

TÉMA: KONCEPCE DOPRAVY ČR

Vážení čtenáři,

obsah následujících stránek rubriky *Názory & diskuse* je věnován příspěvkům z pracovního semináře, který se uskutečnil v rámci jednání konzultačního výboru Politiky územního rozvoje ČR 6. března 2007 v Praze. Tématem semináře byla koncepce dopravy České republiky, a to nejen v celostátních, ale také v evropských souvislostech. Politika územního rozvoje ČR (dále jen PÚR) byla schválena usnesením vlády České republiky č. 561 ze dne 17. května 2006. Toto usnesení uložilo Ministerstvu pro místní rozvoj PÚR aktualizovat ve znění nyní již platného stavebního zákona, čili v režimu, který zákon ukládá do 31. 12. 2008. V rámci těchto prací má být vládě podána zpráva o dosavadním uplatňování PÚR. Pokud jde o aktualizaci PÚR bude zpracována v novém znění.

Priority územního plánování z hlediska udržitelného rozvoje, které jsou konkretizací obecných cílů a úkolů uvedených ve stavebním zákoně, budou ověřovány, jak jsou uplatňovány nejenom v rámci činnosti krajů, ale také resortů i jednotlivých obcí. PÚR může vypadat z pohledu obcí poněkud abstraktně, ale to je jenom zdání. Podstatné je, zda obec leží v rozvojové oblasti, v rozvojové ose, zda je její území dotčeno koridorem dopravní a technické infrastruktury, zda leží ve specifické oblasti.

Součástí PÚR jsou rozvojové oblasti a rozvojové osy. V tomto případě jde v rámci území ČR o poměrně stabilní jev – podíváme-li se do historie, do koncepce urbanizace z osmdesátých let 20. století, tak se dá říci, že póly rozvoje a jejich vazby jsou dodnes v podstatě stabilní.

Další částí PÚR jsou specifické oblasti. Zjednodušeně řečeno se jedná o oblasti, ve kterých jsou určité nerovnováhy udržitelného rozvoje, kde převažuje jedno hledisko na úkor druhých. Jde tedy o území, kterým je nutno věnovat zvýšenou pozornost. Ze specifických oblastí, kterých by mohlo být vymezeno mnoho, byly vybrány ty nejakutnější.

PÚR samozřejmě zahrnuje také náročnou problematiku koridorů dopravní a technické infrastruktury, tedy téma semináře. V prvním znění šlo především o inventuru záměrů, souvisejících se změnami v území, v dopravní síti a v dopravní struktuře ČR. Jedná se vlastně o souhrn názorů na dané téma především z pozice Ministerstva dopravy, ale také ostatních ministerstev a také jednotlivých krajů. V této souvislosti bych rád zdůraznil, co považují na Politice územního rozvoje České republiky za nejvýznamnější a nejcennější. Dokument je zaznamenáním výsledku určitého stadia diskusí vedených společně kraji a resorty, ať už je to v odborné rovině (konzultační výbor), nebo v rovině politické (koordináční výbor). Z kapitoly týkající se dopravní infrastruktury je zřejmá potřeba vést společnou diskusi především krajů a resortů, přičemž z tématu vyplývá, že hlavní slovo zde bude mít Ministerstvo dopravy.

Chtěl bych zdůraznit, že PÚR není jenom dokument vnitrostátní, ale je velice cenným dokumentem pro definování vazeb na sousední země ale i v širších souvislostech v rámci EU. Česká republika leží uprostřed Evropy. Vstupem do EU a bouráním hranic a bariér blokujících komunikaci se otevřel prostor k diskusi o společných problémech, mezi nimiž výrazné místo zaujímají právě dopravní cesty a jejich vazby. Toto téma je diskutováno v nejrůznějších evropských grémiích, ať už je to EU, Rada Evropy, nebo různé programy či konkrétní projekty (např. Vision Planet). Existují ovšem také další velké impulzy, které do této debaty vstupují. Dá se říci, že Evropa je jednopólový, „jednorozvojový“ prostor, což ji činí i v jistém smyslu zranitelnou. Proto se vedou diskuse také o tom, zda by neměly být identifikovány a v dlouhodobé perspektivě také rozvíjeny představy o dalších pólech rozvoje evropského významu, přičemž zde jde také o rozvoj dopravních sítí. Při těchto debatách se ukazuje, že existuje např. více variant severo-jížního propojení baltského regionu

se Středozezemním mořem. Ze studia dokumentů územního rozvoje země EU vyplývá, že dopravní cesty mají v rozvahách prvořadý význam. Měli bychom se tedy zamyslet nad tím, zda v některých případech neuvažujeme v zaběhaných stereotypch jenom proto, že některé trasy jsou stejné již desítky (nebo dokonce stovky) let. Někdy dochází k tomu, že se stávající stopa upravuje, zlepšuje, zkapacitňuje. Jindy se neumíme podívat na věc s nadhledem, připustit, že by trasa mohla z jakéhokoli důvodu vést jinudy. Existují případy, kdy dopravní řešení může být variantně rovnocenné. Měli bychom například zvážit, zda by variantní dopravní cesta mohla zpřístupnit stranou ležící a málo dostupné regiony.

Témata diskutovaná na semináři a prezentovaná na následujících stránkách časopisu tedy logicky souvisejí s kapitolou Koridory a plochy dopravy v PÚR, a to nikoli pouze z hlediska vazeb republikových, ale také co do vazeb přeshraničních. PÚR by totiž mohla poskytnout našim vyjednávačům v evropských grémiích velice cenné argumenty vedoucí k obhájení nebo naopak ke změně vedení konkrétních dopravních tras přes ČR.

Doufám, že prezentované příspěvky ze semináře nám poskytnou podněty k zamýšlení tak, aby mohla být Politika územního rozvoje co nejkvalitněji aktualizována.

Ing. arch. Martin Tunka, CSc.
ředitel Odboru územního plánování
MMR