

ani automaticky neodpovídají rozvojovým koncepcím regionů a měst. Bez recipročního sladovacího procesu mohou nechtěně ještě více prohloubit rozdíly v regionálním rozvoji, pokud jsou výhradně zaměřeny na specifické sektorové cíle.

(62) Členské státy a Komise považují ESDP za nástroj, který může pomoci zlepšit koordinaci politických linií Společenství. Při formulování a hodnocení sektorové politiky Společenství je třeba co nejdříve zvážit politické cíle a varianty; to má pozitivní účinek na rozvoj místních útvarů a regionů. Jestliže jsou si místní a regionální orgány na druhé straně vědomy územních účinků rozhodnutí na úrovni

EU v souvislosti se sektorovou politikou, mohou na ně lépe reagovat.

(63) Proto je nutné včasné zvážení regionálně odlišných účinků sektorové politiky EU. Dosažení cílů územního rozvoje v rámci EU nezávisí pouze na dostupném finančním objemu, ale ve stále větší míře na včasné součinnosti sektorových politických linií s územními důsledky. V tomto směru existuje naléhavá potřeba vypracovat mechanismy k upevnění spolupráce v rámci oddělení Evropské komise tak, aby byla zajištěna územní ucelenost zásahů. Kromě toho je nutný systematický výzkum a hodnocení územních účinků současných politických linií EU ze strany Komise.

3 Politické cíle a varianty pro území EU

3.1 Územní orientace politiky

(64) Vzhledem k rozdílům ve vývoji a ke způsobu, jímž politické linie Společenství ovlivňují jednotlivé regiony, nepřibližují se v důsledku EMU místní komunity a regiony EU automaticky směrem k regionálně vyváženému teritoriu. Je proto důležitější přijímat územně diferencovaná opatření a využít příležitosti umožněné evropskou integrací k dosažení trvale udržitelného a tím i teritoriálně vyváženého rozvoje Evropské unie.

(65) K tomuto účelu mohou všechny příslušné úřady a vládní orgány využít cílů územního rozvoje a variant politiky, uvedených v následujících kapitolách. Uplatnění těchto cílů a variant v územně orientovaných sektorových politických liniích na úrovni Společenství a na úrovni národní, regionální a místní může zajistit, aby vedle realizace sektorových cílů byly v rané fázi politického procesu rovněž zváženy směrnice územního rozvoje pro teritorium Evropské unie. Tyto směrnice územního rozvoje jsou následující:

- Vytvoření polycentrického a vyváženého urbanistického systému a posílení partnerství mezi urbánními a venkovskými oblastmi. To zahrnuje překonání zastaralého dualismu mezi městem a venkovem.
- Realizace integrovaných koncepcí dopravy a komunikací, které podporují polycentrický rozvoj teritoria Evropské unie a jsou významným předpokladem umožňujícím evropským městům a regionům usilovat o svoji integraci do EMU. Postupně je třeba realizovat paritu v přístupu k infrastruktuře a poznatkům. Je nutno pro tento účel najít regionálně přizpůsobená řešení.
- Rozvíjení a zachování přírodního a kulturního dědictví prostřednictvím moudré péče. To přispívá jak k ochraně

a prohloubení regionálních identit tak i k udržení přírodní a kulturní mnohotvárnosti regionů a měst v EU ve věku globalizace.

(66) Pro každou z těchto tří politických směrnic územního rozvoje se zpracovávají specifické cíle a varianty politiky. Tyto směrnice se netýkají všech oblastí Evropské unie ve stejné míře. Je nutno je interpretovat podle hospodářské, sociální a ekologické situace v dané oblasti a dosáhnout tak vyváženého a trvale udržitelného rozvoje.

3.2 Polycentrický územní rozvoj a nový vztah mezi městem a venkovem

3.2.1 Polycentrický a vyvážený územní rozvoj v Evropské unii



(67) Po předchozích rozšířeních a s vyhlídkou na další rozšíření v budoucnu má Evropská unie v současné době takovou velikost a mnohotvárnost, která vyžaduje strategii územního rozvoje. Je třeba sledovat koncepci polycentrického rozvoje k zajištění regionálně vyváženého vývoje, neboť Evropská unie se plně integruje do globální ekonomiky. Uplatnění této koncepce umožní odstranit další nadměrnou ekonomickou a demografickou koncentraci v ústřední

oblasti Evropské unie. Hospodářský potenciál všech regionů EU lze využít pouze prostřednictvím dalšího rozvoje polycentrické struktury evropského osídlení. Větší konkurenceschopnost Evropské unie v globálním měřítku vyžaduje silnější integraci evropských regionů do globální ekonomiky. Přímořský charakter Evropské unie v této souvislosti nabízí výhodné územní podmínky. Vytvoření a rozšíření několika dynamických integračních zón v globální ekonomice představuje významný nástroj k urychlení hospodářského růstu a tvorby pracovních příležitostí v Evropské unii, zvláště pak v regionech, které jsou v současné době považovány za strukturálně slabé (Cílové oblasti 1 a 6 současných regionálních fondů).

(68) V současné době existuje pouze jedna výrazná větší zeměpisná zóna globální ekonomické integrace: ústřední oblast EU, pětiúhelník definovaný pěti metropolemi: Londýnem, Paříží, Milánem, Mnichovem a Hamburkem. Tato zóna poskytuje silné globální ekonomické funkce a služby, které umožňují vysokou úroveň příjmů a dobře rozvinutou infrastrukturu. Kromě toho existují některé izolované ostrovy významnějšího růstu (například Barcelona, oblast Oresund), kde HDP není ještě dostatečně vysoký, aby podstatně změnil současný nevyvážený územní rozvoj v souladu se základními cíli ESDP. Hospodářsko-zeměpisná situace Evropské unie se liší od situace například v USA, kde se nachází několika výrazných zón ekonomické integrace v globálním měřítku: Západní pobřeží (Kalifornie), Východní pobřeží, Jihozápad (Texas), Středozápad.

(69) Současné územní trendy v Evropské unii ukazují další koncentraci aktivit, zvláště vysoce kvalitních a globálních funkcí v ústřední oblasti EU a v několika metropolích. Vzhledem k rozšíření Evropské unie by další koncentrace územního rozvoje v pouze jediné globálně výrazné dynamické integrační zóně nevedla ke snížení rozdílů mezi centrální částí a stále větší periferií. Proto je zapotřebí nová strategie pro územní rozvoj.

(70) Předchozí politická opatření ovlivňující územní rozvoj se především týkala zlepšení spojů mezi periferií a ústřední oblastí prostřednictvím projektů v oblasti infrastruktury. Dnes se však vyžaduje politika nabízející novou perspektivu pro periferní oblasti prostřednictvím více polycentrického uspořádání teritoria EU. Vytvoření několika dynamických zón globální ekonomické integrace, dobře rozložených po celém území EU a zahrnujících mezinárodně přístupné metropolitní regiony a jejich komunikačně napojené zázemí (města a venkovské oblasti různé velikosti), bude mít klíčovou úlohu při zlepšování územní vyváženosti v Evropě. V metropolitních regionech a městech mimo ústřední oblast EU je rovněž nutno brát více v úvahu globální a vysoce kvalitní služby.

(71) Perspektiva územního rozvoje omezená na polycentrický rozvoj jednotlivých metropolitních regionů není v souladu s tradicí uchovávání urbánní a venkovské různorodosti v EU. Z tohoto důvodu musí být cílem polycentrická struktura osídlení na celém území EU s odstupňovaným hodnocením měst. Je to zásadní předpoklad pro vyvážený a trvale udržitelný rozvoj místních útvarů a regionů a pro vytvoření skutečně lokální výhody Evropské unie ve srovnání s jinými velkými ekonomickými regiony světa.

(72) Územně efektivní politická rozhodnutí a investice, včetně využití financí ze strukturálních fondů, zvláště v současných Cílových oblastech 1, musejí být proto zaměřeny na model polycentrického rozvoje. Vhodná politická opatření, zvláště k zajištění vysoce efektivní infrastruktury na nadnárodní, národní a regionální úrovni, musejí podpořit a doplnit rozvoj příslušných dynamických integračních zón.

(73) K posílení vyvážené struktury sídlišť je nutno najít cesty a postupy, které by městům a regionům umožnily navzájem se doplňovat a kooperovat. Možnosti v tomto směru jsou různé a do určité míry se ukázaly jako úspěšné. Stejně jako u městských sítí na regionální úrovni se potřeba doplňující spolupráce týká rovněž městských sítí na meziregionální a nadnárodní úrovni i na úrovni EU. V závislosti na místní či regionální výchozí situaci se liší jak sledované cíle tak i řešení.

(74) Prosazování komplementarity mezi městy a regiony znamená současné rozvíjení výhod a překonávání nevýhod ekonomické soutěže mezi nimi. Komplementarita se ale nemá pouze zaměřovat na ekonomickou soutěž - musí být rozšířena na všechny městské funkce, jako je kultura, vzdělání a poznání, i sociální infrastruktura. Sledovaná politika musí povzbuzovat efektivní spolupráci mezi městy založenou na společných zájmech a na podílu všech účastníků. Předpokladem je proto dobrovolný charakter této spolupráce a rovnoprávnost partnerů.

(75) Města mají stále širší vzájemnou funkční souvislost s okolním venkovem. Tato vzájemná závislost vyžaduje dobrovolnou spolupráci přes administrativní hranice mezi místními orgány k posílení regionu jako celku z hlediska konkurenceschopnosti. Prospěch z toho mají všichni zúčastnění partneři. Možné oblasti spolupráce představují místní doprava, hospodaření s odpady a vymezení sdílených obytných či průmyslových oblastí. Kooperativní přeshraniční městské sítě mohou představovat prostředek k překonání rozvojových nevýhod v pohraničních oblastech.

(76) Důležité je rovněž vytváření sítí menších měst v méně hustě osídlených a ekonomicky slabších regionech. V těchto oblastech může spolupráce mezi urbánními centry pro vy-

tvoření funkční komplementarity představovat jedinou možnost k dosažení schůdných trhů a udržení ekonomických institucí a služeb, jichž by jednotlivá města sama o sobě nemohla dosáhnout.

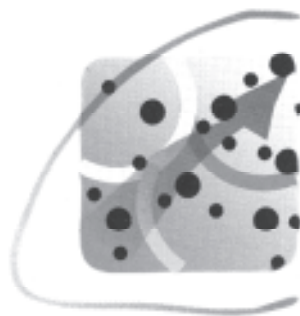
(77) Města, která se nacházejí relativně daleko od sebe, by měla spolupracovat v sítích zaměřených na řešení společných problémů. Vedle výměny zkušeností je třeba rovněž usilovat o společné cíle a realizaci společných projektů. Příkladem může být řízení místní dopravy, urbanistické plánování, spolupráce mezi univerzitami a výzkumnými středisky, spravování kulturního dědictví a historických center měst, a také integrace nových imigrantů do městské společnosti.

(78) Spolupráce mezi městy a regiony mimo rámec vnějších hranic Evropské unie představuje významnou příležitost k posílení politických a ekonomických vztahů se sousedními regiony v Severní, Střední a Východní Evropě a v oblasti Středomoří. Rozvíjí se tak rovněž spolupráce na strategicky důležité infrastruktuře a ekologických projektech.

(79) Varianty politiky

1. Posílení několika větších zón globální ekonomické integrace v EU, vybavených vysoce kvalitními globálními funkcemi a službami, včetně periferních oblastí prostřednictvím strategií nadnárodního územního rozvoje.
2. Posílení polycentrického a lépe vyváženého systému metropolitních regionů, svazků měst a městských sítí prostřednictvím užší spolupráce mezi strukturální politikou a politikou v oblasti Transevropských sítí (TEN) a prostřednictvím zlepšování vztahů mezi mezinárodními, národními a regionálními/lokálními dopravními sítěmi.
3. Prosazování integrovaných strategií územního rozvoje pro svazky měst v jednotlivých členských státech, v rámci nadnárodní a přeshraniční spolupráce, včetně příslušných venkovských oblastí a jejich menších měst.
4. Posílení spolupráce ve vybraných problematikách územního rozvoje prostřednictvím přeshraničních a nadnárodních sítí.
5. Prosazování spolupráce na regionální, přeshraniční a nadnárodní úrovni, s městy a velkoměsty v zemích Severní, Střední a Východní Evropy a v oblasti Středomoří; posílení severojižních spojů ve Střední a Východní Evropě a západovýchodních spojů v Severní Evropě.

3.2.2 Dynamická, atraktivní a konkurenceschopná města a urbanizované regiony



(80) Regiony Evropské unie mohou být konkurenceschopné a tak přispívat ke snížení nezaměstnanosti pouze tehdy, jestliže města, zvláště ta mimo globální integrační zóny a metropolitní regiony, budou mít dostatečný ekonomický potenciál. Mezi ně patří především takzvaná „vstupní města“, která umožňují přístup na území Evropské unie (velké námořní přístavy, mezikontinentální letiště, veletržní města, kulturní střediska), a dále menší města, která jsou aktivními regionálními centry revitalizujícími upadající venkovské regiony. „Vstupní města“ zahrnují rovněž metropolitní regiony nacházející se na periferii, které mohou využívat specifických výhod, jako jsou nízké náklady na pracovní síly či speciální vztahy s ekonomickými centry mimo Evropu či sousedícími nečlenskými státy.

(81) Mnoho méně dynamických měst v Evropské unii má relativně úzkou ekonomickou základnu s jediným převládajícím ekonomickým sektorem, jehož úpadek má negativní dopad na celou regionální ekonomiku. Konkurenceschopnost těchto měst tak závisí na politice diversifikace jejich hospodářských základů. Budoucí perspektivy okolních venkovských oblastí závisí rovněž na konkurenceschopných městech. Materiální a sociální blahobyt ve městech je proto významným faktorem pro společenský, ekologický a ekonomický rozvoj. Rozvojová politika k dosažení těchto cílů je velmi závislá na místních podmínkách. Zvláštní význam pro trvale udržitelný rozvoj měst má následujících pět aspektů:

- kontrola fyzického rozšiřování měst;
- promísení funkcí a sociálních skupin (týká se zvláště velkých měst, v nichž jsou stále větší skupiny obyvatelstva ohroženy vyloučením z městské společnosti);
- moudré a úsporné hospodaření se zdroji městského ekosystému (zvláště s vodou, energií a odpady);
- lepší dostupnost různých druhů dopravy, které jsou nejen efektivní, ale i ekologicky příznivé;
- zachování a rozvíjení přírodního a kulturního dědictví.

(82) Trvale udržitelný urbánní rozvoj přináší řadu příležitostí pro zásadu „myslet globálně a jednat lokálně“. Konference Spojených národů v Riu de Janeiru a v Istanbulu (HABITAT II) stimulovaly globální opatření, která je třeba realizovat na národní a místní úrovni. Tato otázka musí být vzata v úvahu v politice Společenství i ze strany všech členských států. Varianty politiky, uvedené v tomto oddílu, týkající se Agendy 21³¹ a Agendy Habitat³², lze nejlépe realizovat pomocí multisektorové, integrované strategie urbanistického rozvoje.

(83) Strategie a nástroje pomáhající dosáhnout trvale udržitelný rozvoj měst jsou silně závislé na místních, regionálních a národních výchozích podmínkách jednotlivých měst v členských státech. Výměna ověřených zkušeností v oblasti trvale udržitelné urbanistické politiky vypracované členskými státy umožňuje zajímavý přístup k aplikaci variant politiky ESDP³³. Evropská komise rovněž vypracovala v rámci svých akcí politické cíle a navrhla opatření pro urbánní oblasti, která jsou v souladu s politickými cíli urbanistického rozvoje v rámci ESDP.³⁴

(84) Členské státy a regionální orgány musejí uplatňovat koncepci „kompaktního města“ (města s krátkými vzdálenostmi) k zajištění lepší kontroly dalšího rozšiřování měst. Patří sem například minimalizace rozšiřování v rámci opatrné lokalizační a sídelní politiky, zejména v případě rozvoje předměstí a v mnoha pobřežních regionech. Rozšiřování měst bude možné pouze v rámci regionálního kontextu. Za tímto účelem je nutno intenzifikovat spolupráci mezi městy a okolním venkovem a nalézat nové formy souladu zájmů na bázi partnerství.

(85) Budoucnost měst v Evropské unii závisí na potírání rostoucí chudoby, sociálního vyřazení a zamezení úbytku určitých urbanistických funkcí. Je nutno prosazovat jak rekonstrukci zanedbaných oblastí a zaostalých průmyslových území tak i vyvážený rozsah levné a kvalitní bytové výstavby v urbanistických oblastech. Prostřednictvím integrace urbanistických funkcí ve městě musejí mít všichni občané náležitý přístup k základním službám a zařízením, otevřeným prostorům, všeobecnému i odbornému vzdělání a ke zdravotní péči. Patří sem zachování a rozvoj malých osázených ploch v městské zeleni, které mají jak ekologickou tak i významnou sociální funkci.

(86) Prozíravé zacházení s urbánními ekosystémy má velký význam. Integrovaný přístup s uzavřenými cykly přírodních zdrojů, energie a odpadů je nutno uplatňovat ke snížení

zátěže životního prostředí. Pomocí tohoto přístupu lze omezit jak produkci odpadů tak i spotřebu přírodních zdrojů (zvláště v případě zdrojů, které nejsou obnovitelné, nebo které jen pomalu regenerují). Snížit lze rovněž znečištění ovzduší, půdy a vody. Rozšíření přírodních oblastí ve městech, zachování biologické mnohotvárnosti a společného energetického systému pro domácnosti i pro průmysl jsou příklady opatření, která spadají do obezřetné ekologické politiky.

(87) Dostupnost v rámci měst má významný vliv na kvalitu života, životní prostředí a ekonomickou výkonnost. Dostupnost je nutno rozvíjet pomocí územní lokalizační politiky, která je kompatibilní s plánovaným využitím půdy a dopravními plány. Cílem zde má být omezení rozšiřování měst a uplatnění integrovaného přístupu k plánování dopravy. Tím se sníží závislost na soukromých vozidlech a podpoří se další prostředky mobility (veřejná doprava, cyklistika).

(88) Varianty politiky

6. Rozšíření strategické úlohy metropolitních regionů a „vstupních měst“, se zvláštním zřetelem na rozvoj periferních regionů EU.
7. Zlepšení ekonomické základny, životního prostředí a servisní infrastruktury měst, zvláště v ekonomicky méně úspěšných regionech, ke zvýšení jejich atraktivnosti pro mobilní investice.
8. Prosazování strategií ekonomické diverzifikace ve městech, která jsou příliš závislá na jednom odvětví ekonomické aktivity, a podpora hospodářského rozvoje měst v méně úspěšných regionech.
9. Prosazování strategií integrovaného městského rozvoje s ohledem na sociální a funkční mnohotvárnost. Zvláštní pozornost je třeba věnovat potírání sociálního vyloučení a recyklaci resp. restrukturalizaci nedostatečně využitých či devastovaných městských území a oblastí.
10. Prosazování moudrého zacházení s městským ekosystémem.
11. Prosazování lepší dostupnosti v rámci měst a metropolitních regionů prostřednictvím vhodné lokalizační politiky a územního plánování, které budou stimulovat míšení městských funkcí a využívání veřejné dopravy.
12. Podpora účinných metod omezování nekontrolovaného rozšiřování měst, omezování tlaků na nadměrné osídlování, zvláště v pobřežních regionech.

3.2.3 Rozvoj vycházející z místních tradic, rozmanité a produktivní venkovské oblasti



(89) Venkovské oblasti v Evropské unii jsou charakterizovány rozmanitostí a původním charakterem rozvoje. Jedná se o složité ekonomické, přírodní a kulturní lokality, které nelze vyjádřit jednorozměrovými kritérii, jako je hustota obyvatelstva, zemědělství či přírodní zdroje. Některé venkovské oblasti úspěšně asimilovaly strukturální změny. To lze přičíst nejen lokálním faktorům, jako je výhodná poloha či nízké mzdy, ale stále více též takovým faktorům, jako je kvalita přírodního a kulturního dědictví: existence sítí a partnerství, demokratický způsob rozhodování, a v neposlední řadě též iniciativa a angažovanost regionálních a místních politiků i dalších sociálních aktérů. Úspěch mnoha venkovských oblastí v Evropské unii ukazuje, že aktivita vycházející z venkova není sama o sobě překážkou pro dynamický ekonomický rozvoj a růst zaměstnanosti. Existují venkovské regiony, které si vytvořily relativně dobré konkurenceschopné postavení v oblasti zemědělství či turistického ruchu.

(90) Nicméně řada venkovských regionů dosud nezvládla provedení strukturálních změn a má vážné ekonomické problémy, často v důsledku své periferní polohy. Vedle vysokého procenta zemědělské zaměstnanosti může mít strukturální slabost těchto oblastí i jiné příčiny, jako je velmi nízká hustota obyvatelstva, nepřístupnost, nepříznivé klimatické podmínky, nedostatečná infrastruktura, nedostatek strukturálního vývoje, zastaralá struktura průmyslu a zastaralé podmínky zemědělské výroby. Venkovské oblasti, které jsou vystaveny novým tlakům, například v souvislosti s ekonomickým růstem a rozšiřováním sousedních metropolitních sídlišť a větších měst a oblastí postižených úpadkem zemědělství, musejí rovněž čelit velkým problémům.

(91) V minulosti považovali politici venkovské regiony za homogenní oblasti se stejnými překážkami a příležitostmi pro rozvoj. Tento způsob pohledu na věc již neodpovídá realitě Evropské unie. V současné době spočívají společné charakteristické rysy venkovských oblastí v nízké hustotě obyvatelstva a vysokém podílu využití zemědělské půdy.

Tyto oblasti se však navzájem velice liší, pokud jde o nastoupené cesty a perspektivy rozvoje. Rozmanitost venkovského rozvoje v Evropské unii zřetelně ukazuje, že strategie územního rozvoje musí začít zvažováním místních a regionálních podmínek, charakteristických znaků a požadavků.

(92) Nové podněty lze očekávat od přehodnocení vztahů mezi městem a venkovem. Ty mají v rámci ESDP vycházet především z integrovaného posuzování města a venkova jako funkční územní jednotky s rozmanitými vztahy a vzájemnými závislostmi. Přísné rozlišování mezi městem a venkovem v rámci jednoho regionu většinou ignoruje skutečnost, že pouze regiony mohou vytvářet pracovní, informační a komunikační trhy. Region proto představuje náležitou akční a realizační úroveň. U četných otázek týkajících se územního rozvoje představuje rovněž náležitou úroveň pro analýzu.

(93) V polycentrickém urbánním systému tvoří malá a střední města a jejich vzájemné závislosti významné články a spoje, především pro venkovské regiony. Pouze tato města mohou ve venkovských „problémových“ regionech poskytovat infrastrukturu a služby pro ekonomické aktivity a usnadňovat přístup k větším trhům pracovních sil. Měštům na venkově je proto třeba věnovat zvláštní pozornost při přípravě integrovaných strategií venkovského rozvoje.

(94) V důsledku hospodářského růstu jsou dnes venkovské oblasti vystaveny velkému počtu negativních ekologických důsledků. Patří sem silný tlak na nerozvinuté oblasti poblíž měst směřující k tomu, aby se vyrovnaly s růstem poptávky po prvním a druhém bydlení, negativní důsledky nových rekreačních aktivit, a také znečištění půdy, ovzduší a vody v důsledku zpracování a skladování odpadů. Přitažlivost oblastí s atraktivní krajinou, jako jsou hory a pobřežní regiony, je ohrožena masovou turistikou. Intenzivní zemědělství může také vést ke kontaminaci půdy a k ničení kulturních krajin. Těmto negativním důsledkům lze čelit pouze pomocí vhodného regionálního plánování a odpovídající ekologické a zemědělské politiky zaměřené na obnovení biologické rozmanitosti, snížení kontaminace půdy a rozšíření a diverzifikaci zemědělského využití.

(95) Zemědělství v oblastech s nepříznivou výrobní strukturou musí rovněž čelit mezinárodní konkurenci. Mezi potenciální řešení patří vývoj vysoce kvalitních zemědělských výrobků prostřednictvím vhodné strategie pro odbyt těchto výrobků a znovuoživení multifunkčnosti zemědělství, tj. nejrůznější možnosti zajištění živobytí v zemědělských podnicích (například dovolená na farmě, větrné generátory). Společenská hodnota zachování ekologického, přírodního a kulturního dědictví vzrůstá a nabízí spoustu pracov-

ních příležitostí v oblasti zemědělství. Zajištění vhodných příležitostí ke vzdělání a dalšímu zvyšování kvalifikace může pomoci vytvářet zdroje příjmu mimo zemědělství nebo jako alternativu k němu.

(96) Strukturálně slabé oblasti v Evropské unii proto vyžadují zvláštní pozornost. V těchto oblastech je nutno usilovat o diverzifikaci venkovské ekonomiky a tím o odstranění závislosti na jediné struktuře, a o vytváření pracovních příležitostí zaměřených na budoucnost. Malá a střední města v těchto regionech se mohou stát ohnisky rozvoje průmyslu a aktivit spojených se službami, rozvoje výzkumu a techniky, turistického ruchu a rekreace. Proces vnitřní diverzifikace venkovské ekonomiky vede k mimoregionálním spojmům a sítím, kontaktům s novými trhy a firmami, a k přístupu k informacím a poznatkům.

(97) Ve venkovských oblastech EU existuje značný potenciál obnovitelné energie: sluneční energie, energie biomasy, a rovněž energie z městského odpadu poblíž velkých měst (produkce metanu). To přináší zajímavé perspektivy pro ekonomickou diverzifikaci a ekologickou výrobu energie. Tento potenciál je třeba aktivovat v zájmu efektivního využívání zdrojů. Dalším krokem by měla být dodávka přebytečné energie do větších energetických sítí.

(98) Klíčem k trvale udržitelnému rozvoji venkovských regionů je vypracování nezávislé perspektivy, odhalení domácího potenciálu a výměna zkušeností s jinými regiony, nikoli však kopírování rozvojových perspektiv v jiných regionech Evropské unie. Politické strategie musejí rovněž přihlížet k rozmanitosti rozvojových příležitostí i úskalí. Musejí venkovským oblastem poskytovat prostředky k jednání. To umožní regionálním a místním aktérům reagovat na jejich problémy s maximální flexibilitou.

(99) Varianty politiky

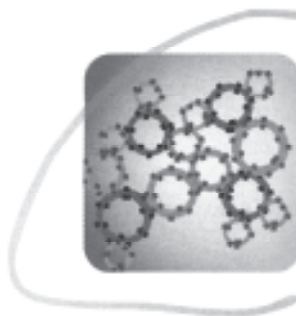
13. Prosazování strategií diverzifikovaného rozvoje s ohledem na domácí potenciál venkovských oblastí, které povedou k rozvoji, založenému ne tradicích (včetně prosazování multifunkčnosti v oblasti zemědělství). Podpora venkovských oblastí v oblasti vzdělání, kvalifikace a vytváření nezemědělských pracovních příležitostí.
14. Posilování malých a středních měst ve venkovských oblastech jako ohnisek regionálního rozvoje a podpora jejich propojení.
15. Zajištění trvalého zemědělství, uplatnění ekologických opatření a diverzifikace využití zemědělské půdy.

16. Prosazování a podpora spolupráce a výměny informací mezi venkovskými oblastmi.

17. Využití potenciálu obnovitelné energie v městských i venkovských oblastech, s přihlédnutím k místním a regionálním podmínkám, zvláště ke kulturnímu a přírodnímu dědictví.

18. Využití rozvojového potenciálu v oblasti ekologicky přijatelných forem turistického ruchu.

3.2.4 Partnerství mezi městem a venkovem



(100) Četné místní problémy dnes nelze řešit bez integrovaného pohledu na město a venkov, neboť tyto problémy se stávají regionálními. Praktické partnerství se projevuje prostřednictvím spolupráce a koordinace. Nicméně, aby spolupráce přerostla v dlouhodobé úspěšné partnerství, je nutno vytvořit několik předpokladů:

- rovnost a nezávislost partnerů;
- dobrovolnou účast v partnerství;
- zvážení odlišných administrativních podmínek;
- společnou odpovědnost a společný prospěch.

(101) Partnerství mezi městy a venkovem má několik územních dimenzí: regionální, nadregionální, meziregionální a nadnárodní perspektivu. Regionální perspektiva zahrnuje partnerství mezi městy jakékoli velikosti a okolním venkovem. Města a venkov zde musejí především sdílet integrovaný přístup, neboť vytvářejí region a nesou vzájemnou odpovědnost za jeho další rozvoj. Města ve venkovských oblastech plní rovněž důležitou úlohu jako hnací síla růstu v ekonomickém rozvoji regionu. V málo osídlených venkovských oblastech mohou pouze města poskytovat určité standardy v zajištění infrastruktury a služeb a přitahovat ekonomické aktivity. V těchto oblastech mají města zvláštní význam pro zachování struktury osídlení a kulturní krajiny.

(102) Nadregionální perspektiva se týká rozsáhlého rozdělení funkcí mezi městskými a metropolitními regiony na jedné straně a venkovskými regiony na straně druhé. Přístup vycházející z partnerství také principiálně usiluje o dosažení rovnováhy mezi různými zájmy v širším měřítku, přihlížející jak k ekonomickým a ekologickým zájmům tak i k sociálním aspektům.

(103) V případě meziregionálních a nadnárodních dimenzí převládá výměna zkušeností a „poučení od ostatních“. Cílem zde není hledat rovnováhu mezi zájmy na základě partnerství, ale namísto toho vyhodnocovat a předávat zkušenosti získané ve spolupráci mezi městy a venkovem při realizaci specifických projektů nebo iniciativ.

(104) Partnerství znamená sdílení nákladů a přínosů, například zajištění vysoce kvalitních a nákladných infrastrukturních zařízení, nebo zajištění dodávek vody pro městské obyvatelstvo. Nové formy partnerství poskytují příležitost k přehodnocení výměny služeb mezi městem a venkovem za účelem perspektivy trvale udržitelného územního rozvoje a s cílem vytvoření regionálního „fondu služeb“ pro výměnu služeb na úrovni místní správy.

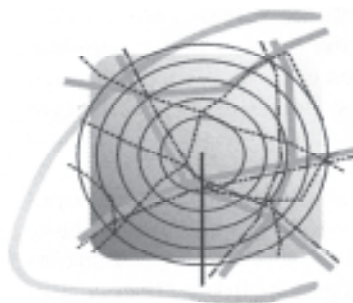
(105) Vedle partnerství mezi správními orgány mají v regionální ekonomice velký význam partnerské sítě mezi firmami ve městech a na venkově. Lze využít potenciálních synergií a založit procesy učení, umožňující předávat firmám nacházejícím se v prostorovém dosahu poznatky a informace.

(106) Varianty politiky

19. Zachování základních dodávek služeb a veřejné dopravy v malých a středních městech ve venkovských oblastech, zvláště těch, které jsou v úpadku.
20. Podpora spolupráce mezi městy a venkovem s cílem posílení funkčních regionů.
21. Integrace venkovské krajiny v okolí velkých měst do strategií územního rozvoje městských regionů s cílem dosáhnout efektivnějšího plánování využití území a se zvláštním zřetelem ke kvalitě života v příměstském pásmu.
22. Prosazování a podpora partnerství na základě spolupráce mezi malými a středními městy na národní a nadnárodní úrovni prostřednictvím společných projektů a vzájemné výměny zkušeností.
23. Prosazování firemních sítí mezi malými a středními podniky ve městech a na venkově.

3.3 Rovnost v dostupnosti infrastruktury a vědomostí

3.3.1 Integrovaný přístup pro lepší dopravní spoje a snazší dostupnost vědomostí



(107) Urbanistická centra a metropole potřebují být propojeny navzájem, se svým zázemím a se světovou ekonomikou. Účinná doprava a dostatečný přístup k telekomunikačním tvoří základní předpoklad pro posílení konkurenceschopnosti periferních a méně úspěšných regionů, a tím i pro sociální a ekonomickou soudržnost Evropské unie. Dopravní a telekomunikační možnosti představují důležité faktory při prosazování polycentrického rozvoje. Efektivní dopravní a telekomunikační systémy a služby mají klíčovou úlohu při zvyšování ekonomické atraktivnosti různých metropolí a regionálních center.

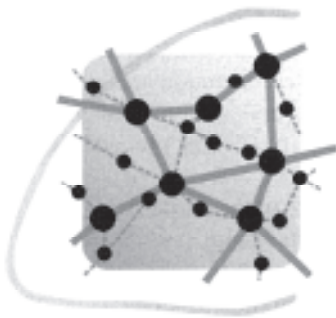
(108) Mobilita lidí, zboží a informací v EU je charakterizována tendencemi ke koncentraci a polarizaci. Zvyšující se konkurence v oblasti dopravy a telekomunikačních trhů může tento vývoj posílit. Politika musí zajistit, aby všechny regiony, včetně ostrovů a periferních regionů, měly dostatečný přístup k infrastruktuře, aby mohly posilovat svoji sociální a ekonomickou, a tím i územní soudržnost uvnitř Společenství. Měla by rovněž zajistit, aby vysoce kvalitní infrastruktura, například vysokorychlostní/vysokokapacitní železniční linky a dálnice, neodčerpávaly zdroje ze strukturálně slabších a periferních regionů („čerpádkový efekt“), nebo aby při vedení tras nezůstaly tyto oblasti bez napojení („tunelový efekt“). Politika územního rozvoje musí působit ve směru vysoce kvalitní dopravní struktury doplněné sekundárními sítěmi k dosažení pozitivních efektů v daných regionech.

(109) Na druhé straně koncentrace dopravních služeb v ústřední oblasti EU a jejich přeplněné koridory snižují funkční efektivnost a zvyšují tlak na životní prostředí v některých oblastech. Ke snížení dopravní zátěže jsou důležitá

integrovaná mezidruhová řešení, mezi něž patří přechod na ekologicky příznivé dopravní systémy a efektivnější využití stávajících infrastruktur. Z dlouhodobého hlediska to vyžaduje lepší podrobné sladění mezi provozovateli dopravy. Strategie uceleného integrovaného územního rozvoje musí toto vzít v úvahu. V budoucnu musí být základním předpokladem pro všechny velké dopravní projekty hodnocení teritoriálního dopadu.

(110) Uvedené problémy nelze řešit pouze budováním nové infrastruktury, byť důležité pro všechny regiony. Dopravní a telekomunikační struktury nejsou samy o sobě dostatečnými předpoklady pro regionální rozvoj. Jsou nutná doprovodná opatření v jiných oblastech politiky, jako je regionální strukturální politika nebo rozvoj vzdělání a kvalifikace, ke zvýšení lokálních předností daných regionů. To se zvláště týká strukturálně slabých regionů.

3.3.2 Polycentrický model rozvoje: Základ pro lepší dostupnost



(111) Budoucí rozšíření Transevropských sítí (TEN) musí vycházet z polycentrického modelu rozvoje. To především znamená zajistit vnitřní rozvoj globálně významných zón ekonomické integrace a umožnit jejich integraci do globální ekonomiky. Kromě toho je nutno věnovat větší pozornost regionům s geografickými bariérami, zvláště ostrovům a odlehlým oblastem. Územní rozdíly v EU není možno snižovat bez zásadního zlepšení dopravní infrastruktury a služeb u regionů, kde nedostatečný přístup k dopravní a komunikační infrastruktuře omezuje hospodářský rozvoj. Zásadní zlepšení infrastruktury a přístupnosti však vyžaduje více než pouhé zajištění chybějících článků v TEN.

(112) Priority akcí pro doplňování sítí by měly obsahovat doplňková opatření k vytváření vnitroregionálních spojů a vnitroregionálního rozvoje. Efektivnost a hustota těchto sekundárních sítí bude mít zásadní význam pro integraci regionálních a městských ekonomik a pro jejich konkurenceschopnost. Slouží především k posílení malých a středních měst a jejich funkci při zabezpečování celkového regionálního rozvoje.

(113) Existuje riziko, že investice do sekundárních sítí a jejich integrace do TEN nebude možno realizovat včas, nebo nebude možno realizovat vůbec, jestliže bude větší prioritou přičtena dokončení sítí vyšší úrovně. Aby nedošlo k relativnímu zhoršení kvality služeb v těch oblastech EU, které nejsou přímo začleněny do Transevropských sítí, nesmí být rozšíření sekundárních sítí považováno za méně důležité. To rovněž zahrnuje modernizaci regionálních dopravních služeb. Při tomto postupu je nutno používané dopravní prostředky volit pro specifické místní a regionální podmínky (klasická železniční síť, autobusy, regionální letiště atd.). Kromě toho mohou sekundární sítě přispět ke zvládnutí dopravních toků na TEN a k uvolnění kritického potenciálu pro velkokapacitní spoje. V tomto směru může mít harmonogram napojení sekundárních sítí na Transevropské sítě zásadní význam pro jejich rozvoj.

(114) Kromě dimenze Evropské unie je nutno zvážit rovněž mezikontinentální dimenzi dopravních sítí. Současné struktury mezikontinentální přístupnosti Evropské unie jsou na jedné straně charakterizovány regionálními diferencemi ve standardech dopravních sítí a uzlových bodů (přístavů, letišť), a na druhé straně politikou prováděnou leteckými a dopravními společnostmi, které mají tendenci - obvykle z ekonomických důvodů - preferovat specifické mezikontinentální uzlové body v ústřední oblasti EU. Integrace regionů do mezikontinentálních sítí nebyla proto dosud vyvážená z územního hlediska. Není to však pouze důsledkem nerovnoměrného rozložení uzlových bodů pro mezikontinentální dopravu, ale také úrovně služeb na různých křižovatkách. V zájmu dosažení vyváženého rozvoje je proto důležité redukovat rozdíly nejen v dopravní infrastruktuře, ale i v úrovni služeb a příslušných nákladů, neboť soukromý sektor bude plnit stále důležitější úlohu při mezikontinentální dopravě v procesu rozvíjení uzlových bodů a sítí s různou úrovní služeb.

(115) Dosažení rovnováhy v letecké dopravě a vytvoření evropské sítě velkých námořních přístavů, včetně regionálních přístavních subsystémů, by mělo být v zájmu všech regionů. To by prospělo jak uzlovým bodům v ústřední oblasti EU, které v některých případech trpí zvyšujícím se přetížením, tak i periferním oblastem, které vyžadují další rozvoj svého ekonomického potenciálu. Má-li být dosaženo zamýšleného trvale udržitelného dopravního systému, je rovněž velmi důležité fundamentálně podporovat propojení mezikontinentálních uzlových bodů s jejich zázemím pomocí železniční a vnitrozemské vodní dopravy. Ve spojení s politikou zaměřenou na dosažení efektivní integrace všech regionů v EU mohou být nadnárodní perspektivy územního rozvoje významnou pomocí při rozvíjení infrastruktury námořních přístavů a letišť.

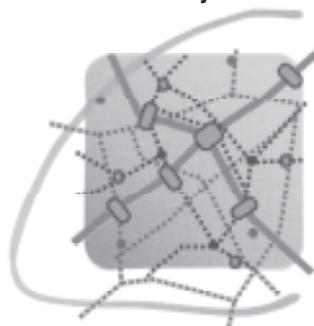
(116) Telekomunikační sítě mohou plnit významnou úlohu při kompenzování nevýhod způsobených vzdáleností a nízkou hustotou periferních regionů. Relativně nízké tržní objemy v regionech s nízkou hustotou a vysokými investičními náklady na telekomunikační infrastrukturu mohou vést k nižším technickým standardům a vysokým tarifům, které způsobují konkurenční nevýhody. V mnoha oblastech (práce na dálku, dálkové studium, dálková medicína, atd.) představuje poskytnutí vysoce kvalitních služeb za přijatelnou cenu klíčový faktor pro regionální rozvoj. Nicméně využití moderní techniky nezávisí pouze na existenci moderní infrastruktury, zařízení nebo služeb a jejich cenové dostupnosti, ale také na stupni rozvoje každého regionu. Zvláštní pozornost je proto třeba zaměřit na akce ke stimulování poptávky, k rozvoji aplikačních poznatků a šíření vědomí o možnostech pro stimulaci investic.

Předpokladem pro všechny infrastrukturní projekty musí být včasné zhodnocení předpokládaných územních důsledků a důkladné sladění akcí na úrovni Společenství i na národní, regionální a místní úrovni.

(117) Varianty politiky

24. Posílení sekundárních dopravních sítí a jejich napojení na TEN, včetně vytvoření efektivních regionálních systémů veřejné dopravy.
25. Realizace územně lépe vyvážené dostupnosti mezikontinentální dopravy EU vhodným rozložením námořních přístavů a letišť (globální brány), zvýšením úrovně jejich služeb a zlepšením spojů s jejich zázemím.
26. Zlepšení dopravních spojů s periferními a ultra-periferními regiony jak v rámci EU tak i se sousedními třetími zeměmi, s přihlédnutím k letecké dopravě a dalšímu rozvoji příslušných infrastrukturních zařízení.
27. Zlepšení dostupnosti a využití telekomunikačních zařízení a ustavení tarifů v souladu s poskytováním „univerzálních služeb“ v řídko obydlených oblastech.
28. Zlepšení součinnosti mezi dopravní politikou na úrovni EU a na národní a regionální úrovni.
29. Uplatnění hodnocení teritoriálního dopadu jako nástroje územního hodnocení rozsáhlých infrastrukturních projektů (zvláště v sektoru dopravy).

3.3.3 Efektivní a trvale udržitelné využití infrastruktury



(118) Současný růst osobní a nákladní dopravy (zvláště dopravy silniční a letecké) má stále negativnější dopad na životní prostředí a na efektivnost dopravních systémů. Ulehčení těmto systémům je možné prostřednictvím vhodné politiky územního rozvoje, která ovlivňuje rozmístění pracovních příležitostí a obyvatelstva, a tím i požadavky na mobilitu a volbu způsobu dopravy. Efektivnější využití stávající infrastruktury lze dosáhnout posílením ekologicky příznivých dopravních systémů a rozvíjením mezidruhových dopravních řetězců. Tohoto cíle je však nutno dosáhnout bez negativních účinků na konkurenceschopnost jak EU jako celku tak i jejích regionů. Integrace dopravy a podrobného plánování využití území může být zvláště efektivní ve velkých městských regionech, kde je možno podstatně zredukovat závislost obyvatelstva na automobilu. Nezbytná je politika preferující používání veřejné dopravy ve městech a jejich zázemí i v hustě osídlených regionech.

(119) V ústřední oblasti EU a v jiných hustě osídlených oblastech podél velkých koridorů a na některých pobřežích dosáhla doprava, zvláště silniční doprava, takové úrovně, že je nutno naléhavě přijmout opatření ke snížení souvisejících deficitů dostupnosti a ekologických důsledků. Proto je nutno především přijmout opatření k posílení ekologicky přijatelných způsobů dopravy. Tato opatření zahrnují například vybírání silničních poplatků, nebo internacionalizaci externích nákladů silniční dopravy v kombinaci s příslušnou lokalizační politikou. Volba opatření musí být proto v souladu s místními podmínkami. Silniční doprava osobní i nákladní bude však mít i nadále velký význam, zvláště při napojení periferních a slabě osídlených regionů.

(120) Posilování ekologicky příznivějších způsobů dopravy vyžaduje intermodální přístup a koordinované řízení

dopravní infrastruktury. Jejich účinnější a trvalejší využití vyžaduje zvýšené používání železnice a - v případě nákladní dopravy - vodních cest (námořních, pobřežních a vnitrozemských). Kromě zvyšování efektivity těchto sítí je nutný rozvoj příslušných intermodálních spojů, tj. oblastní škály přepravních a transferových bodů. Potenciál železniční dopravy lze plně realizovat pouze prostřednictvím zásadní modernizace. To se týká jak vytváření interoperability mezi jednotlivými systémy tak i zlepšení logistiky. V hustěji osídlených evropských regionech může vysokorychlostní železniční doprava nahradit dopravu leteckou až do vzdálenosti 800 km. V málo obydlených periferních regionech, zvláště na ostrovních lokalitách, je nutno dávat prioritu regionální letecké dopravě, včetně krátkých přepravních služeb. Obecně je třeba pro méně úspěšné oblasti hledat specifická řešení.

(121) Orgány odpovědné za přístavy, letiště, železniční dopravu a dálkové silnice, a provozovatelé různých sítí musejí koordinovat svoji politiku a činnost prostřednictvím integrovaných intermodálních strategií. Je nutno zkoumat potenciální synergii mezi dopravními systémy. Řešení lze rovněž nalézt ve sdíleném použití stávající infrastruktury s cílem vyloučit co možná nejvíce kapacitní přetíženost. Tak například dva sousední přístavy mohou společně využívat železnici, nebo může letiště sloužit pro zázemí přes hranici.

(122) Další důležitou úvahou je spolupráce mezi národní, regionální a místní dopravní politikou. Efektivní spoje mezi sítěmi na různých stupních mají zásadní význam. Regionální iniciativy mohou pomoci národním institucím a síťovým operátorům k lepšímu využití kapacit a k lepšímu plánování uplatněním místních požadavků.

(123) Telekomunikace, informační a komunikační technologie jsou významné doplňkové nástroje pro regionální integraci. Nelze je tedy považovat za náhražku rozvoje dopravy. Hlavní důraz je třeba klást na koordinaci mezi rozhodujícími orgány v oblasti dopravy a v oblasti telekomunikací. Navzájem je třeba více integrovat také regionální plánování a plánování dopravy.

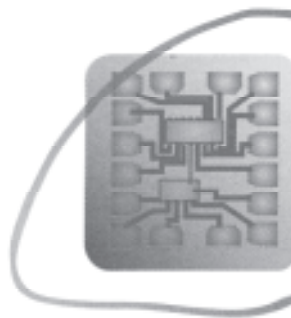
(124) Varianty politiky

30. Lepší koordinace politiky územního rozvoje a plánování využití území s plánováním dopravy a telekomunikací.
31. Zlepšení služeb veřejné dopravy a zajištění minimální úrovně služeb v malých a středních městech.
32. Snížení negativních účinků v oblastech vystavených vysokému tlaku dopravy posílením dopravních prostředků slučitelných s ekologickými

požadavky, výběrem silničních poplatků a internacionalizací prvotních nákladů.

33. Propojení intermodálních uzlů pro nákladní dopravu, především pro dopravu v evropských korydorech, zvláště z hlediska lodní dopravy a vnitrozemské navigace.
34. Koordinované a integrované plánování a řízení infrastruktury k odstranění neefektivních investic (například nadbytečný paralelní rozvoj dopravní infrastruktury) a zajištění nejefektivnějšího využití stávající dopravní infrastruktury.

3.3.4 Šíření inovací a vědomostí



(125) Přístup k vědomostem má pro konkurenční situaci Evropské unie stejný význam jako přístup k infrastruktuře. Regionálně vzájemně závislé pracovní trhy a lokality výroby a služeb vyžadují dynamické inovační systémy, efektivní přenos technologií a instituce pro odbornou přípravu pracovních sil. Přes pokrok dosažený v uplynulém desetiletí, který vytvořil klima potřebné pro nové technologie a přinesl rovněž lepší možnosti pro odbornou přípravu a lepší odborné poznatky, zůstávají přístup k vědomostem a inovační kapacita stále územně nevyvážené. Nutné je rovněž posílit pochopení existujících příležitostí ze strany obyvatelstva. Vládní a správní orgány (na všech úrovních) musejí zajistit lepší spojitost mezi vzděláním a výzkumem a požadavky regionálních ekonomických struktur. Musejí rovněž zajistit zvýšenou celkovou úroveň vzdělání.

(126) Budoucí hospodářský rozvoj bude patrně klást důraz na výměnu nemateriálních služeb. Pracovní místa vyžadují stále větší kvalifikaci. Zvýšení produktivity a růst zaměstnanosti závisí stále více na dalším rozšiřování nových a lepších výrobků a procesů. Ty firmy, které jsou schopny kombinovat inovace s novými formami organizace a kvalifikovanější pracovní silou, budou schopny z dlouhodobého hlediska dosáhnout lepšího postavení na trhu.

(127) Naprosto nezbytný je v tomto směru přístup k dostatečné nabídce vysoce kvalitní odborné přípravy a ke stře-

diskům výzkumu. K zajištění přímých styků mezi firmami v méně rozvinutých oblastech, výzkumnými středisky a středisky odborné přípravy je nutné, aby tyto styky vytvářeli vysoce kvalifikovaní a odborně dobře připravení pracovníci. Užitečná mohou být střediska technických služeb, kde by místní firmy mohly předkládat a zkoušet inovace. Dále pak je třeba zlepšit komunikaci mezi místními firmami na jedné straně a technickými středisky, univerzitami, konzultanty v oblasti managementu atd. na straně druhé k vytváření doplňkových dovedností.

(128) Ekonomická atraktivnost určitého regionu závisí rovněž na standardech odborné přípravy a na profesionální způsobilosti pracovních sil. V posledních letech dosáhly méně rozvinuté oblasti značného pokroku v tomto směru, zvláště při potírání analfabetismu. V tomto úsilí je nutno pokračovat. Dále je třeba zajistit, aby místní firmy byly rovněž schopny zaměstnávat a platit pracovní síly podle jejich kvalifikace, a tím je udržet v daném regionu.

(129) Informační a komunikační technika může pomoci snížit deficity v oblasti přístupu k inovacím a poznatkům, a tímto způsobem podpořit usazování firem ve venkovských regionech. To přináší investiční pobídky v regionech, které mají normálně nižší relativní lokalizační náklady. Tuto politiku může podpořit polycentrický rozvoj území Evropské unie.

(130) Šíření nových informačních technologií ve všech regionech předpokládá vytvoření základny všeobecných služeb se stejně vysokou kvalitou a přijetí vhodné politiky poplatků. Jak ukazují severské země, nízká hustota obyvatelstva nepředstavuje nepřekonatelnou překážku k zajištění a širokému využívání vysoce kvalitních telekomunikačních služeb. Vedle regulačních opatření také strategie zaměřené na stimulaci poptávky po poznatcích podporují provozování a využívání informačních a komunikačních technologií. To například zahrnuje kampaně za rozvoj všeobecného povědomí a lepší možnosti odborné přípravy.

(131) Varianty politiky

35. Široká integrace poznatkové politiky, jako například rozvoje inovací, vzdělání, odborné a další přípravy, rozvoje výzkumu a techniky, do politiky územního rozvoje, zvláště v odlehklých nebo hustě osídlených oblastech.
36. Zajištění celoevropského přístupu k poznatkové infrastruktuře s přihlédnutím ke společensko-ekonomickému potenciálu moderních malých a středních podniků (small and medium enterprises - SME) jako motorů trvalého hospodářského rozvoje.

37. Podpora síťového propojování mezi firmami a rychlého šíření inovací, zvláště prostřednictvím regionálních institucí, které mohou inovace prosazovat.
38. Podpora zřizování inovačních středisek a spolupráce mezi vysokoškolskými institucemi a středisky aplikovaného výzkumu a vývoje a soukromým sektorem, zvláště v hospodářsky slabých oblastech.
39. Vypracování souborů opatření ke stimulování nabídky a poptávky po lepším regionálním přístupu a využití informačních a komunikačních technologií.

3.4 Prozíravá péče o přírodní a kulturní dědictví

3.4.1 Přírodní a kulturní dědictví jako přínos rozvoje



(132) Komise ve svém sdělení Radě a Evropskému parlamentu o strategii biologické rozmanitosti³⁵ v Evropském společenství uvádí, že územní rozvoj může plnit důležitou úlohu při zachování a udržitelném uplatňování biologické rozmanitosti na místní a regionální úrovni. Přírodní a kulturní dědictví EU je neustále ohrožováno z nejrůznějších stran. Přestože jsou někdy oprávněna přísná ochranná opatření, bývá často vhodnější integrovat ochranu a správu ohrožených oblastí do strategií územního rozvoje ve větších oblastech.

(133) Kulturní dědictví Evropy, od kulturní krajiny ve venkovských oblastech až po historická centra měst, je projevem její identity a má celosvětový význam. Je rovněž součástí každodenního prostředí mnoha lidí a obohacuje kvalitu jejich života. Přísná ochranná opatření, jaká se například předpokládají pro ochranu architektury určitých oblastí a památek, mohou pokrýt pouze malou část tohoto dědictví. Z větší části je proto zapotřebí kreativní přístup, který zvrátí v řadě oblastí trend zanedbávání, poškozování a ničení, a předá tak kulturní dědictví, včetně současných úspěchů, budoucím generacím. Důležité je šířit kulturní život po celé Evropské unii, zvláště podporou rozvoje kulturních zařízení, zlepšováním veřejných prostor a ožíváním

památných míst. V tomto směru může plnit kulturní rozvoj úlohu sociálního a územního vyvažování.

(134) Přírodní a kulturní dědictví představuje hospodářské faktory, které mají stále větší význam pro regionální rozvoj. Kvalita života ve městech, v jejich zázemí a ve venkovských oblastech nabývá stále většího významu při lokalizačních rozhodnutích nových firem. Přírodně a kulturně zajímavá místa jsou rovněž důležitým předpokladem pro rozvoj turistického ruchu.

3.4.2 Ochrana a rozvíjení přírodního dědictví



(135) Rozvíjení přírodních zdrojů se v Evropské unii uskutečňuje v rámci ekologické péče (ovzduší, vody, půdy) a cílené ochrany určitých oblastí (chráněné oblasti, ekologicky citlivé oblasti).

(136) Rozsah chráněných oblastí se v Evropské unii za posledních deset let zvýšil, i když většina oblastí zůstává chráněnými „ostrovy“. Vytvoření sítě chráněných oblastí v celém Společenství, „Natura 2000“, které jsou zařazeny do Směrnice pro ochranu přírodního prostředí a do dalších ekologických směrnic, je velmi slibný přístup, který je třeba harmonizovat v rané fázi s politikou regionálního rozvoje. Koordinovaná ochranná opatření pro oblasti, které spadají do této sítě, musí být vypracována a sladěna s perspektivami územního rozvoje. Ekologická síť a Natura 2000 mohou rovněž zajistit a vytvořit ochranu cenných biotopů. Svoji úlohu zde také musejí plnit spoje a koridory mezi chráněnými oblastmi, jako živé ploty, které mohou napomáhat migraci a genetické výměně rostlin a divokých zvířat. Širší politika využití území může také vytvořit kontext, v jehož rámci se chráněné oblasti mohou rozvíjet, aniž by byly izolovány, včetně - bude-li to zapotřebí - vymezení nárazníkových zón.

(137) Kromě chráněných oblastí mají velkou biologickou rozmanitost také některé typy ekologicky citlivých oblastí, například horské oblasti, mokřiny, pobřežní regiony a ostrovy. Jelikož se takové do značné míry nedotčené přírodní prostředí stává stále vzácnějším, musejí být jeho ekologicky cenné jádrové oblasti postaveny pod ochranu.

Ochrana sama o sobě však nestačí pro zachování těchto oblastí. Jejich méně citlivé části se musejí stát předmětem ekonomického využití ve spojení s plněním jejich ekologické funkce. Zároveň se tak otevírají nové možnosti rozvoje pro dané regiony, například v oblasti ekologicky příznivého turistického ruchu.

(138) Zachování a rozvoj přírodních zdrojů vyžaduje vhodné strategie integrovaného rozvoje a koncepce plánování, a rovněž vhodné formy řízení. Ty umožní, aby bylo stejnou měrou zvažováno jak zachování přírody tak i zlepšení životních podmínek pro obyvatele. Nezbytnou informační základnu pro tento účel může představovat hodnocení územních a ekologických důsledků. Při hledání vyvážených řešení je nutno do jednání zapojit široce i obyvatelstvo, jehož se to týká. Velmi slibnými příklady mezinárodní spolupráce v této oblasti³⁶ jsou doporučení pro územní plánování v pobřežních regionech Baltského moře.

(139) Kromě toho je třeba uplatnit nové přístupy k harmonizaci ochrany přírody a územního rozvoje. Ochrana chráněných oblastí v rámci přírodního dědictví a dalších ekologicky cenných oblastí představuje významnou službu celé společnosti. Ochranné předpisy a rozvojová omezení nesmí mít negativní dopad na životní podmínky obyvatelstva. Naopak, ekologické zdroje je nutno ocenit v ekonomických kategoriích, například prostřednictvím upravených fiskálních řešení. Pomocí takto získaných příjmů může každý region využít vhodné možnosti nového rozvoje při současném zachování přírodního dědictví.

(140) Takzvaný „skleníkový efekt“, který spočívá v koncentraci plynů přispívajících ke globálnímu oteplování zemské atmosféry, představuje velkou výzvu pro ochranu životního prostředí. Příčinou klimatických změn je především spalování velkých kvant fosilních paliv v energetickém a dopravním sektoru, dále ničení lesů, intenzifikace zemědělství a produkce freonů a halonů. Protiváhou je nutnost přísně dodržovat závazky, které na sebe Evropská unie vzala v Kyótu a které se týkají snižování množství CO₂. Politika územního rozvoje může významným způsobem přispět k ochraně klimatu prostřednictvím úspor energie v důsledku omezení dopravy u sídelních struktur a lokalit, a rovněž širším využíváním obnovitelných zdrojů energie bez CO₂. Evropské lesy, které působí jako „zelené plíce“, plní mimořádně významnou úlohu při zajišťování trvale udržitelného rozvoje. To rovněž zahrnuje optimální využívání lesních zdrojů v Evropě. Nejvyšší prioritu musí v této souvislosti mít trvale udržitelné lesní hospodářství.

(141) Vážným ekologickým problémem v EU je rovněž ničení půdy. Různé druhy, rozsah a intenzita lidského využívání způsobuje ohrožení velkých ploch půdy s nenapravitelnými

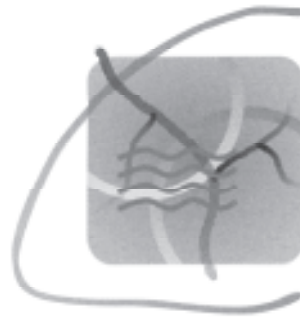
ztrátami její struktury a funkce jako elementárního základu pro život. Významné rizikové faktory představuje eroze způsobená využitím půdy, povodně, poškození lesů, znečištění podzemních vod, koncentrace znečišťujících látek a přidělování volných ploch pro sídelní účely. Proto je nutná efektivní ochrana půdy za účelem ochrany přírodních zdrojů a funkcí půdy. Ochrana půdy musí rovněž zajistit omezení jejího zmenšování v důsledku využívání, eroze a ničení půdy, a zároveň potlačovat potenciální znečišťující látky a nadměrné využívání volných ploch pro sídelní funkce.

(142) Chráněné a ohrožené oblasti musejí být uznány za složky městských a venkovských regionů. Územní plánování na příslušné vládní či administrativní úrovni zde může plnit rozhodující úlohu, stejně jako při ochraně lidí a zdrojů před přírodními katastrofami. Při rozhodování o teritoriálním rozvoji je nutno zvažovat potenciální rizika, jako jsou záplavy, zemětřesení, sesuvy půdy, eroze, bahenní toky, laviny a rozšiřování suchopáru. Při řešení takovýchto rizik je zvláště nutno přihlížet k regionálním a nadnárodním dimenzím.

(143) Varianty politiky

40. Průběžný rozvoj evropských ekologických sítí tak, jak jsou navrženy v dokumentu Natura 2000, včetně nezbytných propojení mezi přírodními lokalitami a chráněnými oblastmi významnými z hlediska regionálního, národního, nadnárodního i celé EU.
41. Integrace ohledů na biologickou rozmanitost do sektorové politiky (zemědělství, regionální politika, doprava, rybolov, atd.) uvedené ve Strategii zachování biologické rozmanitosti Společenství.
42. Vypracování integrovaných strategií územního rozvoje pro chráněné oblasti, ekologicky citlivé oblasti a oblasti s vysokou biologickou rozmanitostí, jako jsou pobřežní, horské a mokřinové oblasti, vyvažujících ochranu a rozvoj na základě hodnocení teritoriálních a ekologických důsledků a zahrnujících zúčastněné partnery.
43. Širší využívání ekonomických nástrojů k pochopení ekologického významu chráněných a ekologicky citlivých oblastí.
44. Prosazování energeticky a dopravně úsporných sídelních struktur, integrovaného plánování využití přírodních zdrojů a zvýšeného využívání obnovitelných zdrojů energie ke snížení emisí CO₂.
45. Ochrana půdy jako základu života pro lidské bytosti, faunu i flóru omezováním eroze, ničení půdy a nadměrného využívání volných ploch.
46. Vypracování strategií na regionální a nadnárodní úrovni pro řešení rizikových situací v oblastech ohrožených katastrofami.

3.4.3 Hospodaření s vodními zdroji: zvláštní výzva pro územní rozvoj



(144) Voda je důležitým zdrojem pro přírodu, zemědělství, domácnosti, průmysl, rekreaci, výrobu energie i dopravu. V Evropské unii se existence vody často považuje za zaručenou. V budoucnu se však budou pravděpodobně zvyšovat potíže při zabezpečování dodávek vody, a to nejen z hlediska množství, ale i pokud jde o kvalitu. V důsledku neustálého znečišťování, nadměrného využívání a špatného hospodaření se kvalita vodních zdrojů zhoršuje, i když vážnost tohoto problému v Evropské unii se liší region od regionu. Jelikož voda neuznává žádné hranice, mají tyto problémy často nadnárodní charakter. Proto je v oblasti hospodaření s vodními zdroji nutná spolupráce přes administrativní hranice, například v údolích velkých řek, v otázkách ochrany před záplavami, odvracení sucha a ochrany podzemních vod a mokřin.

(145) Politika ochrany vody a hospodaření s vodními zdroji se staly nezbytností. Politika týkající se povrchové a podzemní vody musí navazovat na politiku územního rozvoje. Preventivní opatření ke snižování odpadní vody, nadměrného využívání a znečišťování vodních zdrojů musejí mít přednost před technologiemi „na konci potrubí“. Správné územní plánování může rozhodujícím způsobem přispět ke zlepšení kvality vody. To je také důvod, proč je třeba důsledky velkých vodních projektů posuzovat na základě hodnocení teritoriálních a ekologických dopadů. Přeshraniční a nadnárodní rozvojové strategie navíc představují základ pro lepší hospodaření s vodními zdroji.

(146) Voda může rovněž představovat nebezpečí. Územní plánování, především na nadnárodní úrovni, může významným způsobem přispět k ochraně lidí a ke snížení rizika záplav. Opatření k prevenci záplav lze kombinovat s akcemi na rozvoj nebo restauraci přírody. Některé potenciální přístupy identifikoval program INTERREG II C, týkající se prevence záplav.

(147) Poptávka po vodě neustále vzrůstá, zvláště v důsledku rostoucí spotřeby v domácnostech, zemědělství a turistice. Zvláště akutní je tento problém ve středomořských

oblastech. Programy boje proti suchu, jako jsou speciální programy v rámci INTERREG II C, musejí být výrazněji zaměřeny na snižování poptávky po vodě a zvyšování účinnosti systémů dodávky vody. Pokud jde o aktivity s vysokými nároky na vodu, může územní plánování již ve fázi plánování významným způsobem přispět identifikováním těch způsobů využití, které jsou na vodu méně náročné. Tyto problémy vyžadují širokou veřejnou diskusi, neboť pouze široké povědomí této otázky mezi obyvatelstvem může zajistit trvale udržitelné využívání vodních zdrojů.

(148) Odvodňovací projekty a nadměrné využívání podzemní vody mají rovněž negativní důsledky na ekologicky citlivé oblasti. Rozsáhlé oblasti mokřích biotopů byly zničeny a některé mokřiny zcela zmizely. Mokřiny jsou významným zdrojem biologických hodnot a jejich přirozených čistících a regulačních funkcí. Jejich zachování a obnova mají vrcholnou prioritu.

(149) Chemické a organické sloučeniny v mořích a jejich nadměrné používání ohrožují mořské ekosystémy a vedou tak k celkové degradaci životního prostředí.

(150) Varianty politiky

47. Zlepšení rovnováhy mezi dodávkou a potřebou vody, zvláště v oblastech častého sucha. Vytvoření a využití ekonomických nástrojů vodního hospodářství, včetně prosazování zemědělských metod směřujících k úspoře vody a zavodňovací technologie v oblastech s nedostatkem vody.
48. Rozvíjení nadnárodní a meziregionální spolupráce při uplatňování integrovaných strategií pro hospodaření s vodními zdroji, včetně větších zásob podzemní vody v oblastech ohrožovaných suchem a záplavami, zvláště v pobřežních regionech.
49. Ochrana a obnova velkých mokřin, které jsou ohroženy nadměrným odčerpáváním vody nebo odváděním přítoků.
50. Společně dohodnutá péče o moře, zvláště pokud jde o ochranu a obnovu ohrožených mořských ekosystémů.
51. Posílení regionální odpovědnosti v oblasti hospodaření s vodními zdroji.
52. Hodnocení ekologických a teritoriálních důsledků u všech rozsáhlých vodohospodářských projektů.

3.4.4 Tvůrčí péče o kulturní krajiny



(151) Kulturní krajiny přispívají svojí originalitou k místní a regionální identitě a odrážejí historii a vztah lidstva a přírody. Mají značnou hodnotu, například jako turistické atrakce. Ochrana těchto krajín má velký význam, nesmí však znemožňovat ekonomické využití, nebo mu nadměrně bránit. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu. V jiných případech je třeba chránit resp. obnovit celé krajinné celky. Způsob zemědělské praxe bývá často nejdůležitějším aspektem při odvracení destrukce kulturních krajín.

(152) Společným znakem mnoha evropských krajín je jejich neustálý vývoj. Přináší to však do krajín větší uniformitu a ztrátu biologické rozmanitosti. Malý počet lokalit je třeba chránit jakožto jedinečné příklady historických kulturních krajín, jako například orné kraje „Bocage“ podél atlantického pobřeží. Ochranná opatření jsou rovněž zapotřebí u prvků, které jsou zvláště typické pro starší krajinné celky, například staré systémy otevřených polí, jejichž prostřednictvím se vyvinula historicky zajímavá místa. Stejně tak i historické cesty, které vedly přes nejrůznější země, jako například poutní cesta do Santiaga de Compostella, nebo italská „Via Francigena“, mají tak vysokou hodnotu, že je třeba je chránit.

(153) V mnoha případech je tvůrčí další rozvoj nebo obnova krajiny nebo její další rozvoj důležitější než zachování stávající situace. Akce ovlivňující krajinu bývají v současné době často nekoordinované. Jejich výsledky pak bývají nahodilé a často pouze odrážejí odlišné zájmy každého účastníka. Nové komerční a obytné objekty bývají často budovány bez estetických a ekologických úvah. Těžba surovin v některých případech ničí celé krajinné celky. Proto je nutno pro mnoho oblastí v Evropě vypracovat individuálně při-

způsobenou a kreativní krajinnou politiku. Politika musí vycházet z integrovaného přístupu k novým objektům a přispívat k tvorbě nebo obnově atraktivních krajin.

(154) V některých případech může venkovská krajina upadat v důsledku nedostatku lidských zásahů. K tomu dochází zvláště tam, kde se upouští od tradičních způsobů zemědělského využití půdy. Zanedbání péče o půdu v ohrožených oblastech (např. horských nebo pobřežních) může mít velice vážné důsledky, například v případě, kdy prohlubuje erozi půdy. V oblastech, kde lidské aktivity nejsou dosud příliš výrazné, může omezení lidských zásahů naproti tomu umožnit, aby se příroda obnovila. Prosazování tradičních způsobů využívání půdy, rozvoj turistického ruchu a nové zalesnění mohou například představovat alternativy pro zcela ladem ležící půdu.

(155) Varianty politiky

53. Ochrana a tvůrčí rozvoj kulturních krajin se zvláštní historickou, estetickou a ekologickou hodnotou.
54. Zvyšování hodnoty kulturních krajin v rámci integrovaných strategií územního rozvoje.
55. Zlepšená koordinace rozvojových akcí, které mají dopad na krajinu.
56. Tvůrčí obnova krajin, které utrpěly lidskými zásahy, včetně rekultivačních akcí.

3.4.5 Tvůrčí péče o kulturní dědictví



(156) Četná evropská města mají velký počet mimořádně cenných kulturních objektů, které často podléhají pomalé, avšak trvalé zkáze. Přes značné investice do údržby a obnovy těchto objektů se nepodařilo tento trend zastavit. Je nutno zahájit programy ochrany a předejít tak nenapravitelným škodám. Signatářské státy Grenadské konvence z roku 1985 se zavázaly k politice, která zajistí ochranu a údržbu architektonického dědictví, avšak která musí zároveň přihlížet k požadavkům moderní společnosti³⁷.

(157) Kulturní dědictví je zvláště citlivé na znečištění životního prostředí a na rizikové faktory způsobené jak přírodními tak i lidskými faktory. Znalosti různých rizikových faktorů jsou stále nedostatečné a vyžadují vypracování důmyslných metodologií vycházejících z ucelené koncepce hodnocení rizik.

(158) Evropské kulturní dědictví se neskládá pouze z jednotlivých historických objektů a archeologických lokalit. Různý životní styl obyvatel evropských měst je nutno posuzovat v jeho celku, jako součást kulturního dědictví. Mnoho evropských měst je ohroženo komercializací a kulturní uniformitou, která ničí jejich vlastní individualitu a identitu. Patří sem například spekulace s pozemky, projekty infrastruktury v měřítku neodpovídajícím danému prostředí, nebo nevhodné adaptace pro masovou turistiku. Tyto faktory se často navzájem spojují a způsobují vážné škody ve struktuře a společenském životě měst, a tak snižují jejich potenciál jako atraktivní lokality pro mobilní investice. Strategie územního rozvoje může pomoci čelit těmto nebezpečím.

(159) Moderní stavby není nutno považovat za rušivé zásahy, ale spíše za potenciální obohacení kulturního dědictví. V mnoha případech bývají nejlepší architektonická díla sice individuálním úspěchem, avšak často jsou provázána neatraktivním stavebním rozvojem, který zhoršuje kvalitu městského prostředí. Objekty nebo skupiny objektů bývají zřídka kdy uspořádány na základě současné koncepce urbanistického plánování a integrovány harmonickým způsobem do urbanistických celků. Stejně jako ve venkovských oblastech je i vzhled města často výsledkem nahodilého vývoje. Strategie kreativního utváření vzhledu města se teprve pomalu vytvářejí. Jsou však naléhavě zapotřebí, zvláště ve městech, kde zhoršení kvality objektů dosáhlo takového stupně, který odrazuje jejich obyvatele v nich investovat a žít.

(160) Varianty politiky

57. Vypracování integrovaných strategií na ochranu kulturního dědictví, které je ohroženo nebo které upadá, včetně vytvoření nástrojů pro hodnocení rizikových faktorů a řešení kritických situací.
58. Údržba a tvůrčí rekonstrukce urbanistických celků zasluhujících ochranu.
59. Podpora moderních objektů s vysokou architektonickou kvalitou.
60. Zvýšené pochopení příspěvku politiky urbanistického a územního rozvoje ke kulturnímu dědictví budoucích generací.