrot) → rozdrobení vlastnictví → nezaměstnanost (zároveň došlo i k útlumu těžby...) → proměna „srdce“ na „hřbitov“ → místo, kam se nechodí → největší brownfield v kraji → ztráta image města, hledání nové
nezaměstnanost	→ nárůst vyjíždky za prací → Kladno suburbem Prahy → nové pracovní příležitosti? → průmyslová zóna Kladno-Jih (40 ha, 700 prac. míst, výborná vazba na sídliště Kročehlavy)

brownfields (a jejich fragmentace, kontaminace a chátrání)	<p>→ problém s revitalizací</p> <p>→ problematická ochrana historického dědictví</p> <p>→ ale také velký potenciál → množství ideových projektů</p>
ztráta image města	<p>→ snaha změnit „rudé“ za „zelené“</p> <p>→ Strategický plán (2000) – ekonomika, ŽP, pozice v kraji</p> <p>→ dialog s občany – Místní Agenda 21</p>

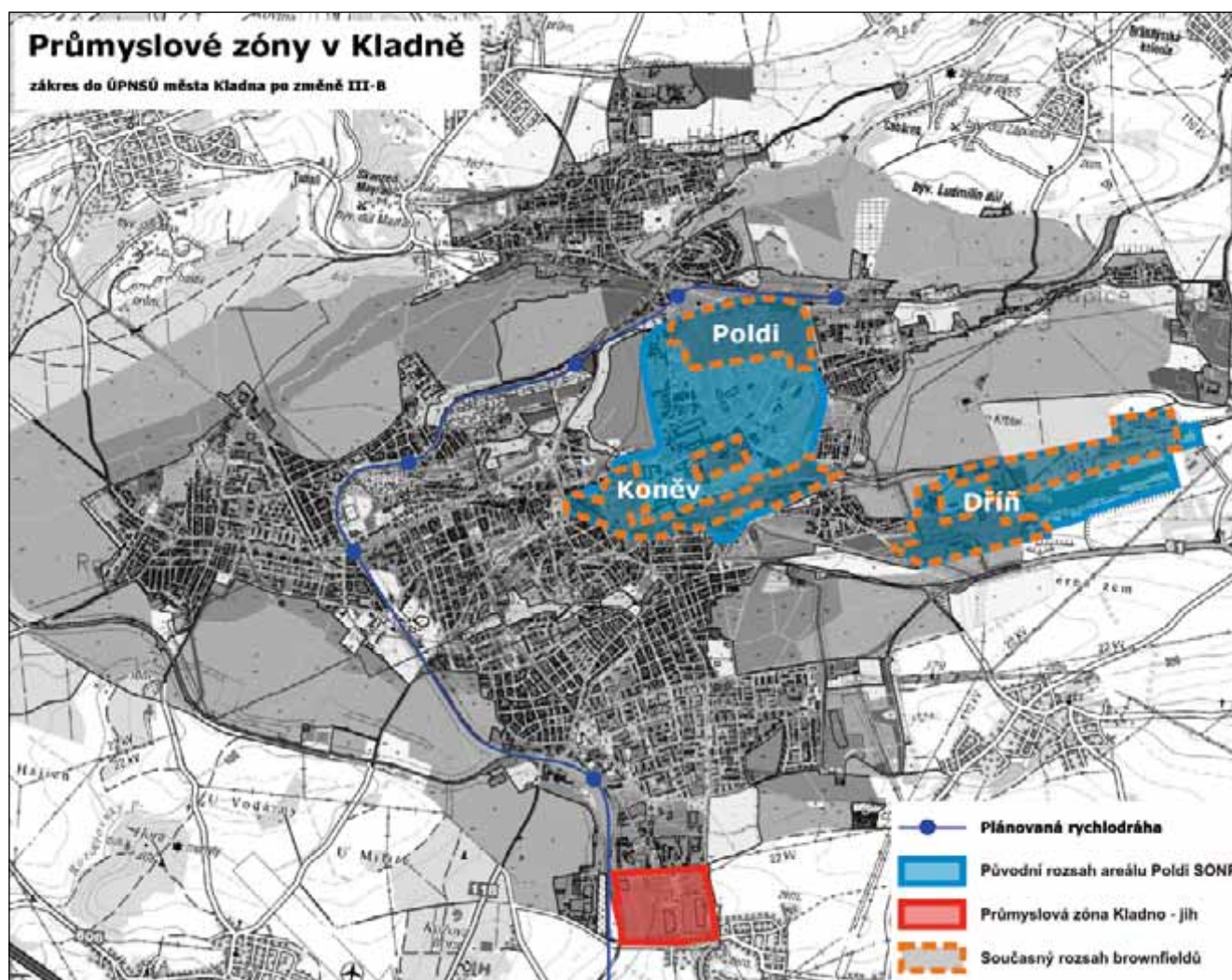
pracovních míst v nástupnických firmách se propadl z 20 na necelé 3 tisíce (2 700 v roce 2000). V silách města ani regionu nebylo chybějící místa pružně nahradit, a lidé se tak začali poohlížet po uplatnění jinde. Naštěstí byla v dosahu Praha, která již v té době byla v rámci ČR na špičce ekonomické výkonnosti a byla schopná chybějící deficit do značné míry zaplnit. Nicméně problém tak nebyl vyřešen celý – především specializované profese hutní výroby hledaly v Praze uplatnění marně a míra nezaměstnanosti proto v Kladně zůstala oproti průměru ČR nadprůměrná. S určitým zpožděním zde sice určitý počet nových pracovních míst (cca 700) vznikl, a to zejména v nově vybudované průmyslové zóně Kladno-Jih, ovšem tato místa jednak zdaleka nepokryla deficit, a jednak mnoho z nich nebylo obsazeno obyvateli Kladna, ale pracovníky jiných částí republiky a ze Slovenska.

