

(273) Moderní metody hospodaření s odpady, vyloučení odpadů a jejich likvidace představují rovněž součást politiky trvale udržitelného územního rozvoje. To předpokládá řešení problémů odpadu v jejich vlastním regionálním kontextu a vyloučení přepravy odpadů na delší vzdálenosti (zvláště přepravy toxického a nukleárního odpadu).

(274) Dalším vážným problémem jsou přírodní katastrofy, které nejen náhle mění krajinu v důsledku lesních požárů, zemětřesení či bouří a podstatně zvyšují znečištění půdy, ale mohou mít v některých případech i katastrofální ekologické důsledky.

2 Otázky územního rozvoje evropského významu

2.1 Tendence ke změně v evropském urbánním systému

(275) Charakteristickým rysem Evropské unie je vysoký stupeň urbanizace a silné regiony. Nicméně pouze asi třetina obyvatelstva žije ve velkých metropolích. Na rozdíl od jiných kontinentů jsou sídelní struktury v Evropské unii charakterizovány venkovskými oblastmi, které jsou relativně hustě osídleny. Asi jedna třetina obyvatelstva žije v malých a středních městech mimo velké aglomerace. Decentralizovaná historie Evropy, charakterizovaná nezávislými národními státy, z nichž mnohé vznikly relativně pozdě z menších regionálních států, napomohla vzniku silného polycentrického urbánního systému. Vznikla složitá síť velkých, středních a menších měst, která ve velkých částech Evropy tvoří základ pro urbanizované územní struktury, a to i v zemědělských oblastech. Technologické, politické, sociální a ekonomické změny mají svůj dopad na urbánní systém, na jeho funkce a na územní kontext.

2.1.1 Vznik městských sítí

(276) Tyto změny představují velkou výzvu pro městský a územní rozvoj. Urbánní systém a sídelní struktura EU se ve střednědobé perspektivě pravděpodobně zásadně nezmění. Globální města, jako Londýn a Paříž, a metropolitní oblasti, jako Porúří a Randstad, si nadále podrží své výrazné postavení. Nové funkce a sítě však v budoucnu mohou mít velký dopad na rozvoj jednotlivých měst a regionů. Města stále více spolupracují a sdružují své zdroje, například rozvíjením doplňkových funkcí nebo sdílením zařízení a služeb. Takováto spolupráce může být výhodná pro regionální rozvoj, neboť zlepšuje rozsah nabízených služeb a ekonomické podmínky regionu, a tím zvyšuje jeho konkurenceschopnost.

(277) Spolupráce mezi městy a regiony se ve stále větší míře uskutečňuje i napříč hranic. Spolupráce však předpokládá, že partneři budou mít stejná práva a podobné rozsahy pravomoci. Odlišné politické a administrativní systémy proto mohou představovat překážku pro přeshraniční spo-

lupráci. Nicméně takové iniciativy, jako Saar-Lor-Lux (Saarbrücken, Metz, Lucemburk) a Tornio-Haparanda na finsko-švédské hranici, ukazují, že přeshraniční spolupráce je možná a může být úspěšná.

(278) Další faktor, který na jedné straně vyžaduje, ale na druhé straně také ztěžuje spolupráci mezi městy a dosažení synergických účinků, spočívá ve velkých vzdálenostech v řídké obydlených oblastech. Švédsko má například pozitivní zkušenosti se spojením středních měst pomocí vysokorychlostních vlaků, což umožňuje soustředit jejich hospodářský potenciál i kapacitu v oblasti odborné přípravy.

2.1.2 Změny v hospodářských možnostech měst

(279) Soutěž mezi městy a regiony o investice se zvyšuje a pro některé z nich je udržení resp. dosažení konkurenceschopnosti zásadním a významným úkolem. Řada měst bude muset rozvíjet nový hospodářský potenciál. Stará průmyslová města a regiony musejí nadále pokračovat v procesu hospodářské modernizace. Města a regiony, které jsou příliš závislé na jediném hospodářském sektoru, jako je veřejná správa, turistický ruch nebo přístavní funkce, se musejí snažit o rozšíření své hospodářské základny. Pro některá města ve venkovských nebo periferních regionech bude obtížné zajistit a rozvíjet svoji hospodářskou základnu. Nicméně i v periferních oblastech se určitě najdou města, která jsou dostatečně silná a atraktivní na to, aby k sobě i do okolní oblasti přilákala investice. Zvláště města, která plní určité funkce vstupní brány, mohou velmi efektivně využít své periferní polohy.

(280) Města a regiony, které dovedou využít svých nových hospodářských příležitostí a nového hospodářského potenciálu, tak nečiní na úkor ostatních, ale mohou naopak posílit globální konkurenční postavení Evropské unie ve světě. V tomto smyslu je soutěž velmi pozitivní. Důležité však je, aby soutěž mezi městy, regiony a členskými státy byla sociálně ohleduplná a ekologicky zodpovědná. Soutěžení za každou cenu, s použitím „všech dostupných pro-

středků“, nakonec města ve střednědobé perspektivě poškodí a nepřispěje k trvale udržitelnému rozvoji Evropy.

2.1.3 Pokračující rozšiřování měst

(281) V důsledku růstu počtu domácností a zvětšující se průměrné obytné plochy na jednoho obyvatele se nadále zvyšují požadavky na bydlení a na stavební pozemky. V mnoha městech byla zajištěna nová bytová výstavba ve stávajících sídelních oblastech nebo na nových lokalitách. To se většinou uskutečňovalo plánovaným a regulérním způsobem, v některých případech však i způsobem relativně nekontrolovaným. Nekontrolovaný růst má za následek zvýšený objem veřejné dopravy, zvyšuje spotřebu energie, zvyšuje náklady na infrastrukturu a služby a má negativní vliv na kvalitu krajiny a na životní prostředí. Rostoucí prosperita v mnoha oblastech navíc vedla k požadavkům na pořízení druhého bytu, takže mnoho lokalit lze dnes považovat za „víkendová města“.

(282) V mnoha městských oblastech Evropské unie se tlak na stavební rozvoj příměstských oblastí stal vážným problémem (viz Obr. 15). Proto je nutno navzájem spolupracovat a hledat trvalá řešení pro plánování a řízení růstu měst. V některých zemích Unie, zvláště v zemích s nedostatkem půdy, byly při urbanistickém plánování uplatněny inovační způsoby. Patří mezi ně koncepce „kompaktních měst“ v Nizozemsku, koncepce „recyklace půdy“ ve Spojeném království a v Německu, nebo koncepce zaměřená na „cílové skupiny“, tj. na uspokojení požadavků na bydlení u specifických sociálních skupin.

2.1.4 Růst sociální segregace ve městech

(283) Vzrůstající rozdíly v příjmech a životním stylu se projevují i v odlišných potřebách z hlediska bydlení či místa bydliště a v různých možnostech uspokojování těchto potřeb.

(284) Životní podmínky ve městech bývají například často považovány za nevhodné pro potřeby dětí. Rodinám s dětmi poskytují předměstské oblasti často lepší kvalitu života než lokality v centrech měst, a také sen o „vlastním domě“ lze často realizovat pouze zde vzhledem k vysokým cenovým rozdílům. Mnoho rodin se středními až vysokými příjmy se proto stěhuje ven z měst. Chudší rodiny a přistěhovalci se pak soustřeďují ve vnitřních městech a na sídlištích patřících veřejnému sektoru. Jiné centrální obytné části přitahují mladé lidi a studenty, zatímco v dalších se soustřeďují rodiny s vyššími nebo se dvěma příjmy.

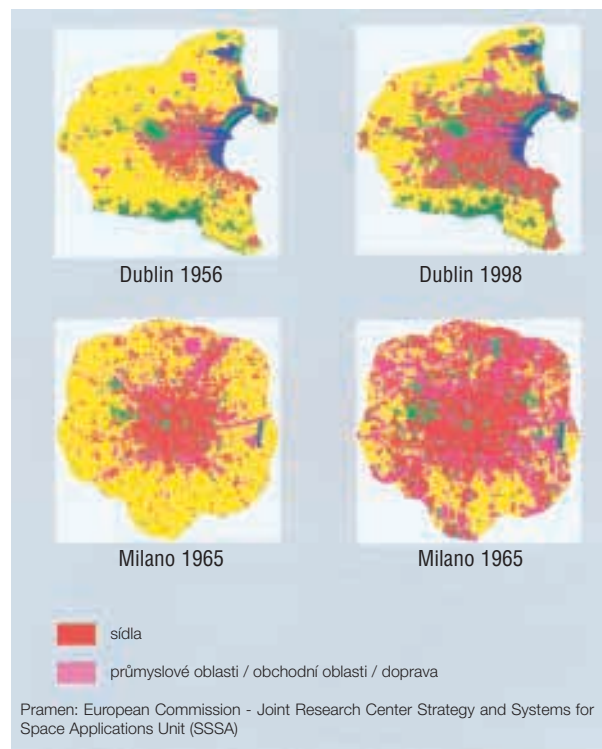
(285) Sociální rozpad nebo segregace není sám o sobě problémem. Jestliže se však ekonomická nevýhodnost,

nezaměstnanost a sociální stigmatizace spojí dohromady v oblastech, které jsou navíc charakterizovány kulturními a národnostními rozdíly a které vyžadují zvlášť vysoké integrační úsilí od svých obyvatel, zvyšuje se nebezpečí sociálního vyloučení. Těmito problémy je nutno se zabývat nejen proto, že jsou v Evropě velmi rozšířené, ale i proto, že podtrhují význam sociální dimenze pro trvale udržitelný rozvoj urbánních oblastí v Evropě. Aby bylo nalezeno úspěšné řešení problému chudoby, sociální diskriminace a vzniku ghet, je zvláště nutno snižovat dlouhodobou nezaměstnanost. Některé členské státy se o to úspěšně pokusily cestou integrovaných multisektorových programů ekonomické regenerace a rozvoje zaostalých městských částí.

2.1.5 Zlepšení kvality městského prostředí

(286) Většina měst přijala opatření na řešení takových problémů prostředí, jako je hluk, znečištění ovzduší a vody, dopravní zácpy, produkce odpadů a nadměrná spotřeba vody. Kvalita životního prostředí v mnoha městských oblastech však nadále potřebuje zlepšení. Navíc projekty rozvoje měst často redukovaly historické předivo mnoha měst a narušily jejich identitu. To mělo nejen negativní vliv na kvalitu života a na zdraví jejich obyvatel, ale může mít také negativní ekonomický dopad v důsledku ztráty atraktivnosti a snížení investic, zaměstnanosti a městských finančních zdrojů.

Obr. 15: Rozšiřování měst



Pramen: European Commission - Joint Research Center Strategy and Systems for Space Applications Unit (SSSA)

2.2 Změna úlohy a funkce venkovských oblastí

2.2.1 Zvýšení vzájemné závislosti mezi městskými a venkovskými oblastmi

(287) Budoucnost mnoha venkovských oblastí závisí stále více na rozvoji městských sídlišť ve venkovských oblastech. Města ve venkovských regionech tvoří integrální složku vývoje venkova. Je důležité zajistit, aby města a venkov mohly formulovat a úspěšně realizovat koncepce regionálního rozvoje ve vzájemné spolupráci na bázi partnerství. Vztah mezi městy a venkovem v hustě obydlených regionech je však odlišný od vztahu v regionech málo osídlených. V hustě obydlených regionech jsou oblasti s venkovskou charakteristikou pod velkým urbanizačním tlakem, se všemi vedlejšími účinky zvýšené hustoty, včetně účinků negativních. Mezi posledně jmenované patří znečištění půdy a vody, fragmentace volných ploch a ztráta venkovského charakteru. Některé tradiční venkovské funkce, jako například extenzivní zemědělství, lesní hospodářství, zachování a rozvoj přírody, jsou silně závislé na vysokém stupni propojenosti volné venkovské krajiny. Klíčová funkce územního rozvoje proto spočívá v dosažení lepší vyváženosti mezi městským rozvojem a ochranou otevřeného venkova. Městské a venkovské oblasti jsou vzájemně propojeny, zvláště v silně rozvinutých regionech. Venkovské oblasti těží z kulturních aktivit měst, zatímco města mají prospěch z významu venkovských oblastí pro volný čas a rekreaci. Město a venkov jsou proto spíše partnery než soupeři.

(288) Méně hustě osídlené venkovské oblasti, zvláště jsou-li ve větší vzdálenosti od oblastí metropolitních, mají větší možnost uchovat si svůj venkovský charakter. V mnoha regionech však mnoho rozvojových projektů menšího rozsahu zaměřených na posílení agrární struktury a charakteru sídlišť mělo negativní dopad na životní prostředí a zvláště na kvalitu krajiny. V četných venkovských oblastech periferních regionů Evropské unie ohrožuje migrace poskytování veřejných a soukromých služeb. Přírodní a kulturní dědictví těchto ohrožených oblastí představuje klíčové statky, které mohou tvořit základ iniciativ pro hospodářskou a sociální regeneraci, založených mimo jiné na trvale udržitelném turistickém ruchu a rekreaci.

2.2.2 Různé směry rozvoje venkovských oblastí

(289) Venkovské oblasti významným způsobem přispívají ke kulturní, přírodní a topografické rozmanitosti Evropské unie. Jejich funkce nespočívá pouze ve funkci předměstské obchodní oblasti měst, ani pouze nezávisí na zeměděl-

ství nebo na turistickém ruchu. Zahrnuje více než zajišťování výroby potravin a zachování zdrojů. Naopak, rozvoj venkova v Evropě zahrnuje širokou škálu územních trendů, programů a působících faktorů. Četné venkovské oblasti prošly úspěšně procesem strukturálních změn a vyvíjely se samostatně. Pro realizaci záměrů evropského územního rozvoje mají velký význam nejen velká města a urbánní regiony, nýbrž i venkovské oblasti. Dosažení decentralizované polycentrické sídelní struktury bude velmi usnadněno, jestliže se podaří sociálně-ekonomickou funkci venkovských oblastí stabilizovat, dlouhodobě zajistit, nebo vytvořit. Klíčovým faktorem je možnost přístupu k infrastruktuře a znalostem. S dobrým vybavením infrastruktury a s přístupem k informacím mají venkovské oblasti potřebný potenciál z hlediska ekonomické atraktivnosti a diverzifikace. Venkovské oblasti jsou rovněž zvláště důležité pro rozvoj přírodního a kulturního dědictví.

(290) Rozvoj venkova však rovněž znamená, že mnoho regionů bude čelit významným strukturálním slabínám. Tyto strukturální slabiny se mohou prohloubit působením přírodních faktorů, jako například periferní polohy a přístupových obtíží (ostrovy, horské oblasti, atd.), nebo nepříznivých klimatických podmínek (středozevní oblasti, velmi řídké osídlené oblasti v severní Skandinávii, atd.), (viz Mapa 11). V těchto oblastech bývá zemědělství často nadále velmi důležitým zdrojem příjmů, ale s relativně nízkou konkurenceschopností. Diverzifikace, pluralita aktivit a zabezpečení alternativních zdrojů příjmů jsou cíle, které lze těžko dosáhnout bez pomoci a výměny zkušeností. Potřebujeme čas ke zjištění, do jaké míry nové informační a komunikační technologie mohou napomoci decentralizovanému rozvoji ve venkovských oblastech. Existují některé slibné koncepce, jako například ve Skotské vysočině, kde malé a střední podniky dosáhly přístupu k informačním a komunikačním technologiím s vládní podporou a mohou se tak prosazovat na světových trzích.

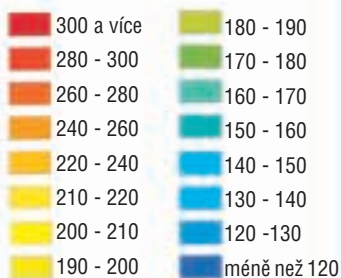
2.2.3 Změny v zemědělství a lesním hospodářství - důsledky pro ekonomiku a využití území

(291) Postupná reforma evropského zemědělství spočívající v liberalizaci, snižování veřejných výdajů a v ekologických úvahách bude nadále pokračovat. Odhaduje se, že 30 % až 80 % zemědělské půdy by mohlo odebráno ze zemědělské výroby.⁶² V určitém počtu regionů však bude nadále trvat vedoucí postavení zemědělství jako základu pro regionální rozvoj, hospodářství a zaměstnanost.

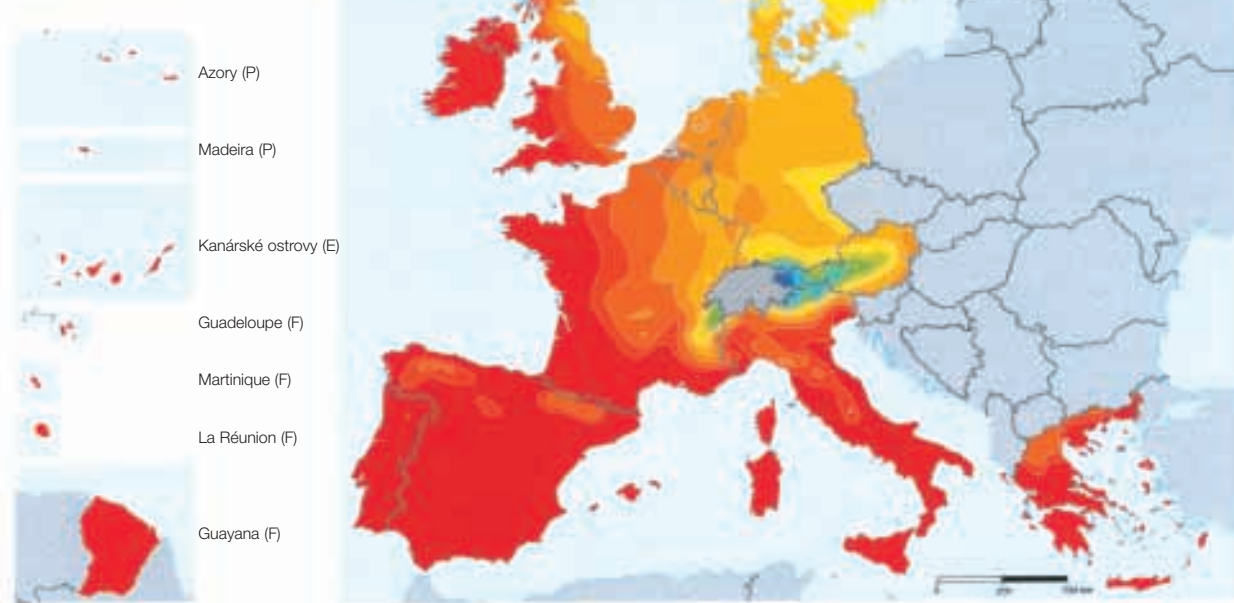
(292) Některé regiony si mohou zachovat konkurenceschopnost zvýšenou intenzifikací zemědělství. Tomu napomáhají výrobní metody, které v extrémní formě vedou až k zemědělství založenému na logistice a aplikaci technolo-

Mapa 11: Počet dnů v roce se střední denní teplotou nad +5° C

Roční počet dnů se střední denní teplotou nad +5° od roku 1961 do roku 1990.



Pramen: Finnish Meteorological Institute, Helsinki



gie než na pochopení přírodních možností dané oblasti. Takováto koncepce sice zvyšuje produktivitu (alespoň z krátkodobého hlediska) a zvyšuje konkurenceschopnost zemědělství Evropské unie, může však mít negativní důsledky: úbytek pracovních příležitostí, zvýšení úrovně znečištění, snížení biologické rozmanitosti a zvýšenou standardizaci krajiny.

(293) Jiné regiony se snaží diverzifikovat svoji ekonomickou základnu rozvíjením alternativních aktivit, jako například lesního hospodářství nebo venkovské turistiky. Diverzifikace bude proto zřejmě nejúspěšnější ve venkovských oblastech s dobrými ekologickými podmínkami a s atraktivní krajinou, které jsou vhodně umístěny z hlediska center osídlení, jako například v jižním Německu, ve středu Francie a v mnoha oblastech jižní Evropy. Dalším výrazným příkladem úspěšné venkovské diverzifikace, která se

nenachází v blízkosti center osídlení, je drobné zemědělství ve Skotské vysočině a na skotských ostrovech. V této souvislosti nabývá stále většího významu zemědělství jako vedlejší zaměstnání.

(294) Třetím způsobem, jímž venkovské oblasti reagují na změny v zemědělství, je extenzifikace výroby. Může rovněž zahrnovat škálu agro-ekologických akcí, jako je biologická produkce. Tak například v Rakousku se oblast s organickým zemědělstvím od roku 1990 zvětšila z 22.500 hektarů v 1500 usedlostech (7,5 % zemědělsky využívané půdy) na 250.000 hektarů v 18.000 usedlostech v roce 1996.⁶³ Plochy s organickým zemědělstvím se rovněž rozšiřují v Německu, Švédsku, Finsku a v Nizozemsku.

(295) K marginalizaci dochází v případech, kdy zemědělská činnost přestává být ekonomicky schůdná. Marginali-

zace může mít pozitivní dopad na životní prostředí a na krajinu tím, že otevře možnosti pro jiné formy využití půdy, jako například pro lesní hospodářství. Na druhé straně se ale mohou vyskytnout i negativní aspekty, včetně možného exodu pracovníků ze zemědělského sektoru, zvýšeného nebezpečí eroze půdy a lesních požárů, a zhoršení kvality krajiny. Marginalizace by proto mohla podkopat základ regionálních ekonomik, například v oblasti Alp a Apenin.

(296) Změny v zemědělství podtrhují rozmanitost cest rozvoje venkova, které evropským regionům přinášejí více příležitostí než rizik. Intenzifikace otevírá možnosti pro investice a ponechává volný prostor pro další aktivity. Diverzifikace může vést k příjmům, které budou méně závislé na subvencích, a otevírat nové příležitosti pro zachování přírody a pro ochranu krajiny, a přinášet alternativní zdroje příjmů. Marginalizace a extenzifikace mohou v některých oblastech zlepšit perspektivy ochrany přírody a zalesňování.

2.3 Doprava a spoje

(297) Evropská dopravní a komunikační infrastruktura vycházela převážně z národního kontextu. Toto dědictví je dodnes patrné v mnoha částech Evropské unie. Budoucí politika v oblasti dopravy a infrastruktury musí brát větší ohled na cíle a politické záměry Evropského společenství a na spolupráci mezi členskými státy. Důležité aspekty představuje liberalizace, zvýšená efektivnost, ohleduplnost vůči životnímu prostředí a integrace dílčích sítí.

2.3.1 Hraniční a integrační problémy sítí

(298) Přestože Společný trh a dopravní politika Společenství snížily význam národních hranic pro síť infrastruktury, je přítomnost těchto hranic nadále evidentní z hlediska nedostatečných, zaostalých nebo dokonce chybějících článků a služeb. Obtíže se nadále projevují v důsledku fyzických jevů, jako jsou horské masivy. V případě železniční obsluhy zůstávají technické rozdíly mezi železničními systémy, například z hlediska signalizace, bezpečnosti a dodávky energie. Překážky pro žádoucí integraci představují organizační problémy a národní ochrana železničních společností. Bude pokračovat další deregulace, technická standardizace systémů a konkurenční ceny, neboť se jedná o předpoklady pro vytvoření ucelené a efektivní nadnárodní železniční sítě. Přeshraniční úskalí se rovněž projevují u vnitrozemských vodních cest. Zlepšení při integraci těchto vodních cest do multidruhového dopravního systému si vyžádá rozsáhlé investice. Jinými slovy řečeno, je stále nutno vyřešit velké technické, finanční a politicko-organizační úkoly, aby v EU vnikla integrovaná síť infrastruktury.

2.3.2 Zvýšené dopravní toky a přetížení

(299) Významnou otázkou evropské dopravní politiky je neustálé zvyšování nákladní a osobní dopravy. V roce 1992 dosáhl vnitřní obchod evropské dvanáctky celkové výše kolem 10 miliard tun zboží.⁶⁴ Po rozšíření v roce 1994, zahájení EMU a otevření Střední a Východní Evropy je tento objem nyní podstatně vyšší. Přestože je rozsah pohybu uvnitř jednotlivých zemí stále ještě mnohem větší než pohyb mezi jednotlivými zeměmi, roste podíl mezinárodní dopravy rychleji. Jelikož se většina přepravy stále uskutečňuje na krátké vzdálenosti, představuje silniční doprava zdaleka nejdůležitější druh. Čím větší je vzdálenost přepravy, tím více představují jiné formy dopravy konkurenční alternativy.

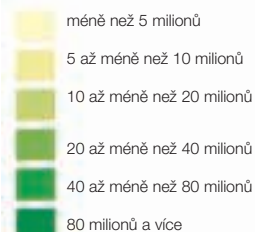
(300) Zvýšení dopravních toků se projevilo nejvýrazněji v těch částech Evropské unie, kde již nejvíce dochází k přetížení. V důsledku toho se projevila další úzká místa v dopravní síti, zvláště v urbánních regionech a v hustě obydlených oblastech, s překážkami jak pro osobní tak i nákladní dopravu a pro dopravu jak na krátké tak i a dlouhé vzdálenosti. Zácpy stojí čas a peníze a zhoršují kvalitu života i podmínky životního prostředí. Přetížení se výrazně projevuje také u hlavních dopravních koridorů, jako jsou koridory Rýna a Rhony, nebo na hraničních přechodech do Polska.

(301) V současné době je potenciální rozvoj kombinované dopravy nákladů omezený: za současných tržních podmínek není schopna konkurence se silniční dopravou, s výjimkou překonávání přírodních překážek, jako jsou Irské, Jónské a Baltské moře a Alpy. Námořní přeprava na krátké vzdálenosti však není dostatečně rozvinuta.

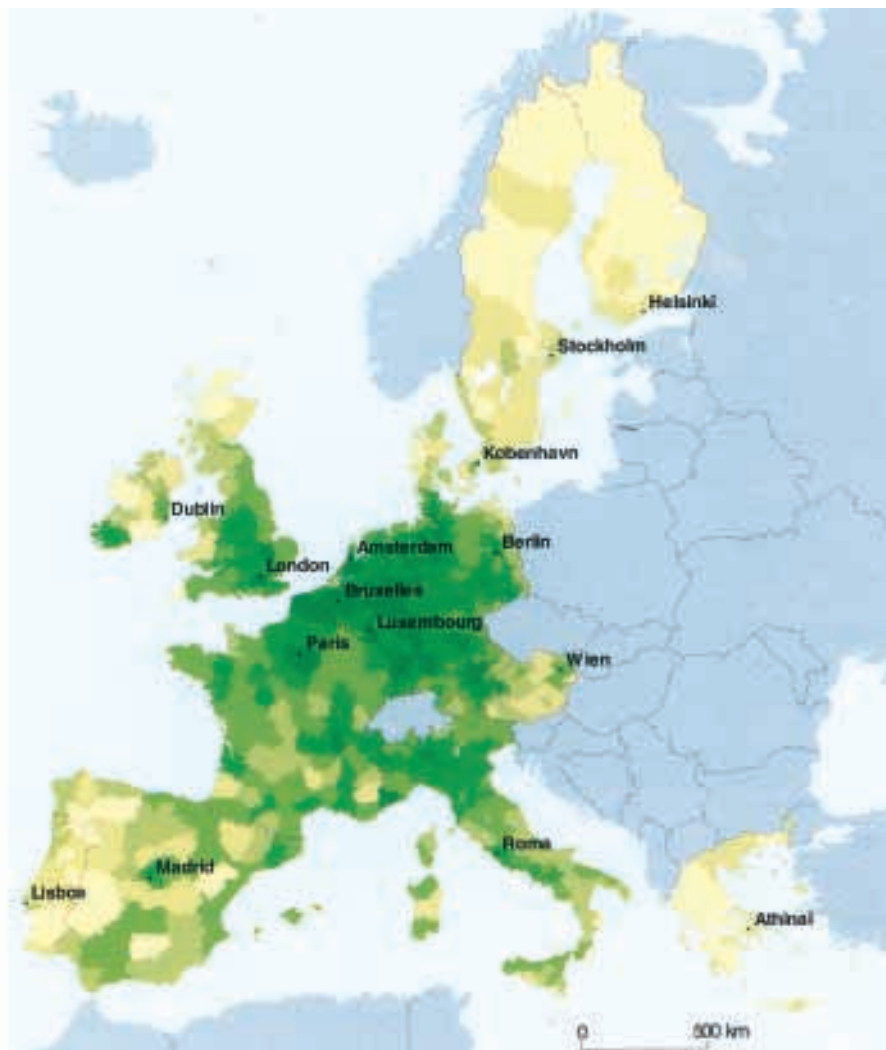
(302) Pro osobní dopravu jsou podmínky a současné trendy příznivější, zvláště pro kombinování letecké dopravy s vysokorychlostní železnicí. V rámci Evropské unie existuje relativně vysoký rozsah letecké dopravy, která spotřebuje neúměrné množství pohonných hmot v přepočtu na jednoho cestujícího a kilometr. Například 60 % letů do Amsterdamu a z Amsterdamu se uskutečňuje na vzdálenost kratší než 800 km.⁶⁵ Vysokorychlostní železnice již nahrazuje krátké evropské dopravní linky, například Londýn - Paříž nebo Londýn - Brusel. Tento trend bude pokračovat spolu s dokončováním dalších vysokorychlostních dopravních spojů. Nové železniční linky nejsou vždy nutné, protože technologie „kol na železnici“ umožňuje dosahovat vysokých rychlostí i na stávajících linkách. Kdyby se podařilo zvýšit současnou rychlost vlaků o 30 % a kdyby doba cesty o 50 % větší než doba letu byla pro cestující přijatelná (zvláště z hlediska časově náročné dopravy na letiště a z letiště), mohlo by být více než padesát dvojic

Mapa 12: Dostupnost

Obyvatelstvo v EU s dostupností během tří hodin cesty prostřednictvím kombinované dopravy (silniční, železniční, letecké) v roce 1996 - NUTS 3.



Pramen: the Federal Office for Building and Regional Planning



evropských měst obsluhováno vysokorychlostními vlaky.⁶⁶ Takovéto kombinované strategie by rovněž odlehčily letištím. Existují však omezení pro nahrazení letecké přepravy vysokorychlostními vlaky, a to i při rychlosti přes 300 kilometrů za hodinu.

2.3.3 Nedostatečná dostupnost v Evropské unii

(303) Dobrá dostupnost evropských regionů zvyšuje nejen jejich konkurenční postavení, ale také konkurenceschopnost Evropy jako celku. Dostupnost v jiných částech Evropy je nízká, což může snížit atraktivnost těchto oblastí pro mnohé druhy investic. Ostrovy, pohraniční oblasti a periferní regiony jsou celkově méně přístupné než centrální regiony a musejí hledat specifická řešení (viz Mapa 12). Země jako Švédsko a Finsko si například vytvořily dobře plánovaný systém regionálních letišť s dobrým spojením

do Helsinek a Stockholmu, který jim zaručuje přístup na evropskou úroveň. Souběžně s tím, jak se otvírá Střední a Východní Evropa, si budou regiony podél současné evropské hranice EU nárokovat centrální postavení v rámci Společenství. S výjimkou zlepšení v Německu odrážejí síť infrastruktury nadále staré politické hranice. Je důležité odstranit mezery v těchto sítích a znovu vytvářet spoje mezi městy a regiony.

(304) Stupeň dostupnosti se značně liší i v rámci jednotlivých oblastí, které jsou na evropské úrovni považovány za méně dostupné. Velká města, napojená na více než jednu mezinárodní síť (letišť, přístavů, vysokorychlostní železniční spoje), mají výhodnější postavení než malá a střední města v těchto oblastech. Spoje mezi většími a menšími městy jsou proto mimořádně důležité pro snižování rozdílů v dostupnosti. Totéž se vztahuje na oblasti ve střední

Evropě, které budou muset rovněž zajistit, aby tam existovala dobrá sekundární síť pro doplnění budovaných transevropských sítí.

(305) Zlepšení dostupnosti samo o sobě nezaručuje další hospodářský rozvoj v těchto oblastech; jsou zapotřebí také vhodné rozvojové strategie na jeho podporu. Zlepšení dostupnosti rozšíří zázemí hospodářsky silnějších oblastí. Nově zpřístupněné ekonomiky budou muset soutěžit s velkými firmami a konkurenčními službami v těchto hospodářsky silnějších oblastech. Soutěž může přinést větší prospěch silnějším regionům než nově zpřístupněným slabším. Zlepšení přístupnosti je nutno zvažovat souběžně s politikou jiných sektorů a s integrovanými strategiemi.

2.3.4 Koncentrace a rozvojové koridory

(306) Infrastrukturní sítě působí často ve prospěch posílení funkcí stávajících průmyslových středisek. Velké sítě představují riziko posílení koncentrace, jelikož investoři mohou být odrazováni od toho, aby se usazovali v oblastech jen slabě napojených na větší síť. Z tohoto důvodu v Evropě stále více vznikají tzv. „rozvojové koridory“. Tyto koridory, které vznikají především v relativně urbanizovaných oblastech, bývají často nadnárodní nebo přeshraniční, a proto vyžadují speciální přístup v oblasti územního plánování, který přesahuje rámec čistě národní politiky. Trend koncentrace se netýká pouze silnic a železnic, ale projevuje se i v letecké dopravě. Spoje do dalších kontinentů jsou převážně soustředěny v centrálních oblastech Evropské unie. Liberalizace zřejmě vede k dalšímu zvyšování koncentrace plánovaných mezikontinentálních letů na hlavní letiště v severozápadní Evropě, a to i přesto, že zatížení vzdušného prostoru je zde již velmi vysoké.

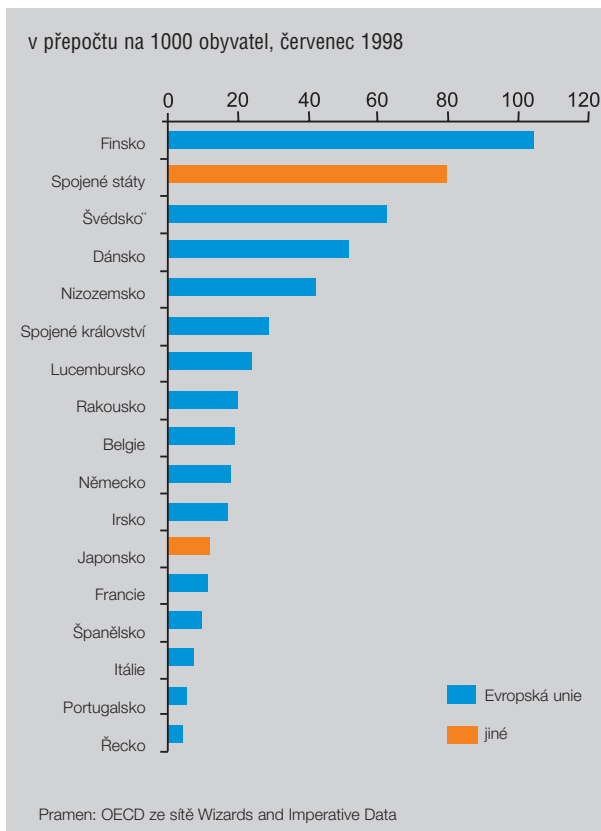
(307) Podle publikace, kterou nedávno vydala Evropská komise, se 90 % obchodu EU vně Společenství uskutečňuje námořní dopravou⁶⁷. V severozápadní Evropě jsou soustředěny velké námořní přístavy, které zajišťují většinu mezinárodních námořních spojů Evropy. Funkční zázemí těchto přístavů pokrývá prakticky celé evropské území a navzájem se značně překrývá. Tyto přístavy si navzájem silně konkurují a neustále se snaží zlepšit svoje individuální postavení. Větší stupeň spolupráce by mohl přinést územní i ekologický prospěch. Četné přístavy na atlantickém a středozezemním pobřeží nemají stejné spojení se zázemím jako přístavy u Severního moře, takže mají jen malou šanci stát se mezikontinentálními dopravními uzly. Tyto přístavy však plní významnou úlohu v regionální ekonomice a řada z nich může zvýšit svůj potenciál jako evropské přístavy pro námořní dopravu na kratší vzdálenosti. Objem dopravy jak v atlantických tak i středomořských přístavech se v posledních letech značně zvýšil. Vývoj v severní Africe a

v Asii by mohl dále zvýšit jejich ekonomickou funkci jako vstupních bran do Evropské unie a stimulovat rozvoj v zázemí těchto přístavů. To by mohlo mít značné důsledky pro územní rozvoj v Evropě. Širší využívání námořní dopravy by rovněž odlehčilo přetížené pozemní dopravě v Evropě. Tak by bylo možno lépe využít geofyzickou polohu „poloostrova EU“.

2.3.5 Rozdíly v šíření inovací a znalostí

(308) Fenomémem s potenciálně rozsáhlými územními důsledky je fenomén telematiky. Kombinace nových rozhlasových a televizních technologií, kabelové technologie a politiky liberalizace nabízí nové potenciální služby, jako jsou dálkové vzdělávání, dálková medicína, dálkové zaměstnání a dálkové konference. Tyto „elektronické trhy“ teoreticky umožňují lidem a podnikům stát se ve své činnosti méně závislími na určité lokalitě. Výsledné příležitosti pro odlehlejší oblasti mohou být velmi podstatné za předpokladu, že budou existovat schopnosti využít těchto příležitostí. Další rozvoj těchto „infostruktur“ a telekomunikací představuje potenciálně významnou sílu pro užší integraci a pro větší konkurenceschopnost měst a regionů Evropské unie. Důsledky „infostruktur“ pro územní rozvoj nelze zatím podrobně předvídat. Zdá se, že budou spíše doplňo-

Obr. 16: Internetové stránky



vat klasické infrastruktury, než aby je nahrazovaly, přičemž oba druhy se mohou navzájem podporovat a posilovat. Regiony, které mají výborný přístup k „infostrukturám“ i tradičním infrastrukturním sítím, budou mít proto výhodu.

(309) Přes značný pokrok je rozvoj telematiky v okrajových zemích (Řecko, Irsko, Portugalsko a Španělsko) pomalejší než v jiných částech Evropské unie (viz Obr. 16). Ve všech regionech těchto čtyř okrajových zemí šly investice převážně do telekomunikačních systémů. Digitální výměny a optokabelové spoje snižují rozdíly v této oblasti. V roce 1999 bude mít podstatná část regionů v těchto zemích efektivní systémy, přestože mohou být také nutná organizační zlepšení k dosažení toho, aby se prospěch z těchto investic promítal do konkurenčnějších poplatků za hovory. Vědění, vzdělání a odborná příprava se stávají stále významnějším základním kamenem pro ekonomickou účast a hospodářský úspěch. Regiony s omezeným nebo nedostatečným přístupem k informačním, výzkumným a vzdělávacím zařízením budou mít zřejmě problémy s udržení obyvatelstva, zvláště pak s upoutáním lidí s vysokoškolským vzděláním a se špičkovou kvalifikací k danému regionu. To by mohlo posílit přesuny obyvatelstva do oblastí, které jsou již dobře vybaveny infrastrukturou, zvýšit tlaky na tyto oblasti a na druhé straně snížit perspektivy lepší životní úrovně v ekonomicky slabších regionech.

2.4 Přírodní a kulturní dědictví

(310) Rozmanitost i samotné zachování přírodního a kulturního dědictví jsou v Evropské unii ohroženy. Zvýšená hrozba pro toto dědictví, jak se zdá, neguje pokrok, jehož bylo v posledních letech dosaženo v oblasti zachování přírody a ochrany historických památek. Je nutno si uvědomit, že široká rozmanitost evropského přírodního a kulturního dědictví představuje jak rizika tak i příležitosti. Hlavní druhy ohrožených oblastí, jako jsou pobřežní oblasti, horská pásma, ústí řek, vodní nádrže, lesní masivy a kulturní krajiny, jsou silně ohroženy v celé Evropě.

(311) Mořské pobřeží s jeho velkou rozmanitostí citlivých biotopů má velký význam pro životní prostor člověka, pro turistiku i dopravu, pro průmysl a výrobu energie i pro zemědělství a rybolov. Pobřeží je všeobecně ohroženo městskou výstavbou, masovou turistikou, nadměrným používáním hnojiv a znečištěním. Hory představují životní prostředí pro divoká zvířata i rostliny a jsou zdrojem čerstvé pramenité vody. Nejsou pouze významnými přírodními oblastmi, ale často také důležitými oblastmi hospodářskými a sídelními. Horské oblasti v Evropské unii jsou v mnoha případech ohroženy rostoucí masovou turistikou, přehradami i novými dopravními komunikacemi, a rovněž

nadměrným spásáním, erozí a nekultivací. Ústí řek, říčních toků a jezera mají životně důležité funkce a jsou jedinečnými zdroji pro archeologické nálezy. Počet, velikost a územní celistvost ústí řek se prudce snižují v důsledku odvodňování, kultivace, poklesu hladiny podzemní vody, sníženého průtoku vody a nových tranzitních komunikací. Řeky se narovnávají, omezují se jejich záplavové možnosti a budují se přehrady. Lesy jakožto „zelené plíce“ Evropy přispívají k zachování vodních a půdních rezerv a celkově též ke kráse krajiny. Jsou také významným přirozeným prostředím pro floru i faunu a představují rekreační oblasti pro člověka. Hlavní nebezpečí pro lesy spočívá ve znečištění ovzduší, v napadení hmyzem a houbami a v lesních požárech. Nesmíme také zapomínat na to, že ohroženy jsou právě oblasti s městy, obytnými lokalitami a infrastrukturou, v nichž lidé žijí a pracují.

(312) Půda je základem života a představuje životní prostor pro člověka, zvířata i rostliny, a je proto podstatnou složkou v přírodní rovnováze. Bohatství různých druhů půdy v Evropě lze vysvětlit na jedné straně rozmanitostí přírodních faktorů, ale zároveň na druhé dokumentuje široké rozdíly v přírodní a kulturní historii Evropy. Půda je rozkladným a neutralizačním médiem pro přirozené materiální cykly, přičemž téměř veškerá potrava pro člověka a zvířata i výživa pro rostliny závisí na její úrodnosti. Rozmanitost půdních typů a jejich přírodní funkce jsou však v mnoha oblastech do značné míry ohroženy lidskou činností.

(313) Klima je navíc součástí životního prostředí a přírodních zdrojů a trpí více než kdy dříve negativními důsledky lidských činností. Zvýšený výskyt plynů odpovědných za skleníkový efekt, které je způsobeno lidmi, způsobuje změny teploty a změny v rozložení srážek. To vede ke změnám u orné půdy, ohrožuje růst flory a zvyšuje jak periodičnost tak i intenzitu špatného počasí.

2.4.1 Ztráta biologické rozmanitosti a přírodních oblastí

(314) Pro Evropu je stále charakteristická bohatost a rozmanitost přírody a zvířete, a to i přes tlaky, jimž byla vystavena. Mezinárodní iniciativy a zvýšené pochopení hodnoty tohoto přírodního dědictví ze strany veřejnosti přivedly mnoho zemí k vypracování politiky na jeho ochranu různým způsobem, například:

- zajištěním zákonné ochrany pro určité oblasti,
- vykoupením pozemků veřejným sektorem a nevládními organizacemi, například k zajištění vzácných biotopů,
- pomocí soukromým vlastníkům při zavádění ekologicky šetrných způsobů využívání půdy.

(315) Společná kritéria pro oblasti přicházející v úvahu pro ochranu tvoří úroveň jejich zranitelnosti, jejich jedinečnost či vzácnost a jejich hodnota z hlediska vědeckých informací. To vedlo v mnoha členských státech k ochraně rozsáhlých přírodních a krajinných oblastí. Na evropské úrovni napomohly směrnice EU o ochraně ptáků a přirozeného prostředí k zachování a ochraně oblastí s celoevropským významem.

(316) Velkou hrozbu pro toto dědictví představuje fragmentace chráněných oblastí. Efektivnost zachování přírody v některých chráněných oblastech závisí na správném spravování okolních oblastí. Dobře koordinovaná politika územního rozvoje na různých administrativních úrovních, včetně účasti veřejnosti, může pomoci ochraně přirozeného prostředí a ekosystémů a tím odvrácení ztráty biologické rozmanitosti. Iniciativa k vytvoření evropské sítě, nazvaná Natura 2000, je takovým příkladem na evropské úrovni. Aby však byla úspěšná, bude vyžadovat, aby všichni partneři pochopili významný přínos, jímž ochrana evropského přírodního dědictví může přispět k trvale udržitelnému rozvoji. Evropská komise v tomto směru zdůrazňuje ve svém sdělení Radě a Evropskému parlamentu zásadní význam územního plánování pro ochranu rozmanitosti druhů⁶⁸ a uvádí, jak může územní plánování přispět jak k ochraně tak i k trvalému řízení ekosystémů.

2.4.2 Nebezpečí pro vodní zdroje

(317) Znečištění a nadměrné využívání jak povrchové tak i podzemní vody je celoevropským problémem, který může přecházet napříč národními hranicemi. Intenzivní zemědělské využívání, zčásti v důsledku zemědělské politiky Společenství, nadále prohlubuje vážné problémy podzemní vody. V některých regionech se nekompromisní politika na zachování vodních zdrojů projevila úspěšně ve snížení znečištění ze strany průmyslu a domácností. Například kvalita vody v Rýnu se v posledních letech podstatně zlepšila. Existují však stále oblasti, kde znečištění podzemní a povrchové vody vede k tomu, že její využívání pro kvalitnější účely, například jako pitné vody nebo pro rekreační účely, je silně omezeno.

(318) Kvantita vodních zdrojů v Evropské unii je sice nerovnoměrná, nicméně všechny členské státy mají dostatek zdrojů na pokrytí svých potřeb. Existuje problém geografického a sezónního rozložení. V jižních členských státech je suché období obdobím nejvyšší poptávky. Zde, a také v některých severovýchodních členských státech, se u vodonosných vrstev a u hladiny podzemní vody projevuje sezónní nedostatek kapacity.

(319) Významným přínosem může být integrovaná politika územního rozvoje jak při odvrácení záplav tak i při řešení nedostatku vody. Ačkoli mají tyto dva fenomény různý politický a územní význam, jsou nicméně důležité z hlediska trvale udržitelné péče. Nedostatek vody a záplavy nejsou v Evropské unii vždy náhodné jevy. V zásadě oba představují strukturální problémy vyplývající z nedostatečné adaptace územního rozvoje. Frekvence, s níž se četné evropské řeky, jako Rýn, Mosela a Pád, vylévají z břehů, se v posledních letech zvýšila. Záplavy vedly k velkým škodám na soukromém majetku a v hospodářství. Vysokou vodu způsobuje řada faktorů, z nichž většina má svůj původ spíše u člověka než v přírodě, například vyrovnání řek, osídlování přirozených záplavových území a způsoby využití půdy, které urychlují odtékání vody v oblastech povodí řek. