

INTERAKCE SÍDEL

A VELKÝCH PRŮMYSLOVÝCH ZÁVODŮ



Sborník z konference AUÚP, Ústí nad Labem 26.-27. 10. 2017

Mimořádná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 2/2018

© Ústav územního rozvoje 2018
© Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2018
© Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2018

ISBN 978-80-87318-67-6

INTERAKCE SÍDEL

A VELKÝCH
PRŮMYSLOVÝCH
ZÁVODŮ

Sborník z konference AUÚP, Ústí nad Labem 26.-27. 10. 2017

Mimořádná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 2/2018

Obsah

Slovo úvodem	Petr Durdík	5
Ústecký kraj z pohledu interakce velkých průmyslových podniků do sídel	Diana Juračková	6
Ústí nad Labem – město protikladů	Vladimír Charvát	9
Téma: Průmysl 4.0	Jitka Švejcarová	14
Ambivalentní vztah mezi městem a průmyslovým rozvojem	Valeria Monno	18
Solnice – Kvasiny – Rychnov n./Kněžnou – problémy soužití průmyslového areálu s okolím	Jan Sixta	22
Územní dopady průmyslové zóny – poučení z Kvasin	Veronika Šindlerová, Jindřich Felcman	24
Pestrobarevné město, konec „černé“ Plzně aneb není průmysl jako průmysl	Irena Králová	30
Panelová diskuse: Postavení průmyslu ve městě	Vít Řezáč	37
Mladá Boleslav	Karel Beránek, Jakub Dvořák	40
Symbióza Mladé Boleslavi a závodu Škoda Auto a. s.	Michal Hlaváček	47
Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry	Michael Kašpar, Tomáš Sklenář	52
25 let soutěže Stavba roku Stavebnictví 4.0	Jan Fibiger	56

Poděkování

zástupcům Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ústeckého kraje, města Ústí nad Labem a České komory architektů za záštitu a pomoc při organizaci této odborné konference.



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



MINISTERSTVO
PRŮMYSLU A OBCHODU



Ústecký kraj



ČESKÁ KOMORA
ARCHITEKTŮ

Slovo úvodem

Česká republika je v období ekonomického růstu. Je to dobrá zpráva po období útlumu a krize. Některé velké průmyslové závody standardně táhnou ekonomiku, jiné chytají druhý dech. Dochází k rozšiřování výroby a expanzi průmyslových ploch. S narůstající výrobou však začínají docházet pracovní síly, objevuje se velká poptávka po zahraničních dělnících, kteří přicházejí do malých i středních sídel, která na to nejsou připravena a dochází k sociálním problémům. Ministerstvo průmyslu a obchodu připravuje materiál Průmysl 4.0, který by měl napomoci dalšímu růstu. Některé kritické hlasy to ale zpochybňují.

Obecně se objevují směry s přízviskem 4.0. Jedná se opravdu o čtvrtou průmyslovou revoluci? Jsme na ni připraveni? Přinese samé klady, nebo nás čeká mnoho problémů, které zatím ani nejsme schopni dohlédnout. Přinese digitalizace a plná automatizace žádoucí efekty v produktivitě práce, nebo bude znamenat obrovskou zátěž v rekvalifikaci pracovní síly, která v mnoha oborech bude ztrácet svoji pozici. Možná se zatím trochu strašíme, protože obrysy budoucí podoby produkce jsou zatím mlhavé. Ale dnes čas neúprosně rychle běží a měli bychom být připraveni. Zatím tedy opravdu nejsme.

Vraťme se ale k současnosti a problémům, které vyplývají z reality všedního dne. Obecně se o naši průmyslové současnosti hanlivě hovoří jako o období montoven Evropy, zejména v souvislosti s automobilovou výrobou. Ano, jsme na ni orientováni asi více, než je zdravé. Zatím je tahounem ekonomiky jako velmi prosperující odvětví.

Ale – tažení proti automobilům je v plném proudu, výrobci jsou neustále svazováni přísnějšími ekologickými limity, tradičním spalovacím motorům pomalu zvoní hrana. Bude úspěšný současný trend pokračovat nadále, nebo nás čeká pomalý útlum tohoto odvětví, než zachytíme druhý dech s novými technologiemi pohonných jednotek a možná také, pod velkým tlakem veřejného mínění, bude individuální automobilová doprava stále potlačována a její produkce už nebude tak lukrativní. Není naše průmyslová výroba orientována trochu jednostranně? A co ostatní průmyslové obory, rozvíjejí se, nebo skomírají a čeká je transformace?

Dost nových témat a otázek pro diskusi a pro konferenci Asociace pro urbanismus a územní plánování, která se konala v městě, které je s průmyslovou výrobou úzce spjato a které se stalo v dobách minulých dějištěm i mnoha románů Vladimíra Párala spojených právě s touto problematikou.

Příklady z našeho území, prezentované na příkladech z Ústí nad Labem, Mladé Boleslavi, Kvasin, Plzně a Kolína přinesly zajímavé postřehy, které byly rozebrány i v panelové diskusi. Zajímavý, leč spíše ojedinělý přístup byl představen z Itálie.

Téma konference bylo v každém případě velmi zajímavé a přineslo mnoho podnětů k dalšímu zamyšlení.

doc. Ing. arch. Petr Durdík
předseda AUÚP



Ústí nad Labem – letecký pohled

Ústecký kraj z pohledu interakce velkých průmyslových podniků a sídel

Diana Juračková



Na konferenci konané v říjnu 2016 v Litoměřicích byl Ústecký kraj představen v základních datech. Nyní kraj představíme tak trochu jinak a to z pohledu, který nám předurčuje téma letošní podzimní konference. Tématem je nyní interakce velkých průmyslových podniků a sídel.

Jsme krajem, který byl utvářen na dvou základních přírodních osách. Hlavní osou vedoucí krajem je spojnice Praha – Drážďany, ta vede údolím řeky Labe a bývala vždy velmi důležitou cestou. Jedná se o tzv. solnou stezku, která bývala ve středověku strážena hrady a v jejím okolí byla sídla chráněná hradbami. Jak tato romantická krajina vypadala je patrné z obrázku malíře Ernsta Gustava Doerella.



Ernst Gustav Doerell – Krajina s hradem Střekovem

Druhou osou je úpatí Krušných hor, krajina ohraničená hřebeny hor a otvírající se směrem ke středu Čech, procházející městy Ústí nad Labem – Teplice – Most – Chomutov – Kadaň – Klášterec nad Ohří.

Tyto dvě základní přírodní osy jsou i nosnými dopravními osami, na které je navázán i největší rozvoj kraje. Řeka Labe byla prvním přepravním kanálem. Navázány na ni byly přístavy a překladiště. V Ústí nad Labem byla od moře

nejvzdálenější námořnická krčma, což nás ujišťuje o tom, že až sem zapluly náklady, které se plavily po oceánech a mořích. Významným překladištěm a přístavem byl přístav Krásné Březno, a to ještě dlouho poté, co se v polovině 19. století kraj s rozvojem železnice přetváří z romantické krajiny v průmyslovou oblast. Doprava se zrychluje a s ní se urychluje i rozvoj průmyslu.

Roku 1851 je zprovozněna Severní státní dráha vedoucí z Moravy přes Prahu a dále do Lovosic, Ústí nad Labem, Podmokel (součást dnešního Děčína) a Dolního Žlebu a dále na území Německa, do Drážďan. Soukromá Ústecko-teplická dráha byla zprovozněna pro osobní dopravu před lázeňskou sezónou 20. května 1858 (na obr. nádraží Teplice – stojí dodnes). O pár měsíců později pak byla používána i pro nákladní dopravu. Vlastníci této dráhy a jim podobní dále směřovali své investice do těžby a rozvoje průmyslu. Železnice byla vedoucí linií, po které se odehrávala stěžejní přeprava materiálu pro výrobu a následně i výrobků samotných.



Nádraží Teplice



Pohled na areál a správní budovu Spolku pro chemickou a hutní výrobu

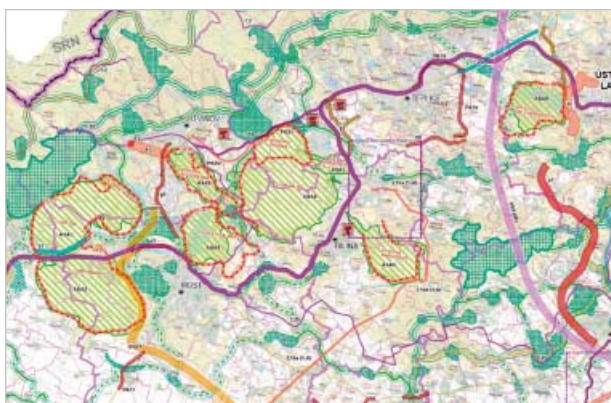
Investoři železnice jako správní vizionáři odhadli stěžejní úlohu, kterou v budoucnosti tato trať sehraje. Na nové dopravní spojení navazovali postupně své hospodářské aktivity.

V Ústí nad Labem v této době např. vzniká Spolek pro chemickou a hutní výrobu (v r. 1856), který zakládá chemický průmysl v tomto městě. Spolek byl natolik ekonomicky silným subjektem, že díky své prosperitě přispíval charitativní formou k rozvoji města. Potřeba pracovní síly samozřejmě vyvolala nutnost tvorby nových kapacit pro bydlení, vznikají nové obytné celky s budovami s odlišnými standardy bydlení, diferencované dle postavení pracovníků firmy. Ve čtvrti Klíše, která tou dobou vzniká, najdeme jak dělnické byty v bytových domech, tak rodinné domy, sloužící výše postaveným pracovníkům. Návrh této městské čtvrti je vidět na obrázku. Majitelé firem si staví honosné vily v centru města.



Návrh městské čtvrti Klíše

Dalším odvětvím, které se díky železnici velmi silně rozvíjí, je těžba. V Ústeckém kraji se nachází velké množství nerostných surovin, z nichž velká část je aktivně těžena (uhlí, cín, písek, kámen atd.). Zatímco v dobách před průmyslovou revolucí se jedná o těžbu spíše lokální s menším rozsahem, od poloviny 19. století se i díky velikosti ložisek těžba postupně stává velkoplošným a zásadním problémem kraje. Na počátku se těží zejména hnědé uhlí, potřebné pro provoz železnice a průmyslu. Poloha velkých sídel a těžených ploch velmi ovlivnila vedení linie želez-



Výřez ze ZÚR Ústeckého kraje – asanační plochy spojené s těžbou

nice. Patrné je to i z dnešních Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, kde jsou rozlehlé plochy s probíhající či ukončovanou těžbou určeny k asanaci (viz obrázek).

Většina podniků je navázána na železnici, má své vlečky. Velké náklady se vozí po tratích a nezatežují tak neúměrně silniční síť a tím ani tolik nezatežují životní prostředí. I tento trend spojený již se vznikem železnice je na průmyslovém severu velmi patrný. Průmyslové plochy se zapojují do městského urbanismu v mnoha městech Ústeckého kraje.

Jako příklad zde uvádím město Louny, vnímané jako město zemědělské. Město, kam se propadlo umístění tratí. Hlavní železniční stanice umístěná 1,5 km od historického jádra s sebou přinesla rozvoj ve svém okolí. Stanice sloužila nejen jako nádraží pro cestující, byla také zázemím c. k. rakouské dráhy, bylo zde rozsáhlé depo, které potřebovalo samozřejmě nové zaměstnance. Na počátku 20. století v Lounech vznikla bytová krize, kterou firma vyřešila výstavbou obytné čtvrti pro zaměstnance. Vznikl tak projekt zahradního města podle návrhu architekta Jana Kotěry. I zde stavba železnice přímo ovlivnila rozvoj města.



Kotěrova kolonie Louny

Do lokality u nádraží byla následně umístěna firma Praga a řada dalších firem, které využily blízkosti tratí a jsou přímo navázány na železnici. Umístění hlavní železniční stanice dál od centra se jeví v případě Loun jako nadčasové řešení.



Průmyslové plochy v Lounech

Louny dnes budou ještě muset projít revitalizací drážních budov a areálů, neboť část z nich dnes již dosloužila a bude hledat nové využití. Dle současného trendu již územní plán města Louny vymezil dvě území průmyslových zón – jednu na západě svého území a druhou na východě, ta přechází až do sousedních Cítolib. Je velmi pravděpodobné, že se

nejprve naplní průmyslové zóny a teprve poté nastane zájem o přestavbovou plochu okolo nádraží. Tento trend by bylo zapotřebí zvrátit ve prospěch ploch tzv. brownfieldových, a to nejen u tohoto konkrétního města.

Po druhé světové válce, kdy se železnice dostává do rukou státu a podniky se zestátní, je snazší díky této vlastnické situaci lépe propojovat jednotlivé rozvojové záměry ve prospěch nadřazených zájmů státu, neboť roli v rozhodování nesehrává pouze ekonomický stimul. Je možné preferovat vždy výše postavený veřejný zájem. Tato státem vytvářená situace se projevuje i při tvorbě měst. Státní investice do preferované železniční dopravy nutí např. velké průmyslové podniky stavět v přímé návaznosti na železniční trať.

Po sametové revoluci i v souvislosti se změnou vlastnických vztahů mnoha firem, důležitých podniků s nutností neustále hledět na rentabilitu investic a provozu, ustupuje nákladní doprava na železnici rychlejší a flexibilnější dopravě silniční podle hesla: „Čas jsou peníze.“ Na ústupu je i doprava po vodní cestě – řece Labe. Labe je po velkou část roku nesplavné a není možné uspokojit zájmy firem o tuto dopravu celoročně. Dlouhodobě se proto uvažuje o umístění vodního díla – plavební stupeň Děčín, které by napomohlo vzduť hladiny Labe a odstranilo tak úzké hrdlo na této historické dopravní cestě.

V našem kraji díky narůstající silniční dopravě vzniká potřeba dobudovat stěžejní dopravní spojení. Nejvýznamnější je loni dokončená dálnice D8 v úseku Velemin – Řehlovice. Řeší se i silnice I. třídy jako např. silnice I/13 a její zásadní problém, kterým je propojení přes město Děčín. Zkapacitněním prochází silnice D6 (R6) a i spousta dalších pro kraj významných silničních spojení. Nové úseky silnic na sebe vážou nové aktivity v území, jsou sem umísťovány logistické haly, velké haly pro výrobu. Převážně se jedná o plochy na zelené louce, bezprostředně napojené na základní rychlostní silniční síť. Průmysl není přímo navázán na území měst, vznikají průmyslové zóny mimo města, čímž je zabírána volná krajina a často i orná půda. Příkladem je průmyslová zóna Havraň, jejíž vznik vyvolal veliké diskuse, mj. právě z hlediska ochrany zemědělské půdy. Dalším příkladem je samostatně stojící logistický areál Nupharo Park v blízkosti dálnice D8 a silnice I/13 (Žďárek – viz obrázek). Záměr vytvořit zde centrum vědy a výzkumu se do dnešního dne nepodařilo celý naplnit. Projekt „na zelené louce“, který byl i poměrně velkou investicí, nyní stagnuje.



Nupharo Park Žďárek

Loni jsme na konferenci představovali revitalizaci území po původním armádním letišti Žatec, které se stalo průmyslovou zónou kraje (PZ Triangle). Její vznik byl podpořen investicemi státu. Odstraněna byla ekologická zátěž a území bylo postupně připraveno na příchod investorů. Tento postup stále vnímáme jako správný a zcela jistě hodnotnější než zabírání volné krajiny. Investice měla vliv na dobudování silniční sítě jako přípravné aktivity nezbytné pro úplné naplnění zóny (zbudován byl přivaděč dálnice D7, vystavěna byla kruhová křižovatka). Dnes vývoj ukazuje, že i tato zóna se potýká s problémem nedostatečného zázemí. Vzhledem k tomu, že v lokalitě není dostatek pracovních sil pro nově otevírané provozy, pracovní sílu je nutné dovážet a nastává problém s ubytováním. Rozvojové plochy okolních obcí se jeví jako příliš vzdálené a nedostačující.

Ústecký kraj se stejně jako ostatní kraje potýká s problémem brownfieldů, segregovaných lokalit a podvyužívaných území. Některé lokality se díky novým souvislostem ale měnit začínají, např. díky dobudování dálnice D8 znovu ožívá prostor dřívějšího palivového kombinátu Užín, umístěný na výjezdu z Ústí nad Labem směrem na Teplice. Dálnice D8 je dopravní tepnou přivádějící do území nové investiční cíle jednotlivých soukromých firem. Jejich regulace a směřování primárně do ploch brownfieldů je nutností.

V budoucnu by měla být vybudována nová vysokorychlostní trať v úseku Praha – Ústí nad Labem – státní hranice SRN, která umožní rychlejší spojení nejen pro osobní, ale v úseku Ústí – státní hranice i pro nákladní dopravu. Správa železniční dopravní cesty pořizuje vyhledávací studii, která by měla být hotova v roce 2019.

Nastává doba, kdy by se stávající těžký a nebezpečný průmysl měl postupně vymístit mimo města. Doba, která s sebou nese umísťování záměrů dál od center osídlení tím nutně zvyšuje potřebu posílení dopravy za prací. Doba, kdy se postupně dotěžují některá ložiska nerostných surovin, která se následně budou vracet do života. Je nutné hledat nové souvislosti a vazby v území. Velmi by pomohla podpora státu, který má tu moc zvýhodnit např. daňově aktivity na plochách brownfieldů vůči aktivitám na plochách zelených.



Kraj by měl na nové trendy umět rozumně reagovat...
daří se nám to?

Ing. arch. Diana Juračková
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Krajský úřad Ústeckého kraje

Ústí nad Labem – město protikladů

Vladimír Charvát

Představit město Ústí nad Labem na několika řádcích lapidárním způsobem není v našich silách, protože do jeho vývoje vstoupilo a stále vstupuje řada různorodých faktorů, určujících směry jeho dalšího vývoje. Pro pochopení územního vývoje města je třeba znát nejen podmínky a vazby území, ale také faktory historického i současného sociálně-ekonomického vývoje. V případě Ústí n. L. a Ústecka vůbec jsou navíc významné ekologické aspekty, zejména nízká kvalita složek životního prostředí (s extrémně negativními hodnotami ve druhé polovině 20. století) a limitované využití území narušené povrchovými či hlubinnými dolovými poli či jinými územními bariérami. Symbolem města je mimo hradu Střekov zámeček Větruše (Ferdinandshöhe), Mariánská skála (Marienberg, tvořící spolu s protilehlou pravobřežní skálou Kramolna tzv. Ústeckou bránu) s Mariánským mostem (se 179 metrů dlouhou mostovkou, s pylony 60 metrů vysokými) a šikmá věž hlavního městského kostela (s odklonem od osy 2,09 m) obestavěného novodobým nákupním centrem.

Souvislosti s územním vývojem měst Severočeské hnědouhelné pánve

Město Ústí nad Labem je regionálním centrem kraje s 92 tisíci obyvateli, se čtyřmi městskými obvody, město tvoří jádro rozvojové oblasti ORP Ústí nad Labem a zároveň jádro aglomerace. Město funguje jako regionální centrum státu a centrum podkrušnohorské aglomerace, s plnohodnotnou vybaveností (včetně univerzity Jana Evangelisty Purkyně), s republikově významnými dopravními tahy železnic i silniční sítě, a profiluje se také jako regionální centrum sportu, rekreace i kultury.

Významná je blízkost měst Teplic, Děčína, Litoměřic, Bíliny a Mostu, s nimiž město kooperuje, zejména v oblasti vybavenosti a zaměstnanosti. Největší zaměstnavatelé ve městě jsou veřejné služby, doprava (včetně logistiky) následována průmyslem.

Dnes město leží v nekonkurenceschopném regionu severozápadních Čech, město zůstalo s nedokončenou restrukturalizací výrobní základny, se zanedbanými fondy, s vysokým podílem brownfieldů. Zároveň se město ocitá v zájmovém území Prahy – geografická blízkost Prahy a kvalitní dopravní spojení s Prahou dosahuje dostupnost do 60 minut po silnici i po železnici. Výše jmenované faktory však způsobují odliv obyvatel z regionu, stěhování mladých a vzdělaných lidí za prací do Prahy a Středočeského kraje, kvalifikované síly odcházejí do jiných regionů.

Město Ústí nad Labem se potýká s jedním z průvodních jevů vývoje osídlení konce 20. století – suburbanizací, která je dominantním procesem vývoje, mění územní organizaci města i jeho okolí, způsobuje nevratné změny ve vzorcích osídlení a přináší další ekonomické, sociální i environmentální důsledky. Nekvalitní prostředí města, nedostatek inovací a nedostatek investic způsobuje stagnaci. Město se nachází ve fázi tzv. smršťování. Město ztrácí kompaktnost, „drolí“ se na menší části, které jsou samostatně obsluhovány železniční a silniční dopravou a trasami MHD – tvoří se ostře oddělené kry města.



Zdroj: Charvát, OUP, 2015

Schéma ker městských území, intenzita osídlení klesá směrem od jeho těžiště

V poválečných letech bylo území města budováno s dominancí těžkého průmyslu a odvětví paliv a energetiky, v 90. letech proběhly strukturální ekonomické změny, došlo k odstupu regionu od technologického pokroku a zůstala nedokončená restrukturalizace celé průmyslové základny Podkrušnohoří, těžba v pánevní oblasti se stále prolounguje. Vymezená, ale zároveň vytěžená ložiska stále limitují zastavěná území sídel nebo jejich zázemí, a tím jejich rozvoj.

Mezníky historie města a dlouhodobé koncepce

Do průmyslové revoluce sice královské, leč provinční město, které mýjely duchovní centra, hlavní dopravní trasy či stavební činnost, nepřístupné území podél Labe si vyžádalo budování nových cest. Středověké a renesanční městské hradby, jimiž bylo Ústí nad Labem obeháno, byly v průběhu čtyřicátých let 19. století zbořeny.



Pohled na město po realizaci železnice, E. G. Doerell, 1893

V roce 1867 vznikl v Ústí n. L. první pivovar, první most přes Labe, určený pro dopravu silniční i železniční byl postaven roku 1872 a město tím získalo spojení na tzv. „Berlínsko-Bagdádskou“ železnici. Sedm let po dokončení železnice na Prahu byl zahájen provoz na trati do Teplic prodloužen v roce 1890 až do Chomutova.

Výhodné železniční i lodní dopravní spojení a snadno dosažitelné zdroje energie v podobě nalezišť hnědého uhlí v těsné blízkosti města, přispěly k jeho rozsáhlé industrializaci. Koncem 19. století předčil ústecký labský přístav objemem přepravovaného zboží Terst.

Ústí n. L. se stává sídlem bohatých průmyslníků, kteří v území zanechali rodinné vily, fabriky, obytné soubory pro dělníky (kolonie), městskou vybavenost i lázeňské objekty.

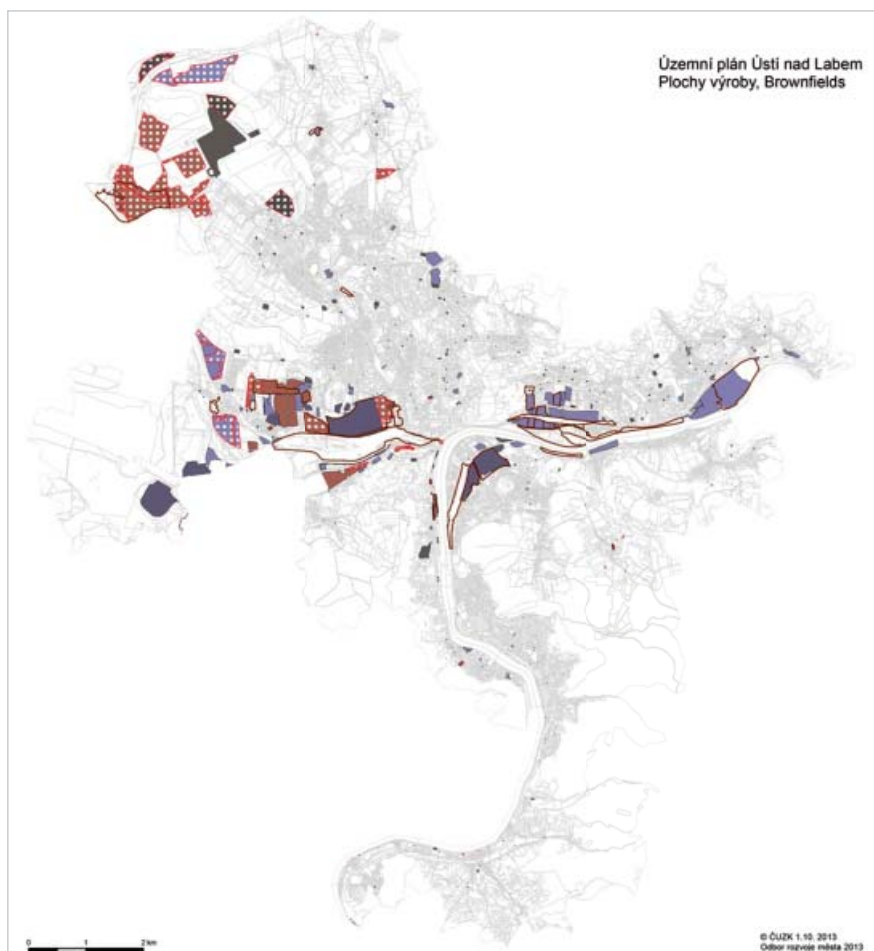
Vznikají průmyslové areály:

- Schichtovy závody (SETUZA)
 - vyrábí mýdla, prací prostředky, chemická výroba, ale také strojírenská výroba – též prototyp vlastního osobního automobilu (1939),
- Spolek pro chemickou a hutní výrobu – (zakladatelé Chotek, Fürstenberg a Schwarzenberg), chemická výroba, kyseliny, louhy, později chlór, epichlorhydrin, pryskyřice,
- Solvayova továrna, TONASO – vděčí za svůj název belgickému chemiku Ernstu Solvayovi (1838–1922), k jehož největším objevům patřil nový způsob výroby sody z vápence, soli a koku. Neštětické Solvayovy závody byly založeny v roce 1905.

Tyto tři závody jsou dodnes základem průmyslových ploch ve městě, kolem kterých se nabalovaly další a další nové či doprovodné plochy pro výrobu. Později vznikl naproti obytnému souboru Předlice ucelený průmyslový okrsek Předlice – se sklárnami, jatkami, Chemopharmou, tkalcovnami, armaturkou a dalšími výrobami, který existuje dodnes. Většina výroby však přestala po roce 1990 existovat.

Město zároveň s plochami výroby rozšiřovalo plochy bydlení, vybavenosti, sportu a rekreace. Plochy průmyslu se ocitly v údolních polohách, bydlení bylo vytlačováno do neustále vyšších poloh, zejména z důvodů překonání inverzních situací. Bydlení má jeden z nejka-

litnějších urbanistických konceptů v podobě městské části Klíše. Ve městě se objevily nejen styly konce 19. století (historismus a secese), ale zvláště funkcionalismus a modernismus, reprezentovaný zejména mezinárodním stylem, drobně se prezentuje expresionismus. Socialistickým stylem není město dotčeno, ale pokračujícím modernismem 60. let se zařadilo mezi přední nositele tohoto proudu, jež pak „vyzrál“ do tzv. Bruselského stylu. Tento styl lze najít nejen v koncepci veřejných staveb, ale hlavně v detailech parteru města, v plastikách, reliéfech a v drobných architektonických dílech. Konec architektonických stylů ve výstavbě



Územní plán Ústí nad Labem, plochy výroby, brownfields

bydlení přinesla průmyslová výroba sídlišť, která byla stále více oddalována od centra do stále vyšších poloh, až vznikly charakteristické „novodobé hrady“ nad městem.

Na území města se těžilo uhlí – v dole v Trmicích a ve Všebořicích. Díky těžbě uhlí zanikly některé menší obce či osady v zázemí krajského města (Vyklíče, Tuchomyšl, Lochočice, Otovice, Hrbovice, Úžín, Dělouš), ale strukturu města to víceméně nepoškodilo. Bylo poškozeno krajinné zázemí, byla poškozena osa Trmice – Vyklíče – Roudníky – Teplice a tzv. „cesta do hor“ Ústí n. L. – Telnice). Ve Všebořicích vznikla Tlaková plynárna Úžín, vyráběla svítiplyn, ale také znemožňovala rozvoj města severozápadním směrem. Tyto aktivity již neexistují, avšak v území zůstávají po těchto činnostech staré zátěže, jež neumožňují plnohodnotné využití území. Největší důl Chabařovice zasahoval těžbou na administrativní území Ústí n. L. V rámci konverze průmyslových činností byly doly rekultivovány, na místě dolu Chabařovice vznikla zóna jezera Milada, která má v budoucnu mít charakter rekreačního zázemí regionálního významu.



Zdroj: Charvát, Pospíšil, 2008

Návrh rekreace u jezera Milada

Významnými politicko-společenskými mezníky ve vývoji města jsou odtržení Sudet od Československé republiky a po konci války odsun německého obyvatelstva. Ještě před koncem války byly pro strukturu centra smrtící nálety spojeneckých letadel. Zacelení prostoru po náletech a dostavba centra města trvá dodnes. Ve druhé polovině 20. století byly stavby centra doplňovány sporadicky (zejména objekty státní správy), byly doplněny bytové domy formou typizované zástavby, avšak pouze doplněná fronta Hrnčířské ulice vykazuje vysokou architektonickou kvalitu. Až v 90. letech byly doplněny domy dotvářející jasnou frontu náměstí, byly doplněny hodnotné solitéry: palác Zdar, dostavba objektu Komerční banky, objekt centrální banky (ČNB) a další.

Na území města se nacházejí areály a významné solitéry průmyslové architektury, které patří do kulturního dědictví města a regionu. Zatím si však ani vlastníci, ani veřejná správa neví příliš rady s využitím, resp. konverzí těchto objektů. Projekty pro jejich využití, konverzi apod. nejsou předkládány, sám o sobě je problémový prostor Nového města mezi vlastním centrem města a chemičkou, který má na jedné straně rozvojový potenciál, na druhé straně trpí dotykem s negativním účinkem těžké průmyslové (chlorové) výroby.

Problematika životního prostředí

Do historických mezníků vývoje Ústí n. L. patří katastrofální stav ovzduší s pravidelně se opakujícími inverzemi (občanské nepokoje v Teplicích, 1989). Průmyslové činnosti a jejich negativní dopady na severočeskou pánev i na město Ústí n. L. si vynutily vyplácení finanční kompenzace obyvatelstvu, nebezpečné výroby, skládkování a povrchová těžba v krajině vytvářely velké „země nikoho“, které se dodnes nedaří zcela zacelit.

Katastrofální stav lesních porostů se zlepšil po dvou dekádách revitalizace Krušných hor, významným kvalitativním mezníkem pro celý region bylo odsíření severočeských elektráren. Po ukončení výrob narušujících životní prostředí se v území rozšířila řada chráněných živočišných i rostlinných druhů, oblast Krušných hor je využívána k pastevectví, byly rekultivovány stovky hektarů dolů a výsypek, jsou založeny nové lesy. Málo se však vrací původní ovocnářství a zelinářství.

K problematice životního prostředí patří také katastrofální povodně z roku 2002. Město se nejen těžko, ale i dlouho vzpamatovávalo z této krizové zkušenosti. Důsledkem povodní je vytvoření protipovodňových staveb ve městě, vznikl nový přednádražní prostor, ochrana levobřežní komunikace a další.



Zápavy v roce 2002

Zdroj: Město Ústí nad Labem, 2002

Aktuální problémy průmyslového města a jeho strategie

Aktuální problémy města jsou:

- nadměrný rozsah nevyužitých a podvyužitých ploch,
- nefunkčnost částí struktury města, plochy brownfields,
- narůstající sociální problémy ve městě spojené se vznikem tzv. vyloučených lokalit,
- vysoká investiční náročnost na plochy přestavby a revitalizace města, která přesahuje rozpočtové možnosti města.

Město musí strategicky těžit ze své polohy, město je jádrem rozvojové oblasti, musí soustředěně investovat, zejména do svého centra. Město musí těžit z přírodního prostředí na území města i v jeho zázemí.



Zapojení vysokorychlostní tratě do prostoru Západního nádraží

Město musí těžit z místní i regionální vybavenosti, z vysoké kvality školství, zdravotnictví, ze zázemí sportu, rekreace a kultury. Město musí těžit z dobré dopravní dostupnosti, těžit ze záměru VRT, prosadit úpravu železniční a silniční sítě.

Město ve své rozvojové strategii implementuje následující cíle – zajistí přiměřený územní rozvoj celku, vrátí život do centra města, posílí lokální centra, zkvalitní bydlení ve všech formách, vytvoří kvalitní veřejná prostranství a veřejnou zeď, bude postupně revitalizovat brownfields, bude eliminovat asanační plochy a pásma, pozvedne turistický ruch.

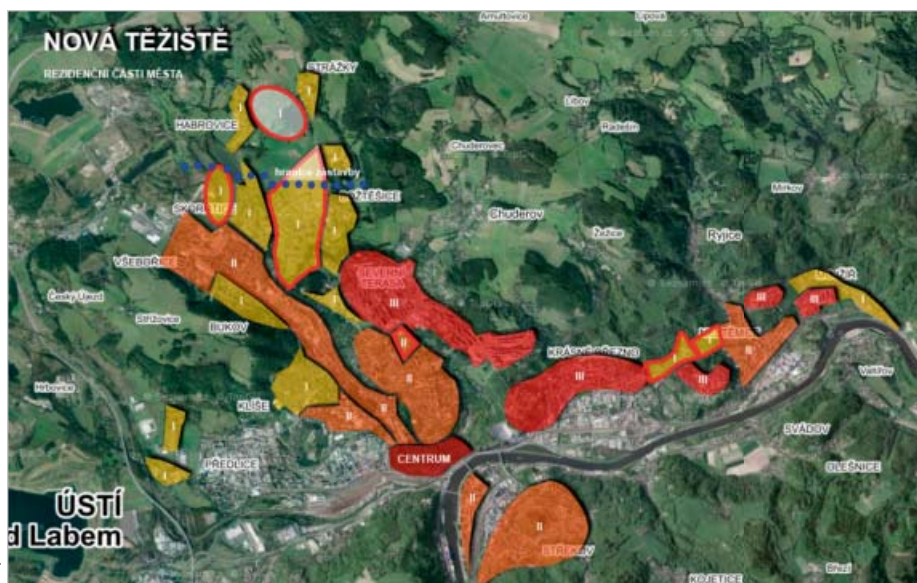
Návrh řešení z pohledu územně plánovacího:

- vymezení hodnot a stanovení priorit ochrany, zejména areálů a staveb 19. a 20. stol., průmyslového dědictví – dělnické kolonie, veřejné budovy, průmyslová architektura,
- stanovení dílčích kroků pro další ozdravení města, pro jeho kvalitu,
- podpora města „Ústí n. L. – města na Labi“ – Labe a Bílina s dramatickým terémem jako přírodní fenomény území města, ostatní vodní toky, přírodní koridory,
- území města jako dopravní křižovatka, nadmístní propojení hlavních republikových tahů, multimodální dopravní koridor, včetně Labské cesty,
- město jako nedílná součást severočeské konurbace, silné urbanizační vazby na pánevní oblast,
- univerzitní město jako zásadní profílance funkce města, kterou se otevírá naplnění nejen nadmístní občanské vybavenosti, ale také vazba na společenský a kulturní život města, na rozvoj vědy a výzkumu spojený s profílací sekundárního sektoru,
- město s vysokou úrovní občanské a technické vybavenosti.

Aktuální problematika interakce sídla a velkých průmyslových závodů

Nejpostiženější území s intenzivním soustředěním průmyslové výroby, technické infrastruktury a dopravy je území s hornickou činností a činností průmyslovou a to: východozápadní osa Labe – Bílina a oblast Všebořice. Na rozdíl od oblasti Všebořic, která je vzdálena nejen od centra města, ale také od center osídlení, je východozápadní osa zásadní pro organizaci celého města. Územní plánování spolu s decizní sférou vytvářelo dlouhodobě koncepci obrovské monofunkční plochy, kdy v této ose téměř nejsou zastoupeny funkce bydlení (zůstávají zde pouze vyloučené lokality s bydlením). Důsledkem je nakonec ztráta nejen většiny smíšených území, ale také řady průmyslových či jiných historických fondů v území, aniž by vznikl nový, kvalitní urbanistický koncept. Prostor je využíván pro potřeby dopravy a městské infrastruktury, ale bez ohledu na tvorbu městského prostředí, na tvorbu příznivého a průchodného urbánního prostředí.

Součástí tohoto prostoru je celá oblast Západního nádraží, plocha chemičky, plocha výrobního okrsku Předlice spolu s částí obytnou, s prostorem kolem řek Bílina a Labe a jejich zbytkovými plochami, oblast nádraží Krásné Březno, s plochami brownfieldů Krásné Březno (pivovar, lihovar), přístav Krásné Březno s navazujícími volnými plochami, plocha centrální čistírny odpadních vod a TONASa v Neštěmicích, k němuž se dnes přidává rezidenční území Neštěmic – Mojžíř, jako vyloučená lokalita. Volně lze k této ose přiřadit i oblast ulice Pražské – s areálem cukrovaru a ostatními skladovými plochami, včetně přístavu Vaňov.



Zdroj: Charvát, OÚP, 2017

Nová těžiště – rezidenční části města

Dlouhodobým, funkčně nevyhraněným využíváním území, chátřáním fondů vzniká velký, neurčitý prostor města, který umožňuje jak legální, tak nelegální využití tohoto území. Postupně dochází k situaci, kdy se i okolní areály či stavby dostávají do této zóny, ztrácejí hodnotu, investoři nemají zájem o investice v těchto částech města nebo jsou fungující areály investory opuštěny (Linde, a. s.) a začínají být novými brownfieldy. Dochází k rozšiřování tohoto území, vznikají tzv. nová rozhraní. V současné době odhadujeme rozsah takto postiženého území až na 30 procentech zastavěného území města. Pro některé činnosti v území je však taková oblast naopak vyhovující, areály nenařezají na limity hygienické či územní. V těchto územích pak aktivní investoři přinášejí požadavky na další zatěžování území. Jedná se zejména o investice v areá-



Zdroj: Charvát, OÚP, 2017

Ohrožené lokality

talizací parkových ploch, vkládáním pěších os či místních komunikací, a tím vytvářet překážky pro další devalvací území, jeho dalšímu upadání.

Ing. arch. Vladimír Charvát
městský architekt

Magistrát města Ústí nad Labem

Téma: Průmysl 4.0

Jitka Švejcarová

Průmysl a celá ekonomika prochází zásadními změnami způsobenými zaváděním informačních technologií, kyberneticko-fyzických systémů a systémů umělé inteligence do výroby, služeb a všech odvětví hospodářství. Dopad těchto změn je tak zásadní, že se o nich mluví jako o 4. průmyslové revoluci. Řada vyspělých zemí již příležitosti a hrozby těchto změn pochopila a přistoupila k podpoře 4. průmyslové revoluce v systémových opatřeních a z nich plynoucích dedikovaných programech. Česká republika musí na tyto trendy reagovat také, protože skýtají obrovské příležitosti z pohledu udržitelnosti a zvýšení produktivity průmyslové výroby a služeb a potažmo poptávky po kvalifikované práci. V opačném případě hrozí České republice ztráta konkurenceschopnosti s velkými dopady nejen na zaměstnanost a produktivitu, ale celý rozvoj společnosti.

V jádru čtvrté průmyslové revoluce stojí spojení virtuálního kybernetického světa se světem fyzické reality. To s sebou přináší též významné interakce těchto systémů s celou společností, tedy se světem sociálním. Z pohledu moderní teorie systémů se proto v poslední době v souvislosti se 4. průmyslovou revolucí hovoří o revoluci kyberneticko-fyzicko-sociální, způsobující dynamickou vzájemnou interakci složitých systémů kyberneticko-virtuálních, systémů fyzického světa a systémů sociálních.

Česká republika nesmí zaostat z pohledu připravenosti na Průmysl 4.0. I proto přišlo Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) s Iniciativou Průmysl 4.0, aby podpořilo procesy reakce České republiky na výzvy spojené se 4. průmyslovou revolucí a dlouhodobou konkurenceschopností české ekonomiky.

Rozvinuté země se s rostoucí intenzitou zabývají nástupem takzvané čtvrté průmyslové revoluce, která zásadním způsobem mění a nadále měnit bude povahu a úlohu digitálních, a v návaznosti na ně, i jiných technologií v průmyslu, logistice a všech souvisejících oblastech. Lze očekávat, že tato prudká transformace se bude podílet i na celospolečenském rozvoji a dynamice. Čtvrtá průmyslová revoluce tak ztělesňuje nový rámec technologické konvergence zahrnující bezprecedentní propojení digitálních, fyzických a biologických technologií. Očekávají se změny v tom, jak budou produkty a služby vyráběny, distribuovány a spotřebovávány; jak bude mobilizována a/nebo nahrazována pracovní síla; jakou roli bude sehrávat vzdělávací a socializační proces jedince; co bude znamenat nástup nových typů gramotnosti či soustavy norem a pravidel, která budou tuto revoluci regulovat a usměrňovat.

V tomto ohledu tato vlna změn představuje celou řadu výzev, příležitostí a hrozeb – a to i těch, které (zatím) neumíme anticipovat. Tak jako u první průmyslové revoluce, v jejímž centru figuroval parní pohon, který se stal integrální součástí transformace ekonomické dynamiky tehdejší, raně moderní společnosti; u druhé průmyslové revoluce, kdy na scénu vstupuje elektrický pohon a masová výroba; u třetí průmyslové revoluce související se zapojením elektroniky, informačních a automatizačních technologií do socioekonomických procesů, tak i ta čtvrtá, nastupující průmyslová revoluce s sebou nese nebylé možnosti rozvoje, ale – tak jako její předchůdkyně – i jistou míru nepředvídatelnosti.

Éra, před kterou jako společnost stojíme, se neomezí jen na revoluční změny ve výrobě a spotřebě statků a služeb. Souvisí zásadně také s tím, jak se bude společnost a její instituce v tomto novém kontextu chápat a dotýká se důležitých otázek: jakou úlohu bude v této společnosti 21. století sehrávat jedinec, člověk – jakožto hybatel i subjekt tohoto fenoménu?

I když v centru pozornosti stojí průmyslová výroba – koneckonců proto se iniciativa na podporu průběhu čtvrté průmyslové revoluce nazývá ve SRN Industrie 4.0, v ČR tedy používáme analogický termín Průmysl 4.0, předpokládané dopady této transformace, a to ať už ty pozitivní, ale i ty potenciálně negativní, není možné redukovat jen na průmysl samotný. Jak ukázaly předchozí průmyslové revoluce, technické a technologické změny nelze oddělovat od společenské, (geo)politické a kulturní dynamiky – jsou vždy její aktuální a aktivní komponentou. Ale platí samozřejmě i to, jak společnost – její instituce a jedinci, jejich motivace, hodnoty a vize – spoluutváří svoji technologickou bázi.

Mnohé studie, ale i první výsledky z praxe, potvrzují, že jednotlivé elementy Průmyslu 4.0, opírající se např. o Internet věcí (Internet of Things) či Industriální internet (v terminologii OECD), kyberneticko-fyzické systémy, 3D tisk, umělou inteligenci, propojení mezi roboty a nanotechnologiemi, a různá inovativní rozhraní mezi strojem a člověkem (human-machine interface) včetně genetických úprav a kognitivní augmentace, už mají a mít budou dramatické ekonomické, společenské, ekologické, etické a sociálně-psychologické implikace.

Takto široká škála očekávaných změn vyžaduje nebylé důkladnou revizi a pojmenování skutečného stavu věcí v naší společnosti. V kontextu celospolečenského vývoje jistě není obtížné najít řadu důvodů k polemice a nejrůznějším pochybnostem. Nesmírně náročnou, hlubokou a v zásadě úspěšnou transformaci politicko-ekonomickou, díky níž se naše země stala integrální součástí společenství mimořádně úspěšných světových ekonomik, nedoprovází relevantní adaptace v ostatních oblastech, kritických pro prosperitu země. Namátkou jmenujme například hrozby vyplývající z negativního demografického vývoje a dlouhodobě neudržitelného nastavení důchodového systému či zjevných strukturálních potíží vzdělávacího systému,

jehož stávající podoba podle některých analýz již začíná ohrožovat vývoj HDP v následujících obdobích a obecně nízké důvěry obyvatel v demokratické instituce. Česká republika tak i přesto, že patří mezi industriálně nejrozvinutější země Evropy, zatím na příchod změn, vyžadujících koordinovanou, cílevědomou aktivitu napříč společenskými institucemi není dostatečně připravena.

Iniciativa Průmysl 4.0 nahlíží na problematiku této tektonické socioekonomické transformace z různých úhlů pohledu: představuje zevrubnou analýzu nezpochybnitelných přínosů čtvrté průmyslové revoluce jak pro ekonomiku a společnost jako takovou, tak i systematický pokus o identifikaci a tematizaci hrozeb a nástrah, které s příchodem ekonomiky, neřku-li „společnosti 4.0“ mohou bezprostředně souviset. Jen tímto reflexivním přístupem – který dokument ztělesňuje – se budeme schopni jakožto celá společnost vyhnout rizikům, připravit se na ně a zároveň využít veškerý potenciál nastupující revoluce.

Iniciativa Průmysl 4.0 je již na první pohled velmi ambiciózní. Prezentované příspěvky odborníků na klíčové oblasti fungování naší společnosti se často dotýkají mimořádně citlivých témat a vnáší do diskuse kritické pohledy, doporučení a črty systémových opatření, které se mnohdy mohou jevit jako radikální či obtížně realizovatelné. Ze samotné podstaty věci je však jedině takový přístup racionální – klade na nás, jako spolutvůrce své vlastní budoucnosti odpovědnost za správná rozhodnutí, založená na porozumění situaci, celospolečenské diskusi a vůli vynaložit nezbytné úsilí při provádění nutných změn na všech úrovních fungování naší země. Premisy úspěchu těchto změn se nemění – stále platí masarykovské „nebát se a nekrást“, stejně tak se nemění podstata úlohy státu vymezená ústavou a naší pozicí v mezinárodním společenství. Co se mění naprosto zásadně, je však způsob, jakým entity, podílející se ve vzájemných interakcích na vývoji České republiky, tvoří hodnoty, a co od sebe vzájemně očekávají.

Nadcházející průmyslová revoluce není jen zásadní proměnou konvenční logiky výrobního procesu. Užívání technologií obecně má přímý vliv na dění ve společnosti skrze každodenní zkušenost jednotlivce. Podoba práce, této esenciální součásti lidského života a zdroje identity jednotlivce a v důsledku celých společenství, se nebývale rychlým tempem proměňuje jako taková. Schopnost adaptace a ztotožnění se s novým pojetím cesty k úspěchu v nastalých okolnostech je základním faktorem potenciálního úspěchu či neúspěchu společenství v konkurenčním prostředí globální ekonomiky. Paradoxně je tak technologický rozvoj spojen s lidskou motivací a dominantními společenskými hodnotami. Lidská očekávání a jejich implikace ovlivňující aktuální rysy společenské dohody jsou neoddiskutovatelně podhoubením, z něž vyrůstá nová sdílená realita. Tyto aspekty jdou v mnohém za rámec zde prezentované iniciativy a zůstává tak na čtenáři, aby je bral v potaz jako neméně významné při vyvozování závěrů. Toto přirozené omezení je pak také výzvou k naplnění pozornosti odborníků, občanských iniciativ a politické reprezentace právě tímto směrem.

Na tomto místě stojí za to zdůraznit, že člověk se nemá v jakémkoli ohledu stát překážkou – jak nás nepřimo, a na pozadí velmi odlišného technologického a společenského kontextu varuje Karel Čapek ve své vědeckofantastické hře R.U.R., ale naopak aktivním spolupřítelem čtvrté průmyslové revoluce; tím kdo jí bude navigovat a určovat její směr. Technologie a technika, ať už ty z první nebo čtvrté revoluce, jak víme z historických pramenů, filosofických a sociologických reflexí, nejsou samospasné: samy o sobě význam nenesou. Ten jim dává člověk; jen člověk je vymýšlí, ovládá, používá. Člověk též musí aktivně reflektovat a promýšlet úlohu nových technologií, a to jak v tradičních odvětvích průmyslu, tak v těch, co se v současnosti formují a etabloují, tak i v těch, která jsou prozatím otázkou budoucnosti. Člověk si nesmí hrát – abychom navázali na Čapkovu výše citovaná slova – na boha, který stvoří, nebo stvořit umí, dokonale fungující technologický aparát, který bude všemocným hybatelem jsoucna. Zde bychom se dostali z aktivní role racionálně uvažujících účastníků čtvrté průmyslové revoluce do pozice techno-utopistů a deterministů. Technologie a technika, právě díky jejich provázanosti se socioekonomickými, ale i politickými, kulturními a návazně pak kognitivními a psychologickými proměnnými, se stávají mocným organizačním prvkem, jakýmsi společným jmenovatelem společenského vývoje, v jejímž centru však vždy stál – a stát bude – člověk.

Čtvrtá průmyslová revoluce přichází s příslibem kladného ovlivnění transformativních sociálních, ekonomických a environmentálních aspektů našeho světa: od eliminace nemocí, ochrany životního prostředí, přes zajištění energií, vody, potravy a bezpečnosti, až po redukci sociálních nerovností a smysluplný rozvoj jednotlivce a komunit. Nastupující revoluce však v sobě nese komplexní krajinu rizik – jedno základní například spočívá v jakési asymetrii mezi rychlostí, s jakou nové technologie vznikají, konvergují a vstupují do socioekonomických ale i psychologických procesů na straně jedné, a rychlostí, s jakou jsou schopni na tyto proměny reagovat regulátoři, vlády a různě zainteresovaní stakeholders, ale i samotný kognitivní aparát jedince, na straně druhé. V blízké budoucnosti budeme například schopni vyrábět fyzické produkty – hardware – se stejnou rychlostí jako programové vybavení – software – a duševní produkty. Musíme předejít tomu, že se jako společnost dostaneme do fáze nezkrotné akcelerujícího technologického rozvoje, na kterou však nikdo nebude umět reagovat, na kterou nikdo nebude připraven, kterou nebude nikdo schopen reflektovat, monitorovat, kontrolovat – naše dobré úmysly by nás tak mohly svést na scestí technologického regrese a zranitelnosti. Jak v širších souvislostech uvádí přední světový filozof techniky a teoretik vědy profesor Ladislav Tondl (1924–2015):

„Technická řešení a technická díla nejsou uvažována, navrhována, projektována a vytvářena jen pro pomíjivý okamžik jejich dokončení nebo uvedení do provozu. Musí plnit své funkce po období, které bývá charakterizováno jako životní cyklus takového díla. Proto musí být vždy a ve všech úlohách i situacích respektován technický čas a s ním spojené etapy, cykly, jakož i takové pojmy, jakými

jsou „životnost“, „spolehlivost“ a některé další mající charakter pravděpodobnostních měr. Protože technické dílo je obvykle součástí nebo složkou širšího systému, který má nejen technické, ale také přírodní, společenské a lidské subsystemy, je zde nezbytná koordinace časových rytmtů a cyklů různé povahy a akcent na ty požadavky, které bývají charakterizovány jako sladění, jako žádoucí soulad časových a vždy také dalších dimenzí těchto subsystemů.“

Naše technická řešení a díla, technologické kapacity a možnosti rozvoje se tedy musí rozvíjet ruku v ruce s domyšlením a anticipací jejich rozmanitých dopadů, jakkoliv těžké to může být – nesmí vzniknout paralelní multirychlostní světy, kde se budou střetávat nebývale rychlý technologicky hnáný ekonomický rozmach a pomalý proces jeho regulace, kontroly a socio-psychologické absorpce. Tyto světy musí být provázány, reagovat na sebe, komunikovat spolu, jak říká profesor Tondl, musí být sladěny. Je třeba, jinak řečeno, systematické, strukturované a promyšlené synergie různých společenských sil – například státních institucí, soukromých podniků, vzdělávacích a výzkumných institucí a center, ale i občanské společnosti – v procesu odpovědného a konsenzuálního navigování čtvrté průmyslové revoluce.

I přesto, že náčrt různých hrozeb může působit lehce spekulativně, je nepochybné, že se jako společnost nacházíme v situaci nebývalých technologických možností, které mohou představovat jak neprobádané teritorium hrozeb, tak, současně, ojedinělý progres – v sociálním, environmentálním, ekonomickém, ale i politickém slova smyslu. Ten dosáhneme jen za podmínek úzké spolupráce stakeholders, regulátorů, podnikatelů, designerů, inženýrů, právníků, sociologů, filozofů a psychologů, ale i uživatelů. Čtvrtá průmyslová revoluce nesmí být kolonizována jednorozměrným expertním věděním. Je třeba v tomto smyslu rozvíjet komunikační platformy, kde se budou vyvíjet a kultivovat nové kapacity, dovednosti a formy globální kooperace a koordinace napomáhající nám k porozumění samotné revoluce, její dynamiky, skrytých šancí a nezamýšlených důsledků.

Iniciativa Průmysl 4.0 navazuje na stručný výchozí dokument „Národní iniciativa Průmysl 4.0“, který vznikl z podnětu MPO a jehož účelem bylo téma představit a rozvíjet celospolečenskou diskusi o potřebě akčního plánu pro vyhlášení a implementaci kroků pojmenovaných v Iniciativě Průmysl 4.0. Cílem tohoto dokumentu je poskytnout klíčové informace související s tématem čtvrté průmyslové revoluce, ukázat možné směry vývoje a nastínit návrhy opatření, která by mohla nejen podpořit ekonomiku a průmyslovou základnu ČR, ale mohly by pomoci připravit celou společnost na absorbování této bezprecedentní technologické změny. Jedině tak lze zajistit dlouhodobou socioekonomickou prosperitu a konkurenceschopnost ekonomiky ČR a jediné tak můžeme propojit potřeby společnosti, ekonomiky a jedince v kontextu nastupujících podmínek. Věříme, že rozsah a úroveň detailu poskytnou kvalitní materiál pro vládu ČR, klíčové resorty a sociální partnery tak, aby byly schopné urychleně formulovat konkrétní ekonomické, politické a sociální cíle a navrhnout akční opatření reagující na probíhající změny, jejichž ohniskem jsou technologie čtvrté průmyslové revoluce.

Průmysl a celá ekonomika tedy aktuálně procházejí zásadními změnami způsobenými zaváděním informačních technologií, kyberneticko-fyzických systémů a systémů umělé inteligence do výroby, služeb a všech odvětví hospodářství. Dopad těchto změn je tak zásadní, že se o nich mluví jako o 4. průmyslové revoluci.

Digitalizace ekonomiky probíhá v široké škále odvětví, pro názornost lze jmenovat sektory jako bankovníctví, bezpečnost ICT a infrastrukturních systémů, elektronika, elektrotechnika, energetika, údržba, strojírenská konstrukce a výroba, průmyslová automatizace, výroba nástrojů, výroba pro automobilový průmysl, chemická a farmaceutická výroba, finanční a marketingové služby, informační technologie a telekomunikace, obchodní činnost, poradenské služby, radiokomunikace, reklamní činnost, vývoj software, zemědělství, životní prostředí, zdravotnictví, výživa, vzdělávání, veřejná správa...

Čtvrtá průmyslová revoluce přináší řadu výzev, ale zejména jedinečnou příležitost k zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti České republiky v globálním konkurenčním prostředí. Žijeme ve výjimečné době a naše schopnost využít této příležitosti bude mít dopad na kvalitu života celých generací.

Podle odborníků musí být Průmysl 4.0 v centru pozornosti všech, kdo zodpovídají za ekonomiku, ale i za vědu a výzkum, vzdělávání, za pracovní trh atd. Proto musí být chápán jako celospolečenský a ekonomický fenomén, determinující naše budoucí postavení ve světovém společenství.

Musíme si uvědomit, že 4. průmyslová revoluce není pouze o zavádění počítačů, informatizaci a digitalizaci. To je v době zavedení rychlého internetu pouze nezbytnou podmínkou kvalitního zvládnutí 4. průmyslové revoluce. Budeme muset používat interdisciplinární systémový náhled. Revoluce je tedy o kybernetice, o inteligentních strojích, jejich propojování, o inteligentním zpracování a ukládání dat, ale i o dalších aspektech tohoto aktuálního jevu.

Není to revoluce ve smyslu „zítra to bude úplně jinak“. Je to revoluce postupnou evolucí, kdy nejen v průmyslu, ale i ve službách postupně přecházíme od užívání izolovaných počítačů a strojů k integrovaným řešením. To se také týká celého horizontálního řetězce od dodavatelů přes výrobu až k odběratelům, ale také vertikálního vztahu od výrobních procesů směrem k managementu firmy. Je to úplná integrace za pomoci nejnovějších technologií.

Velmi vážná diskuse se začíná odvíjet kolem souvislosti této revoluce s trhem práce, resp. s jejími důsledky pro zaměstnanost. Pojem Průmysl 4.0 se postupně stává součástí, v lepším případě dokonce základem zcela zásadních úvah o budoucnosti. V řadě parametrů vykazuje Průmysl 4.0 podobné či shodné rysy, jaké byly příznačné pro předchozí průmyslové revoluce či pro první éru strojů, ale také rysy zcela nové či dosud málo známé.

Lze tušit, že podobně jako měly procesy první, druhé i třetí průmyslové revoluce (ale vždy až po mnoha desetiletích potřebných ke svému plnému rozšíření) obrovský vliv prakticky na celou společnost (tedy nejen na vlastní průmysl, ale návazně například i na vědu, zemědělství, transport, domácí či zahraniční obchod, veřejnou správu, vojenství a vlastně celou infrastrukturu počínaje třeba školstvím a konče budováním penzijních systémů konstruované původně pro dělníky, kteří pro stáří již nebyli schopni plnohodnotného pracovního nasazení), tak lze analogicky předpokládat, že i proces či agenda zvaná Průmysl 4.0 razantně překročí – a již fakticky překračuje – úzké mantinely samotného průmyslu.

Pro potvrzení této hypotézy netřeba chodit daleko, jako příklad může sloužit třeba vývoj tzv. chytrých telefonů (smartphonů), na základě pokroku digitálních a komunikačních technologií, které vytvářejí úplně nové komunikační kanály prostřednictvím sociálních sítí, rychle formují nová sociálně politická hnutí mající rostoucí dopady v politickém dění apod.

Implementace Průmyslu 4.0 tak – pokud jde o zaměstnanost – zřejmě nebude jednosměrným procesem, který by práce schopnou část obyvatelstva jen jednostranně vytěsňoval z pracovního procesu, byť řada studií je velmi skeptických, když operuje s odhady uvolnění až 40–50 % současného počtu zaměstnanců v horizontu již příštích 15 let.

Proti tomu stojí jiné odhady vývoje faktoru růstu produktivity práce, zvýšení odbytu projevující se v růstu obratu firmy a nasávání nových zaměstnanců, především specialistů. Za jiných předpokladů by mohlo být digitálních technologií výborně využito ke zvýšení konkurenceschopnosti firmy. Podle zahraničních zkušeností se sice v první fázi digitalizace některá místa ztratí, následně však dojde k významnému růstu obratu a firma potřebuje nové specialisty. Na jedno ztracené místo by mělo připadnout 2,5 míst nových – a to je nesporně velmi optimistická vize.

Potenciál čtvrté průmyslové revoluce se zdá být obrovský. Zopakujme základní přednost právě digitalizace, kterou je zrychlení již nyní v některých oborech rychle postupující automatizace vstřebávající poznatky z oblasti ICT, zvláště pak schopnost získávat a zpracovávat velké objemy dat (big data) v reálném čase. To bude mít obrovské, a možná dnes nepředstavitelné, dopady především pokud jde o ře-

šení odvěkého dilematu konkrétní masy a (věcné, cenové a teritoriálně vymezené) struktury produkce zboží a služeb (v podobě nabídky) vůči de facto neznámé poptávce – nejspíše umožní překonat dnešní převládající anonymitu a uniformitu produkce značné části spotřebního zboží tím, že nabídne zohlednit zcela individuální požadavky konkrétního zákazníka (a to masově), kdy z ekonomického hlediska bude možné rentabilně vyrábět jednotlivé individualizované produkty, a to současně ve velké masě, bez ztráty marže.

Právě toto obrovské nakupení citlivých dat ale v sobě skrývá nebezpečí sofistikovaných kybernetických útoků, které mohou mít dalekosáhlé následky. Lze předpokládat, že poroste počet pokusů o jejich krádeže. Je proto zapotřebí se na takové nebezpečí připravit a vybudováním kvalitní ochrany zneužití dat zamezit.

Otázkou úspěchu však nejspíše bude (aspoň z makroekonomického pohledu) vyznění nového kola náhrady zaměstnanců technikou (roboty a automaty). Jinými slovy, jestli se předpokládá (ovšemže velmi diferencovaně podle oborů a profesí) vytlačení zejména méně kvalifikovaných pracovníků (se srovnatelně nízkými mzdami) a instalací techniky a technologie (s nějakými pořizovacími a provozními náklady) plus vytvoření nových pracovních míst s požadavkem na vyšší kvalifikaci, potažmo vyšší mzdy a platy, pak to bude možné jen tehdy, pokud to přinese zvýšení ziskovosti z tohoto individuálního podnikatelského rozhodnutí – tržní imperativ nic jiného nepřipouští. Čím více podnikatelů bude postupovat takto individuálně „racionálně“, tím více budou destabilizovat – ceteris paribus – globální ekonomickou rovnováhu, tj. nesoulad globální nabídky a poptávky a vytvářet podhoubí pro další, ještě ničivější krize z nadvýroby, než byly ty předešlé. Signály tohoto bezútešného přístupu jsou ostatně již teď patrné z vývoje tendence podílu mezd a platů na HDP, a v návaznosti na to také další vývoj nerovnosti v distribuci společenského bohatství.

Na tyto změny se musí ale budoucí zaměstnanci nejen připravit, ale je zcela nezbytné i jejich žádoucí směry koncepčně iniciovat a podporovat. První obrysy tohoto přístupu se již rýsují z některých materiálů, které jsou připravovány českou vládou, aby bylo vytvořeno vhodné prostředí pro inovace nezbytné pro odstartování nové průmyslové revoluce v České republice a pro udržení si konkurenceschopnosti.

Ing. Jitka Švejcarová
Odbor sektorové expertízy
a průmyslové politiky
Ministerstvo průmyslu a obchodu

Ambivalentní vztah mezi městem a průmyslovým rozvojem

Valeria Monno

Historie italského územní plánování

Mezi územním plánováním a průmyslem a jeho rozvojem existuje ambivalentní vztah. Abychom jej mohli dešifrovat, můžeme si pomoci zjednodušením na město fordovského typu a město postfordovské. Italské územní plánování se začalo zabývat vztahem k průmyslu zejména po druhé světové válce. Stavební zákon, který je dosud platný, byl přijat ovšem již v roce 1942. Jeho novela č. 865 ze 70. let 20. století přidala územnímu plánování další úlohu – starat se o průmyslový rozvoj osídlení.

Italské územní plánování je hierarchicky uspořádané. Na vrcholu pyramidy je stát, který udává hlavní směry rozvoje, poté následují regiony, které mají v řízení územního uspořádání velice důležité místo, regiony se člení na provincie, v nich se nacházejí metropolitní území a na konci hierarchie jsou obce.

Proces plánování je v Itálii formován dvěma myšlenkami. První směr, který přinesl Adriano Olivetti v 50. letech, mj. průkopník výpočetní techniky, který současně řídil italský Institut urbanismu, propojuje skrze sociální přístup ekonomiku. Územní plánování je chápáno jako otevřená disciplína integrující nejen práci architektů a urbanistů, ale též vícero technických a společenskovedních oborů. Druhý

směr se orientuje na design prostoru. Je blízký středomořskému pojetí urbanismu a plánování měst, kde převládá architektonický pohled.

Dědictvím města fordovského typu byla orientace na zónování, které mělo zajistit funkčnost. Průmysl se měl také především soustředit do zón. Výsledkem byla celá řada problémů: snížení kvality života, znečištění, nízká atraktivita částí města, odchod obyvatel. Představme si 8 000 obcí a každá má průmyslové zóny, které jsou často v úpadku. To není dědictví, které bychom si přáli.

Co nám z tohoto období zbylo? Byla to především velká byrokracie, dlouhé lhůty pro vyřizování povolení stavět, netransparentní nebo korupční jednání, nerovnováha mezi veřejným a privátním sektorem. Neustálými novelizacemi stavebního zákona zmizel prvek kontroly a objevily se nové formy plánování, které postrádaly regulaci.

Postfordovské město

Přechod k tzv. postfordovskému městu souvisí se celospolečenskými proměnami konce dvacátého století. Jednak je to konec představy o udržitelnosti sociálního státu spojený s nástupem neoliberalismu a privatizací. V plánování



Zdroj: archiv autorky

Typický příklad zónování ve městě fordovského typu: vymezení tzv. zóny „D“ rozšiřováním sídla do krajiny

se projevuje deregulací – postupnou přeměnou územního plánování na flexibilní systém zahrnující ekonomický rozvoj území. Vyvažujícím prvkem výše uvedených trendů je velký důraz na kvalitu životního prostředí, je přijímána řada zákonů na jeho ochranu.

V devadesátých letech probíhají v Itálii paralelně tři procesy: průmyslová restrukturalizace, která se týká pouze některých strategických průmyslových zón jihu (Taranto), masivní deindustrializace s omezením výrobních činností po celém území země a přemístění (delokalizace) průmyslu do zahraničí. Tvář města se zásadně mění pod vlivem probíhající transformace ekonomiky v globálním měřítku. S liberalizací trhů a s globalizací prodělává územní plánování hlubokou změnu. Územně plánovací nástroje se stávají flexibilnějšími, někdy nadbytečnými vzhledem k jiným institutům, které zavedla reforma místních samospráv a zjednodušení správních a zejména povolovacích řízení (tzv. Bassaniniho zákon z roku 1997; Franco Bassanini byl tehdejší ministr pro regionální věci). Reforma veřejné správy poskytla regionům větší pravomoci. Regionální vlády nenesou od té doby odpovědnost pouze ze rozvoj průmyslu, ale za rozvoj celého území. Souběžně přišla nová generace stavebního zákona, která by měla vyřešit problémy opuštěných oblastí, kde došlo k ukončení průmyslové výroby.

V této době se v italském územním plánování zavádí koncept vyjednávání. Cílem Bassaniniho reformy zahájené v roce 1997 bylo dát více pravomocí místním samosprávám a zejména starostům, přímo voleným občany. Reforma místních samospráv nesporně otevírá sevřené hierarchické a byrokratické prostředí postupům založeným na dohodě mezi aktéry v procesech transformace území. V těchto letech dochází tedy k radikální změně, která představuje přechod od územního plánování koncipovaného ve směru top-down a založeného na kontrole k řízenému vyjednávání prostřednictvím spolupráce mezi aktéry. Model vyjednávání je pro města ostatně nezbytný; umožní jim jednak nalézat zdroje nutné pro realizaci veřejných

služeb a také vytvoří prostor rodící se ekonomice malých a středních podniků, kreativě znalostní ekonomice a stavebnímu rozvoji jako finančnímu produktu.

Díky Bassaniniho reformám jsou zavedeny nové vyjednávací nástroje. K nim patří tzv. Dohoda o programu (Accordi di Programma), která nabízí alternativu k některým územně plánovacím dokumentům, dále tzv. Konference úřadů (conferenza di servizi), která, i když nemá kogentní charakter, přispívá k získání potřebných povolovacích stanovisek pro realizaci činností k transformaci území, a to i tehdy, nejsou-li záměry zcela v souladu s platnými územními plány. Poslední novinkou je podpora vzniku smíšených podniků na bázi public private partnership.

Všechny výše uvedené nástroje vlastně přesahují územní plán a v případě výrobních sídel i stávající tzv. Plány pro výrobní sídla (PIP, Piani per Insediamenti Produttivi). Bassaniniho reforma zavedla i další specifické nástroje s cílem transformace území a motivace podniků v průmyslu, jako jsou tzv. územní dohody (Patti territoriali) a Smlouvy o zóně (Contratti d'area). Ale nejen tyto. V roce 1996 se zavádějí také tzv. Ekologicky vybavené výrobní zóny (APEA, Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate).

Město, dosud charakterizované rezidenční monofunkčností, se po Bassaniniho reformě stává de facto mixem rezidenčních, obchodních, turistických a terciárních činností, které se snaží městské prostředí zatraktivnit. Díky tomu nedochází k opouštění měst a tento mix mění v mnoha případech charakter města: na místo společenského aspektu nastupuje aspekt spotřební a výrobní. Výrobní sféra je v městském prostředí široce zastoupena ve formě obchodů a činností pro cestovní ruch.

V zónách určených pro řemeslnou výrobu a obchod, v nedokončených PIP vyrůstají velká nákupní centra a malé a střední výrobní podniky. Tam, kde není odpovídající prostor schopný pojmout nový ekonomický boom oněch let,



Scénář 1: Revitalizace průmyslových ploch výstavbou nové vybavenosti s vysokým podílem zeleně



Scénář 2: Přeměna průmyslových ploch na plochy zeleně, přičemž vlastníci pozemků budou kompenzováni

Příklad pojetí tzv. ekologicky vybavených výrobních zón (APEA, Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate), město Taranto

vyjednávací nástroje dovolují rychle změnit předpoklady plánu a překonat staré zónování. Zejména na severu země malé a střední průmyslové podniky dávají vzniknout dobře známým fenoménům suburbanizace, jako je neudržitelná spotřeba půdy a urbanizace zemědělského území a ploch zeleně nebo krajinně významných ploch.

Díky schválení mnohých ekologických zákonů, počínaje Ronchiho výnosem z roku 1999, jehož cílem je omezit znečišťující emise a upravit citlivé téma produkce odpadu, a díky směrnici EU jako je EIA a SEA (Posuzování vlivu na životní prostředí, Strategické posuzování koncepcí), se vedle starých plánů, které nevěnovaly pozornost životnímu prostředí, objevují nové postupy, jejichž snahou je minimalizovat nebo předcházet negativním vlivům na životní prostředí vyvolaným transformací území, k nimž bylo územní plánování poněkud lhostejné. Bohužel však, a tato situace se opakuje i v jiných zemích, se proces EIA (jako povinný pro stavební práce je stanoven celostátním a regionálním zákonem) jeví jako málo účinná garance ochrany životního prostředí. Zdlouhavost procesů EIA navíc jistě odrazuje podniky při volbě lokality pro usídlení.

Početná povolení týkající se životního prostředí, vyžadovaná mnohými zákony s cílem minimalizovat dopady znečištění a shrnutá v jednotném textu zákona č. 156/2006, mají zahájit čistý proces industrializace, který je ještě podporován pobídkami k získání ekologických certifikátů. Ale opět to jsou povolovací řízení, která spolu s územním a stavebním řízením zvyšují podnikům náklady na usídlení. Ty tak začínají dávat přednost přemístění do zahraničí, než aby zapustily své kořeny v Itálii.

V období přibližně od roku 2005 do hospodářské krize v roce 2008 se rozbíhá rychlý proces náhrady a delokalizace malých a středních podniků. Mnohé z nich nedokážou nést rostoucí náklady způsobené hospodářskou krizí a konkurencí nadnárodních firem a zavírají. Jiné volí přemístění výroby do zahraničí. Sídlní struktura se opět dostává do krize zejména ve výrobních zónách, kde se opuštění výrobních hal i s obytnou částí stává běžným jevem.

Po popsaných trendech, které nelze zvládat pouze klasickými nástroji urbanismu, následuje období inovace plánování, v němž dochází k úpravě nebo ke změně mnohých regionálních zákonů v souladu s novými společenskými a hospodářskými trendy. Valná většina těchto zákonů přijímá princip inkluze a spolupráce, který propojuje procesy top-down s procesy bottom-up. I když ne vždy explicitně, ale přesto ve většině případů staví nové procesy plánování na strategických přístupech, které se opírají o spolupráci a vyjednávání. Negociační scénáře o pravidlech transformace měst tak stojí vedle tradičních náhledů na využití pozemků v sídlech. Některé zákony dávají přednost neoliberálním přístupům, jiné spíše reformním.

V plánování si cestu razí myšlenka, že musí jít o společenský proces schopný zaručit sociální, ekonomickou a environmentální odolnost prostřednictvím aktů teritorializace nebo dokonce aktů rekonstrukce lokální identity. Plánování

v jakémkoliv měřítku má utužit vazbu mezi územím a usídleným obyvatelstvem (regionální zákon Apulie č. 20/2001). Konkrétně v nejvíce inovativních přístupech by plánování mělo pracovat s pojmem bioregion.

V každém případě nové územní plány překonávají staré zónování s cílem vytvořit vysoce kvalitní a ekonomicky atraktivní teritoriální i výrobní kontext. Ale pouze ty nejradikálnější plány chrání lokální společenství a s nimi i ekonomiku a sociální a environmentální dynamiku. Jak stanovuje směrnice EU z roku 2001, ke všem novým plánům náleží EIA, která spolu s Jednotným textem o životním prostředí (celostátní zákon č. 152/2006) se stala nedílnou součástí procesů vytváření územních plánů na všech úrovních. Je-li ovšem prvořadým cílem plánování ekonomická udržitelnost, i v případě EIA zůstává začlenění environmentální komponenty velice slabé.

Evropský trend regenerace území je také součástí změny plánovací praxe v Itálii. I zde je třeba dělat rozdíly mezi liberálními a reformátorskými přístupy. Programy městské rekvalifikace a udržitelného rozvoje území (PRUSTT, Programma di Riquilificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio) ustavené ministerským výnosem č. 1169 z 8. 10. 1998 a propagované Ministerstvem veřejných prací vytvořily příležitost pro zásahy v okrajových průmyslových zónách a jejich transformaci. Nejde pouze o obnovu městské zástavby, ale také o zlepšení infrastruktury v koordinaci se stávajícími nástroji. Cílem programu je konkrétně:

- realizace, přizpůsobení nebo doplnění občanské i specifické vybavenosti na úrovni metropolitního území či obce, která může zabezpečit udržitelný rozvoj z pohledu ekonomického, environmentálního a sociálního a současně garantovat zvyšování blahobytu společenství;
- realizace integrovaného systému opatření pro rozšiřování a realizaci průmyslových či obchodních sídel a pro podporu aktivního cestovního ruchu a revitalizaci centrálních a periferních městských zón, které začaly chátrat.

Kromě změny funkčního využití v opuštěných průmyslových zónách umožnily tyto programy vybavit zóny PIP nebo tzv. zóny „D“ chybějící infrastrukturou nebo službami.

Ke krizi a po krizi

Ve zkoušce, kterou představuje hospodářská krize a agresivita pozdního kapitalismu, se jako sociálně-ekonomicky a environmentálně nejodolnější jeví ty normativní rámce plánování, které se inspirují radikálnějšími politickými vizemi zaměřenými na ochranu společného majetku, na zajištění sociálního bydlení a které garantují v rámci možností všem občanům rovné zacházení. Pokud tomu tak je, pak perspektiva průmyslového rozvoje vzdoruje takovým jevům, jako je zabírání půdy, suburbanizace a prostorové šíření sídel do krajiny, a naopak podporuje integraci s jinými formami ekonomického rozvoje. Integračním nástrojem mezi ekonomikou a životním prostředím je udržitelná regenerace města, která se snaží oživit průmyslové zóny – nejen ty opuštěné, dát jim nový význam v nové znalostní ekonomice

a průmyslu volného času, opět integrovat krajinu do města a podporovat ty vize výroby, zejména průmyslové, jejímž mottem bude ekologie a tzv. městský metabolismus.

Právě po období krize se zelená ekonomika dostává do popředí zájmu a zdá se, že se rozbíhají projekty tzv. ekologicky vybavených výrobních zón (APEA, Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate), jakými jsou ekologické průmyslové parky. Všechny regiony sice nemají nastavené předpisy v tomto smyslu, ale trend je citelný. Mezi regiony, které cestu ekologického přístupu otevírají, je Apulie, Emilia Romagna, Piemont a Toskánsko.

Cílem ekologicky vybavených výrobních zón (APEA) je revitalizace a environmentální regenerace opuštěných nebo zchátralých průmyslových zón nebo realizace nových výrobních zón, jejichž náplní budou obchodní, turistické a výrobní činnosti. APEA se mají týkat všech zón kvalifikovaných jako „D“ a všech plánů pro výrobní sídla PIP. V těchto zónách by měla vzniknout nová synergie mezi podniky a územím.

Současné období dramaticky charakterizuje nadměrná fragmentace správy věcí veřejných a povolovacích řízení jak horizontálně, tak vertikálně (i jen z pohledu vztahů mezi státem, regiony a místními samosprávami). Ani postupům územního plánování založeným na účasti v procesu a subsidiaritě se nedaří tuto fragmentaci překonávat. Řešením je vytvoření tzv. jediného administrativního místa pro výrobní činnosti. Podnikatel pak jedná napřímo zkrácenou cestou. Jediné administrativní místo pro výrobní činnosti je zplnomocněné k vydávání jednotného povolení pro životní prostředí (AUA, Autorizzazione Unica Ambientale) podle výnosu č. 59 z 13. března 2013. V AUA je

sduženo 7 povolení – opravňujících titulů – pro odpady, hluk atd. a jeho platnost je 15 let. Pokud je nutná EIA, AUA už nemůže být vyžadována, ale nenahrazuje integrované povolení pro životní prostředí (AIA, Autorizzazione Integrata Ambientale), které je prováděcím nástrojem principu IPPC (integrated pollution prevention and control) z roku 1999 a je vyžadováno pro výrobní činnosti, které produkují specifické a nebezpečné znečištění.

Závěry

Ambivalentnost vztahů mezi městem a průmyslem je konstantou, která podmínila a nadále podmiňuje možnosti integrované transformace území. Výše uvedené transformace ukazují, že je ještě nutné pracovat na tématech plánování založeném na dohodě, ale tentokrát se zaměřením na prostorový charakter. Územní plánování si začalo vědoměji nacházet svůj vztah k průmyslu a pokládá ho za jednu z mnoha možností ekonomického rozvoje, které se dnes nabízejí. Italská zkušenost bezpochyby dokazuje na příkladu Taranta, že průmysl nemůže bez uvážení využívat městský prostor a území a že rozvoj má mít pokud možno své silné endogenní základy bez ohledu na přítomnost velkých průmyslových koncernů.

Co si můžeme odnést? Co udělat, aby plánování přežilo? Zprvč zachovat modely, které měly úspěch, které se osvědčily. To byly ty, které chránily obyvatele. Dále používat nové nástroje vyjednávání: něco za něco. Plánovači musí být flexibilní, neustále mít na paměti minulost, respektovat identitu, umět zasadit věci do kontextu, hledat zdroje. Musíme si plánování představit jako nit, která by spojovala a pro občany byla viditelná a srozumitelná.

Valeria Monno
DICATECh - Politecnico di Bari
Itálie

Překlad: Vít Řezáč

Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou – problémy soužití průmyslového areálu s okolím

Jan Sixta

Letošní konference Asociace pro urbanismus a územní plánování se schází v Ústí nad Labem, v centru Podkrušnohoří, kde se prolínají problémy povrchového hornictví a rozvoje průmyslových areálů s velkými obytnými aglomeracemi. Rozlehlé jámy povrchových lomů a jejich výsypek zcela změnil charakter osídlení. Za uplynulých 150 let zmizela na jedné straně řada obcí i městeček, na druhé straně vznikly stovky hektarů nových lesů, polí i vodních ploch, ale problémy vyvolané nutným soužitím rozsáhlých novotvarů v krajině s obytným prostředím zůstávají až dodnes. I když rekultivace výsypek pomáhá zlepšování životního prostředí, tak sama o sobě neřeší problém plnohodnotného života místních obyvatel. Navíc lomy a výsypky zcela změnil trasy dopravní i technické infrastruktury, vysoké výdělky přivedly do kraje řadu nových obyvatel, zvýšila se nutná doprava a to vše mělo (a stále má) vliv na zhoršení životního prostředí.

Podhůří Orlických hor je krajinou zdánlivě naprosto odlišnou. Drobné vesnice, malá města či městysy jsou zachovány, a přesto problémy místních obyvatel jsou v mnohém podobné problémům obyvatel z Podkrušnohoří. Jen místo gigantických povrchových lomů a s nimi spojených změn v osídlení, dopravě a životním prostředím je „trnem v oku“ místních obyvatel rozvoj velkého průmyslového areálu kolem závodu společnosti Škoda Auto v Kvasinách. Ale stížnosti jsou si velmi podobné – komplex továrních hal je vidět zdaleka, do krajiny se svou velikostí nehodí, vzniká velmi rychle a obyvatelé ani okolní infrastruktura se na jeho existenci nestihly nikterak připravit. Nadprůměrné výdělky lákají nové zaměstnance, kteří však často přicházejí jen za vidinou rychlého zisku a v regionu se neusazují, ale přežívají na ubytovnách nebo zahušťují dopravu denním dojížděním.

Jak však tyto rozpory a stížnosti obyvatel řešit? Prevence by byla samozřejmě nejlepším lékem. Stačilo by se včas inspirovat zkušenostmi např. právě z Podkrušnohoří. Jenže čas nelze vrátet a potřeby ekonomiky na rychlost vzniku a růstu výroby (zvláště pak založené na soukromopodnikatelských pravidlech hry) jsou vždy rychlejší, než naplánování a provedení preventivních opatření v oblasti přírodních nebo socioekonomických podmínek realizovaných veřejnoprávními subjekty.

Druhou cestou jsou různé zákazy, rušení, omezování, regulace, likvidace. To však je cesta sice lákavá, ale dočasná, a v konci vesměs neúspěšná. Vždy totiž po ní zůstává nepřijemná „pachut“, jedna či druhá, často ale i obě strany sporu cítí křivdu a opatření se nakonec minou svým účinkem.

Dodatečné přizpůsobení se novým podmínkám – je cesta dlouhodobá, plná překážek zejména v oblasti psychologie společnosti jako celku i jedinců, kterých se tyto změny dotýkají, reálně se avšak jedná o cestu jedinou, která může přinést pozitivní efekty.

Základním podkladem k takovému dodatečnému přizpůsobení podmínek je promyšlený územní plán nebo územní studie. Pro její zpracování je však nutno najít kompromis mezi zcela odlišnými požadavky, potřebami a možnostmi všech zúčastněných partnerů.

Soukromý podnikatel má již z podstaty podnikání zájem dosahovat stále vyšší zisk za co nejnižších nákladů. Svoji investici dlouhodobě a pečlivě připravuje, ale své plány většinou utajuje. O to rychlejší je následná realizace takové investice – např. Škoda Auto investovala do rozvoje své SUV kompetence v Kvasinách cca 7,5 mld. Kč během necelých dvou roků po rozhodnutí, a tím došlo k navýšení nejen výrobních kapacit, ale i ke zdvojnásobení počtu zaměstnanců.

Veřejná správa je daleko více vázaná podmínkami využívání veřejných prostředků – transparentní příprava, průběžné informace pro veřejnost (a tím i konkurenci či odpůrce změn) od počátku do konce procesu, s nejednoznačnou odpovědností za jakékoli rozhodnutí (kolektivní rozhodování v radách a zastupitelstvech s kolektivní odpovědností), s možností několikanásobných odvolání proti jakémukoli rozhodnutí. Veřejné investice, byť ve veřejném zájmu většiny místních obyvatel, se tak připravují i realizují neúměrně dlouho – z vládního usnesení č. 97/2015 ke Kvasinám se z příslibených tří miliard veřejných investic dosud podařilo realizovat jen tři projekty za několik desítek milionů Kč. Doufejme, že podobný osud nečeká i projekty z letos schválené aktualizace usnesení vlády č. 469/2017 o navýšení veřejných investic na více než 6 mld. Kč.

Současný závod Škoda Auto Kvasiny je přímým nástupcem karosárny JAWA, kterou založil v polovině 30. let minulého století Ing. Janeček. Tehdy to byl velmi vítaný projev průmyslového rozvoje, který přinesl nová pracovní místa do chudého zemědělského podhůří Orlických hor. Po vzniku národního podniku AZNP byl závod Kvasiny vyčleněn pro výrobu menších sérií specializovaných vozů Škoda a rozvíjel se tedy pomaleji, než základní závod v Mladé Boleslavi. Přesto i zde byly realizovány investice, které vedly jak k plošnému rozvoji závodu, tak i k nárůstu počtu zaměstnanců. Po celou dobu „plánovaného hospodářství“ však závod zůstával úměrný velikostí i významem jednomu z nejmenších okresů České republiky.

Velkou změnu ve vývoji závodu přineslo propojení společnosti Škoda Auto s koncernem Volkswagen. První etapou zejména plošného rozvoje prošel závod v prvních letech

21. století. Druhou etapou výrazné intenzifikace byl rozvoj posledních dvou let (od konce roku 2015 do poloviny roku 2017). V této zatím poslední etapě vývoje dříve malého lokálního průmyslového podniku došlo ke vzniku průmyslového komplexu, který již nezahrnuje jen jednu továrnu, jednoho podnikatele, ale vytvořil se základ nového průmyslového centra. Příchod dalších podnikatelů většinou (i když ne výhradně) vázaných na závod Škoda Auto znamenal skokový nárůst pracovních příležitostí, které již nebylo možno uspokojit z místních zdrojů. Nezaměstnanost v regionu poklesla pod dvě procenta, což znamená, že až pětina zaměstnanců musí dojíždět z bližších i vzdálenějších míst. Nedostatek technicky zaměřených pracovníků v celé ČR vyvolal navíc nutnost nabídnout možnost zaměstnání i cizincům – jak z EU (Polsko, Slovensko), tak i třetích zemí – zejména Ukrajiny.

Dopady takto rychlého a masivního rozvoje se projevily jak v enormním nárůstu dopravy – osobní zaměstnanců i nákladní do všech podniků v průmyslové zóně i mezi nimi navzájem, tak v nedostatku ubytovacích kapacit (a tím skokovému nárůstu ceny za poskytování ubytovacích služeb). Největší problémy však nastaly v socioekonomické sféře – obavy starousedlíků z přílivu „cizinců“ a jejich „jiného“, tedy nebezpečného či nevhodného nebo minimálně nezvyklého chování. Z pohledu místních obyvatel zvyklých na život v po generace ustáleném společenství menších vesnických celků, je cizincem každý, ať pochází z Hradce Králové, Plzně, Brna nebo Kyjeva či Poznaně.

Na počátku jsem srovnával situaci Podorličí s Podkrušnohořím. Výsypky a opuštěné zbytkové jámy povrchových lomů se rekultivují, což je sice nutná, ale nikoli dostačující podmínka k tomu, aby se krajina a její obyvatelé vrátili k normálnímu životu. Vedle opatření přímo na poškozených lokalitách je nezbytné provést i opatření v jejich okolí, v tzv. přechodové nebo „šedé“ zóně, která umožní, aby důlní / průmyslová lokalita plynuleji a méně konfliktně přešla do obytné části území. Proto vláda již v 90. letech minulého století přijala program „17 miliard“, ze kterého se právě takovéto projekty financovaly.

Obdobně by měly být zaměřeny dva hlavní směry opatření ke zlepšení situace k přizpůsobení se daného území intenzivnímu průmyslovému rozvoji. Prvním jsou opatření přímo v průmyslových závodech – minimalizace emisí, opatření ke snížení dopravní zátěže (podpora spolujízdy a využívání

hromadných dopravních prostředků), programy na využití volného času dočasně ubytovaných zaměstnanců, podpora stabilizace zaměstnanců v regionu. Tato opatření a postupy jsou nedílnou součástí všech subjektů v průmyslové zóně – společnost Škoda Auto je opakovaně vysoce hodnocena v soutěžích CSR, tedy Společensky odpovědných firem, kde tato opatření hrají velmi důležitou roli.

Druhým směrem je však urychlená tvorba podmínek ve veřejné sféře – výstavba kapacitních komunikací, podpora bydlení a komplexní občanské vybavenosti – školství, zdravotnictví, bezpečnost, sociální služby, obchod, volnočasové aktivity...

Z těchto důvodů iniciovala společnost Škoda Auto přípravu již prvního usnesení vlády č. 1100/2005 k rozvoji Kvasinska, které bylo aktualizováno usnesením vlády č. 550/2006 a č. 547/2012. Všechna tato usnesení obsahovala vedle podpory vzniku a rozvoje vlastní strategické průmyslové zóny Solnice-Kvasiny (rozšíření výroby Škody Auto o modely Roomster a Yeti) i prostředky na rozvoj technické infrastruktury v okolí a projekty v oblasti bydlení a občanské vybavenosti v přímo dotčených obcích Solnice a Kvasiny.

Obdobně jsou koncipována i současná usnesení vlády č. 97/2015 a č. 469/2017, která reagují na příslib dalšího rozvoje závodu Kvasiny o výrobu vozidel SUV. Vedle rozšíření veřejné průmyslové zóny jsou v něm zakomponovány prostředky na zlepšení dopravní a technické infrastruktury, ale i na kompenzační projekty přímo dotčených obcí.

Stále však z našeho pohledu chybí jednotící komplexní rozvojový regionální materiál, který by takto příslibené veřejné prostředky umožnil využít co nejefektivněji. Chybí široce koncipovaná, ale zejména široce akceptovaná komplexní strategie reagující na vznik nového průmyslového centra rozvoje východní části Královéhradeckého kraje. První vlaštovkou takového řešení je územní studie rozvoje Rychnovska, kterou zadal Královéhradecký kraj a která bude schválena v nejbližší době.

Na Rychnovsku vzniká jedinečná příležitost využít rozvoj jednoho druhu průmyslu k vytvoření podmínek, kdy by se na tomto rozvoji mohly „přiživit“ i ostatní obory, vč. tolik potřebných služeb. Je však na místních samosprávách i celé veřejné sféře, aby tuto příležitost využila.

Ing. Jan Sixta, CSc.
Škoda Auto a. s.

Územní dopady průmyslové zóny – poučení z Kvasin

Veronika Šindlerová, Jindřich Felcman

Od záměru k realizaci průmyslové zóny vede zpravidla dlouhá cesta. Při plánování průmyslové zóny je pozornost standardně soustředěna na fungování průmyslové zóny samotné, prověřovány jsou možnosti dopravního napojení a dopravní obslužnosti, stejně jako podmínky napojení na síť technické infrastruktury. Důsledně jsou posuzovány možné vlivy na životní prostředí. Často se ovšem podceňuje sociální rozměr průmyslové zóny. Tedy skutečnost, že v průmyslové zóně budou pracovat lidé. Lidé, kteří budou do zaměstnání v průmyslové zóně každý den dojíždět, kteří budou přebývat v obcích v okolí průmyslové zóny na ubytovnách nebo bydlet v pronajatých bytech. Lidé, kteří budou mít zájem se v regionu průmyslové zóny usadit natrvalo a založit zde rodiny. Příspěvek si na základě konkrétních zkušeností z Kvasin klade otázku, zda je vůbec nutné tyto sociální souvislosti průmyslových zón plánovat. A je to v podmínkách tržního hospodářství vůbec možné?

Zkušenosti z Kvasin

Tento příspěvek vychází ze zkušeností nabytých autory při zpracování **Studie územních dopadů rozvoje průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou**. Důvodem pro pořízení této územní studie Krajským úřadem Královéhradeckého kraje bylo podrobně analyzovat územní dopady velmi dynamického rozvoje této průmyslové zóny v uplynulých letech, identifikovat hlavní problémy jejího rozvoje a následně vyhodnotit územní připravenost území ovlivněného přítomností průmyslové zóny na její další rozvoj a navrhnout opatření pro zmírnění negativních dopadů tohoto rozvoje.

Jádrem průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou je závod ŠKODA AUTO Kvasiny, který měl v roce 1991 cca 950 zaměstnanců a který dnes, v roce 2017, zaměstnává

cca 8 300 zaměstnanců. Jen za poslední tři roky se přitom v závodě ŠKODA AUTO Kvasiny zvýšil počet zaměstnanců o cca 2 200. V roce 2017 převyšuje počet zaměstnanců průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, zahrnující vedle závodu ŠKODA AUTO Kvasiny i další (především dodavatelské) závody, již 10 000¹⁾. A průmyslová zóna dál roste.

Takto rychlý rozvoj závodu ŠKODA AUTO Kvasiny a související rozvoj závodů dodavatelů v uplynulých několika letech způsobil v širším okolí průmyslové zóny především problémy dopravní. U těch přitom nikdo nepochybuje, že jim důslednější plánovací procesy mohly předejít nebo je alespoň podstatně zmírnit. Velmi hlasitě se ovšem také hovoří o problémech spadajících do sociálního pilíře. Do průmyslové zóny začaly denně dojíždět tisíce zaměstnanců z širokého okolí. Velké množství zaměstnanců ze vzdálenějších koutů republiky a ze zahraničí hledá v okolí



Zdroj: Česká televize, www.ceskatelevize.cz

Letecký snímek závodu ŠKODA AUTO Kvasiny, stav v roce 2017

1) Největší město v regionu Průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, město Rychnov nad Kněžnou, mělo dle údajů ČSÚ k 1. 1. 2017 11 004 obyvatel, tedy téměř tolik, kolik zaměstnává nedaleká průmyslová zóna.

průmyslové zóny bydlení či ubytování. Data společnosti Škoda Auto a. s. uvádějí až 2 000 zaměstnanců přebývajících na ubytovnách nebo v pronajatých bytech v obcích okolo průmyslové zóny. Starostové okolních obcí odhadují počet ubytovaných zaměstnanců průmyslové zóny dokonce podstatně vyšší, v řádu několika tisíců lidí. Region samotný totiž není schopen uspokojit poptávku po nových zaměstnancích průmyslové zóny, zaměstnanec je proto nutné dovážet z velkých dálek.

Obce ani místní realitní trh nebyly na takový nápor nově přichozích zaměstnanců připraveny. Stoupá zájem o pronájmy bytů, stoupá zájem o výstavbu nových bytů, mimo jiné i ze strany místních obyvatel „vyfiltrovaných“ ze svých bydlišť, která pronajímají zaměstnancům průmyslové zóny a sami touží po novém bydlení v přírodě za městem²⁾. Stoupají ceny nemovitostí, stoupají ceny služeb.

Nově přichozí zaměstnanci průmyslové zóny, nezakotvení ve svých nových bydlištích, bez vztahu k místu svého pobytu, s omezenými možnostmi vyžití ve volném čase, výrazně proměňují dosavadní společenské pořádky v obcích okolo průmyslové zóny. Důsledkem je zvýšená dopravní zátěž v širším regionu průmyslové zóny, zvýšená zátěž technické infrastruktury i občanského vybavení v obcích, ale také zvýšené množství přestupků, zejména krádeží, dopravních přestupků či přestupků proti občanskému soužití. Dle údajů Ministerstva vnitra ČR se např. počet přestupků v Solnici, Kvasinách a v Rychnově nad Kněžnou navýšil mezi lety 2011 a 2016 ze 732 na 1 978, tedy o 170 %. Podíl přestupků spáchaných cizinci pak mezi těmito roky stoupl ze 6 na 20 %.

Tento příspěvek nemá ambici podat kompletní zprávu o stavu regionu v okolí průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, zde se lze odkázat na zveřejněný text uvedené studie. Stručným nástinem problémů souvisejících s potřebami zaměstnanců průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou jsme se chtěli toliko dostat k zásadní otázce, kterou se bude tento příspěvek zabývat. Je

možné cílevědomou plánovací činností, za použití nástrojů územního plánování, předcházet identifikovaným problémům s masivním dojížděním zaměstnanců do průmyslových zón a s ubytováním velkého množství zaměstnanců na ubytovnách či v přeplněných pronajatých bytech? Je možné cílevědomou plánovací činností uvedené problémy řešit a území v okolí plánované průmyslové zóny na příchod často značného množství nových zaměstnanců předem připravit? Rozsah příspěvku je omezený, při hledání odpovědí na uvedené otázky se tak zaměříme na dvě nejzásadnější témata: (1) každodenní dojíždění zaměstnanců a jeho udržitelnost a (2) strategie přesídlení a usazení zaměstnanců v regionu průmyslové zóny.

Dojíždění zaměstnanců

Není neobvyklé, že i v Česku lidé za prací dojíždějí z velkých vzdáleností a každodenním cestováním do práce a zpět tráví i několik hodin denně. Zejména u dobře placené práce se ani nelze divit, dojíždění za prací se zkrátka vyplatí. Dojíždění do zaměstnání každý den ze vzdálených míst je však typické také pro velké průmyslové zóny či skladové areály. Nezaměstnanost v Česku klesá a dosažitelných zaměstnanců na trhu práce tak ubývá. Poptávku po zaměstnancích nejsou průmyslové závody či velké skladové a logistické areály, které koncentrují pracovní příležitosti na jednom konkrétním místě, téměř nikdy schopné uspokojit v jejich bezprostředním okolí. Při nábore pracovníků postupují zaměstnavatelé směrem od místa pracoviště do stále větší vzdálenosti, pokud je k tomu nutí přetrvávající nedostatek lidí. Běžným jevem v okolí velkých průmyslových závodů a logistických center je každodenní organizovaný svoz zaměstnanců z vybraných měst a obcí často ve velmi širokém okolí a s tím spojené proudy automobilů a autobusů mířících v čase střídání směn k branám těchto závodů a areálů. Desítky autobusů na více než 20 svozových linkách denně například sváží zaměstnance logistického areálu firmy Amazon v Dobrovízi, a to z okruhu více než 100 kilometrů. Nejvíce zaměstnanců dojíždí do Amazonu z Mostecka, Chomutovska a Teplicka.

Foto: Veronika Šindlerová, 31. 3. 2017



Dopravní zácpy před závodem ŠKODA AUTO Kvasiny při střídání směn

2) Místní obyvatelé si mnohdy přivydělávají pronájmy bytů na sídlištích nebo pokojů v rodinných domech zaměstnancům průmyslové zóny. V řadě případů odcházejí původní obyvatelé bytů do zázemí Rychnova nad Kněžnou, kde si staví rodinné domy a své byty pronajímají zaměstnancům firmem. Poptávka zaměstnanců závodů lokalizovaných v průmyslové zóně stimuluje proces, při němž dochází k postupné filtraci různých typů bydlení pro specifické skupiny obyvatel/zaměstnanců (teorie filter down).

Jedná se přitom o logistický areál přímo za hranicí hlavního města Prahy a několik kilometrů od dalšího velkého města, od Kladna. Do závodu ŠKODA AUTO Kvasiny sváží svozové linky či linky veřejné dopravy denně zaměstnance například z Králíků, Litomyšle, České Třebové, Svitav, Pardubic, Hradce Králové či Náchoda.

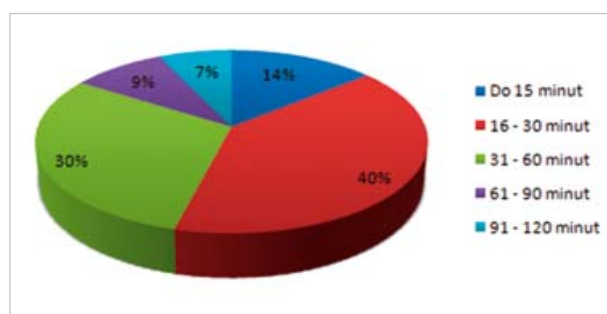
Každodenní dojíždění zaměstnanců do práce na velké vzdálenosti není přitom dlouhodobě udržitelné, a je v přímém rozporu s principy udržitelného rozvoje území. Každodenní dojíždka, ať se děje z jakékoli vzdálenosti, zvyšuje vždy nároky na dopravní obslužnost. V lepším případě se podstatný podíl dojíždky uskutečňuje pěšky, na kole anebo hromadnou dopravou osob. Problematické je pak každodenní dojíždění osobním automobilem, s nepoměrně vyššími nároky na kapacity komunikací a na parkování v cíli cesty. Dělbá přepravní práce mezi jednotlivými módy dopravy do zaměstnání může být různá, liší se zejména podle charakteru území, v němž se uskutečňuje (městský prostor, venkovský prostor) a také podle struktury zaměstnanosti.

Každodenní dojíždění zaměstnanců do průmyslových zón či skladových areálů tak téměř vždy zvyšuje intenzitu dopravy, zejména pak té individuální automobilové, a zatěžuje tak silniční síť v širším regionu i v blízkosti vlastní průmyslové či skladové zóny (se všemi negativními důsledky jako jsou dopravní kongesce na kapacitně nevyhovujících úsecích silnic a křižovatkách, hluk a emise z dopravy apod.), vyvolává mimořádné nároky na kapacity a organizaci parkování, zvyšuje riziko dopravní nehodovosti. Každodenní dojíždka do průmyslových a skladových zón také znamená pro dojížděcí časové ztráty a zvyšuje, čím je delší, náklady na dopravu, ale také únavu zaměstnanců, stres z povinnosti včasného nástupu na směnu a další negativní psychosociální vlivy.

S ohledem na výše uvedené je vhodné se ptát, zda existují v délce každodenní dojíždky do zaměstnání nějaké prahy, jejichž překročení již nelze považovat za dlouhodobě udržitelný stav, který je třeba systematicky řešit.

Stanovením přiměřené, tedy v daných podmínkách obvyklé a běžně akceptovatelné doby dojíždění z místa bydliště na pracoviště (měřeno od vchodu do obytného domu nebo do zahrady rodinného domu k vrátnici/vstupu do areálu pracoviště³⁾, se zabývala a zabývá celá řada českých i zahraničních teoretických prací. VÚVA [1957] i VÚVA [1983] udávají jako přiměřenou dobu přemístění 30 až 35 minut, přičemž cca 20 minut je počítáno na vlastní jízdu dopravním prostředkem. Lorenz [1961] považuje za přijatelnou hranici optimální dojíždky dobu 30 minut, která se však někdy zvětšuje na maximum 40 až 50 minut, zvláště ve venkovském prostoru. Burian [2014] uvádí jako obvyklý čas strávený obyvateli cestováním do práce 30 až 60 minut. Pokud dojíždka

do práce dlouhodobě překračuje 60 minut, dochází obvykle k relokaci domácností. Podle výsledků ankety na pracovním portálu Profesia.cz, které se v dubnu roku 2015 účastnilo 1 314 lidí, považují dvě pětiny české populace za maximum času, který každý den obětují cestám do zaměstnání a návratům domů, 60 minut. Lyons [2008] poukazuje na určitý práh doby každodenní dojíždky (1 směr) 46–50 minut, kdy už dojížděcí začíná uvažovat o změně práce nebo o přesídlení blíže zaměstnání. Pokud náklady na dojíždění (zvláště u dojíždění vlastním automobilem) dosáhnou (při započtení všech faktorů včetně například hodnoty ztráty času dojížděním, amortizace automobilu apod.)⁴⁾ hodnoty srovnatelné s náklady na bydlení, rozhodují se dojížděcí (resp. celé domácnosti, jejichž některý z klíčových členů denně dojíždí nad určitou časovou mez) o nahrazení denní dojíždky nedenními pobyty, přechodnou migrací nebo úplným přesídlením blíže k místu pracoviště.



Ochota dojíždět do práce jedním směrem

Ze Sčítání lidu, domů a bytů provedeného v roce 2011 jednoznačně vyplývá, že doba dojíždění české populace z bydliště do zaměstnání se pohybuje nejčastěji v intervalu do 14 minut. Druhým nejpočetnějším intervalem je potom 15–29 minut. Podíl cest z bydliště do zaměstnání prudce klesá za hranici 30 minut, cest nad 60 minut je pak jen o něco málo více než 1 % všech vykonaných cest z bydliště na pracoviště.

Ve venkovském prostoru je podle dopravně-geografických teorií [např. Marada, 2010; Marada, Květoň, 2006] možné počítat s ochotou cestovat z bydliště do zaměstnání delší dobu, a tudíž na delší vzdálenost, oproti větším městům, kde obvyklá doba dojíždky nepřesahuje 30 minut, ve venkovském prostoru [Pászto, Brychtová, 2012] bývá celkem běžná dojíždka do zaměstnání až 45 minut. Řídce zalidněná území jsou navíc obvykle hůře obsluhována veřejnou hromadnou dopravou a jsou více odkázána na individuální zajištění dostupnosti automobily [Marada, 2010].

Lze tedy uzavřít, že dle dostupných českých i zahraničních teoretických zdrojů je optimální čas dojíždění do zaměstnání, bez nutnosti přijímat jakákoli opatření, do 30 minut. Ještě podmienečně akceptovatelný čas dojíždění, zejména ve ven-

3) Čas potřebný pro dojíždění mezi bydlištěm a pracovištěm není roven času jízdy dopravního prostředku! Tzv. celková cestovní doba (též doba přemístění či doba dojíždění) se v případě dojíždění veřejnou hromadnou dopravou (městská hromadná doprava, regionální autobusová doprava, vlak) skládá (např. dle VÚVA, 1983) z těchto dílčích složek: chůze zdroj cesty – zastávka hromadné dopravy (optimálně 5 min) + čekání na dopravní prostředek (obvykle se uvádí 2–5 min) + jízda dopravním prostředkem + chůze zastávka – cíl cesty (obvykle se uvádí 2–5 min). V případě dojíždění vlastním automobilem se pak celková cestovní doba skládá z těchto dílčích složek: cesta automobilem + parkování + přesun z parkoviště k vrátnici/bráně závodu.

4) K tématu hodnoty ztráty času dojížděním podrobněji např. Maier, Řezáč, 2006.

kovském prostoru, je 30–45 minut, přičemž by mělo být cílem alespoň část objemu této dojížděky eliminovat. Za hranici akceptovatelnosti času dojíždění do zaměstnání, s cílem většinu takové dojížděky eliminovat, je interval 45–60 minut. Dobu dojížděky přesahující 60 minut lze z pohledu principů udržitelného rozvoje území považovat za neakceptovatelnou a celý objem takové dojížděky je žádoucí eliminovat.

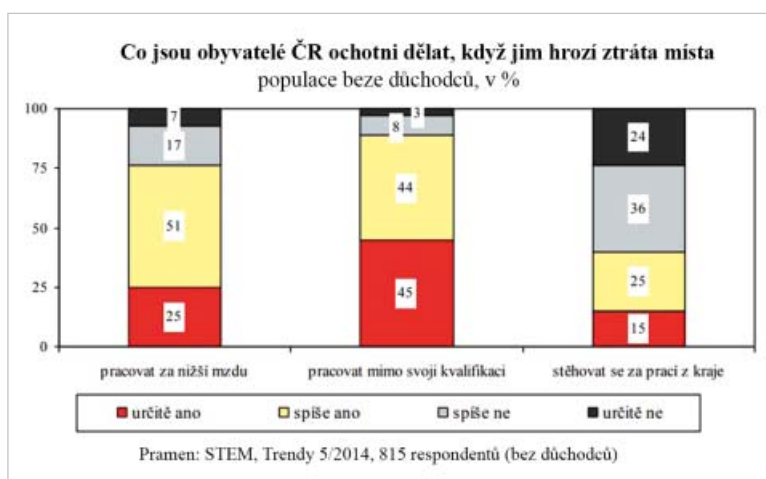
Při plánování lokalizace nových průmyslových či skladových zón, stejně jako při rozhodování o rozvoji těch stávajících, je nezbytné velmi důsledně řešit dostupnost zóny pro budoucí zaměstnance. Absolutní prioritou přitom musí být zajištění dostupnosti přednostně pěšky či na kole (v případě dostupnosti z obcí v nejbližším okolí, a dále kapacitními systémy veřejné dopravy osob, zejména vlakem, případně autobusy. V případě nemožnosti zajistit potřebnou pracovní sílu (co se počtu zaměstnanců a jejich potřebné kvalifikace týká) v akceptovatelné dojížděkové vzdálenosti, je legitimní zvážit realizaci takového záměru, nebo systémově řešit podmínky pro usazení zaměstnanců v akceptovatelné dojížděkové vzdálenosti průmyslové zóny.

Přestěhování zaměstnanců

Pokud k uspokojení poptávky po zaměstnancích nestačí populace v akceptovatelné dojížděkové vzdálenosti, nabízí se varianta stěhování zaměstnanců do bližšího okolí průmyslové zóny. Územně plánovacími nástroji je nutné takové stěhování umožnit vymezením dostatečných kapacit ploch pro bydlení. Rizika spojená s živelným rozvojem ubytoven lze eliminovat regulací jejich výstavby, jejich koordinovanou výstavbou či správou. Vedle toho je ovšem další možnou strategií i účelová výstavba zaměstnaneckých bytů, ať už financovaná státem, obcemi či zaměstnavatelem. Základní otázkou, kterou je nutné v této kapitole vyřešit, je, zda vůbec může být snaha iniciovat stěhování zaměstnanců blíže k místu zaměstnání v českém prostředí úspěšná.

V České republice je poměrně silně zakořeněn názor, že se Češi za práci stěhují velmi neradi a velmi málo. Do určité míry se tento názor opírá i o dostupná fakta. Například v žebříčku hrubé míry migrace se ČR umístila na 12. ze 16 vybraných středoevropských a západoevropských zemí [Sunega, Lux, 2007]. Je třeba ale pečlivějšího zkoumání, abychom přesně dovedli, jak na tom Češi se stěhování skutečně jsou. ČSÚ ve své statistice migrace neviduje důvody stěhování, velká část migrace není vůbec podchycena, neboť při ní nedochází k přepisu trvalého bydliště.

Nejčastěji se tak setkáváme s výzkumy zabývajícími se preferencemi lidí do budoucna. V duchu výše uvedeného ustáleného názoru jsou pak tyto průzkumy prezentovány poněkud jednostranně. Byť se tak v titulcích často objevují jednoduché soudy typu, že se Češi stěhovat za práci nechtějí, v článku se může objevit popis mnohem složitějšího stavu. Např. že v případě zdvojnásobení platu by bylo ochotno se přestěhovat až 40 % lidí.⁵⁾ Popřípadě, že necelá třetina respondentů by se přestěhovala, pokud by měli zajištěno v místě práce bydlení nebo by po odečtení nákladů na bydlení byli oproti současnému stavu v plusu 5 000 Kč.⁶⁾ Přímou z výzkumu agentury STEM pak vyplynulo, že 40 % lidí by se stěhovalo v případě nezaměstnanosti, viz následující graf.⁷⁾



Metodologicky nedokonalá šetření agentur, která jsou v těchto článcích většinou citována, pak mohou zažít značný otřes, např. v době ekonomické krize. Najednou poskočí ochota lidí stěhovat se na 70 % a titulček článku zní úplně jinak: „Krise zbořila národní mýtus, Češi už jsou ochotní stěhovat se za práci.“⁸⁾

Je tedy vhodné brát popsanou, spíše virtuální realitu s rezervou a zkoumat toto téma ze solidnějších zdrojů. Velmi aktivní je ve výzkumu tématu vztahu pracovního a realitního trhu tým M. Luxe a P. Sunegy [2006, 2007]. Jejich výzkumy potvrdily předpoklad, že ochota stěhovat se za práci úzce souvisí se situací na trhu bydlení. Autoři ve svých rešerších citují výsledky zahraničních výzkumů, ve kterých byly zjištěny korelace mezi podílem vlastnického bydlení a mírou nezaměstnanosti, resp. vyšší mírou regionálních rozdílů v nezaměstnanosti. Stejně tak byl potvrzen podobný dopad vyššího podílu regulovaného obecního nájemného.

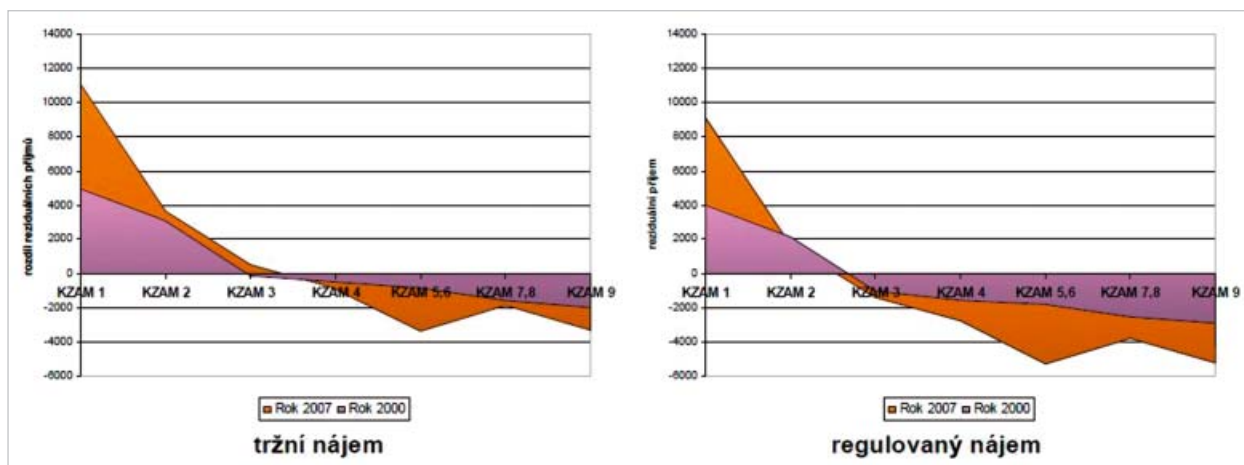
Tyto zkušenosti ze zahraničí byly následně testovány i v českém prostředí. Nejprve byly zkoumány postoje respondentů, tedy názory na to, jak by respondenti řešili hypotetickou

5) Češi se kvůli práci stěhovat nechtějí. Jedině za násobek mzdy. 31. 7. 2015. Online: <https://www.novinky.cz/ekonomika/376371-cesi-se-kvuli-praci-stehovat-nejcheteji-jedine-za-nasobek-mzdy.html>

6) Češi se na rozdíl od Slováků nechtějí stěhovat za práci, zaměstnavatel by jim musel přidat tisíce a platit bydlení. 18. 10. 2016. Online: <https://byznys.ihned.cz/c1-65481350-cesi-se-na-rozdil-od-slovaku-nejcheteji-stehovat-za-praci-zamestnavatel-by-jim-musel-pridat-tisice-a-platit-bydleni>

7) Tisková informace z výzkumu STEM, „Trendy“ 5/2014. 10. 6. 2014. Online: https://www.stem.cz/wp-content/uploads/2015/12/2960_1768.pdf

8) Krize zbořila národní mýtus, Češi už jsou ochotní stěhovat se za práci. 6. 10. 2013. Online: <https://www.novinky.cz/finance/315311-krize-zborila-narodni-mytus-cesi-uz-jsou-ochotni-stehovat-se-za-praci.html>



Zdroj: Sunega, 2009

Porovnání příjmů a nákladů spojených se stěhováním z Ústeckého kraje do Prahy na příkladu jednočlenné domácnosti.

situaci v případě své nezaměstnanosti. Výsledky šetření prokázaly statisticky významné rozdíly mezi respondenty disponujícími bytem v osobním vlastnictví a respondenty žijícími v nájmu.

Právní důvod užívání bytu/domu	stěhování			
	rozhodně ano	spíše ano	spíše ne	rozhodně ne
Vlastník, spoluvlastník RD	6,9	18,8	40,5	33,7
Vlastník, spoluvlastník bytu	13,6	29,6	40,4	16,4
Družstevník	10,2	34,0	37,9	17,9
Nájemník obecního bytu	14,9	40,1	36,1	8,9
Nájemník soukromého bytu	26,5	39,8	25,3	8,4
Člen domácnosti vlastníka nebo družstevníka	19,4	39,8	28,0	12,8
Člen domácnosti nájemníka	19,7	43,5	25,9	10,9

Podíl lidí ochotných se přestěhovat za prací v případě nezaměstnanosti. Výzkumný vzorek zahrnoval 2 310 respondentů, vybrání byli pouze ekonomicky aktivní respondenti, vynechány byly navíc kategorie jiného (přechodného) bydlení a nájemního bydlení ve služebním bytě z důvodu malého počtu respondentů [Sunega, Lux, 2007].

V rámci opakovaného šetření z roku 2006 byli respondenti tázáni, zda by je přimělo ke stěhování na velkou vzdálenost (specifikovanou jako 300 km od současného bydliště), pokud by jejich domácnost byla vystavena tíživé finanční situaci z důvodu ztráty jejich zaměstnání nebo ztráty zaměstnání jejich partnera a ve vzdálené obci by se vhodně zaměstnání pro ně či partnera našlo. Přibližně 40 % respondentů vyjádřilo ochotu se v takové situaci přestěhovat. A opět jich bylo statisticky méně mezi těmi, kteří vlastnili rodinný dům [Sunega, Lux, 2007]. Hloubkové šetření ve vybraných obcích pak podrobněji prověřovalo, co by lidi k přestěhování motivovalo. Pobídka v podobě bytu s regulovaným nájemným by zvýšila ochotu stěhovat se z 19 % na 42 %. Sami autoři formulují na základě svých zjištění závěr: „Rozdíl v ochetě akceptovat nabídku zaměstnání ve vzdálenějších městě, pokud taková pobídka neexistuje a pokud naopak existuje, zdaleka není triviální.“ [Sunega, Lux, 2006, str. 31].

Velmi zajímavé světlo do tématu ochoty Čechů stěhovat se za prací tak vnesl další ze série výzkumů těchto autorů, který přímo poměřoval ekonomické zisky a náklady spojené s potenciálním stěhováním. A to započítáním jak průměrných mezd, tak průměrných nájmu. „... je zřejmé, že pouze jednočlenným domácnostem manažerů (KZAM 1), odborníků a vědců (KZAM 2) a technickým, zdravotnickým a pedagogickým pracovníkům (KZAM 3) hradícím tržní nájemné v Ústeckém kraji by se vyplatilo přestěhovat se do Prahy, přičemž v roce 2007 by se jim přestěhování vyplatilo více než v roce 2000. Naopak méně kvalifikovaným profesím (KZAM 4 až KZAM 9) by se stěhování z finančního hlediska nevyplatilo už v roce 2000 a ještě méně v roce 2007. (...) Domácnostem hradícím regulovaný nájem v Ústeckém nebo Moravskoslezském kraji by se stěhování do tržního nájemného v Praze (do regulovaného by se s největší pravděpodobností již nedostaly) vyplatilo ještě podstatně méně.“ [Sunega, 2009, str. 51].

Lze tak uzavřít, že při posuzování ochoty stěhovat se za prací je třeba brát v úvahu především otázku příjmů v podobě vyšších mezd a rozdílu v nákladech na bydlení. Přirozené migrační proudy směřují z oblastí ekonomicky slabších, kde je méně práce, ale také levnější bydlení. V místě svého rodiště může mít navíc dotyčná osoba další výhody – bydlení u rodiny, bydlení v historicky drženém (kvazi-regulovaném) nájmu apod. Doposud nebyly rozdíly v příjmech méně kvalifikovaných skupin mezi jednotlivými regiony tak zásadní, aby výrazně překonaly rozdíly v nákladech na bydlení. V kontextu rozvoje automobilového závodu v Kvasínách, navíc v době ekonomické konjunktury, se ovšem tento stav mění. Průměrná mzda se v těchto podnicích blíží až ke 40 000 Kč a motivace k přestěhování by tak dle výsledků citovaných výzkumů měla značně stoupat. Pracovat při plánování rozvoje průmyslové zóny s variantou stěhování pracovníků je tak i v podmínkách České republiky legitimní.

Proč vlastně plánovat?

Ukazuje se, že i bez promyšlené koordinace a dlouhodobé plánovací přípravy umí trh a společnost poměrně rychle zareagovat. V případě průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou v území začaly přibývat ubytovny a spontánně se objevily i nejrůznější improvizované formy ubytování v soukromí a pronajímání bytů většímu počtu nájemníků v jednom bytě. V duchu efektu „filter down“ přepus-

tilo mnoho majitelů své byty novým zaměstnancům a sami si za vysoký nájem, na který se vždy skládá větší množství zaměstnanců, zajistili kvalitnější bydlení. Průmyslové podniky organizují dálkové svozy zaměstnanců, a to s dobou samotné jízdy i přes hodinu. Bylo by tedy možné nad jakoukoliv ambicí dopředu plánovat dostupnost průmyslové zóny pro zaměstnance mávnout rukou jako nad něčím, čím není nutné se zabývat. Zde je ovšem na místě připomenout jednu z podstatných charakteristik oboru plánování, resp. teorie urbanismu. Teorie urbanismu se od ostatních způsobů sociálně vědního teoretizování liší – její prvotní funkce je normativní. Teorie urbanismu je tedy teorie o správné praxi. Popisuje nikoliv pouze objektivně „jak to je“, ale také „jak to má být“. [Sandercocková, 2003]

V úvodu jsme zmínili zřejmá rizika, která jsou spojena s bydlením v místě nezakotvených zaměstnanců. V kapitole o dojíždění jsme definovali určité prahy, kdy už nelze dojíždění do zaměstnání považovat za všeobecně akceptovatelné. V kapitole o stěhování jsme dokázali, že motivace přestěhovat se souvisí se samotnou dostupností bydlení. Z našeho pohledu je tedy o co se opřít, pokud odmítneme územní rozvoj odvíjející se od řešení pouze parciálních témat. Není vhodné smířit se s vytvořením sídelního útvaru průmyslové zóny, obklopeného monofunkčními dělnickými ubytovnami, nasávající další zaměstnance po přetížené dopravní síti z širšího okolí. Sídelní struktury je naproti tomu nutné utvářet komplexní. Takové, které budou schopné uspokojovat celou škálu potřeb svých obyvatel a uživatelů a zároveň v nich budou minimalizovány vzdálenosti mezi jednotlivými aktivitami vyvolávajícími nutnost náročného dojíždění.

Toto poučení si nese teorie urbanismu v sobě již od svého vzniku v 19. století, kdy byli stavitelé měst poprvé zásadně konfrontováni s dopady tržních sil na podobu tehdejšího průmyslového města. Na závěr tak citujeme reflexi tehdejších anglických měst z pera jednoho z pionýrů oboru plánování, Lewise Mumforda:

„Hlavními prvky v novém městském komplexu byly továrna, železnice a slumy. Ony konstituovaly průmyslové město: slovo, které téměř popsalo skutečnost, že dva tisíce lidí byly nahromaděny v prostoru, který mohl být sotva označen vlastním jménem. Takové městské shluky mohly expandovat a také expandovaly i stonásobně, aniž by zís-

kaly alespoň v náznaku charakter instituce, jež charakterizují jakékoli město ve zralém, sociologickém smyslu – což znamená místo, v němž je soustředěno sociální dědictví a v němž jsou do všech skutečně komplexních aktivit povýšeny všechny možnosti stálých mezilidských vztahů, jež alespoň v omezených, reziduálních podobách nechyběly snad ani v době kamenné.“ [in Janata, 2016, str. 63]

Použité zdroje:

- BURIAN, J. *Geoinformatika v prostorovém plánování*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci: 2014.
- ČSÚ. 2011. Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Online: https://www.czso.cz/csu/sldb/d_vysledky_sldb_2011.
- JANATA, M. *Velkoměsta v 19. a 20. století – křižovatky změn*. Zlín: Archa, 2016. 163 s.
- LORENZ, V. *Územní plánování*. Praha: Státní nakladatelství technické literatury, 1961.
- LUX, M. – SUNEKA, P. 2007. Vliv podmínek bydlení na zamýšlenou migraci české populace za prací. In: *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 43 (2) 2007, s. 305–332.
- LUX, M. – SUNEKA, P. a kol. *Analýza opatření bytové politiky směřujících k podpoře flexibility práce v ČR. 2. díl. Výsledky empirických šetření*. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 2006.
- LYONS, G. – CHATTERJEE, K. A Human Perspective on the Daily Commute: Costs, Benefits and Trade-offs. In: *Transport Reviews*, 2008, 28 (2), s.181–198.
- MAIER, K. – ŘEZÁČ, V. *Ekonomika v území. Urbanistická ekonomika a územní rozvoj. Skriptum ČVUT*. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2006.
- MARADA, M. a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010.
- MARADA, M. – KVĚTOŇ, V. *Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět*. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, 2006, s. 422–431.
- PÁSZTO, V. – BRYCHTOVÁ, A. *Obce České republiky. Příslušnost k venkovskému a městskému prostoru k 31. 12. 2010*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2012.
- SANDERCOCKOVÁ, L. 2003. Význam a rozdíl v teoretických školách. In: MAIER, K., ed. *Urbanistická čítanka 2. Vybrané texty urbanistické literatury XX. století*. Praha: Česká komora architektů, s. 95–112.
- SUNEKA, P. 2009. Stěhování českých domácností za pracovními příležitostmi a trh s bydlením na regionální úrovni. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 2009, 12 (4), s. 49–52.
- ŠINDLEROVÁ, V. – FELCMAN, J. – FRANKE, D. *Studie územních dopadů rozvoje průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou*. Praha: Šindlerová – Felcman, 2017.
- Stavba měst a vesnic. Urbanistická příručka. Výzkumný ústav výstavby a architektury*, Brno, 1957, skupina územního plánování.
- Zásady a pravidla územního plánování. Výzkumný ústav výstavby a architektury*, Brno, 1983.

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

Ústav prostorového plánování

Fakulta architektury ČVUT v Praze

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Fakulta životního prostředí ČZU v Praze

Mgr. Bc. Jindřich Felcman

doktorand na Ústavu prostorového plánování

Fakulta architektury ČVUT v Praze

Pestrobarevné město, konec „černé“ Plzně aneb není průmysl jako průmysl

Irena Králová

V rámci příspěvku, ve kterém se zabývám průmyslem, výrobními a skladovými plochami v Plzni, si dovoluji úvodní část věnovat informaci o dokončení „nového“ Územního plánu Plzeň. Je to už 5 let od doby, kdy jsem prezentovala na semináři Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR v Českém Těšíně první výsledky prací na novém územním plánu. V té době ležel na stole „v tkaničkách“ návrh tohoto územního plánu a byl připraven k zahájení procesu projednávání.

Úvodem tohoto článku tedy alespoň krátká rekapitulace toho, co se od té doby s územním plánem událo

První projednání návrhu Územního plánu Plzeň, vyžadované stavebním zákonem, tedy společné jednání (§ 50 stavebního zákona), se konalo 29. října 2014. V rámci společného jednání byly v souladu se stavebním zákonem uplatněny připomínky, jejichž pečlivému vyhodnocení byl věnován především leden a únor 2015. Toto vyhodnocení provedl v souladu se stavebním zákonem pořizovatel za vydatné odborné spolupráce zpracovatele – Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně a v součinnosti s určeným zastupitelem.

Pro vyhodnocení a případnou úpravu návrhu územního plánu byl rozhodující především soulad se základními principy územního plánu, s urbanistickou koncepcí města, ale i s dopravními a technicko-inženýrskými požadavky.

Co nepřekvapilo, byl charakter jednotlivých připomínek – největší „balík“ představovaly požadavky na změnu zastavitelnosti území, tedy z „pole“ nejlépe na „rodinné domy“. Další častou připomínkou byl požadavek na zvětšení maximální zastavěné plochy objektů pro rekreační využití, kte-

rou územní plán reguluje v závazném schématu. Tento požadavek souvisí jednoznačně s dlouhotrvajícím trendem bydlení v „levnějších“ rekreačních lokalitách.

Co ovšem překvapilo, byl relativně nízký počet připomínek. Bylo jich méně než 250 (konkrétně 223), a to je u města o velikosti cca 170 000 obyvatel jistě velmi málo. Vyhověno pak bylo 85 z nich.

Návrh územního plánu byl upraven a předán pořizovateli k druhému kolu projednání.

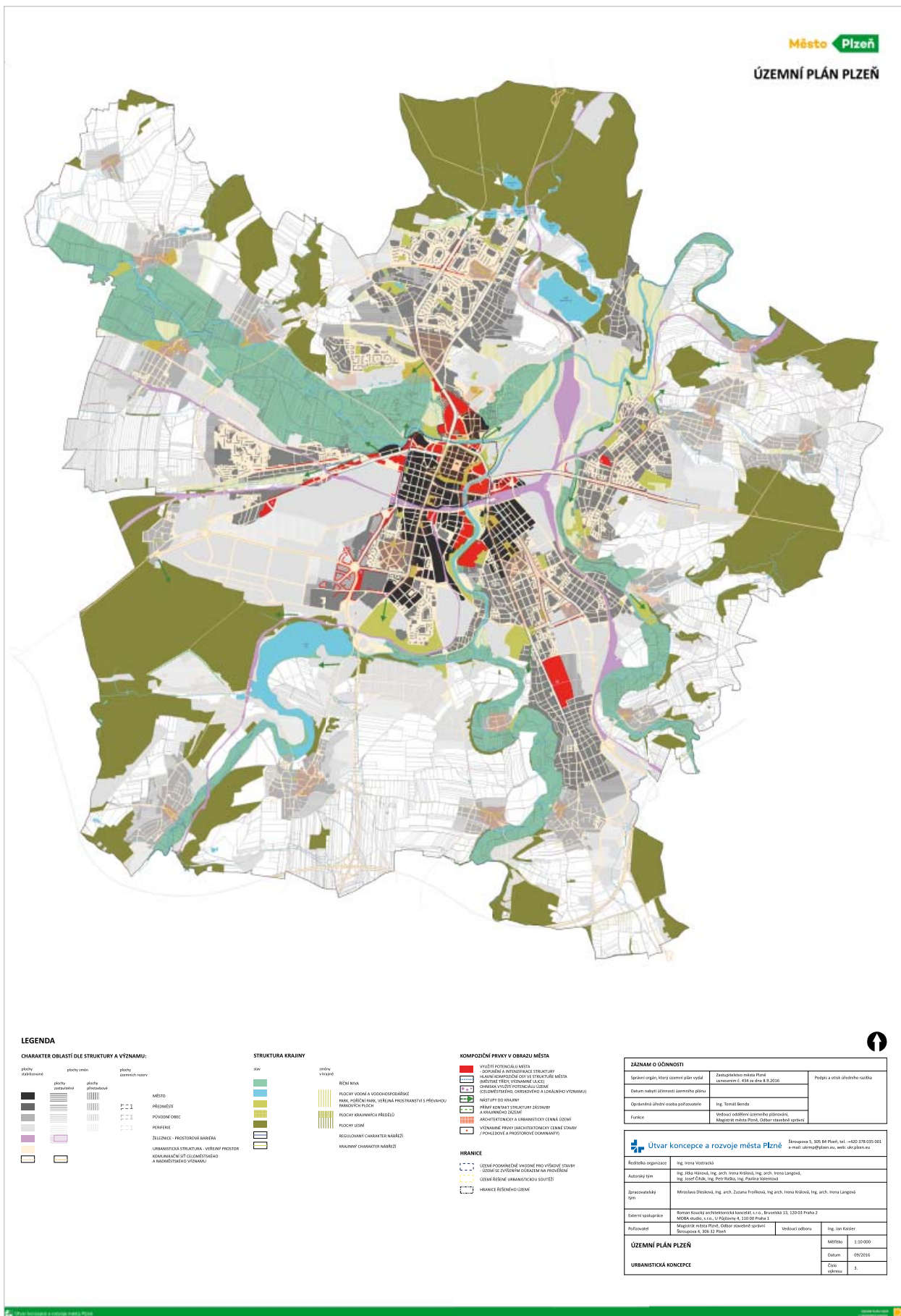
Téměř „do roka a do dne“ od společného jednání konaného 29. října 2014 proběhlo 10. listopadu 2015 veřejné projednávání upraveného návrhu Územního plánu Plzeň.

Proti tomuto upravenému návrhu mohli tentokrát vlastníci pozemků a staveb dotčených návrhem řešení, oprávněný investor a zástupce veřejnosti podat námítky, ostatní pak připomínky.

Konec roku 2015 tak byl ve znamení shromažďování výše uvedených námitek a připomínek, jejich vyhodnocení se však už „přehoupnulo“ do roku 2016. Počty a skladba se výrazně nelišily od připomínek ze společného jednání. Většina připomínek se „přetavila“ do námitek. Celkem bylo uplatněno 220 námitek.



Letecký pohled na město



LEGENDA

CHARAKTER OBLASTÍ DLE STRUKTURY A VÝZNAMU:

- | | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

STRUKTURA KRAJINY

- | | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

KOMPOZIČNÍ PRVKY V OBRAZU MĚSTA

- | | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

HRANICE

- | | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |

ZÁZNAM O ÚČINNOSTI		
Správní orgán, který územní plán vydal	Zastupitelstvo města Plzně zákonem č. 434 ze dne 8.2.2016	Podpis a otisk úředního razítka
Datum nabytí účinnosti územního plánu		
Opisovatel územní studie pořizovatel	Ing. Tomáš Benda	
Funkce	Vedoucí oddělení územního plánování, Magistrát města Plzně, odbor územního plánování	

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně		
Ředitelka organizace	Ing. Iveta Votavská	
Autorský tým	Ing. Jiří Hájek, Ing. arch. Iveta Kolářová, Ing. arch. Iveta Langová, Ing. Josef Čadež, Ing. Tomáš Benda, Ing. Petrůška Hrdáková	
Spřístupňovací tým	Miroslava Dvořáková, Ing. arch. Zuzana Procházková, Ing. arch. Iveta Kolářová, Ing. arch. Iveta Langová	
Členové redakčního týmu	Roman Koucký architektonická kancelář s.r.o., Broseňská 13, 10003 Praha 2 MOBIL architektura s.r.o., ÚP Pálkova 4, 110 00 Praha 1	
Podpisovatel	Magistrát města Plzně, odbor územního plánování Brosopova 6, 306 32 Plzeň	vedoucí odboru Ing. Jan Kábel
ÚZEMNÍ PLÁN PLZEŇ		
URBANISTICKÁ KONCEPCE	MĚŘÍTKO	1:10 000
	Datum	05/2016
	Číslo	1.
	Výška	1.

Nový územní plán

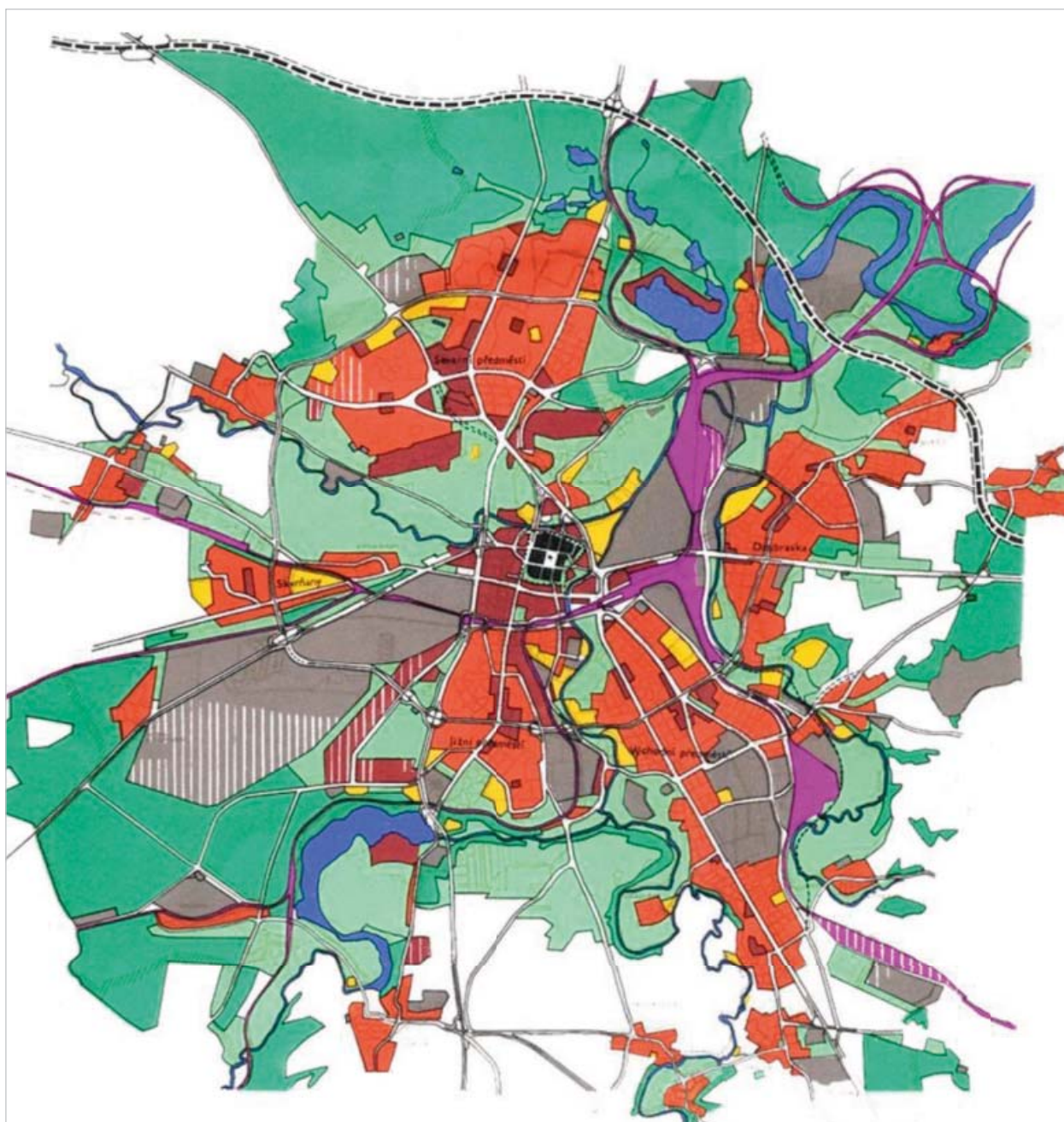
Pokud se týká charakteru námitek a připomínek, situace byla obdobná jako po společném jednání: požadavek na změnu zastavitelnosti a změnu (zvětšení) maximální přípustné velikosti rekreačních objektů.

A potom konečně přišel napjatě očekávaný den „D“ – 8. září 2016 – zpracovaný, řádně projednaný Územní plán Plzeň ležel na stole a pořizovatele, ale hlavně zpracovatele, čekala závěrečná „koncovka“: ještě jednou zabožovat a přesvědčit zastupitele města, že ten „nový“ územní plán mají opravdu schválit, že je a bude opravdu lepší než ten dosavadní, který všichni znají a jsou na něj zvyklí. A nakonec ten závěrečný „boj“ vlastně překvapivě nebyl tak tvrdý a podařilo se – zastupitelstvo města územní plán schválilo a územní plán byl formou opatření obecné povahy vydán a následně po nezbytných administrativních úkonech nabyl ke dni 1. října 2016 účinnosti.

K datu, ke kterému píše tento příspěvek, „slaví“ Územní plán Plzeň krásné první narozeniny.

Funguje tedy přesně jeden rok a doposud jsme při jeho používání v praxi nenarazili na žádný zásadní problém, stavební úřady s ním bez větších „zádrhelů“ pracují.

A nejhezčí dárek k prvním narozeninám? Titul Urbanistický projekt roku 2017 v jedné z kategorií „Stavba roku 2017“, celostátní a největší soutěž v oboru architektury a stavitelství. Krásných pět minut slávy v Betlémské kapli v Praze, cena předaná ministryní pro místní rozvoj Karloou Šlechtovou a předsedou Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR Petrem Durdíkem.



Územní plán Plzně 1988

A teď už k vlastnímu tématu – Plzeň a průmysl

Stav, změny ve vývoji

Urbanistická struktura města a jeho kompozice je předurčena jeho geografickou polohou, přírodními podmínkami a procesem transformace středověké Plzně, sevřené ve svých hradbách, do silného průmyslového města. Zcela zásadním momentem rozvoje města a utváření jeho základních kompozičních vazeb byl rozvoj dopravních systémů – jak silničních, tak železničních, který město v jeho růstu podporoval, ale i omezoval. Radiálně koncentrický systém původních tereziánských silnic směřovaných na věž kostela sv. Bartoloměje a železničních tratí patří bezesporu mezi jedinečnosti urbanistické struktury města.

Průmyslové plochy byly vždy výraznou a významnou součástí území města – viz obrázek na s. 32 – Územní plán Plzně 1988.

Plzeň vždy byla (a i nadále je) průmyslovým městem, ale bohužel dlouho byla právě „jen“ průmyslovým městem, pevnou hrází směrem na západ... Tato situace se naštěstí výrazně změnila.

Poloha města, kvalitní hospodářská základna s těžištěm v průmyslové výrobě, zejména v tradičním strojírenství a potravinářském průmyslu a dále modernizovaná dopravní a technická infrastruktura patří k hlavním důvodům investování v Plzni. Bohaté zkušenosti se zahraničními investicemi, rozvinutá vědecká a výzkumně vývojová zóna, přítomnost Západočeské univerzity v Plzni s technickými obory a Lékařské fakulty v Plzni Univerzity Karlovy v Praze s výzkumným programem poskytují dobré výchozí podmínky pro investory.

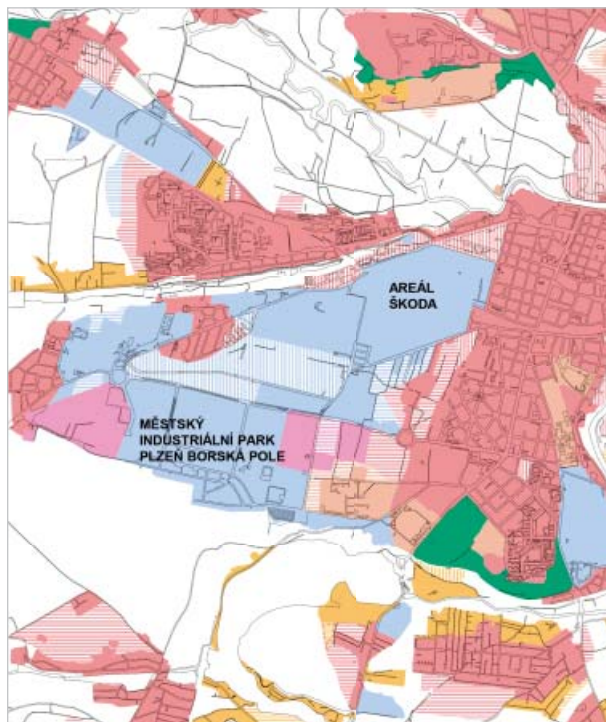
V průběhu 90. let minulého století došlo k výraznému posilování významu terciárního sektoru na úkor sekundárního a primárního. Reakcí na tento vývoj byl především velmi úspěšný projekt Městský industriální park Plzeň Borská pole. Jde o území využívané v minulosti armádou, kdy na místě bývalého vrtulníkového letiště a na něj navazujících plochách vznikla moderní průmyslová zóna, kde je lokalizováno více než 40 firem. Projekt získal mnohá ocenění.

Pro lokalizaci podniků strategických služeb a znalostní ekonomiky lze využít jak rozvojové zóny, tedy plochy zastavitelné, tak plochy přestavbové. Jedná se o aktivity s vyšší přidanou hodnotou, založené na spolupráci s terciárními institucemi vědy a výzkumu. Investice do této sféry umožňuje zaměstnávání kvalifikovaných expertů, což zmenšuje jejich odliv do zahraničí, přivádí nové pokročilé know-how, inovace a v neposlední řadě zlepšuje image města. K projektům tohoto typu patří realizovaný Plzeňský vědecko technologický park.

Pro umístění záměrů v oblasti strategických služeb byla zvolena především zóna Zelený trojúhelník – jih. Je zajímavé, že v tomto území byla – zcela logicky – zachována názorová kontinuita předchozích územních plánů na způsob využití území (viz obrázky na této straně).



Výřez z územního plánu Plzně 1988



Výřez z územního plánu Plzně 2016

Výstavba výrobních podniků byla v devadesátých letech soustředěna zejména na volné, dosud nezastavěné, tedy zastavitelné rozvojové plochy (tzv. „greenfields“) navazující na stávající zástavbu. Od počátku 21. století je již znatelný zvýšený zájem o dostavbu a přestavbu lokalit v zastavěném území města. Připravují se lokality pro přestavbu, tzv. „brownfields“. Jedná se především o využití areálů bývalých kasáren, některých průmyslových areálů a nevyužívaných ploch železniční dopravy.

Městský industriální park Plzeň Borská pole byl zmiňován již výše, v hlavním areálu Škoda s rozlohou 180 ha je takřka dokončena revitalizace, zbývá volné území pro lehkou výrobu o rozloze téměř 30 ha na tzv. Borské terase.

Revitalizace areálu bývalého pivovaru, později kasáren Světovar, o rozloze 5,2 ha se stala jedním z prioritních projektů Programu rozvoje města Plzně a projektu Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015. Velmi úspěšné a fungující je oživení bývalého areálu Plzeňských městských dopravních podniků v Cukrovarské ulici o rozloze 5 ha, dnes areál DEPO 2015.

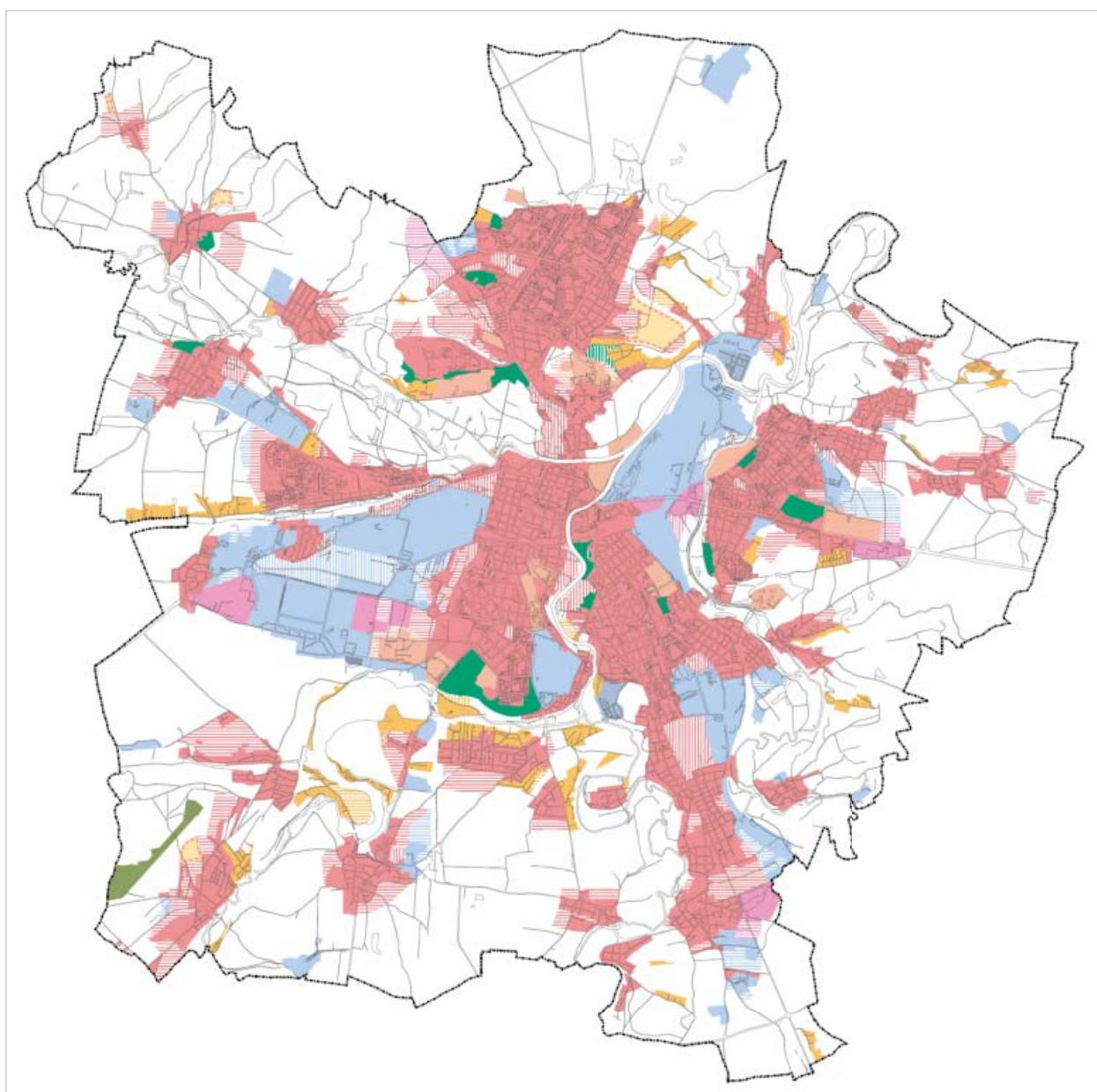
Plocha areálu bývalé papírny na Slovanech o rozloze cca 9,3 ha je v územním plánu určena pro pestrý způsob využití od bydlení, přes administrativu až po kulturu. Názor na řešení je „čerstvě“ doložen v právě dokončené územní studii.

Základní bilance ploch

A teď trochu (suchých) územářských čísel:

Původní seznam rozvojových území pro výrobu, tedy zastavitelných ploch, vymezený v územním plánu v roce 1995 obsahoval 11 rozvojových území o celkové ploše přibližně 184 ha. Změnami územního plánu v následujících letech došlo ke zvýšení rozlohy území na přibližně 270 ha (do doby poslední aktualizace v roce 2010). Přestavbové (transformační) plochy „brownfields“ nebyly bilancovány. Do roku 2012, tedy do zahájení prací na „novém“ – tedy nyní platném Územním plánu Plzeň, bylo zastavěno přibližně 120 ha, k využití zbývalo cca 150 ha.

A jak je to v platném Územním plánu Plzeň? To je patrné jak z níže uvedeného obrázku – Územní plán Plzeň 2016, tak z následující tabulky.



Územní plán Plzeň 2016

BILANCE PLOCH					
Způsob využití	Celkem (ha/100 %)				
		Stabilizované (ha/%)	Přestavbové (ha/%)	Zastavitelné (ha/%)	Územní rezervy (ha/%)
Plochy rekreace	401,58	370,69 / 92,3	3,68 / 0,9	27,21 / 6,8	- / -
Plochy občanského vybavení	239,58	218,02 / 91	0 / 0	21,56 / 9	0 / 0
Plochy smíšené obytné	3534,43	2789,97 / 78,9	181,81 / 5,1	506,89 / 14,3	55,763 / 1,6
Plochy obchodu, služeb a výroby	193,50	129,43 / 66,9	5,73 / 3	58,25 / 30,1	- / -
Plochy výroby a skladování	1239,45	1046,56 / 84,4	76,38 / 6,2	116,51 / 9,4	- / -
Plochy DI – železnice	215,60	201,71 / 93,6	- / -	13,89 / 6,4	- / -
Plochy TI	29,51	29,51 / 100	- / -	- / -	- / -
Plochy těžby	96,42	96,42 / 100	- / -	- / -	- / -
Celkem	5950,07	4882,31 / 82,1	267,6 / 4,5	744,31 / 12,5	55,763 / 0,9

Co je možné z tabulky, která byla aktualizována k roku 2016, vyčíst? Od roku 2012 bylo zastavěno dalších cca 23,50 ha, zbývá tedy dalších cca 116,50 ha zastavitelných ploch („greenfields“), tedy zhruba 9,4 % z celkových ploch určených pro způsob využití „plochy výroby a skladování“. Těch je na území města celkem 1239,45 ha. Dalšíh 76,38 ha, tedy 6,2 % představují plochy přestavbové („brown-fields“). Prostým součtem se dostaneme k údaji 15,6 %, tedy k číslu představujícímu „zdravou“ rezervu pro realizaci nových záměrů.

Má Plzeň zásadní problémy související s průmyslem?

Na rozdíl od doby „nedávno“ minulé už nejde o průmyslovou výrobu znečišťující město, vyspělé technologie spo-

lečně s důrazem na kvalitu životního prostředí mají výrazný pozitivní vliv.

V souvislosti s potřebou pracovní síly pro některou výrobu a logistiku se objevuje zcela jiný, nový problém, a to jsou agenturní pracovníci a s tím související dopady na život města.

„Plzeňský kraj je jedním z nejzatíženějších krajů v rámci celé České republiky, co se týká problematiky bezpečnosti průmyslových zón a agenturního zaměstnávání,“ řekl primátor Plzně Martin Zrzavecký. Aktuálně je na území města Plzně hlášeno téměř 15 tisíc cizinců, nejvíce z Ukrajiny, Slovenska a Vietnamu. V souvislosti s cizinci klesá podle policie pocit bezpečí ze strany obyvatel Plzně, zvyšuje se protiprávní jednání páchané v centru města a na Borských polích, stejně tak i na ubytovnách a roste také počet lidí bez domova.



Průmyslová zóna Borská pole

„Podle analýzy z roku 2014 bylo na území města Plzně kolem 250 lidí bez domova, v současné době je jich podle našich odhadů kolem 800. Souvisí to právě s agenturním zaměstnáváním a dovozem pracovníků, kteří nenajdou uplatnění na trhu práce a následně nám končí na ulici,“ vysvětlil primátor. Ten je rád, že ministr vnitra zřídil pracovní skupinu, která se dané problematice věnuje v celostátním měřítku. „Ani to jinak nejde, neboť města a obce v rámci České republiky mají pouze omezené možnosti. Jedině spoluprací státu, kraje a města či obce je možné čelit daným tlakům,“ dodal primátor.

Právě Plzeň je městem, které iniciovalo vznik pracovní skupiny, stejně tak připomínkovalo stávající legislativu a navrhlo i možné úpravy připravované legislativy. Západočeská metropole se snaží problémy spojené s agenturami a cizinci intenzivně řešit, realizuje preventivní kampaně, posiluje činnost městské policie i kamerový systém v problémových lokalitách, jednala se zástupci obchodních center a další. Do akcí na území města se zapojují různé složky včetně státní policie, probíhají velké kontroly ubytoven, kontroly spoju MHD jedoucích například právě na Borská pole a další.

Jaké jsou trendy v Plzni?

- přetrvávající odklon od orientace na těžký průmysl;
- odmítání činností s negativními vlivy na životní prostředí města;

- důraz na rozvoj oblastí znalostní ekonomiky a výroby s vyšší přidanou hodnotou, živnostenských oborů, obchodu a služeb;
- další posilování sektoru služeb;
- vyšší aktivita firem s vývojovými středisky posilující postavení Plzně jako centra vývoje a výzkumu;
- snazší umísťování záměrů pro znalostní ekonomiku z důvodů menších plošných nároků a možnosti umístění mimo průmyslové zóny;
- zahájení přípravy využití některých brownfields;
- podrobnější ověřování území pro hospodářský rozvoj města;
- řešení bezpečnosti ve vazbě na agenturní pracovníky.

Závěr

Plzeňská ekonomika prošla v uplynulém období úspěšně procesem restrukturalizace a hospodářskou základnu města lze nyní považovat za diverzifikovanou. Plzeň představuje spolu s blízkým okolím dominantní průmyslové centrum celého Plzeňského kraje s řadou významných podniků. Atraktivita Plzně pro lokalizaci nových výrobních investic postupně vyvažuje její dřívější značnou závislost na odvětví těžkého průmyslu.

Ing. arch. Irena Králová
Útvar koncepce a rozvoje města Plzně

Zdroj veškerých použitých podkladů:
Útvar koncepce a rozvoje města Plzně
<https://ukr.plzen.eu/>

Panelová diskuse: Postavení průmyslu ve městě

Moderátor: Petr Durdík

Účastníci: Irena Králová (Útvar koncepce a rozvoje města Plzně), Tomáš Sklenář (odborný poradce), Vladimír Charvát (městský architekt Ústí nad Labem), Veronika Šindlerová (urbanistka, projektantka), Jan Sixta (Škoda Auto Mladá Boleslav)

Petr Durdík: Průmysl patřil neodmyslitelně k městům po poslední dvě století. Průmyslová revoluce v 19. stol. vlastně s sebou přinesla potřebu územního plánování. Průmysl přivedl nejen velké množství obyvatel z venkova, ale vnesl do měst nové problémy, které vyústily v nespokojenost s kvalitou prostředí. Na konferenci jsme představili pouze tři příklady. Ústí nad Labem a Plzeň jsou města, která si nesou průmyslovou tradici. Kvasiny jsou město s novým průmyslem, který svým rozsahem a charakterem neodpovídá jeho velikosti. Kvasiny nebyly na vstup továrny Škoda připravené. Jak je to možné? Co se dělo v plánování? Továrna sice přináší velké množství pracovních příležitostí, ale ti lidé tam dnes nejsou. Český průmysl se orientuje na výrobu aut. Je to šťastná volba? Co se stane, když toto odvětví bude zasaženo krizí? Nezbyvá než se zeptat: Máme koncepci rozvoje průmyslu v České republice?

Vladimír Charvát: Na celostátní úrovni jsme se jako zástupci krajského města Ústí nad Labem s koncepcí nesetkali. Máme samozřejmě na rozvoj průmyslu pohled regionální. V současné době se projevuje poptávka po průmyslových plochách v okolí dálnice D8. Můžeme říci, že je dokonce hlad po logistice, skladech a výrobě. Od Libouchce do Krupky v podkrusnohorském pásu je prostor, který se postupně naplňuje. Spektrum průmyslu je našťástí pestré, od malých firem po výrobu pro BMW. V regionu tedy máme přehled, kde a co by se mělo a nemělo využívat. Těžíme především z kvalitního železničního spojení, jsme na křižovatce pěti železničních tratí. Také lidé se v našem regionu dostanou dobře do práce. Ze strategického pohledu stojíme nyní před otázkou, jak dál? Máme využívat / zatěžovat vnitřní město výrobou, logistikou a sklady? Nebo hledat jiné funkce?

Tomáš Sklenář: Jaké máme možnosti v územním plánování ovlivnit lokalizaci průmyslu? Plánování zcela jistě vytváří podmínky pro jeho umístění. Navíc stát může podporovat vybrané investiční záměry, může mít koncepci podpory toho, koho chce do naší země přilákat. Jak však omezit aktivity, které nechceme? Využití lokality, na kterou přichází investor s aktivitou obdobnou v daném území, zabránit nemůžeme. Soudy hlídají, aby nedošlo k omezení vlastníků, pokud postupují v souladu se zákony. Další problematiku představuje odstranění starých zátěží v území. Brownfielddy jsou různého typu: průmyslové a zemědělské. Investory můžeme chtít nasměrovat do brownfielddů, ale cena celého projektu přece nemůže být záporná. Nebo jiný pohled: důležitým faktorem pro rozhodování investorů o lokalizaci, jak jsme slyšeli, je rychlost povov-

lovacího procesu. V naší republice jsme pomalí: než dojdeme k výsledku, situace se změní. Například projednání trasy přístupové komunikace, pokud vybočuje z koridoru v územně plánovací dokumentaci, trvá 2 až 3 roky. To není lhůta srovnatelná s jinými zeměmi.

Irena Králová: Plzeň je hrdá, že její územní plán sází na využití brownfielddů. Myslíme rozvoj výroby vážně, a to jsme nepřidali ani metr čtvereční na zelené louce. Naopak, ubrali jsme a vyhráli soud. V rámci aktualizace územního plánu č. 1 jsme dokonce redukovali průmyslovou zónu Litice. Průmyslové zóny jsou lokalizované u přivaděčů dálnice nebo rychlostních komunikací. Územní plán v sobě obsahuje rezervu asi 10 procent ploch pro průmysl. A otázka, jak bránit nechtěnému funkčnímu využití? Uplatňujeme požadavky na změnu územního plánu, je-li to potřeba.

Jan Sixta: Vráťím se zpátky o 10 let k průmyslové zóně Triangl, která byla vyhlášena nejlepším brownfielddem roku 2005 v České republice. Je srovnatelná se zónou Škody Auto v Kvasínách. Krize v letech 2008–2009 její rozvoj ovšem zastavila na tři roky. Dnes je obsazena do posledního metru. Začíná mít obrácené problémy. Kdo bude ve firmách v zóně pracovat? Naštěstí lidé v okolních městech Jirkov, Chomutov, Žatec, Most a Louny jsou. Kvasiny jsou z tohoto pohledu nevhodné. Musíme ovšem znát celý příběh. V určitém období padlo rozhodnutí, že VW postaví v Evropě novou továrnu. Škoda měla tři závody a součástí plánu bylo jeden zavřít. Měly se zavřít továrny ve Vrchlábí nebo v Kvasínách? V Kvasínách a okolí nebyly žádné jiné významné pracovní příležitosti. Škoda tu měla však 4 000 zaměstnanců. Kraj požadoval zachovat zaměstnanost. Vláda tedy začala tlačit na to, aby Česká republika získala právě ten plánovaný nový projekt Volkswagenu. Podářilo se a Kvasiny byly vyhodnoceny lépe než Vrchlábí. Toto je tedy celý příběh Kvasin. Naplánovat u nás velkou investici rychle v řádu jednotek let je nereálné. Bylo by též řešení říci, tak to nedělejme, zrušme, omezme. Průmyslu je to vlastně jedno. Octavia se může vyrábět i ve Španělsku nebo na Ukrajině. Jde o to, co si vezmeme jako důležitější? Škoda dokázala zareagovat. Lze předpokládat, že výroba aut u nás bude pokračovat. A navíc průmyslová zóna Kvasiny není určená pouze pro Škodu Auto, Škoda není spasitel. Jen mi ještě dovoluňte podotknout, že v Plzni mají problémy s nedostatkem pracovních sil stejně jako v Kvasínách.

Veronika Šindlerová: Na Fakultě architektury jsme v rámci výzkumného úkolu porovnávali politiky územního rozvoje jednotlivých zemí EU. Zjistili jsme, že různé formy podpory

průmyslu existují, ale oborové politiky neexistují. Je to asi logické. Územním plánem průmysl nestavíme, nýbrž vytváříme pouze podmínky. V tom spočívá koordinační role plánování. Politika územního rozvoje říká, kde jsou podmínky pro rozvoj a kde ne, stejně k plánování přistupují zásady územního rozvoje. V těchto dokumentech se trochu vytrácejí lidé.

Petr Durdík: Pojdme na jiné téma: sociální otázka. Továrníci z první republiky se starali o dělníky, stavěli bydlení. Vazba soudobých nadnárodních společností na zaměstnance je slabší, firmy snadno přesouvají výrobu z jedné do jiné země. Dá-li stát výrobě garance, neměl by pak napřít investice (např. dopravní napojení). Je politika státu adekvátní? Je politika výrobců adekvátní?

Tomáš Sklenář: Jak vlastně vznikla Politika územního rozvoje České republiky: jednotlivé resorty stanovily, co potřebují. V PÚR se dnes musíme dostat od proklamací, nezřídka s dvojitým výkladem, k uchopitelným opatřením. Například je třeba si otevřeně stanovit, co které území reálně potřebuje. Musíme překonat to, že výsledek třeba nebude korespondovat s lokálními politickými zájmy či představami. Naštěstí jsou dnes kraje, které si udělaly přehled o rozložení a vývoji osídlení a veřejných investic (školy, zdravotnictví...). Nakročili jsme a uvidíme.

Irena Králová: V Plzni žije 15 000 cizinců ze 75 000 obyvatel. Průmysl v případě výkyvů generuje hodně lidí bez domova. Týká se to především agenturních zaměstnanců, kterým skončí práce. Asi 800 lidí je v současné chvíli bez domova. Zaměstnavatelé zatím ubytování zaměstnanců neřeší. V některých případech panují skutečně kruté podmínky pro jejich život.

Jan Sixta: Škoda Auto měla historicky několik tisíc vlastních bytů a míst v bytovnách. VW je prodal ve jménu filozofie: vyrábíme auta, ostatní neumíme a koupíme si. Tato koncepce fungovala, zvedla platy, výrobu. Neutěšená situace v Kvasinách nakonec přiměla VW ke změně postoje. Dnes v Kvasinách již máme smlouvu s developerskou skupinou, která bude stavět až pět bytových domů s byty pro kmenové zaměstnance. VW jí garantuje nájemné nebo koupi bytů.

Ještě glosa k agenturním zaměstnancům – jsou nezbytní. Charakter výroby neumožňuje operativně řešit výkyvy v poptávce pouze kmenovými zaměstnanci. Ve Škoda Auto máme snahu jich mít méně, jsou de facto dražší. Naopak získáváme kmenové zaměstnance ze zahraničí: máme jich již 150 z Ukrajiny, v dohledné době budeme školit Indý.

Továrnu typu Škody nelze snadno přemístit. Jen dodavatelů prvního řádu tvoří 50 firem, taková síť se buduje roky. Přesunutí je extrémně náročné a drahé.

Veronika Šindlerová: Před průmyslovou revolucí existovala bezprostřední vazba k půdě. Poté bych viděla několik fází vývoje průmyslu a jeho vztahu k pracovní síle. V první

fázi se nový průmysl usazoval na zelené louce, zaměstnavatelé museli vytvořit podmínky pro lidi z venkova, aby přišli. Ve druhé fázi za socialismu se umísťoval především těžký průmysl tam, kde byly suroviny. Také bylo potřeba seskupit lidi (např. do chemiček, hutí). Ve třetí fázi po pádu železné opony vstoupil do území globalizovaný průmysl, jehož vlastníci nejsou zakotveni v území, zaměstnanci se za prací stěhují individuálně, jejich potřeby nikdo neřeší. Ve čtvrté fázi se zjišťuje, že není dostatek vhodných lidí pro výrobu, ani když jsou pobídky.

Jan Sixta: Škoda Auto nechává každou investici projít usnesením vlády. Ukazuje se, že ani to nefunguje. Například v roce 2015 byla schválena státní infrastrukturní investice ve výši 3,5 miliardy, za dva roky se skutečně proinvestovalo pouhých 37 milionů korun. Investiční podpora se nakonec zvedla na 7 miliard s plánovaným horizontem do roku 2020. Tušíme, že tolik prostavět je asi nereálné.

Hynek Gloser: Jan Antonín Baťa napsal knihu Budujeme stát pro 40 milionů lidí. Měl silnou vizi. Co tím chci říci. Měli bychom pochopit, že bez vizí konkrétních lidí by se plno věcí neuskutečnilo. Uvedu pár příkladů. Průmyslovou zónu Ověčy u Kolína vymyslel Vít Kosina. Nebyl to tedy ani stát, ani územní plánování. Když pak přišel investor, který potřeboval 800 ha pozemků pro továrnu na automobily včetně výzkumu, bylo hodně práce vykonáno. Stačilo si probrat možnosti území a dohodnout, co bude třeba ještě udělat.

Jindy by stačilo oživit myšlenky vizionářů. Například český vynálezce a výrobce vodních turbín inženýr Miroslav Cink přišel před nemnoha lety se záměrem na propojení vodní nádrže Lipno převýšené o 450 m vůči hladině odtud jen 27 km vzdálené rakouské průtokové elektrárny na Dunaji u Aschachu. Již hotová a „zaběhnutá“ vodní díla by odhadovaným nákladem kolem 1 miliardy eur dokázala ve špičkových hodinách posílit přenosové soustavy střední Evropy o 1000 MW, tedy o výkon jednoho temelínského reaktoru. V přečerpávací elektrárně Šumný u Meziboří by byl prostor pro další 4 GW. Jak víme, dnes budou Německu dodávat 16 GW elektrické energie Norové. Mohli jsme to být též my. Mimochodem, kdyby kanál existoval, mohla být povodeň v roce 2002 menší, nezaplavil by se Krumlov nebo Budějovice.

Nebo vodohospodář a podnikatel Josef Podzimek, dnes osmdesátiletý, který vlastně převzal myšlenku Karla IV. Ten plánoval propojit Dunaj a Labe tehdy přes Vltavu z důvodů tranzitu benátského zboží přes Čechy do belgických Brugg.

Když jako odborníci nebudeme mít připravené vize, když nepůjdeme průmyslu naproti, tak se firmy zkrátka odstěhují jinam. Nepřipravené nás klidně průmysl 4.0 mine.

Milan Košar: Uvedu příklad brownfieldu v Pardubicích: továrna mlýnských strojů. Výroba skončila po roce 1989, území koupila investiční skupina, zpracovala se územní studie, potvrdil potenciál území. Následovala demolice budov a pak se nestalo se nic. Majitel totiž použil cenné území jako zástavu na investici v jiném městě.



Foto © Zdeněk Černý

Zahájení panelové diskuse (zleva: Petr Durdík – předseda AUÚP, Věra Nechybová – primátorka Ústí nad Labem, Ladislav Drlý – zastupitel města Chomutova a Ústeckého kraje)

stejně (Škoda v Plzni 500 ha, Ovčáry na zelené louce 400 ha). U greenfieldu je dražší infrastruktura, levnější pozemek, u brownfieldu je to naopak.

Jana Šejvlová: V průmyslové zóně Solnice – Kvasiny došlo nedávno k vymezení dalších rozvojových ploch nejen pro Škodu. Do území se již nemálo investovalo, k výstavbě infrastruktury se zavázal kraj. Co se stalo? Zdvojnásobil se počet zaměstnanců. Jakmile přišli, tak se změnilo všechno. Obec Solnice a Kvasiny investice vlastně chtěly, byly však posléze zděšeny z příliš rychlého vývoje.

Ladislav Soukeník: Krásně si vyprávíme, co je to udržitelný rozvoj. Ten má tři pilíře. Podívejte se na indikátory. Ekologové sledují asi 85 procent z indikátorů ve vyhlášce, sociální indikátory jsou omezené na školy a zdravotnictví. A kolik je ekonomických indikátorů? Jsou 3 nebo 4 ze 120. Takhle my chápeme vyváženost? To se samozřejmě musí projevit i v našich územních plánech. Kdybychom si udělali rozbor reálného udržitelného rozvoje u Kvasin, tak dopadne špatně. Politici totiž nesledují dlouhodobé koncepce.

Veronika Šindlerová: Pro mě jsou Kvasiny příkladem selhání územního plánování. Plánování má předcházet problémům, ne řešit důsledky. Vše, co se událo, prošlo SEA, projednáními, EIA. A stejně se nic zásadního neodhalilo.

Vlasta Poláčková: Lze zabránit dalším Kvasinám? Vždyť obec sama schvaluje územní plán.

Tomáš Sklenář: U zelené louky by se neudržitelným zásahům zabránit mohlo.

Hynek Gloser: Projekt brownfieldu bez konkurzu předcházejícího vlastníka prakticky neexistuje. Po konkurzu Škoda v Plzni byl připraven v letech 2004–2006 projekt regenerace. Na území brownfieldu bylo 16 investorů, včetně SŽDC a velkých energetických firem (např. Plzeňská energetika). Velice důležité bylo, že stát se zavázal k odstranění ekologických zátěží. Kdybych měl porovnat velké projekty, tak náklady na brownfield a greenfield vychází v zásadě

V době přípravy změny územního plánu se chtělo situaci vylepšit, odstranit vyložené špatné věci. Součástí navržené změny jsou proto opatření po zmírnění dopadů nárůstu počtu zaměstnanců – plochy pro bydlení a vybavenost. Pokud bychom hodnotili změny pouze z měřítka jednotlivých obcí, nedávalo by to smysl. U takto velké zóny se musely posuzovat širší vazby. Rozšíření zóny mělo samozřejmě dopad do územních plánů dalších obcí (průjezdni doprava, bydlení apod.). Ukázalo se, že za rychlostí realizace záměrů průmyslu všechno pokulhává.

Lukáš Zemánek: Kdy vlastně nastalo selhání územního plánování v Kvasinách? Poslední stav, kdy byl rozsah výroby adekvátní velikosti obce, byl v roce 1936. Vše později bylo nad rámec obce, včetně jejího rozvoje v sedmdesátých letech minulého století. Územně plánuje nikoli plánovač, ale vlastně investor, zejména, je-li silný. V jiných situacích se kvůli daleko menším problémům v území burcuje. Když přijde významný investor, pravidla se mění. Vždyť i Kolín povolil výstavbu jiné automobilky na „černozemní“ louce. Není možné očerňovat pouze Kvasiny.

Jan Sixta: Průmysl není nepřitelem sídla nebo nepřítel krajiny, doprava není nepřítel sídla, jako výrobci nejsme nepřátelé lidí, lidé nejsou nepřátelé měst. Jako nedůležitější vlastnost při plánování považuji empatii – musíme přijít do území s respektem a naučit se jej vnímat. Jak říkával pan prof. Krise: „Musíte to prošlapat botama“.

Panelovou diskusi zaznamenal Vít Řezáč

Mladá Boleslav

Karel Beránek, Jakub Dvořák

Tento článek shrnuje základní body příspěvku z konference AUÚP v Ústí nad Labem a osvětluje prezentovanou problematiku v členění na tři základní části. V části první uvádí stručný historický vývoj Mladé Boleslavi a jeho významné milníky. V části druhé popisuje funkční a prostorové souvislosti města a jeho současné problémy, včetně těch geograficky nezobrazitelných. V části třetí uvádí konceptuální východiska a dílčí směry řešení v současnosti zpracovávaného územního plánu.

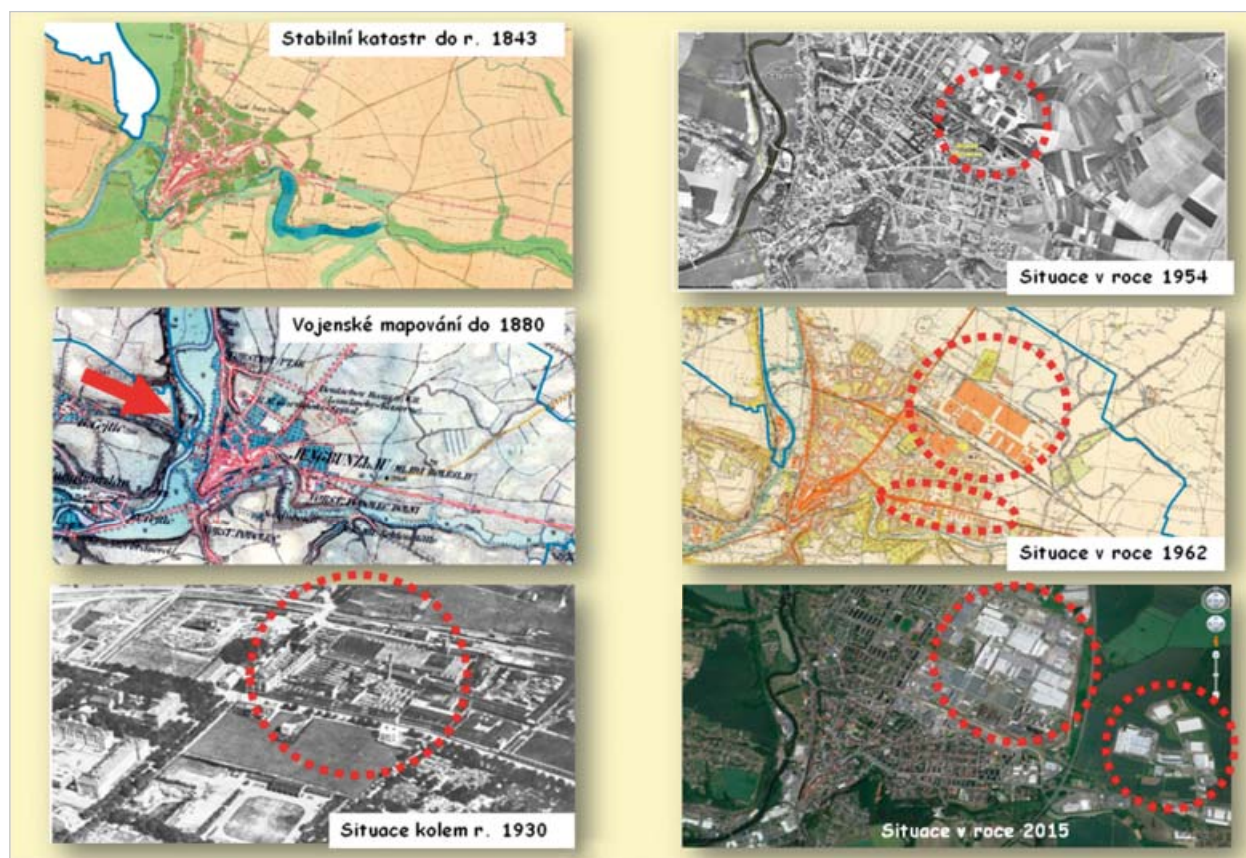
ČÁST I. Historie Mladé Boleslavi

Mladá Boleslav, dnes vnímaná jako město automobilů, má více než tisíciletou historii, jež z pohledu kulturního vývoje dosáhla svého vrcholu v 16. století v souvislosti s působením Jednoty bratrské. V následujících staletích došlo k určitému úpadku významu města v systému osídlení, který se v 19. století zvolna měnil na industriální rozmach vrcholící ve 20. století (obr. 1).

V průběhu 19. století vzniká mnoho menších továren a manufaktur na březích Jizery – lihovar, pivovar, textilka, cukrovar vč. železniční tratě. Roku 1895 byla založena firma Laurin & Klement na okraji Mladé Boleslavi, roku 1905 vyrobila první automobil, v průběhu 1. světové války v ní probíhala zbrojní výroba. Roku 1925 dochází k fúzi fy L&K s plzeňským koncernem Škoda a ve stejné době dochází ke vzniku tradice technického školství v Mladé Boleslavi výstavbou Zemské průmyslové školy. Vznikají menší děl-

nické kolonie na okrajích Mladé Boleslavi. Továrna Škoda se svým rozsahem stále ještě drží na okraji města před železniční tratí Mladá Boleslav – Stará Paka. Za druhé světové války byla továrna začleněna do Reichswerke Hermann Göring a vyráběla pro vojenské potřeby. Opakované masivní nálety na automobilku v dubnu a květnu 1945 vyústily ve zničení většiny tehdejších výrobních prostor.

Po válce dochází k zestátnění Škody a vzniku AZNP (Automobilové závody, národní podnik), padá rozhodnutí o výstavbě zcela nové automobilky severně od železniční trati. V 60. letech je pro produkci modelu Škoda 1000 MB vystavěna i v celosvětovém měřítku zcela moderní automobilka pro 100 000 aut ročně s vlastní elektrárnou i nákladovým nádražím. Základní plošně-prostorový koncept závodu je rozvíjen dodnes. V té době dochází též k významné přestavbě středu města kolem dnešní Jičínské ulice a Třídy T. G. M. od arch. Osvalda Döberta.



Obr. 1. Územní rozšiřování města Mladá Boleslav a areálu Škoda Auto

Postupně, v období od 2. pol. 60. let vzniká v rekordně krátké době moderní a velkorysé severní sídliště pro zaměstnance AZNP, které dodnes tvoří majoritní část bytového fondu města. Zastaralá koncepce automobilů Škoda již v 80. letech nestačí na konkurenci a blíží se sametová revoluce. Škoda ještě v samostatné působnosti r. 1987 představuje model Favorit, který jí díky své kvalitě později zajistil vstup do koncernu Volkswagen v r. 1991. Od té doby dochází k mohutným investicím do průběžné modernizace závodu a k dostavbě druhé montážní linky s příchodem modelu Octavia v r. 1996.

Z pohledu města dochází v 90. letech k výrazným suburbanizačním tendencím a masivní privatizaci bytů původně vlastněných AZNP, vyčleňování podpůrných činností automobilky do samostatných společností a ve vysokých počtech přicházejí zahraniční dělníci zejména z východní Evropy, kteří zčásti zajišťují nárůst výroby a zčásti nahrazují některé dřívější předrevoluční pracovníky – vězně či pracovníky ze spřátelených zemí sovětského bloku.

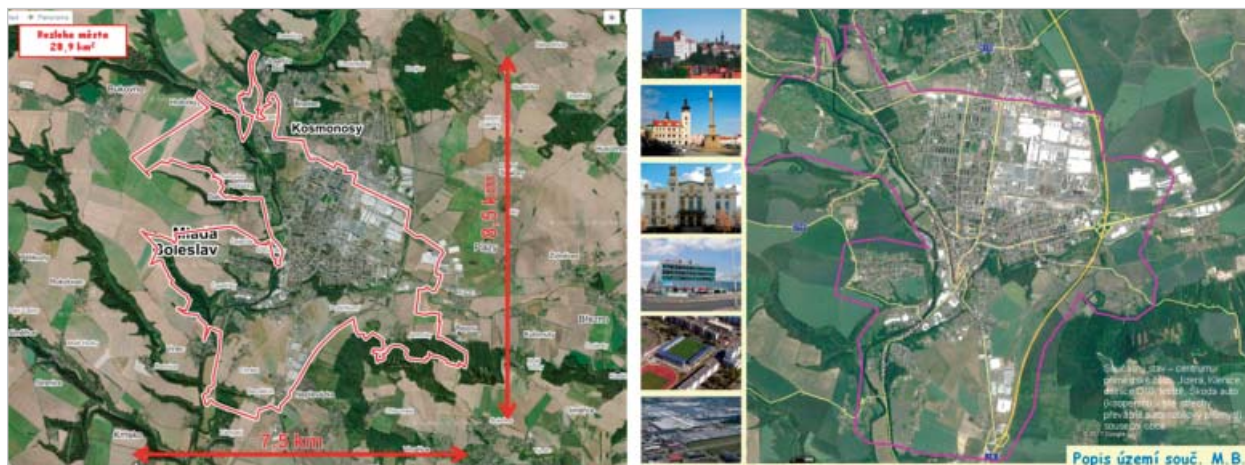
Přelom tisíciletí je ve znamení rozvoje východní průmyslové zóny za dálnicí D10 a vývojového centra Česana v Pojizeří, který trvá dodnes. Rovněž se v reakci na zlepšování životní úrovně prudce zvyšuje počet velkokapacitních prodejen – supermarketů a hypermarketů, které výrazně snížily počet drobných obchodů v centru a přenesly obchodní funkci a tím i život města až na samou periferii. Vytrvale roste stupeň automobilizace a rychle se realizují významné dopravní stavby, které částečně odlehčují nedostačujícímu dopravnímu systému.

V novém století vzniká ŠKODA AUTO Vysoká škola o. p. s. (ŠAVŠ) a rovněž kontinuálně dochází k postupné transformaci Pojizeří z industriálního brownfieldu na moderní vývojové centrum Škoda Auto. Dochází k velkým investicím do sportovní infrastruktury města – výstavba cyklostezek, rekonstrukce stadionu, výstavba krytého bazénu. Mladá Boleslav platí za výspu moderního průmyslu v ČR, za ostrov trvale vysoké zaměstnanosti a nadprůměrné ekonomické síly i životní úrovně s neustále rostoucí výrobou v automobilce. Samotná populace Mladé Boleslavi příliš neroste, spádovost města se však neustále zvětšuje s narůstající vybaveností a pokračující suburbanizací.

ČÁST II. Problémy současné Mladé Boleslavi

Správní území statutárního města Mladá Boleslav je složeno z několika katastrálních území, většinou historicky samostatných obcí, které v průběhu 20. století funkčně a v některých případech i prostorově srostly s městem. Samotné území má nepravidelný, nekompaktní tvar s mnoha úzkými výběžky, ze západní strany do něj výrazně klínovitě proniká správní území samostatné obce Dalovice, které tak silně narušuje některé logické provozní a prostorové vazby v rámci západní poloviny území Mladé Boleslavi. Celé správní území Mladé Boleslavi má rozlohu 28,9 km² a je tak při porovnání s ostatními menšími městy ve správním území ORP Mladá Boleslav (Bělá pod Bezdězem – 5 000 obyvatel, Benátky nad Jizerou – 7 500 obyvatel) velmi malé – jmenovaná města mají řádově méně obyvatel a přesto dosahují srovnatelné (Benátky), nebo dokonce větší rozlohy správního území (Bělá). Omezená velikost území má silný negativní vliv na zajištění vyváženosti vztahu tří pilířů udržitelného rozvoje v podmínkách vlastního správního území a je proto nutné při jejím hodnocení vycházet z širšího pojetí města Mladá Boleslav jako regionálního centra se specifickým zázemím v okolních obcích (bydlení) a okolní krajině (rekreace). Satelitní snímek přibližuje rozsah automobilového průmyslu (bílé střechy výrobních a skladovacích hal) ve městě a jeho zásadní vliv na plošnou a prostorovou strukturu města, které je dnes z převážné části jakýmsi „vedlejším produktem“ rozvoje automobilky v období 2. poloviny 20. století a začátku 21. století.

Následující snímky (obr. 2, obr. 3) identifikují problémy města a jejich vzájemné vztahy. Prostorově nejvýraznější jsou tři konkrétní celky – automobilka Škoda Auto, severní sídliště (cca 22 000 obyvatel) a výrazně excentricky položené historické centrum města na skalním ostrohu nad soutokem Jizery a Klenice. Zjevná je limitace rozvoje města přírodními překážkami (údolí Jizery na západě a Klenice na jihu) i člověkem vytvořenými překážkami (dálnice D10 na východě, sportovní letiště na jihu). Okolo jádrového sídla se rozkládají příměstské části – historicky samostatné obce, většinou oddělené některou z výše jmenovaných bariér. Silná funkční a prostorová vazba je patrná zejména ve směru na město Kosmonosy rozkládající se na severu, které vytvá-



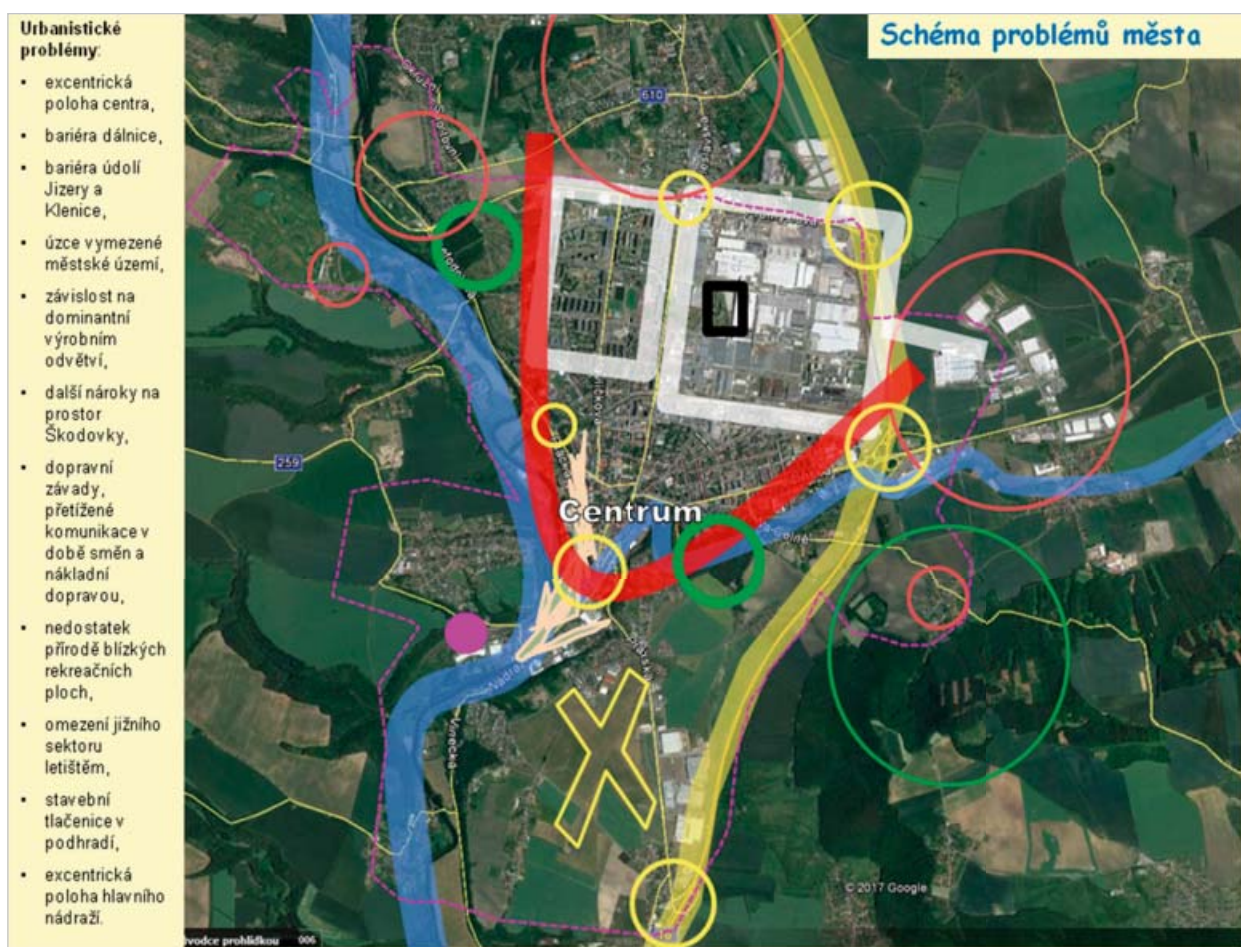
Obr. 2. Problémy města a jejich vzájemné vztahy

ří jakési souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy, bez fyzicky pozorovatelné hranice. Město trpí deficitem zelených rekreačních ploch, které se omezují na z obytné zástavby dobře dostupné lokality Radouč (severozápad) a lesopark Štěpánka (podél Klenice). Výraznější rekreační zázemí se nachází v jihovýchodním sektoru na úbočí vrcholu Chlum, leží však na území sousedních obcí a je odděleno obtížně překročitelnou bariérou dálnice. Z hlediska dopravy jsou kritická místa na vstupech do města, kde se navíc kříží nadmístní silniční doprava s místní, zejména ve špičkových hodinách na konci směn ve Škoda Auto a navázaných podnicích. Výrazně odtržená poloha hlavního vlakového nádraží odsuzuje v současnosti železnici spíše do role doplňkové přepravy osob. Velkým problémem je zejména oddělení východní průmyslové zóny od vlastního závodu Škoda Auto dálnicí a tím komplikovaný vstup materiálu. Dílčím problémem je hřbitov, jež byl v průběhu desetiletí zcela obklopen automobilkou. Dalším problémem je stavební rozvoj vývojového centra Škoda Auto a dalších firem v prostoru podhradí, v nivě Jizery, který s sebou nese vysoké dopravní nároky v podmínkách nevyhovující dopravní síť.

Nadhledové schéma (obr. 5) ozeřmuje vztah základních částí města, kdy vpravo nahoře areál automobilky přechází v sídliště a dále do rekreační lokality Radouč – jedná se o kvalitní a funkční ukázkou funkcionalistického urbanismu. Stranou této rušné východo-západní osy stojí historické jádro, jež pozbylo někdejšího významu z hlediska každo-

denního života ve městě a stává se spíše kulturním a správním okrskem. Prostor podhradí je v posledních letech transformován z původně industriální podoby 19. století do vývojového centra Škoda Auto (Česana I, II, III). Plošné ozdravení území brownfieldu a změna jeho využití však přinesly dopravní zátěž do této špatně dopravně dostupné zóny. Atraktivní soutok Jizery a Klenice zůstává nepřístupný a jeho rekreační potenciál je nevyužitý. Naopak hodnotným rekreačním zázemím města je zejména lesopark Štěpánka, doprovázející tok říčky Klenice jižně od centra města.

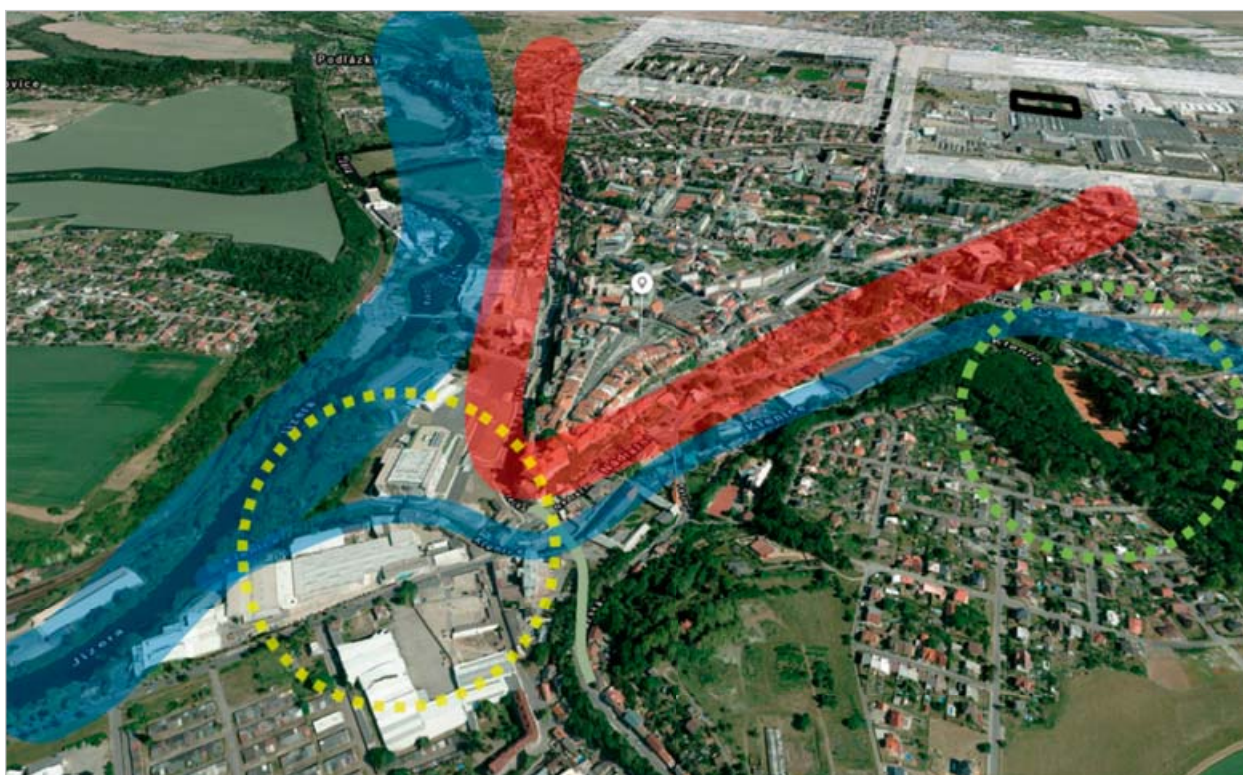
Následující snímek (obr. 4) ilustruje funkční vazby města a hlavního závodu Škoda Auto. Zejména pak vstup materiálu a dílů do závodu z východní průmyslové zóny (žluté šipky) a výstup hotových vozů transportovaných převážně po železnici (zelená šipka). Z hlediska nejvýraznějších problémů pro město se jedná o vstup zaměstnanců do areálu závodu (červené šipky) z převážné většiny ze strany od města, kde jsou umístěna velkokapacitní parkoviště pro zaměstnance (červené obdélníky). Toto řešení činí z rozhraní závodu a města jednoúčelovou dopravní zónu přeplněnou automobily, namísto toho, aby se Třída Václava Klementa stala živou městskou třídou, či jakýmsi reprezentativním bulvárem města i samotné automobilky (velký černý obdélník). Denní výroba vozů na 2 montážních linkách činí v souhrnu přibližně 2 500 vozů (oranžový obdélník). Diskutovaným problémem je přemístění hřbitova, který již byl v průběhu let zcela obklopen automobilkou.



Obr. 3. Problémy města a jejich vzájemné vztahy



Obr. 4. Funkční vazby města a hlavního závodu Škoda Auto



Obr. 5. Nadhledové schéma problémů města

Vznikají však rovněž významné problémy města, které nejsou geograficky zobrazitelné. Život města plyne v rytmu výroby ve Škodě Auto. Ve špičkových hodinách při střídání směn kolabuje doprava, tvoří se fronty v obchodech, restauracích. Vznikají extrémní nároky na celkovou kapacitu infrastruktury, která však významnou část dne není vytižena.

Zaměstnanci dnes vzhledem k nedostatku kvalifikovaných pracovních sil přicházejí rovněž z cizích zemí (dnes již i ze zemí mimo Evropu), jsou odtrženi od rodin a nemají možnosti volnočasového vyžití, protože kulturní akce tuto cílovou skupinu příliš neoslovují, nebo pocítují výraznou jazykovou bariéru. Fyzicky namáhavá práce pak nemotivuje ani k využití kvalitní sportovní infrastruktury města.

Nadprůměrně vysoké výdělky jsou devalvovány nadprůměrně vysokými cenami i životními náklady, čímž dochází ke smazávání výhody nadprůměrné mzdy v rámci ČR a k výraznému rozevírání nůžek u těch, kdo nepracují ve Škodě Auto, ani v navázaných podnicích.

Nelegální pronájmy bytů vedou ke zvyšování cen nemovitostí a finanční i fyzická nedostupnost bytů dále znásobuje problém bydlení. Vzrůstá trend nelegálních ubytoven, byly zaznamenány i případy střídání postelí na směny!

Vliv personální politiky Škody Auto na obyvatelstvo je patrný zejména ze zvyšování podílu agenturních zaměstnanců a outsourcingu některých činností. Vysoká fluktuace agenturního personálu a rotace kmenových zaměstnanců na pozicích v rámci závodů Škoda Auto i koncernu VW po celém světě vedou k dynamickým proměnám společnosti obyvatel města. Diskuse o 18směnném systému ve Škodě Auto může potenciálně vyústit ve faktické zrušení pracovních dnů a víkendů – jednotliví zaměstnanci by tak měli volné různé dny v týdnu, což by mělo negativní dopad na rodinný život a podstatný vliv na sféru služeb. Leasingová politika Škoda Auto vůči zaměstnancům skrze dostupný operativní leasing již 15 let zvyšuje počet automobilů v domácnostech.

Největší třecí plochy vznikají mezi plánováním města a plánováním automobilky, jelikož se nepotkávají v návrhových horizontech a územní plánování neumožňuje pružně reagovat na potřeby automobilky (město plánuje desítky let do budoucna, zatímco automobilka mění strategii s ohledem na vývoj trhu maximálně v řádu jednotek let, změny jsou navíc ovlivněny pravidelnou obměnou představenstva a strategií celého koncernu VW). Nerovné partnerství automobilky Škoda Auto jako součásti největšího světového automobilového koncernu (21 240 zaměstnanců v Mladé Boleslavi, cca 550 000 vyrobených vozů ročně v Mladé Boleslavi, čistý zisk 24 mld. Kč) a města Mladá Boleslav jako města okresního formátu (44 000 obyvatel, roční rozpočet cca 1 mld. Kč) dále umocňuje jistou protichůdnost legitimních zájmů obou stran, přestože se samospráva i automobilka aktivně snaží o úzkou spolupráci v mnoha oblastech, územní plánování nevyjímaje.

Celozávodní dovolená jako jedinečný fenomén dokonale ilustruje vzájemnou provázanost automobilky a města Mladá Boleslav. Město se pravidelně v létě v době celozávodní dovolené na tři týdny vylidní, výroba automobilů se zastaví, neteče teplá voda v sídlišti (odstávka ŠkoEnerg), restaurace a obchody výrazně omezují provoz (malý počet zákazníků), dopravci omezují linky (není koho a proč přepravovat), stavební a servisní firmy nestíhají (údržba a modernizace výroby Škoda Auto, dopravní stavby ve městě, které nelze realizovat za běžného provozu vzhledem k dopravní zátěži). Vítaným pozitivem pro občany je zejména fakt, že konečně lze zaparkovat ve městě.

ČÁST III. Quo vadis, Mladá Boleslavi?

Se současnými problémy města se musí vypořádat nyní zpracováváný územní plán (obr. 6 až 9), jehož řešení je svázáno mnoha limity, dynamicky se měnícím prostředím, potřebami a očekáváními významných uživatelů území. Vzhledem k danostem základní funkční kostry území bude řešení vycházet z dlouhodobě stabilizovaných ploch průmyslu a bydlení, které budou doplněny zejména o rezidenční rozvojové plochy, jež vzhledem k rozloze a komplikovaným poměrům v území budou pravděpodobně dále prověřeny podrobnější územní studií. Silným motivem je posilovat koncentrickou strukturu města a navrátit tak život do historického jádra. Největší rozvoj lze proto očekávat v jižní části města, která má dosud největší disponibilní plošné rezervy. Takové řešení bude nutně založeno na sofistikovaném dopravním řešení, které je pro Mladou Boleslav celkově klíčové. Je nutno propojit rozvíjenou jižní část města s centrem, a proto se nabízí vytvoření městského okruhu. Silniční doprava vyžaduje rovněž vytvoření podmínek pro zvýšení propustnosti dálnice D10 v úseku Bezděčín – Průmyslová, jednotlivých mimoúrovňových křižovatek a přímé zpřístupnění východní průmyslové zóny z areálu Škoda Auto. Významnou kapitolou bude řešení dopravy v klidu. Dále by mělo rovněž dojít k vytvoření podmínek pro úpravy železničních tratí, jejich doplnění pro potřeby automobilky a jejich diverzifikaci pro nákladní a osobní regionální i osobní mezinárodní přepravu s ohledem na republikové záměry PÚR. Nejen dopravní záměry budou muset být důsledně koordinovány se sousedními obcemi. Významným momentem je tak chápání města jako mikroregionu mnoha obcí, které mohou využívat společné zázemí a generovat synergický efekt. Zejména rekreační funkce mohou být zajišťovány ve spolupráci s okolními obcemi, přičemž jim Mladá Boleslav může poskytnout silné hospodářské a sociální zázemí. Vzhledem k malé rozloze volné a rekreačně využívané krajiny na území Mladé Boleslavi, budou důsledně stabilizovány současné plochy sídelní a krajinné zeleně a bude vytvořen spojitý rekreační systém území s osami v podobě vodních toků Jizery a Klebnice. Dílčí změnou bude umožnění přesunu hřbitova z nevyhovující polohy a založení hřbitova nového.

V obecnější rovině je záměrem snížit závislost města na dominantním automobilovém průmyslu a vytvořit podmínky pro větší diverzifikaci ekonomických odvětví, posilovat terciární a zejména pak kvartérní sektor, jež zajistí vysoké kompetence Mladé Boleslavi i v době nastupujících výrazných změn v průmyslu a ekonomice. K naplnění těchto cílů bude

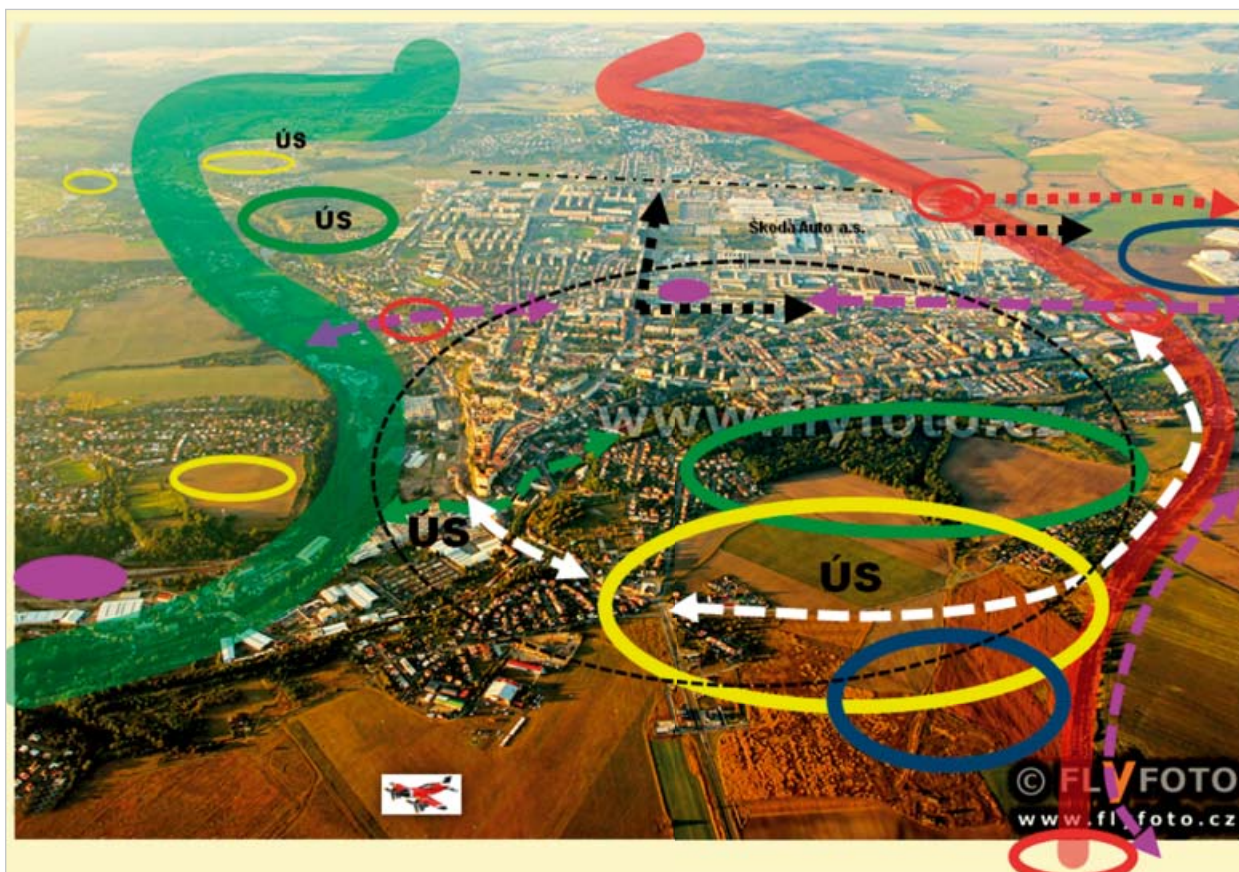
lokalizován vědeckotechnický park, podnikatelský inkubátor a budou vytvořeny podmínky pro vznik lázeňsko-rekreační funkce s možnou vazbou na blízké přírodní zázemí (CHKO Kokořínsko – Máchův kraj a Český ráj). Výsledkem má být zvýšení rezidenční atraktivnosti Mladé Boleslavi také pro nové vysoce vzdělané vrstvy společnosti.



Obr. 6. Výchozí analytická skica nového územního plánu



Obr. 7. Rozpracovaný návrh územního plánu



Obr. 8. Významné koncepční směry a záměry nového územního plánu



Obr. 9. Koncepce řešení nového územního plánu

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

Ing. arch. Jakub Dvořák
 Odbor stavební a rozvoje města
 Oddělení územního plánování
 Magistrát města Mladá Boleslav

Symbióza Mladé Boleslavi a závodu Škoda Auto a. s.

Michal Hlaváček

O jméně Mladá Boleslav by se dalo říci, že je synonymem pro jméno Škoda Auto. O soužití těchto dvou faktorů nemůže být pochyb. Již pouhé porovnání množství obyvatel Mladé Boleslavi (okolo 45 tis.) a množství zaměstnanců Škodovky (okolo 25 tis.) je více než výmluvné. S nadsázkou by se dalo říci, že každý druhý obyvatel města pracuje pro Škodovku. Z hlediska rozlohy obou prvků je vše ještě zřejmější. Jen základní závod Škoda Auto a. s. zabírá zhruba jednu třetinu celé zastavěné plochy města, nehledě na stále se rozšiřující vývojový areál „Česany“ podél Ptácké ulice a stále se rozrůstající zóny subdodavatelů v okrajových částech města, především v oblasti Řepova, Bezděčína a Kosmonos.

Toto soužití samozřejmě přináší ohromné možnosti pro město, které těží z prosperity Škodovky a z ní plynoucího nevídaného množství dobře placených pracovních míst. Sekundárně s tím souvisí i rozvoj ostatních funkcí města, především služeb, sportu a kultury. Město se rozrůstá a bohatne. Má to však i své stinné stránky.

Nejmarkantnější je problém dopravy. Obrovské množství vyráběných vozů znamená i nápor na komunikace nejen kvůli přísunu potřebného výrobního materiálu, ale zároveň kvůli odvozu hotových výrobků ven ze závodu. Výrazná část obojího je relativně bezkolizně dopravována přes železnici, kterou se před několika lety podařilo přesunout v nevhodném místě křížení s třídou Václava Klementa pod úroveň terénu. Přesto jsou stále více zatěžovány křižovatky rychlostní komunikace D10 (Praha – Liberec) s křižujícími komunikacemi č. 38 (Průmyslová) ve směru na Českou Lípu a č. 16 (Jičínská), ve směru na Jičín a dále na Hradec Králové a generálně směr východní Čechy. Vzhledem k umístění nákladových vrátnic Škodovky tento nápor sice přímo fyzicky vnitroměstskou dopravu nezatěžuje, ale neúměrně zatěžuje zmíněné křižovatky, čímž především ve špičkách blokuje osobní městskou dopravu. Paradoxní je ovšem i to, že ač jsou především areály Řepova a Kosmonos fyzicky pouze několik desítek či stovek metrů od areálu Škodovky, musí materiál dopravovaný mezi nimi cestovat přes veřejné komunikace a již zmiňované zatížené křižovatky.

Druhým zásadním aspektem je osobní doprava zaměstnanců Škoda Auto a. s. Ti se v obrovském množství musí na začátku i na konci každé směny dostat do závodu a z něj. Na rozdíl od nákladové vrátnice jsou ale osobní vrátnice již orientovány ze strany města. Tím je způsobeno, že zaměstnanci přijíždějící do práce z širokého okolí Mladé Boleslavi svými vozy ve špičkách zahlcují vnitroměstskou dopravu.

Nejde ovšem jen o dopravu aktivní, ale i o tzv. dopravu v klidu – tedy parkoviště. Kolem závodu vznikají neuvěřitelně rozsáhlá parkoviště zabírající cennou plochu, kterou by bylo možné účelněji využít pro potřebnější funkce, ať již městské nebo firemní.

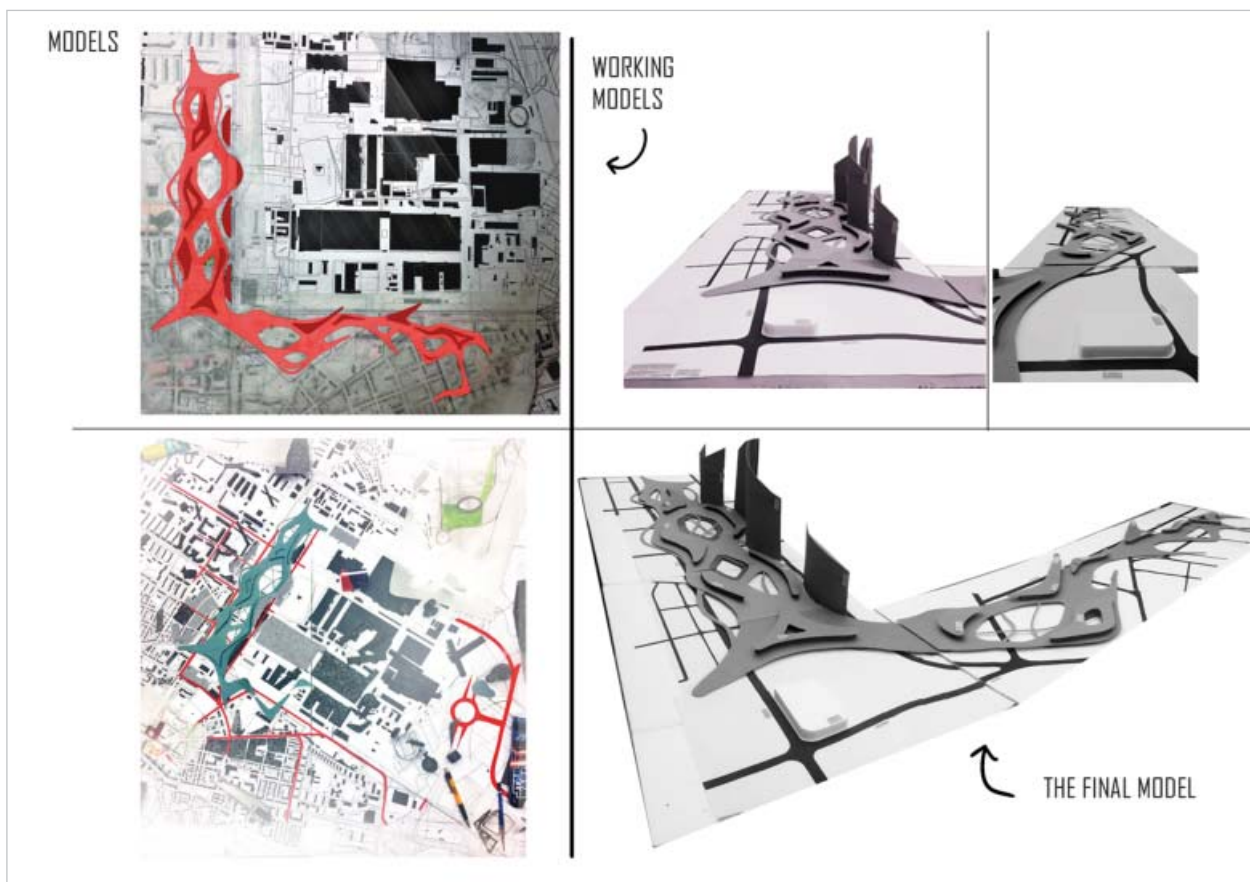
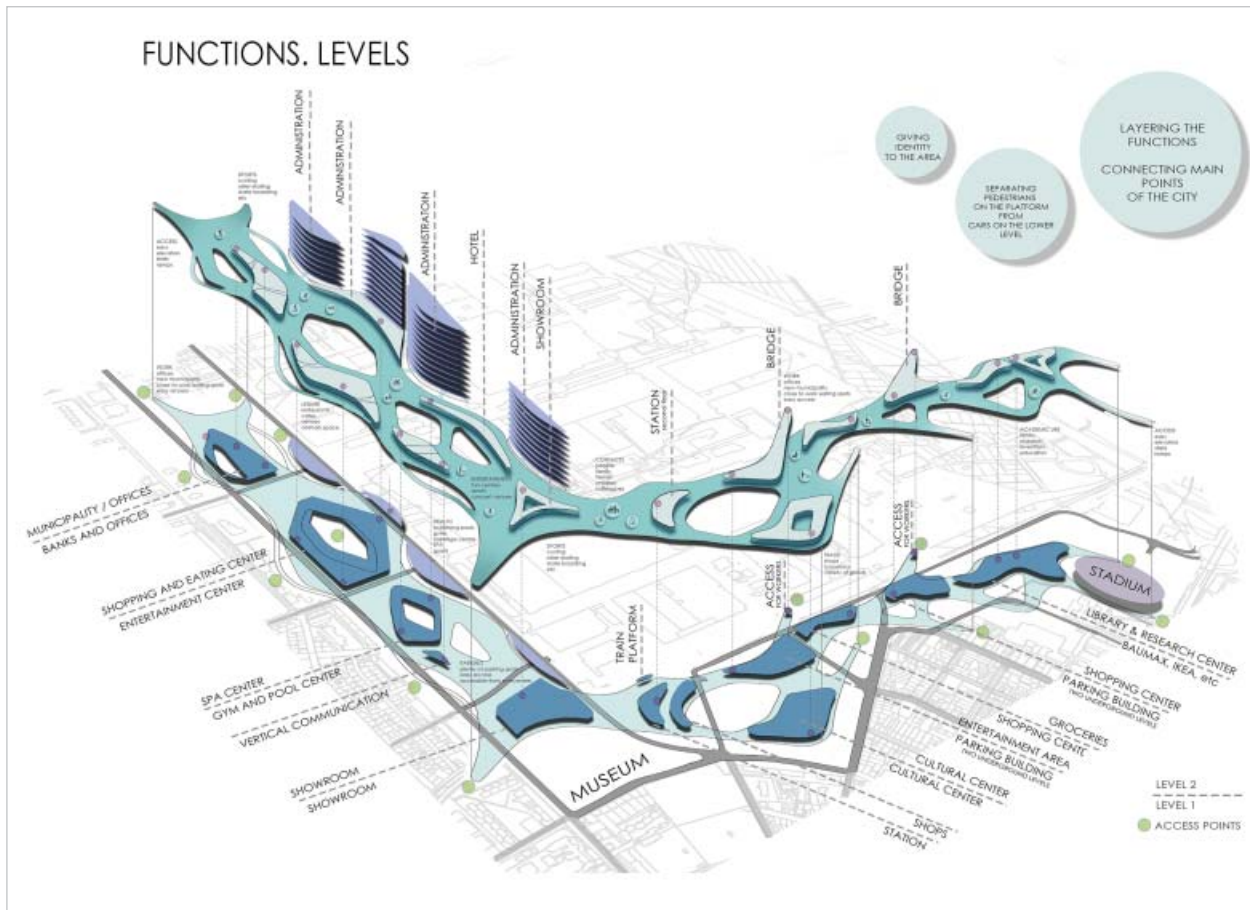
Navenek méně znatelné jsou problémy vznikající v důsledku úspěšné výroby Škodovky, která vytváří stále větší tlak na využití plochy závodu pro výrobní funkce. Tím jsou výrobní provozy vytlačovány ze základních ploch závodu. Pro tyto funkce jsou k dispozici jen plochy na obvodu závodu, které nemohou být z hygienických důvodů využity pro výrobu. Jedná se především o prostory mezi třídou Václava Klementa a vlastním závodem Škoda, v oblasti tzv. Starého závodu a v okolí kolem ulic Laurinova a Dukelské. Ty jsou využívány pro zmíněná zaměstnanecká parkoviště nebo pro rozsahem již nevyhovující areály Škoda Auto muzea, Zákaznického centra nebo Škodovického učňovského střediska.

S rozvojem firmy Škoda a souvisejícím rozkvětem města Mladá Boleslav je spojen další problém. Původní historicky zakotvené centrum Mladé Boleslavi bylo nejprve v okolí boleslavského hradu, později Staroměstského náměstí a Komenského náměstí. Vývoj pokračoval v jižním konci třídy Václava Klementa a západním konci ulic Jičínská a T. G. Masaryka.

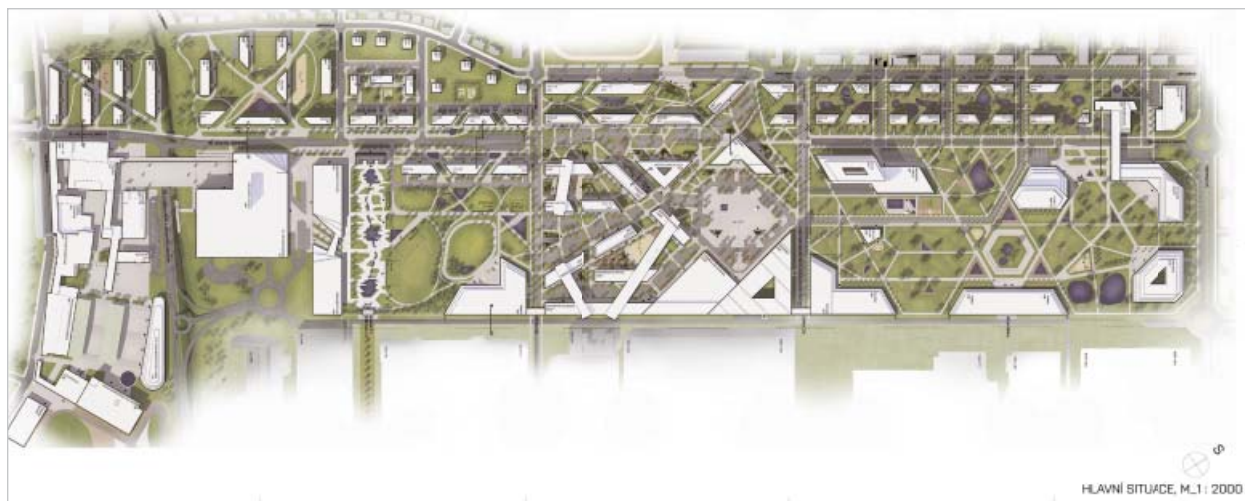
S růstem Škodovky postupně souviselo vybudování nových ubytovacích kapacit, vzniklých formou sídliště v podstatě v oblasti mezi třídou Václava Klementa a dnešní ulicí Na Radouči. To zapříčinilo, že z hlediska počtu obyvatel se tato část města vlastně stala novým městským těžištěm. Zatímco oficiální centrum města je tedy v okolí Staroměstského náměstí, jakési nehmataelné, živelné centrum se potácí kdesi v oblasti okolo ulic Havlíčkova, U stadionu, Jana Palacha a 17. listopadu. Tato celkově urbanisticky neuchopitelná situace byla navíc dále rozvrácena vznikem nákupních center amerického periferního stylu v oblasti Řepova a Radouče, která z klasických center odčerpávají městotvorné funkce. Situaci dále zhoršuje pozice administrativního centra Škodovky (tzv. Pentagonu), které se stále více odděluje od vlastního závodu díky rostoucí intenzitě dopravního využití třídy Václava Klementa.

I zde dochází k paradoxu „odtržené blízkosti“. Přestože je tzv. Pentagon jen několik desítek metrů od fyzické hranice závodu, faktický kontakt zaměstnanců je velmi obtížný. Zaměstnanec putujícího ze závodu do tzv. Pentagonu musí nejdříve projet závod k bráně, což mohou být i dva kilometry. Ve špičce je pravděpodobná fronta při kontrole u výstupní brány, další fronta na křižovatce s třídou Václava Klementa. Vůz je třeba zaparkovat před Pentagonem, ale na druhé straně třídy Václava Klementa. To znamená přejít na semaforu a následně absolvovat kontrolu na vrátnici v Pentagonu. Vstup na jednání je možný až po této zdlouhavé proceduře.

K tomuto faktu je nutno připočíst, že objekt tzv. Pentagonu byl v sedmdesátých letech původně stavěn jako hotel, takže je technicky a v současné době i kapacitně nevy-



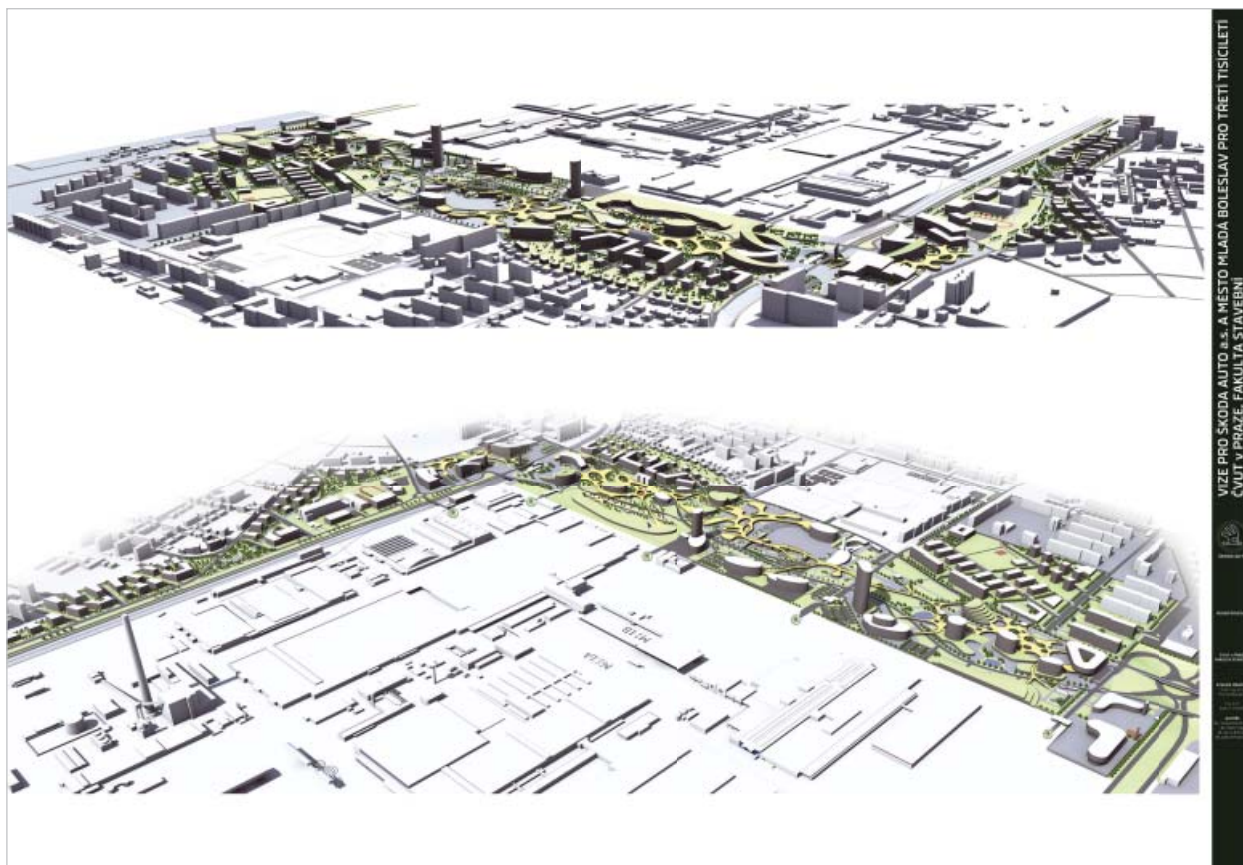
Projekt studentů programu Erasmus na nárazníkové pásmo mezi firmou Škoda Auto a s. a. a městem Mladá Boleslav
 Autoři: Michaela Lattenbergová, Udine Porina, Tereza Zhekova. (FSv ČVUT, Katedra architektury)
 Vedoucí projektu: prof. Ing. arch. Michal Hlaváček, Ing. arch. Eva Linhartová



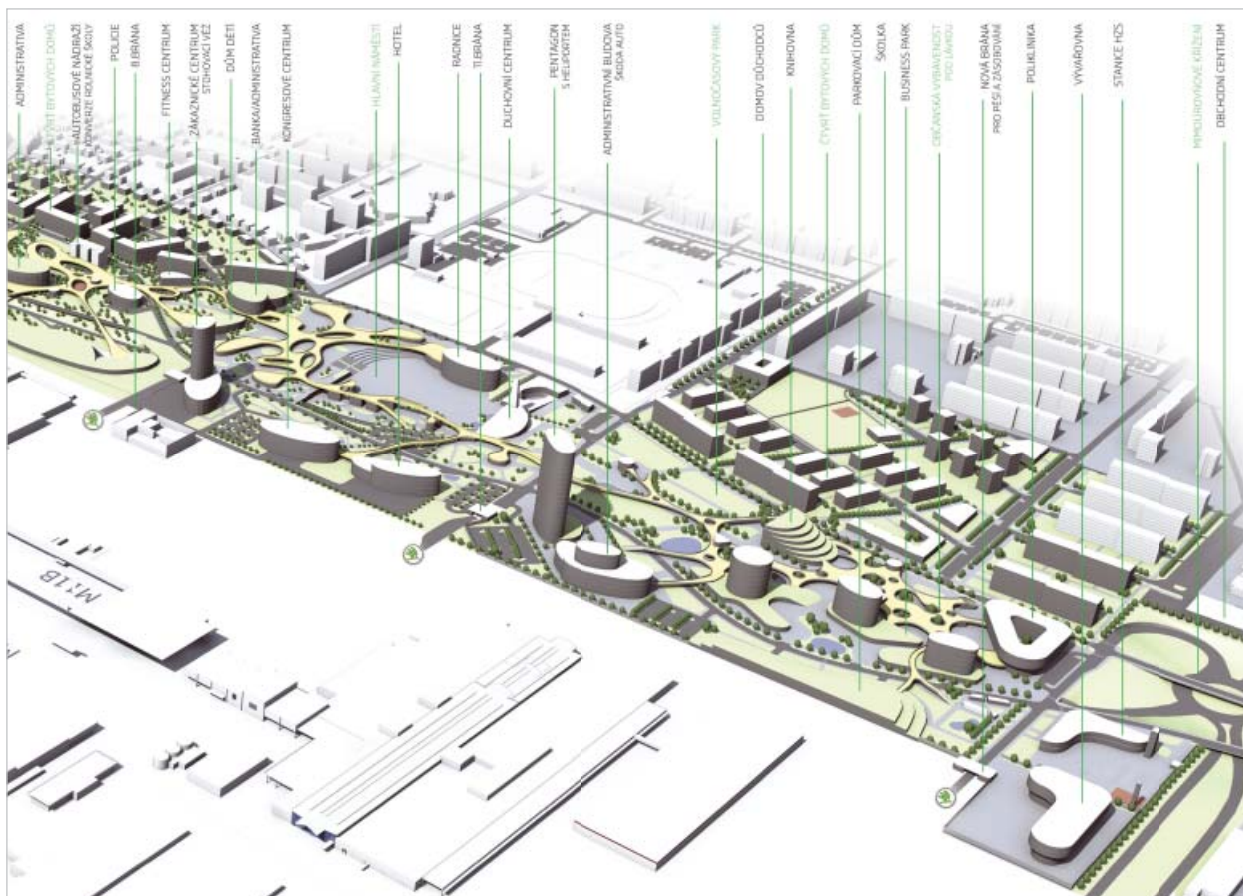
Předdiplomní projekt na nárazníkové pásmo mezi závodem Škoda Auto a. s. a městem Mladá Boleslav
 Autoři: Tomáš Moravec, Martin Souček, Daniel Zygula, Lucie Dvořáková (FSv ČVUT, Katedra architektury)
 Vedoucí projektu: prof. Ing. arch. Michal Hlaváček, Ing. arch. Eva Linhartová



Předdiplomní projekt na nárazníkové pásmo mezi závodem Škoda Auto a. s. a městem Mladá Boleslav
 Autoři: Martin Brychta, Matěj Macoun, Ján Šefčík, Petra Valešová (FSv ČVUT, Katedra architektury)
 Vedoucí projektu: prof. Ing. arch. Michal Hlaváček, Ing. arch. Eva Linhartová



VIZE PRO SKODA AUTO a.s. A MĚSTO MLADÁ BOLESLAV PRO TŘETÍ TISÍCILETÍ
 ČVUT V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ



Předdiplomní projekt na nárazníkové pásmo mezi závodem Škoda Auto a. s. a městem Mladá Boleslav Autoři: Tomáš Dantlinger, Martin Maj, Anna Bilinská, Jolana Hrochová (FSv ČVUT, Katedra architektury)
 Vedoucí projektu: prof. Ing. arch. Michal Hlaváček, Ing. arch. Eva Linhartová

hovující. Zároveň stoupá tlak na přesun administrativních pracovníků, kteří nejsou přímo spojeni s výrobou, mimo závod, do prostoru podél třídy Václava Klementa. V těchto souvislostech tedy vznikla myšlenka na vytvoření nového celkového administrativního centra Škodovky. Mělo by obsahovat nejen nový Pentagon, ale i všechny potřebné a související administrativní funkce. V důsledku to znamená přesun několika tisíc administrativních pracovníků do těsné blízkosti třídy Václava Klementa. Jsou to ti, jejichž pracovní doba není tolik svázaná s taktem výrobní linky, mají často neformální pracovní jednání, nebo jsou mladí a žijí nezávislý život po pracovní době. Jedná se proto o aktivity vyžadující druhy služeb typické pro městská centra (služby, restaurace, zábava, ale i administrativní pracoviště vyvolaná vazbou na Škodovku). Samotná Škodovka ale není schopna takové služby nabídnout.

Přes třídu Václava Klementa se v protilehlé situační pozici proti škodováckému pásmu, na sever od objektů 1-2-3, nachází dosud jen sporadicky využívaný areál. Za ním leží další areál, zatím využívaný pouze jako volná zeleň v okolí kliniky Modrá hvězda. Ten je v současné době, s výjimkou parku v okolí Modré hvězdy, nabízen k odprodeji developerům za účelem rozvinutí oblasti na sever od 1-2-3, podél třídy Václava Klementa.

Sečteme-li všechna tato fakta, lze konstatovat, že se tu nabízí neopakovatelná příležitost vytvořit nové mladoboleslavské centrum spojující městskou potřebu koncentrovat administrativní funkce s celostátním významem firmy Škoda Auto a. s. do symbiotického celku těžícího ze vzájemné spolupráce a celkového propojení potřeb, služeb a funkcí.

Se zástupci města Mladá Boleslav a firmy Škoda Auto a. s. se o to již několikátý semestr pokouší studenti z různých školních ateliérů na Katedře architektury Fakulty stavební ČVUT v Praze. Nejedná se pouze o studenty české, ale i o zahraniční studenty organizované programem Erasmus. Stejně tak na projektech spolupracovali i studenti z čínské Hunan University, Faculty of Architecture, která s Katedrou architektury FSV ČVUT dlouhodobě spolupracuje. Studenti nejprve spolupracují v malých týmech, kde řeší základní urbanistické vztahy a vazby. Pokud chtějí v dalším semestru pokračovat, mohou si vybrat některou konkrétní stavbu ze semestru předchozího. Tu pak již samostatně rozpracují do většího detailu, většinou již jako diplomový projekt. V minulém roce byly některé z těchto projektů prezentovány na výstavě ve Vysoké škole Škoda Auto a. s., Na Karmeli v Mladé Boleslavi.

prof. Ing. arch. Michal Hlaváček
vedoucí ateliérů
Katedra architektury
Fakulta stavební ČVUT v Praze

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry

Michael Kašpar, Tomáš Sklenář

Pro vznik průmyslové zóny Kolín – Ovčáry jsou důležité souvislosti, které jejímu vymezení předcházely.

V 80. letech 20. století se Kolín dostal do kritické situace. Kapacita vodních zdrojů byla zcela vyčerpána, město nemělo čistírnu odpadních vod a splašková kanalizace byla vyústěna přímo do Labe, elektrárna (chlouba funkcionalismu) už nestačila svými tepelnými zdroji pokrývat potřebu města a stávalo se, že v některých bytech na sídlišti bylo v tuhé zimě krátkodobě i jen 14 °C, zainvestované plochy pro vícepodlažní bytovou výstavbu byly zcela vyčerpány a pro nové rodinné domy chyběly pozemky už delší dobu, u jediného mostu přes Labe byl konstatován havarijný stav, silnice 1. třídy procházely městem a podle sčítání dopravy jimi projíždělo několik set kamionů denně, Kolín neměl jediný obchodní dům a do toho zhavarovaly ve dvou stoletých základních školách dřevěné stropy. Přípravy obchvatu města a nové teplárny byly zastaveny pro nesouhlas dotčených orgánů ochrany zemědělského půdního fondu a rozhodnutí nižších článků bylo v poslední instanci potvrzeno ministrem zemědělství. Kritické bylo znečištění ovzduší. Počet obyvatel začal poměrně výrazně klesat. Tou dobou šlo doslova o to, aby Kolín přežil.

V roce 1990 už byla situace příznivější. Pitná voda nebyla množstvím ani kvalitou problémem, po realizaci nových zdrojů tepla byla dosažena aspoň rovnováha mezi výko-

nem zdrojů a spotřebou, přiveden byl plyn v dostatečné kapacitě i do pravobřežní části Kolína, přepojováním na plyn a vyřazováním kotlů bez odlučovačů se významně zlepšila kvalita ovzduší, těsně před zahájením byla výstavba ČOV, před dokončením byl nový most přes Labe a starý most byl rekonstruován aspoň pro osobní vozidla a MHD. Územně byl připraven obchvat města, jehož realizaci ale (i po mnoho dalších let) blokovalo ŘSD podmínkou, že musí být nejprve dokončen čtyřpruhový průtah městem.

Vzpamatovávající se Kolín (a ve svém důsledku i široké okolí), ale dostal další ránu. Kolem roku 1990 bylo v Kolíně cca 80 procent pracovních příležitostí celého okresu. Denně do Kolína dojíždělo za prací přibližně 25 tis. a vyjíždělo 10 tis. lidí (hlavně do Prahy). Průmyslová základna odpovídala městům zhruba třikrát větším. Počátkem 90. let ale krachuje Tesla a Tatra (oba podniky měly přes 2 000 zaměstnanců), po nepovedené privatizaci prosperující moderní mlékárny krachuje i ona, výrazně propouští chladírenský průmysl, chemický průmysl i tiskárny. Podle našich znalostí počet propuštěných přesáhl výrazně 5 000 osob.

V této době kontaktoval CzechInvest vedení města s tím, že má některé zajímavé poptávky investorů z ciziny. Z první předané poptávky bylo znát, že prioritní pro ČR je nalákání investora na Ostravsko, ale že ani Kolín není bez šance, i když je spíš jednou ze „záložních“ lokalit. Poptávka měla přesné



Zdroj: MěÚ Kolín

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry

parametry co se týče požadavků na počet hektarů, spotřebu vody a energií, možný výškový profil terénu, dopravní napojení a uspořádání hal. Na žádost investora CzechInvest vzhledem ke konkurenčnímu boji firem z oboru v rámci Evropy cokoliv dalšího tajil. Utajení požadoval až do projednávání změny územního plánu i od města. Dalším požadavkem bylo minimalizování počtu lidí, kteří budou o záměru a přípravě informováni, nebo se na ní budou podílet.

Tehdejší starostka a předseda stavební komise ihned kontaktovali Okresní úřad Kolín – Ing. Sklenáře, protože považovali městský úřad za nedostatečně personálně vybavený. Přinesli i svůj návrh umístění průmyslové zóny, který měl jednu podstatnou chybu – plocha byla vymezena v záplavovém území. Požadavek na utajení a minimalizaci zasvěcených osob byl tak velký, že nesmělo být v první fázi informováno ani vedení okresního úřadu... Do přípravy byli v této fázi zasvěceni na městském a okresním úřadu jen čtyři lidé.

Ze zákresu, který byl předán jako podklad, jsme usoudili, že by se mohlo jednat o automobilový průmysl, protože v zákresu byla komunikace silně připomínající malý zkušební okruh.

Již po týdnu jsme prezentovali CzechInvestu první návrh vymezení plochy průmyslové zóny, který vzbudil mimořádný zájem. Pro rychlost a kvalitu prvního návrhu byly podstatné zejména tyto faktory:

- velmi dobrá detailní znalost území (přes 20 let působení na úseku územního plánování na úrovni města a okresu);
- při vymezení plochy respektování všech omezení takřka beze zbytku; bylo využito dlouhodobé shromažďování a zakreslování údajů do map (ještě pastelkově!) o inženýrských sítích, limitech využití území, kvalitě ZPF, předpokládaných archeologických nálezích apod., dále byly využity podklady pořízené orgány územního plánování, např. generel ÚSES okresu;
- plocha byla vymezena na pravobřežních písčítých půdách, z nichž jen část byla chráněna (i tak bylo následně vynětí půdy největším problémem při projednávání);
- v územních plánech byla koncepčně pojednána a přes dotčené orgány prosazena řešení, s kterými centrální orgány původně nepočítali, např. napojení Kolína a území severně od něj na plánovanou dálnici Praha – Hradec Králové po vyhodnocení, na kterých silnicích výrazně poklesne, a naopak kde stoupne dopravní zatížení; na budoucích napojeních Kolína na nájezdy na D11 byly s předstihem navrženy obchvaty obcí;
- v předcházejícím období bylo u podstatných investic podniků prosazováno, aby řešily současně i potřebu rozvoje města (např. větší dimenze shybky pod Labem plynovodu plánovaného původně jen pro jeden podnik apod.).

S odstupem času nutno objektivně přiznat, že jsme se (zástupci města a okresu) při tlaku na podniky pohybovali na samé hraně zákonnosti.

K našemu překvapení nám náměstek CzechInvestu oznámil, že zahraniční investor se na lokalitu přijede podívat cca za 3 týdny. Do intenzivní přípravy byli nově zapojeni

manželé Soukeníkoví, autoři územního plánu obce Ovčáry, na jejímž území byla větší část zóny předběžně vymezena. Další postup se zaměřil na zcela reálný návrh splnění předaných požadavků bez snahy o idealizování navrženého řešení nebo zdoluhavého hledání ještě lepších alternativ.

Jako úplnou kuriozitu lze uvést dohodnutí napojovacích bodů pro inženýrské sítě. Vzhledem k výborným osobním vztahům s řediteli závodů spravujících tyto sítě, bylo napojení v několika případech dohodnuto telefonicky tak, že řediteli bylo velmi přibližně popsáno, v kterých místech je napojení potřeba (lokalitu jsme měli přikázáno tajit s ohledem na zne-možnění spekulativních nákupů pozemků) a k tomu jsme sdělili potřebnou kapacitu (požadované množství odběru většinou způsobilo šok). Je nutno smeknout před znalostmi ředitelů, kteří byli schopni reagovat okamžitě a přesně popsat napojovací bod, který jsme u telefonu přímo kreslili do mapy.

Z prvního jednání s investorem si dodnes pamatujeme několik poznatků. Představitelům nadnárodní společnosti je úplně jedno, co si přejí centrální orgány země, oni si vybírají lokalitu v rámci Evropy. Ostrava u nich byla od začátku bez šance, v ČR zbyla jediná lokalita Kolín – Ovčáry a tu srovnávali s dalšími lokalitami, které zvažovali v cizině.

Na jednání se nelze na české straně mezi sebou dohadovat o odpovědích na dotazy, jeden nejlépe znající technické parametry návrhu musí převzít zodpovědnost a odpovídat, byť je nejnižší postaveným z přítomných. Politik ho podporuje a dodává jednání „lesk“.

Cokoliv by bylo zodpovězeno nepravdivě nebo s úmyslem mlžit, by bylo brzy odhaleno. Je třeba získat důvěru investora a ničím ji nenarušit. K tomu můžeme konkrétně uvést příklad. Padl dotaz, ať na rovinu řekneme nedostatky zóny. Při nutnosti okamžitě odpovědět jsme uvedli pochybnost, zda nebudou Kolín považovat za malé město pro tak velkou investici z hlediska pracovních sil, rozdrobené vlastnictví a poněkud horší zakládací podmínky.

Zajímavá byla reakce investora, která byla pro nás poučným. Na první pochybnost se dívali z evropského nadhledu, který nám chyběl. Podle jejich zjištění zahrnuje území vhodné pro dojíždění celé Pardubice, východní kraj Prahy, Havlíčkův Brod a všechna města mezi ním a Kolínem, Nymbursko a Poděbradsko atd.

Na druhou uvedenou slabinu reagovali požadavkem, že pozemky pro ně vyvlastníme. Uvedli jsme možnosti podle našeho práva s tím, že pro výrobu nevyvlastníme, ale pro komunikace a sítě by mohlo připadat v úvahu. Usmáli se a dali znát, že to mají zjištěno. Potěšila je upřímná odpověď a pak se diskutovalo, jak pozemky vykoupit.

Ohledně třetí slabiny, geologických poměrů, přišel tvrdý požadavek: chtějí vrty, hydrogeologické vyhodnocení autorizovanou osobou a posudek přeložený do angličtiny doručit do týdne do kanceláře v Německu. Když jsme odpověděli, že to zajistíme, mysleli jsme, že zástupci města omdlí.

Vzpomněli jsme si totiž na prvního našeho vedoucího, který nám před lety popisoval, jak bylo ve stejném území v minulosti velice vážně zvažováno umístění velké rafinerie. Předpokládali jsme, že tam vrtali a výsledky budou uloženy na Geofondu. Hned po jednání jsme zavolali čerstvému důchodci, bývalému krajskému geologovi, který nám druhý den potvrdil, že na Geofondu je dostatek údajů o vrtech z minulosti a po třech dnech přinesl na základě těchto údajů posudek. Překlad a doručení do Německa už nebyl problém. Při následném jednání investor přiznal, že si nás chtěl vyzkoušet. A získal k nám důvěru. Dokonce tak velkou, že připustil souběh svých projektových prací s pořizováním změny územních plánů (při další přípravě se našla vhodnější a velkorysejší řešení, než jsme např. pro napojení vlečky, pro obchvaty obcí a přeložku malé vodoteče předpokládali). Na tomto příkladu je možné demonstrovat, jak důležité je pro územní plánování dlouhodobé působení jen málo se měnícího kolektivu odborníků v jednom území.

Přeskočme skutečnost, že došlo k výměně investora i detaily realizace. Zajímavější je srovnání představ a úvah na počátku vymezování průmyslové zóny a současného pohledu na automobilku a zónu.

Co kladného jsme očekávali: Byli jsme přesvědčeni, že zachraňujeme zaměstnanost na Kolínsku. Věřili jsme, že automobilka přitáhne subdodavatele, kteří zde budou chtít stavět. Očekávali jsme vysoké platy ve srovnání s průměrem v ČR, které budou mít vliv na růst spotřeby a tržby v maloobchodě, že automobilka bude finančně podporovat sport, kulturu, podpoří nemocnici apod. Stát bude muset financovat nové bytovky a dopravní stavby. Vojenské a průmyslové brownfieldy se aspoň z části vyřeší bez peněz města, protože o tato území bude zájem ze strany investorů. Měli jsme představu, že bohatší občan znamená bohatší město a občané přijmou automobilku kladně.

Z čeho jsme měli obavy: Mnoho cizích pracovníků v době výstavby přinese výrazné zhoršení bezpečnostní situace; toto období je potřeba přečkat, protože zaměstnanci automobilky pak budou z Kolína a okolí. Báli jsme se, že přeprava výrobků bude realizována hlavně po silnici a nepodaří se prosadit přepravu po železnici. Skutečnost, že sídliště leží na jižním okraji Kolína a automobilka na severním, přinese velkou dopravní zátěž mezi levobřežní a pravobřežní částí Kolína zejména ve špičkách a naděje na tzv. západní most v Kolíně bude minimální, protože současný most byl právě dokončen. Byli jsme si vědomi, že město není dostatečně připraveno na nový vstup do města ze severu, kde dosavadní frekvence dopravy byla v porovnání se vstupy od západu a východu minimální. Měli jsme i obavu, která nesouvisela přímo s automobilkou,

ale mohla mít významný vliv na Kolín. Stále se zlepšujícím železničním spojením s Prahou (výrazným zkrácením časů přepravy a velkou četností spojů) dojde k odlivu odborníků z nedělnických profesí, mimo jiné i urbanistů, a těch, kteří umí koncepčně připravovat území.

A jaká je dnešní situace? Nejdříve pár technických parametrů.

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry byla realizována v letech v letech 2001 až 2005 a má rozlohu 370 ha. K dnešnímu dni je cca 65 h ještě volných. V zóně již působí nebo dokončuje výstavbu 16 investorů, z nichž největší je automobilka TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile). Komunikace v zóně včetně cyklostezek do zóny jsou ve vlastnictví města, které zajišťuje údržbu včetně údržby zeleně a odvozu komunálního odpadu, samostatná kanalizace a ČOV pro zónu s kapacitou 15 tis. EO je v majetku města, vodovod s kapacitou 100 l/s vlastní město z 51 %, sítě vlastní rozvody plynu, transformovnu 110/22 kV a síť elektro, zokruhovanou optickou sítí pro všechny operátory, zóna je zavlečkováná, město zajišťuje dostupnou kapacitní autobusovou MHD, zastávky si budují investoři.

V zóně nyní pracuje cca 5 tisíc pracovníků a počet stále roste. Zájem o zónu je podpořen cenou pozemků 410 Kč/m² bez DPH, všechny nabízené pozemky jsou v majetku města. Kladně je hodnocena kvalita pracovní síly vycházející z průmyslové tradice Kolína i zázemí škol, zdravotnictví, kulturních zařízení a obchodní sítě.

A jak dopadly naše představy?

V době výstavby se bezpečnostní situace zhoršila, ale zločinnost nepoklesla po uvedení automobilky do provozu, spíše naopak. Nízké mzdy nabízené po náběhu výroby místní obyvatelé nelákaly a potřeba pracovních sil byla pokrývána agen-



turními zaměstnanci různých národností, kteří se segregovali v podstatě do dvou separátních lokalit. Situace se mzdami a poklesem kriminality se výrazněji zlepšila až poslední dobou. O zaměstnání v automobilce je zájem.

Automobilka přitáhla subdodavatele, ale o zónu mají zájem i jiní investoři, takže spolu s rozvojem dalších firem na území města dochází k diverzifikaci a významnému snížení závislosti na jednom silném zaměstnavateli. Bohužel se projevila dobrá dostupnost Prahy a námi předpokládaný odliv odborníků z profesí, které by na radnici rádi zaměstnali.

Naprostou většinu výrobků automobilka přepravuje pro železnici. Silniční doprava v severní a střední části města při jakékoliv opravě silnice a ve špičkách kolabuje. Po realizaci jižního obchvatu města nastalo mírné zlepšení, protože i tranzitní doprava od severu si našla novou trasu.

Počáteční velká očekávání obyvatel Kolína a zklamání z malých platů na počátku, zvýšení kriminality a dopravní problémy vyvolaly u části obyvatel pocit, že automobilka je zdrojem všeho špatného. Tento názor se pomalu mění. Takřka jen kladný vztah k automobilce je u pracovníků dojíždějících do ní z nejbližšího i vzdálenějšího okolí, u některých sousedních měst působí umístění automobilky v Kolíně až závist.

Po roce 1990 se Kolín marně snažil přilákat významné obchodní řetězce, s výstavbou v Kolíně počítali až za mnoho let a zájem byl minimální. Po oznámení rozhodnutí o umístění automobilky byla snaha těchto řetězců o výstavbu v co nejkratší době.

V mnoha městech jsou velké problémy s opuštěnými vojenskými i dalšími areály. Zrušením posádky v Kolíně problémy nenastaly, území kasáren bylo ihned využito pro novou bytovou výstavbu. Zóna se příznivě projevila i na příjmech

z daně z nemovitostí. Zastavil se dlouhodobý pokles počtu obyvatel Kolína a naopak došlo k nárůstu o cca 2 000 lidí. TPCA se zapojila do spolupráce v rámci regionu, vypisuje své granty a podílí se na financování vybraných akcí. Nesporný je vliv zóny na zaměstnanost. Výrazně se zlepšila infrastruktura v severní části města a stát skutečně financoval a realizoval významné nové dopravní stavby v regionu.

Přes mnohé klady se Kolín díky nezkušenosti a naivitě tehdejšího vedení města dostal do obrovských problémů. Na základě příslibu státu o zajištění dotací na financování bytové výstavby pro automobilku podepsalo město příslušné smlouvy. Sliby nebyly dodrženy a město se dostalo do více než miliardového dluhu. Představitelé státu to nezajímalo. A tak město muselo významně snížit výdaje, ne-realizovat své připravované investice a dohodnout s bankou splátkový kalendář. Dnes je po mnoha letech splácení dluh cca poloviční. Navíc v státem připravených smlouvách se město zavázalo, že byty převezme, ale budou vyhrazeny pro automobilku. Až po letech bylo dohodnuto, že město může volné byty obsazovat aspoň dočasně, aby snížilo náklady, které nese. Toto vše by mělo být ponaučením pro jiná města, aby i při zájmu o investora byli jejich představitelé velice opatrní na každou podmínku uvedenou ve smlouvě a nedali na žádné ústní přísliby představitelů centrálních orgánů, dokud je nezrealizují.

Všechno zlé je pro něco dobré. Nové vedení města se muselo soustředit na nenákladné věci, které zlepšují život, na oživení města včetně společenských akcí, a to i na náměstí, Kmochově ostrově a v ulicích. Kolín nejenže přežil, ale v Kolíně to žije. Znáte jiné město, kde volební strana dosavadního starosty dostane v komunálních volbách výrazně nadpoloviční počet hlasů, má většinu v zastupitelstvu a přitom zachová koalici z předchozího období, protože se osvědčila?

Mgr. Michal Kašpar
I. místostarosta města Kolína

Ing. Tomáš Sklenář
odborný konzultant

25 let soutěže Stavba roku Stavebnictví 4.0

Jan Fibiger

Stalo se již tradicí, že na podzimním setkání Asociace pro urbanismus a územní plánování je příležitost představit výsledky Stavby roku. I letos se podařilo do Ústí dovést výstavu a odprezentovat soutěž. Letošní rok byl jubilejní, soutěž nesla označení 25. ročník Stavba roku 2017. Byla to příležitost zhodnotit čtvrt století vývoje české architektury a stavitelství, byla to možnost zamyslet se, co nás čeká v dalších letech.

Když v roce 1992 vznikl projekt soutěže Stavba roku, bylo to v době, kdy ještě většina dokončovaných staveb měla svůj projektový počátek v minulém éře, byla to však doba plná změn, kdy se všichni účastníci stavebního procesu chtěli prezentovat v novém prostředí a s novými myšlenkami. Projektanti zažívali osamostatnění z projektových ústavů a přebírali plnou zodpovědnost za projekt jako autorizované osoby, stavební dodavatelé tvořili první obor, který byl ze sta procent privatizován, a na trh vstoupili první soukromí investoři. Aby toho nebylo málo, dovoz z otevřeného stavebního evropskému trhu znamenal rostoucí nabídku každoročně až o 60 procent nových výrobků, to bylo proti pěti procentům ročních inovací z 80. let zásadní změna. Každý se musel učit, ale zároveň šlo splnit sen o stavbě, který byl ještě nedávno zcela nedostupný. Stavba roku se postupně prosadila jako nejprestižnější celostátní přehlídka v oboru architektury a stavitelství a s novým tisíciletím se osamostatnila. Každoroční přehlídka dokončených staveb, která vyznamenává všechny účastníky stavebního procesu zúčastněné na jejich vzniku – investora, projektanta i dodavatele – obsáhla celý obor.

Stavba roku za uplynulých 25 let zdokumentovala období výstavby bank, benzinových pump, hotelů. Trvale získávaly ocenění rekonstrukce historických staveb a revitalizace bývalých průmyslových areálů. Samostatnou kapitolou byla výstavba vysokých škol, knihoven a výzkumných ústavů. Přinesla i svědectví o těžkém hledání nového pojetí bytové výstavby o novém formování nákupních center, průmyslových a administrativních areálů a je i dokladem o prosazujícím se zájmu o veřejný prostor, náměstí, parky sportovní areály. Řada smělych mostů, tunelů a konstrukcí nových silničních a železničních staveb, vodohospodářská a energetická díla jsou dokladem, jak velmi postoupila schopnost našich inženýrů, architektů a stavebních dodavatelů využít nabízené možnosti a vytvořit stavby, které snesou evropské srovnání. Stavba roku v posledním desetiletí každoročně dokumentuje i zápas o prosazování energeticky úsporných koncepcí, a hodnotí úspěšnost celkového ekologického vyznění stavebních záměrů.

Poslední tři roky ale dynamiku změn začala diktovat digitalizace stavebnictví. Je zjevné, že vývoj ICT technologií, který se prosazuje pod souhrnným pojmem 4. průmyslová revoluce a dramaticky mění řadu vztahů a zvyklostí ve společnosti se začíná prosazovat i ve stavebnictví. Stavba roku

již třetím rokem hodnotí míru a způsob uplatnění BIM (Building Information Modeling). Nejprve šlo pouze o 3D projektování, loni již však byly hodnoceny první stavby, jejichž výstavba byla pomocí BIM řízena. Na stavbách se objevuje stále více výrobků, které vznikly s přispěním automatizované výroby, IT technologie řídí zásobování staveb, komunikace stavebního týmu a celá administrativa se z papíru přenesla na internetové sítě. Na stavbách se objevují první roboti. Internet věcí se prosazuje nejen při přípravě a výstavbě, ale i jako cílový koncept chytrých domů a Smart Cities. Očekávají se strukturální změny v požadavcích na jednotlivé profese, prosazuje se vědomí, že bez dalšího učení a sdílení zkušeností bude za krátkou dobu obtížné obstát na nově se transformujícím trhu. Stavebnictví 4.0 zatím zasáhlo jen výsek celého sektoru, zejména projekci, velké developery, větší stavební firmy a některé výrobce. Otevřít se mu však musí zejména systém vzdělávání a vysoké školy, státní správa, drobní investoři a potom dlouhá řada řemeslníků a drobných firem, kteří se zatím drží ověřené praxe. Stavebnictví 4.0 je šance jak lépe a chytřejší stavět, jak vytvářet lepší prostředí, veřejný prostor, podmínky pro funkční využívání staveb pro jejich ekonomický provoz a správu. Bylo by však omylem považovat tento proces za cíl, tím byly a budou stavby, jejich krása, odvážnost jejich konstrukčního provedení, kvalita všech detailů a správné nastavení kvalitativního standardu, který umožní jejich trvanlivé, ekologické a ekonomické užívání. A právě posuzování těchto vlastností i letos bylo předmětem hodnocení, 25. ročníku Stavba roku 2017.

Nominaci v letošním ročníku získalo 15 staveb na českém území a 3 v zahraničí z 52 přihlášených. Porota navrhla 5 titulů Stavba roku 2017, 2 tituly Zahraniční Stavba roku 2017. Samostatně byl vyhlášen 1 titul Urbanistický projekt roku 2017, partneři soutěže ve spolupráci se sborem expertů vyhlásili 12 zvláštních cen a hlasující veřejnost si vybrala stavbu pro Cenu veřejnosti.

Letos snad poprvé získal Titul Stavba roku veřejný prostor za vytvoření přitažlivého městského veřejného rekreačního prostoru se zřetelem k vodohospodářským stavbám, stejně jako ke kompozici zeleně. Získala jej revitalizace Tyršových sadů v Pardubicích, která byla oceněna i cenou předsedy Senátu Parlamentu České republiky a cenou MMR a AUÚP. Druhý titul získala rekonstrukce radnice a knihovny v Karlově Řečici, který byl udělen za rekonstrukci historické-

ho objektu se zřetelem k dispozičnímu řešení, stejně jako k novým dřevěným konstrukcím. Tato stavba byla oceněná i společnou Cenou Státního fondu životního prostředí a Centra pasivního domu, stavba si připsala i vítězství v hlasování veřejnosti. Další titul získala stavba s názvem: Kotelna Park Radlice v Praze za ojedinělou proměnu bývalé kotelny na nápaditě pojaté firemní sídlo se zřetelem k využití dochovaných konstrukcí. I tato stavba získala zvláštní cenu tentokrátě Cenu MPO. Čtvrtý Titul Stavba roku 2017 si odnesla stavební úprava Galerie moderního umění v Hradci Králové za provozní i stavebně nápaditou proměnu bývalého bankovního domu na soudobé muzeum se zřetelem k nové skladbě prostor. Konečně pátý titul, jak se stalo v posledních letech tradicí, si odnesla stavba dopravní – viadukty přes údolí potoka Hrabynka a údolí potoka Kremlice, oceněná za vytvoření mostů s nápaditě řešenou konstrukcí spřažených ocelobetonových komorových nosníků se širo-

ce vyloženými konzolami se zřetelem k citlivému posazení do přírodního rámce. Tituly Zahraniční Stavba roku 2017 si odnesly vodní dílo Želiezovce v Levicích na Slovensku, které realizovala Metrosta a. s. a druhý nejvyšší dům Polska – Warsaw Spire, postavený ve Varšavě, který se chlubí českým, tepelně-izolačním sklem svých fasád, dodaným AGC Flat Glass Czech a. s. Cenu ČKAIT získal Gulliver v Praze, Cenu časopisu Stavitel – smart byty Nové Butovice v Praze, Cenu Ministerstva kultury ČR – obnova poutního areálu kostela Nanebevzetí Panny Marie – Svatá Hora v Příbrami, Cenu Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR získala rezidence Garden Towers v Praze, Cenu Státního fondu dopravní infrastruktury – I/27 Velemyšleves – obchvat a přemostění Chomutovky, Cenu Státního fondu rozvoje bydlení – Dejvice house v Praze a Cenu Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství a CZ BIM za BIM – Five v Praze. Porota udělila svoji cenu stavbě Kampus Palace v Ostravě.

Titul STAVBA ROKU 2017

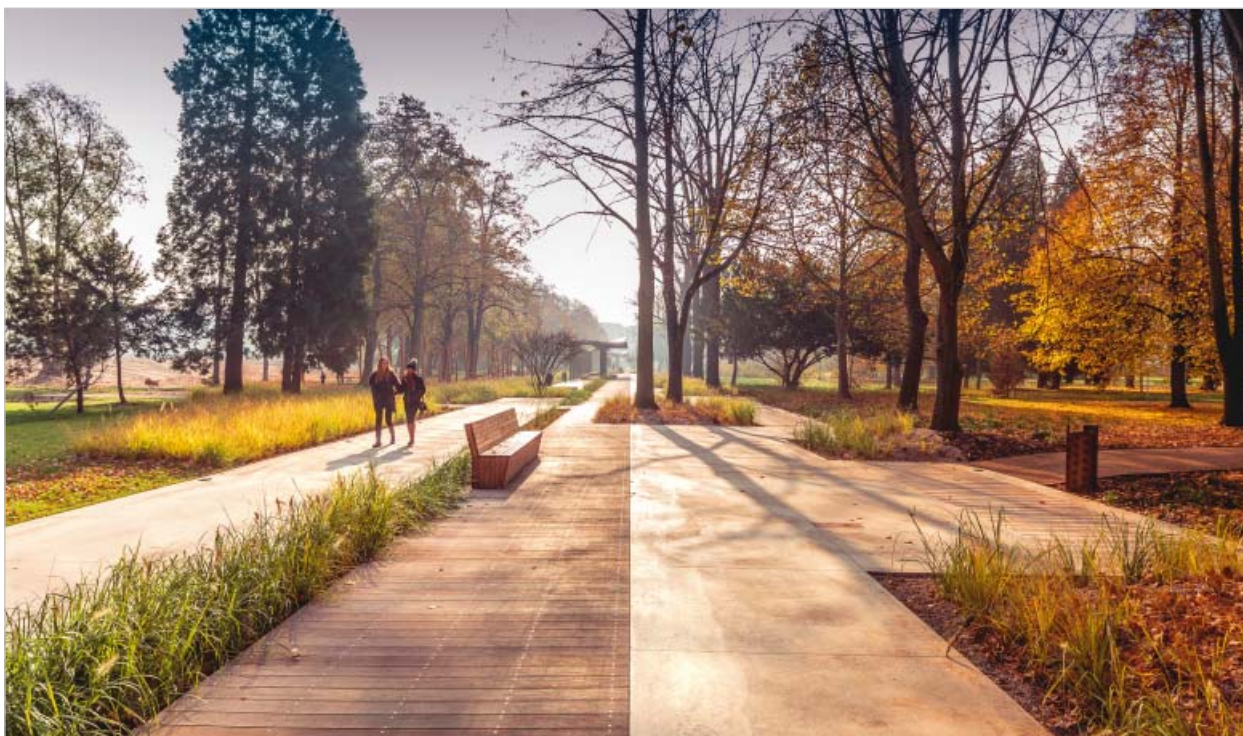
Viadukty přes údolí potoka Hrabynka a údolí potoka Kremlice



Projektant: Stráský, Hustý a partneři s. r. o.
 Dodavatel: EUROVIA CS, a. s. Skanska a. s., FIRESTA – Fišer, rekonstrukce, stavby a. s.
 Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Ostrava

Titul STAVBA ROKU 2017

Cena Předsedy Senátu Parlamentu ČR a Cena Ministerstva pro místní rozvoj ČR a Asociace pro urbanismus a územní plánování
Revitalizace Tyršových sadů – podzámeckého parku v Pardubicích



Projektant: New Visit s. r. o.
Dodavatel: BAK stavební společnost a. s.
Investor: Statutární město Pardubice

Titul STAVBA ROKU 2017

Cena Státního fondu životního prostředí ČR a Centra pasivního domu
Radnice a knihovna Kardašova Řečice



Projektant: ATELIER Žiška s. r. o.
Dodavatel: Spilka a Říha s. r. o.
Investor: Město Kardašova Řečice

Titul STAVBA ROKU 2017

Cena Ministerstva průmyslu a obchodu ČR
Kotelna Park Radlice v Praze



Projektant: AED project a. s.
Dodavatel: Metrostav a. s.
Investor: Red Group s. r. o.

Titul STAVBA ROKU 2017

Stavební úpravy Galerie moderního umění v Hradci Králové



Projektant: 3Q PROJECT a. s.
Dodavatel: STAKO s. r. o.
Investor: Královéhradecký kraj

Titul ZAHRANIČNÍ STAVBA ROKU 2017

VD Želiezovce v Levicích, Slovenská republika



Dodavatel: Metrostav a. s.

Investor: MVE Želiezovce s. r. o.

Titul ZAHRANIČNÍ STAVBA ROKU 2017

Nominace na titul

Warsaw Spire, Varšava, Polská republika



Autor: Jaspers-Eyers architects, John Eyers

Projektant: Gilles Bollens

Dodavatel: AGC Flat Glass Czech a. s., člen AGC Group

Investor: Ghelamco Poland

Zpět však k digitalizaci a Stavebnictví 4.0, k novým trendům pro nastávající období, které se již projevily i ve Stavbě roku. 31. 10. 2016 vydala SIA ČR Rada výstavby „Výzvu k zahájení systémových změn vyvolaných průmyslovou revolucí 4.0 ve stavebnictví.“ Ta obsahovala zejména tyto tři základní koncepční požadavky na změnu:

1. *Koncentrovat roztroušenou pravomoc v oblasti řízení investic a výstavby na jeden ústřední orgán – ministerstvo pověřené územním rozvojem, stavebnictvím a nejlépe i veřejnou výstavbou včetně výstavby dopravních a inženýrských tras, v jehož čele bude stát místopředseda vlády.*
2. *Provést kompletní rekonstrukci stavební legislativy, včetně změny kompetenčního zákona a kompetencí na úrovni krajů a obcí, při zajišťování veřejných stavebních investic i pro uplatňování územní regulace, povolování staveb a dohled nad výstavbou, včetně standardizace nových postupů.*
3. *Prosadit úplnou elektronizaci procesu výstavby od projektové přípravy, rozpočtování, schvalování staveb, řízení výstavby a následnou správu budov a uplatnění těchto principů, zejména u veřejných stavebních zakázek zákonem. Zajistit potřebné rekvalifikace pro tento proces.*

Na jejich podporu proběhlo na přelomu dubna a května 2017 pět pracovních workshopů za účasti více než 100 odborníků ze 40 organizací. Jejich témata byla:

1. Téma: **Stavebnictví 4.0 jako cesta k zjednodušení legislativy**
2. Téma: **Stavebnictví 4.0, BIM, jako nový „nástroj“ stavebníka**
3. Téma: **Stavebnictví 4.0, plánování a regulace území, veřejné investice**
4. Téma: **Stavebnictví 4.0 Stavební výzkum, požadavky na vzdělání, sociální dopady**
5. Téma: **Stavebnictví 4.0 Dodavatelé staveb a výroba pro stavbu**

V diskusi byla projednána řada zajímavých námětů a požadavků na změny a proběhla i řada informací o již probíhajících nebo připravovaných změnách. Tyto poznatky byly uplatněny jak ve schválené koncepci zavádění systému BIM v České republice (MPO), tak i návrhu na rekonstrukci stavební legislativy (MMR) a dostali jasné vyznění i v aktualizovaných opatřeních Iniciativy Společnosti 4.0 přijatých vládou ČR koncem léta 2017, kde se mimo jiné uvádí:

Plánovaná opatření:

5.13. Iniciativa Stavebnictví 4.0. *Termín: 2019, gestor: MPO, spolupráce: ostatní ústřední orgány státní správy, zaměstnavatelské svazy, odbory.*

Gestor zajistí za účasti relevantních zainteresovaných stran zpracování materiálu Stavebnictví 4.0, který bude zahrnovat iniciativy pro veškeré významné oblasti, jichž se stavební projekty během svého celého životního cyklu dotýkají.

5.14. Digitalizace stavebnictví prostřednictvím metody BIM. *Termín: průběžně dle harmonogramu v koncepci, gestor: MPO, spolupráce: ostatní ústřední orgány státní správy*

Gestor zajistí koordinaci plnění příslušných konkrétních úkolů dle koncepce zavádění metody BIM v České republice.

5.15 Elektronizace povolenacích procesů stavby s využitím BIM. *Termín: v návaznosti na novou úpravu veřejného stavebního práva, gestor: MMR, spolupráce: MPO a ostatní dotčené ústřední orgány státní správy*

Gestor zajistí plnění úkolu dle koncepce zavádění metody BIM v České republice.

Iniciativa Stavebnictví 4.0, jak můžeme konstatovat dnes, kdy dopisuji tyto řádky, několik dní po naší konferenci v Ústí, byla podrobena další veřejné diskusi na diskusním fóru Kvality českého stavebnictví 4.0, která proběhla 20. 11. 2017 v budově CIIRC (Českého institutu informatiky robotiky a kybernetiky) ČVUT v Dejvicích. Zde vznikly i podklady pro konečnou zprávu: "Iniciativa Stavebnictví 4.0 Česká republika 2017", která shrnula celý významný posun v digitalizaci stavebnictví ČR za poslední rok a stanovila hlavní témata a úkoly na období příští. Z mnoha stránek a námětů si zde dovoluji naznačit jen jeden ze sledovaných cílů: **vytvoření digitálního modelu územního plánování ČR** postupným propojením ÚAP, ÚPD, Katastru a řady dalších datových zdrojů do dynamického modelu území, které umožní zoonováním pro každé měřítko a každý problém: analytický, koncepční či investorský poskytnout úplný soubor nezbytných dat, tak jako pro jednotlivé budovy bude tato data poskytovat systém BIM. Následující sestřih výkresů z územního plánu Plzně, který obdržel letos titul „Urbanistický projekt roku“, je symbolickou koláží budoucího zoonování problémů v území.



Ing. arch. Jan Fibiger, CSc.
předseda správní rady Nadace ABF

Název: **Interakce sídel a velkých průmyslových závodů**
Sborník z konference AUÚP, Ústí nad Labem 26.-27. 10. 2017

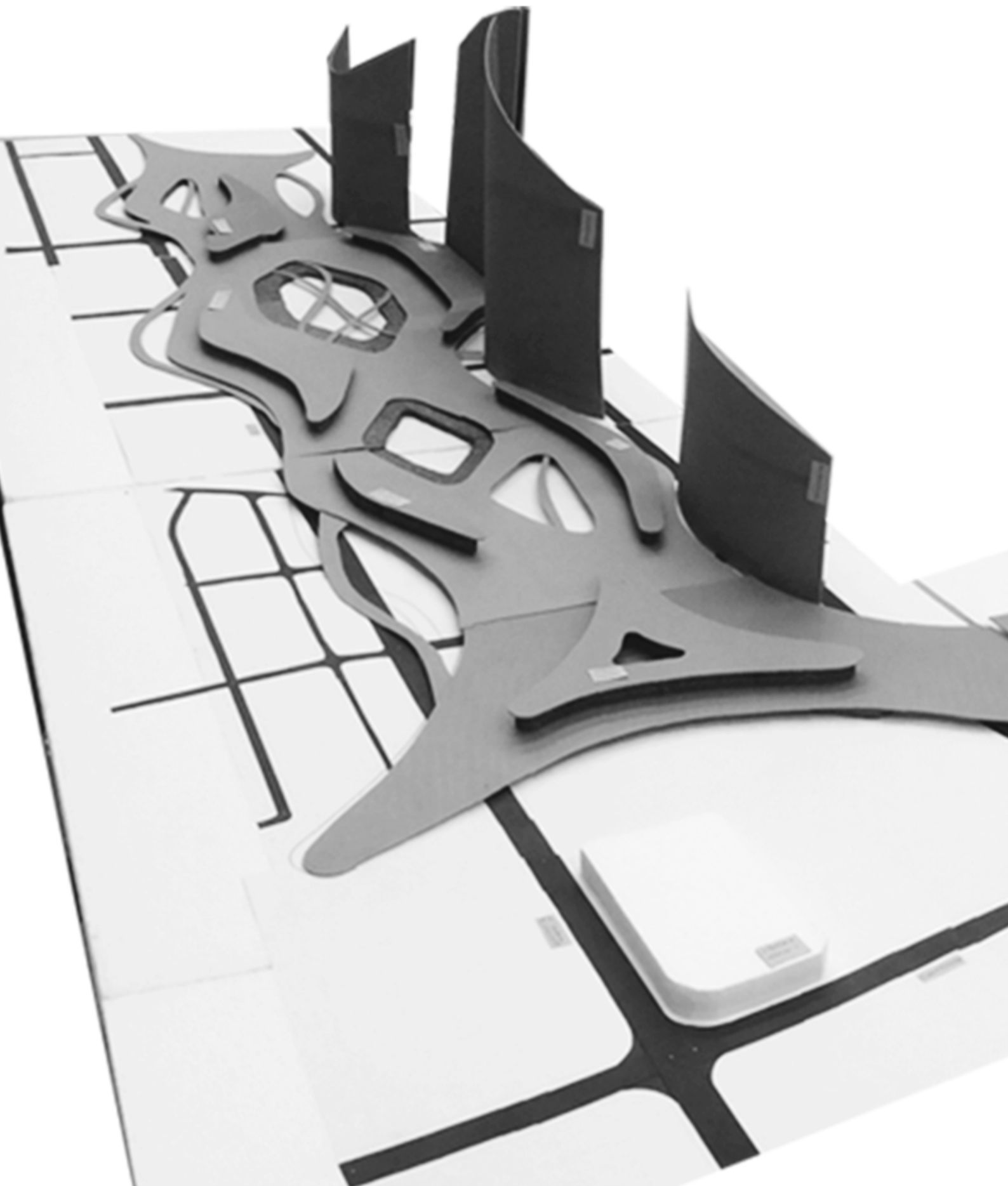
Vydání: První
Místo vydání: Brno
Datum vydání: 25. 4. 2018
Vydává: Ústav územního rozvoje
jako mimořádnou přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 2/2018

Redakce a grafická úprava: Tamara Blatová
Grafika použitá na obálce: Model projektu nárazníkového pásma mezi firmou Škoda Auto a městem Mladá Boleslav. Autoři: M. Lattenbergová, U. Porina, T. Zhekova

Počet stran: 62
Sazba a tisk: GRAFEX-AGENCY, s. r. o.
Helceletova 16, Brno

Náklad: 1 600 ks

ISBN 978-80-87318-67-6



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE

auúo