Podívejme se teď na některé z těchto skutečností podrobněji.

Poldi

Spojené ocelárny neustály vznik tržního prostředí a po polovině 90. let zkrachovaly. Po jejich krachu došlo rázem k velkému propouštění a nárůstu nezaměstnanosti, počet

Velké plochy bývalé průmyslové zóny se přeměnily na brownfields s celou řadou ekologických zátěží, jejichž sanace se ukázala finančně velmi náročná (cca 800 Kč/m² v roce 2002). Původní záměr vedení města opuštěné plochy znovu zainvestovat a připravit pro další využití tak byl



Průmyslové zóny v Kladně

dočasně opuštěn a rozsáhlé území bylo ponecháno svému osudu. To nahrávalo jednak spekulantům, kteří začali některé (ocelové) budovy skupovat za účelem jejich sešrotování, a jednak obyvatelům ze sociálně slabších skupin, kteří (bez ohledu na vlastnické vztahy) odváželi do sběru další technologická zařízení a potrubí. Bez újmy tak zůstaly hlavně masivní objekty ze železobetonu a také ty, ve kterých mezitím někdo začal podnikat. Právě ono skupování pozemků a drobné podnikatelské aktivity vedly postupně k rozdrobení celého areálu, což v budoucnu může působit značné problémy při snaze o jeho revitalizaci. Z větších provozů zde zůstaly Strojírny Poldi a ocelárna, kterou v roce 2000 koupil německý investor a provozuje ji pod názvem Poldi Hütte. Nového investora, tentokrát amerického, se podařilo přilákat i pro stavbu energetického centra (ECK Generating, 2000).

Město a region

V určitém zjednodušení lze říci, že fungování města se po krachu ocelářského komplexu obrátilo o 180 stupňů. Kladno se odvrátilo od areálu Poldi, který se stal místem, kam se nechodí, a o kterém mladší generace většinou vůbec neví. Začala stagnovat bytová výstavba, přičemž obrat k lepšímu nastal až kolem roku 2003 – ovšem už ne jako extenzivní, ale spíše formou zastavování proluk a enkláv zemědělské půdy v zastavěném území, tedy intenzifikací využití území.

V souvislosti s větší orientací na Prahu se v Kladně v podstatě obrátil podíl dojíždějících a vyjíždějících. Zároveň došlo k poměrně výraznému poklesu významu města navenek a posílila se jeho pozice coby suburbia Prahy, což vzhledem k jeho velikosti nese mnoho obyvatel poměrně nelibě. Spolu se stále ještě přežívajícími přídomky „rudé“ nebo „černé“ to výrazně zhoršuje jeho image.

Dojíždka do Kladna a vyjíždka z Kladna v letech 1991 a 2001

rok	počet obyvatel Kladna	dojíždějící	vyjíždějící	saldo dojíždky /+,-/	obsazená prac. místa
1991	71 753	13 270	8 699	4 571	43 239
2001	71 132	9 745	12 311	-2 566	31 426

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů z let 1991 a 2001, ČSÚ Praha

Proto se vedení města již téměř deset let snaží o změnu tohoto přízviska na „zelené“, poměrně dost investuje do sportovního a rekreačního zázemí a do zlepšování kvality městského prostředí. Otázkou je, zda je tato nová image dostatečně nosná a zda se jí nemůže pochlubit v podstatě každé druhé město. Jednoznačně kladně je ale třeba hodnotit snahu přivést do Kladna vysoké školství a vědu – v současné době zde působí již tři vysoké školy.

PROJEKTY A PLÁNY DO BUDOUČNA

Jak vypadá situace v areálu bývalých Spojených oceláren dnes? Na první pohled by se mohlo zdát, že se tu nic neděje – brownfieldy leží ladem, drobní podnikatelé udržují své nemovitosti, ale příliš do nich neinvestují, větší podniky jakž takž přežívají. Vypadá to, že na tuhle svéráznou část Kladna město tak nějak zapomnělo. Při bližším pohledu ale zjistíme, že to není tak docela pravda.

Záchrana historického dědictví

Především v areálu bývalé huti Koněv se nachází velké množství historicky cenných či jinak zajímavých objektů, z nichž většina nemá žádné využití a chátrá. Za všechny jmenujme například tři cihelné kužely vápenných pecí, brutalistní železobetonové objekty koksovny a rudného zásobníku, železniční viadukt (tzv. Semerink) či malý plynem (ten velký už byl bohužel sešrotován). Situaci se snaží řešit některá občanská sdružení a dobrovolníci, kteří hledají možné cesty k zachování těchto objektů – ať už jejich statickým zajištěním a ponecháním coby monumentů anebo jejich konverzí pro nový účel. Většinou však narážejí na nezájem vlastníků se v celé věci jakkoli angažovat, a na komplikované vlastnické vztahy. Dílčího úspěchu se jim podařilo dosáhnout zatím jen u zmiňovaných vápenných pecí, které byly vyhlášeny kulturní památkou.



Foto © Jana Halenková

Huť Koněv – vápenky

Zviditelnění areálu pro veřejnost

O to, aby areál bývalých oceláren úplně nevyrazil z paměti lidí (zejména obyvatel Kladna) se v pravidelném intervalu snaží několik kulturních projektů. Asi nejvýznamnějším z nich je bienále Industriální stopy, pořádané Výzkumným centrem průmyslového dědictví ČVUT (VCPD), v jehož rám-

Foto © Jana Halenková



Huť Koněv – zásobník

Foto © Marek Bečka



Huť Koněv – celek

ci probíhají nejrůznější výstavy, performance, koncerty, ale i přednášky, komentované prohlídky a další kulturní akce v areálu i ve městě. Kromě VCPD se na něm podílí i řada místních institucí (Hornický skanzen Mayrau, Sládečkovo vlastivědné muzeum...), občanských sdružení a uměleckých skupin. K dalším významným projektům patří kulturní revue Kladno-Záporno, která mimo jiné mapuje industriální minulost a současnost Kladna, aktivity občanského sdružení Kladno-Koněv, které na brownfieldu Koněv v letošním roce vybudovalo naučnou stezku a dlouhodobě se snaží o popularizaci průmyslového dědictví, webový portál Kladno minulé, shromažďující historické fotografie města, a další iniciativy.

Smutnou skutečností je, že kromě aktivistů z občanských sdružení jsou obyvatelé Kladna ve vztahu ke zdejšímu průmyslovému dědictví spíše pasivní a někdy dokonce lhostejní, protože v něm nevidí žádnou hodnotu. Zdá se však, že se tato situace zvolna mění k lepšímu, bezesporu právě zásluhou zmiňovaných projektů a iniciativ.

Návrat areálu do organismu města

Je jistě žádoucí revitalizovat brownfieldy a znovu je provázat s městem, ale jak již bylo řečeno, není to nikterak jednoduché a zatím k tomu v drtivé většině případů nedochází. Přesto jsou i na tomto poli plánovány změny. V současné době například kladenský magistrát zadal zpracování studie na dekontaminaci části brownfieldu Koněv, která těsně přiléhá k centru města a s jejímž novým využitím se do budoucna počítá. I další plochy brownfieldů se těší pozornosti – na některém z nich by měl vzniknout Vědeckotechnologický park tří vysokých škol (ČVUT, ČZU a VŠCHT), zaměřený na výzkum dopravy, nových paliv, a na náročné projekty ve stavebnictví. Napříč Koněvem by měla procházet trasa obchvatu Kladna, která kromě odlehčení obytné zástavby ve starých Kročehlavech nabídne i lepší silniční napojení celého areálu bývalých oceláren, atd. Brownfield Koněv je rovněž častým předmětem studentských projektů a studií na ČVUT a VŠUP.

Výrazným impulsem ke změnám a znovuzačlenění brownfieldů do organismu města bude rovněž plánovaná výstavba rychlodráhy Praha – Letiště Ruzyně – Kladno. Ta měla původně končit ve stanici Kladno-Ostrovec, ovšem největší snahy města směřují k jejímu prodloužení až do Kladna-Dubí. Tím by došlo, mimo jiné, i k přímému napojení brownfieldu Poldi, po jehož severním okraji by trať procházela, a potažmo k výraznému zvýšení jeho atraktivity.

Poměrně dobrým motorem změn může být i fakt, že některé části bývalých oceláren přežily jejich pád a stále fungují – například ocelárna Poldi Hütte, která v hranicích svého areálu dokonce v poslední době rozšiřuje výrobu. Naopak brzdou by se mohli stát drobní podnikatelé, kteří na větší investice nemají prostředky, a kterým často vyhovuje status quo.

Vyhlídky do budoucna jsou tedy víceméně příznivé. Lze si jen přát, aby se všechny potenciální problémy podařilo překonat a někdejší ocelové srdce města se opět podařilo probudit k životu – být v mnohem pestřejším kabátě, než jen v tom ocelovém.

Ing. arch. Marek Bečka
Ústav prostorového plánování
FA ČVUT
a Urbanistický ateliér UP-24

Revitalizace a resocializace prostoru bývalého lomu Chabařovice v Severočeské hnědouhelné pánvi v Ústeckém kraji

Karel Beránek

ÚVOD

Na území Severočeské hnědouhelné pánve (SHP) dochází k převratným změnám, dlouhodobá průběžně prováděná rekultivace hnědouhelných těžebních území je nyní finalizována provedením hydrických rekultivací zbytkových jam bývalých lomů Chabařovice a Most. V následujících desetiletích budou přicházet na pořad finální rekultivace hydrického typu i v dalších těžebních lokalitách – lom ČSA, lom Libouš, lom Bílina, lom Vršany.

Vzniká neopakovatelná příležitost významně zlepšit obytnou hodnotu sídel, jejichž krajinné zázemí je dlouhodobě těžce zasaženo nepříznivými vlivy těžby hnědého uhlí. Zřetelné je to již nyní v případě území bývalého lomu Chabařovice s téměř napuštěným jezerem Milada – 250 ha, které vytváří hlavní motiv uměle vzniklé krajiny v meziměstském prostoru mezi Teplicemi a Ústím nad Labem, atraktivní pro cca 170 000 obyvatel.

Smyslem příspěvku je poukázat na to, že existující škála ÚPD (ZÚR a ÚP) není dostatečná pro využití tak výjimečných příležitostí a pro dosažení optimálních výsledků územního rozvoje v těchto prostorách (tzv. revitalizace a resocializace území). ZÚR toho nejsou schopny pro rozsáhlost zpracovávaného území a pro vysokou míru schematizace, ÚP pro faktickou nemožnost koordinovat rozvoj celého území, rozčleněného na dílčí administrativní území jednotlivých obcí.

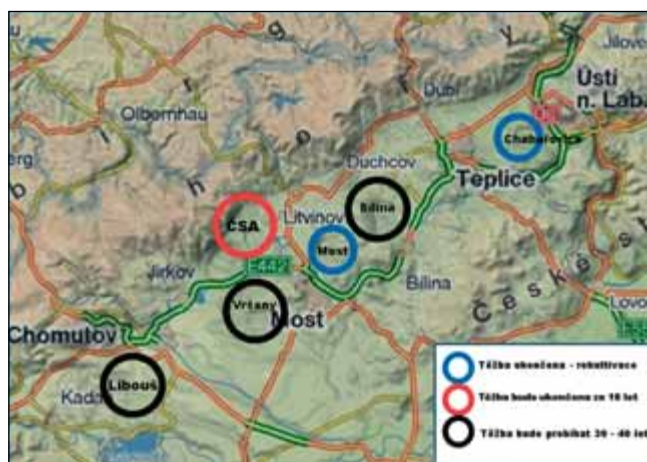
Pro koordinaci rozvoje tak zbývá pouze možnost zpracování územních studií, které však pro svou nezávaznost nejsou v takto komplikovaných územích vhodným nástrojem. Řada studií na toto téma byla již v minulosti bez rozhodujícího účinku vypracována. Uvedené typy území ani nelze řešit, a bylo by to také zbytečné, s exaktností odpovídající regulačnímu plánu.

Existuje proto riziko nedostatečného využití i zmrznění uvedených neopakovatelných příležitostí zlepšení prostředí SHP (systémové chyby při regulaci dopravy, při řešení technické infrastruktury – zvláště význam pro čistotu vody v jezerech, při vymezování veřejných rekreačních prostor apod.).

Z těchto důvodů je navrhováno posoudit potřebu vložení doplňkového druhu dokumentace do stávajícího systému ÚPD. Tento nový druh ÚPD se doporučuje pojmout jako Zásady územního rozvoje dílčího území kraje (ZÚR DÚK). V článku je na závěr uveden náčrt podmínek a parametrů zpracování tohoto typu ÚPD.

ILUSTRAČNÍ ČÁST

Přehled lomů na hnědé uhlí v Severočeské hnědouhelné pánvi se základními údaji o jejich životnosti, charakteristice a rekultivačních možnostech



Lom Libouš, předpoklad těžby cca do roku 2035 – Nejrozsáhlejší asanační plocha cca 10 x 5 km, přímá vazba na energetické centrály ETU a EPRU, poloha u aglomerace Chomutova 70 000 ob., předpoklad příměstská rekreace, vč. jezera 1 000 ha, dotčené obce: Kadaň, Málkov, Spořice, Černovice, Droužkovice, Březno – nepřímo dotčené obce: Chomutov, Jirkov.

Lom ČSA, předpoklad těžby cca do roku 2021 – Dle platných územně ekologických limitů se předpokládá ukončení těžby cca v roce 2021, rozloha území cca 8 x 3 km, vysoká pohledová exponovanost těžebního území z dopravních páteří Ústeckého kraje, velké měřítko krajiny – spojení s kulisou Krušných hor, dominanta zámku Jezeří – symbol Mostecka, obnova jezera (cca 700–1300 ha) v historické poloze Dřínovského jezera, dotčené obce: Litvínov, Most, Horní Jiřetín, Vysoká Pec – nepřímo dotčené obce: Nová Ves v Horách, Hora sv. Kateřiny, Brandov.

Lom Vršany, předpoklad těžby cca do roku 2050 – Nutnost přeložky tzv. Hořanského dopravně-technického koridoru, relativní odlehlost těžebního území od center osídlení, nedostatek vody pro hydrické formy rekultivace – možný technický význam nádrže, rozloha území cca 7 x 4 km, dotčené obce: Vrskmaň, Most, Malé Březno, Strupčice – nepřímo dotčené obce Most.

Bývalý lom Most, probíhající rekultivace – Exponovaná příměstská krajina – 70 000 obyvatel, napouštěné jezero cca 310 ha, rezidenční a rekreační oblast, možnost krajinných výtvarných objektů – např. model historického města Most, kontakt s „ocelovým městem“ chemických závodů, rozloha území cca 3 x 3 km, dotčené obce: Most, Braňany – nepřímo dotčené obce: Litvínov.

Lom Bílina, předpoklad těžby do roku cca 2035 – Zpracování korekce územně ekologických limitů schválených vládou, výstavba kapacitní elektrárny Ledvice s významnými územními vlivy, vazba na Duchcov, Bílinu – historická města, námět na možnost propojení budoucího rybníku v bývalém odkališti ELE (70 ha) s jezerem Bílina (1 000 ha), dotčené obce: Bílina, Mariánské Radčice, Lom, Braňany, Duchcov, Ledvice, Zabušany – nepřímo dotčené obce: Most.

Bývalý lom Chabařovice, probíhající rekultivace – Příměstská krajina s rekreačním potenciálem pro cca 170 000 obyvatel ústecko-teplické aglomerace, naléhavost urbanistické přípravy revitalizace a resocializace území, rozloha území cca 4 x 3 km, jezero Milada cca 250 ha, dotčené obce: Ústí nad Labem, Chabařovice, Řehlovice, Trmice, Modlany – nepřímo dotčené obce: Teplice.

Provozovaný povrchový lom hnědého uhlí v Severočeské hnědouhelné pánvi

Ilustrační fotografie, dokládající míru devastace krajiny v Podkrušnohoří, ke které dochází při povrchové těžbě suroviny. Na obrázku je patrná těžba uhelné slaje v hloubce cca 150 m, vnitřní výsypka lomu a předpolí lomu se zřetelným osídlením na obzoru.



Foto © Karel Beránek

Rekultivovaný prostor bývalého lomu Chabařovice s jezerem Milada o rozloze 250 ha

Převratnou změnu přináší provedená rekultivace a zatopení zbytkové jámy lomu vodou (fotografie – dle materiálů Dobrovolného svazku obcí Jezera Milada). Rekultivační práce a napouštění jezera probíhaly podle generelu rekultivací (zpracovatel generelu R-Princip Most) po dobu asi 10 let s náklady cca 3 mld. Kč. Jak se bude dále vyvíjet proces

revitalizace a resocializace tohoto území poté, co bude zcela dokončena technicko-biologická rekultivace území?



Foto © Propagační materiál Dobrovolného svazku obcí jezera Milada

Schéma situace meziměstského prostoru Teplice – Ústí nad Labem

Na schématu je zelenou elipsou vymezena hodnotná příměstská krajina s hlavním motivem hydricky rekultivovanou zbytkovou jámou bývalého lomu Chabařovice. Obrázek též dokumentuje počet obyvatel okolních sídel, celkový počet obyvatel navazujícího území je odhadován na 170 000. Na obrázku jsou zvýrazněny úzké prostorové vztahy nejvýznamnějších sídel – Teplic (cca 5 km) a Ústí nad Labem (cca 2 km) k jezeru Milada.



Příklady studií prostoru bývalého lomu Chabařovice a krajinného okolí

Návrh urbanistické regulace prostoru bývalého lomu Chabařovice a navazujícího okolí byl v minulých letech zpracován již v několika studiích, z nichž jako příklady jsou uvedeny tři následující – Studie meziměstského prostoru Teplice – Ústí nad Labem, zpracovaná v rámci Konceptu ÚP VÚC Ústeckého kraje (Atelier T-plan, s. r. o. 2005), Studie ze současných prací Teplice 2020, dokládající vztah Teplic k prostoru jezera Milada (Roman Koutský, architektonická kancelář, s. r. o.), Urbanistická studie Nových Vyklic a návrh krajinného zázemí jezera Milada (Atelier Charvát, s. r. o. 2009). Žádná z těchto, ani z ostatních existujících studií, však není brána jako koordinační závazný podklad pro regulaci dalšího územního rozvoje.

Studie meziměstského prostoru Teplice – Ústí nad Labem, zpracovaná v rámci Konceptu ÚP VÚC Ústeckého kraje (Atelier T-plan, s.r.o. 2005)



Studie ze soutěžní práce Teplice 2020, dokládající vztah Teplic k prostoru jezera Milada. Převzato z publikace Elementární urbanismus (Roman Koutský, architektonická kancelář, s.r.o., 2005)



Urbanistická studie Nových Vyklic a návrh krajinného zázemí jezera Milada (Atelier Charvát, s.r.o. 2009).



Existuje závazná a účinná územně plánovací dokumentace zahrnující rozvojové území bývalého lomu Chabařovice?

a) Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (Atelier T-plan, s.r.o. – rozpracováno)

Popisované území je součástí rozpracovaných ZÚR ÚK. Vzhledem k celokrajenskému rozsahu této ÚPD a schematicnosti dokumentace dané měřítkem zpracování 1 : 100 000 však představuje problematika bývalého lomu Chabařovice jen malý zlomek řešeného území.



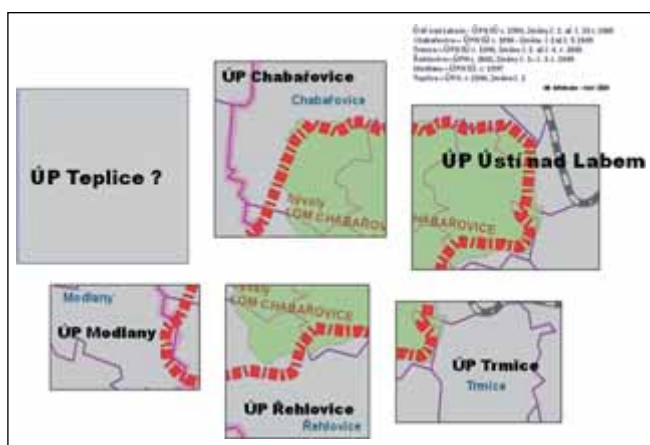
Výřez komentovaného území z rozpracovaných ZÚR ÚK ve skutečné velikosti. Problematika bývalého lomu Chabařovice je vyjádřena červenou přerušovanou čarou znamenající tzv. územně ekologické limity těžby uhlí stanovené vládním usnesením z roku 1991, dále zelenou plochou symbolizující asanační území bývalého lomu. Popisovaného prostoru se dále dotýká několik koridorů dopravní a technické infrastruktury. Závěr: Otázky revitalizace a resocializace území bývalého lomu jsou pod rozlišovací schopností ZÚR ÚK.



b) Územní plány dotčených obcí

Ze schématu zobrazujícího administrativní hranice obcí v prostoru bývalého lomu Chabařovice vyplývá, že řešení územního rozvoje spadá do kompetence územních plánů pěti obcí. Jednotlivé ÚP vznikají nezávisle na sobě, existuje

tují velké rozdíly v jejich aktuálnosti, v rozsahu dotčeného území. Hlavní podíl na nejatraktivnější části území kolem jezera Milada patří Ústí nad Labem a Chabařovicím, menší měrou se podílejí Řehlovice a Trmice, okrajově jsou zastoupeny Modlany. Teplice – lázeňské město, pro které je vztah k atraktivní příměstské krajině mimořádně významný, však nemohou prostřednictvím územního plánu svoje zájmy uplatnit vůbec. Možnost koordinace územního rozvoje popisovaného území v rámci dílčích územních plánů není reálná, obce nemohou pracovat se záměry nadmístního významu, jen v menší míře mohou ovlivňovat územní plán sousední obce.



ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Na podkladě předložených informací je možno si položit v závěru tohoto článku několik shrnujících otázek:

Otázka: Postačí pro úspěšné řešení územního rozvoje prostoru bývalého lomu Chabařovice dílčí ÚP dotčených obcí?
Odpověď: NE – nezajistilo by to komplexnost a celistvost územního řešení, ohrozilo by to optimální využití výjimečné příležitosti pro zlepšení prostředí v SHP.

Otázka: Vznikne územní studie obcí sdružených kolem jezera Milada?

Odpověď: Předpokládá se, že ANO, podle informací získaných na některých obecních úřadech i na Magistrátu Ústí nad Labem se s jejím zadáním počítá.

Otázka: Bude studie dostatečným koordinačním nástrojem pro regulaci rozvoje popisovaného území?

Odpověď: Není to jisté, podle zkušeností může být nezávaznost územní studie (územně plánovací podklad), v případě složitějších situací a obtížně sladitelných zájmů, důvodem jejího obcházení či nerespektování.

Otázka: Mohou do budoucna územní studie řešit koordinaci územního rozvoje tak komplikovaných území v SHP jako jsou těžební prostory vklíněné v intenzivním osídlení – severní Mostecko, Bílinsko, Chomutovsko?

Odpověď: NE – území jsou příliš složitá, prolínají se v nich

vždy zájmy většího počtu obcí různé velikosti, zájmy významných uživatelů území – těžebních společností, velkých průmyslových podniků, které nelze účinně koordinovat na základě nezávazného územně plánovacího podkladu, k tomu je zapotřebí schválené, respektované a přiměřeně podrobné územně plánovací dokumentace.

Námět na vznik doplňkového druhu ÚPD

Více méně negativní odpovědi na položené otázky jsou důvodem doporučení posoudit potřebu vložení doplňkového článku do stávajícího systému ÚPD. Doporučuje se tento nový druh ÚPD doplnit mezi měřítko krajské a měřítko obcí a pojmut ho jako Zásady územního rozvoje zpracováváné pro dílčí území kraje – ZÚR DÚK (pracovní název).

Nástin metodických zásad ZÚR DÚK

Pořízení ZÚR DÚK přichází v úvahu v případech, kdy řešení územního rozvoje vyžaduje vyšší míru podrobnosti (1 : 25 000) než umožňuje dokumentace ZÚR kraje (v SHP zejména problematika rekultivace, revitalizace a resocializace území dotčených vlivy těžby a těžkého průmyslu).

Pořízení ZÚR DÚK se ukládá v rámci zpracování ZÚR kraje. Postupy týkající se pořízení, zpracování, vydání a aktualizace ZÚR DÚK se přiměřeně řídí pravidly platnými pro ZÚR kraje.

Pořizovatel ZÚR DÚK je krajský úřad a obce na území vymezeném pro zpracování ZÚR DÚK.

Zadání ZÚR DÚK obsahuje kromě vymezení řešeného území, stanovení lhůty pro pořízení ZÚR DÚK, také specifikaci územně plánovací problematiky nadmístního významu určenou k řešení.

Umístění ZÚR DÚK v systému ÚPD vyjadřuje následující tabulka:

Rozsah území	Etapy	Přípravná etapa	Návrhová etapa	Kontrolní etapa
obec		doplňkové Průzkumy a rozborů, ÚAP ORP	Územní plán (Regulační plán)	VV ÚP (RP) na URÚ
dílčí území kraje (DÚK)		doplňkové Průzkumy a rozborů, ÚAP ORP a ÚAP K	ZÚR DÚK	VV ZÚR DÚK na URÚ
kraj		ÚAP K	ZÚR (Regulační plán)	VV ZÚR na URÚ

Schémata a kartogramy © Karel Beránek

Ing. arch. Karel Beránek
 Atelier T-plan, s.r.o.



Foto © CzechInvest

Strategická průmyslová zóna Nošovice

Město, region a velké průmyslové zóny

Sborník ze semináře AUÚP • Ostrava • 8.–9. října 2009

Foto na titulní straně obálky:

Ostrava–Vítkovice © Archiv ÚHA MMO

Vydal:

Ústav územního rozvoje
jako přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 1/2010

Redakce a grafická úprava:

Tamara Blatová

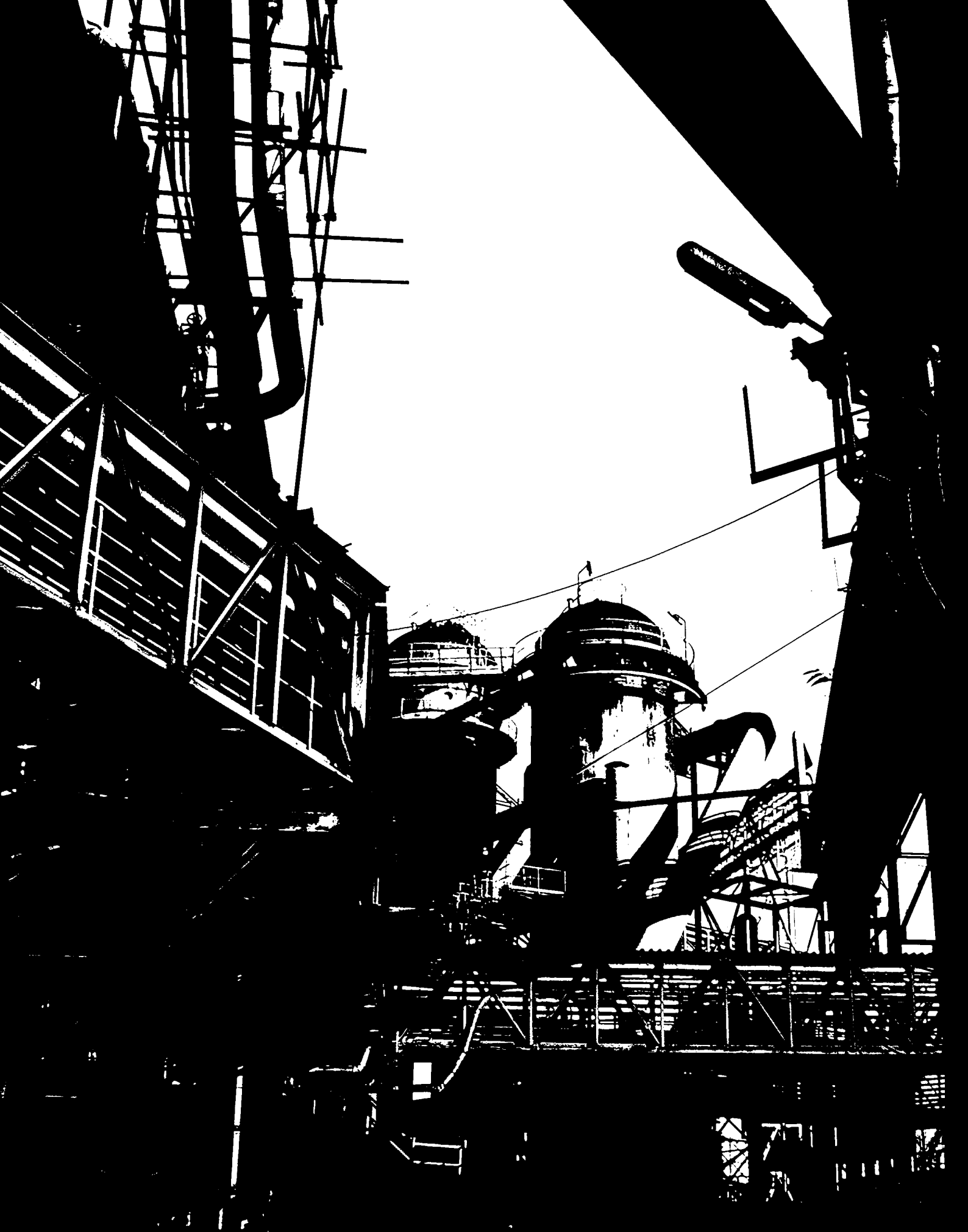
Sazba a tisk:

GRAFEX–agency, s.r.o.
Výstavní 17, 602 00 Brno

1. vydání, Brno 2010

ISBN 978-80-87318-08-9

Příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 1/2010



seminář auúp ■ ostrava ■ 8.-9. října 2009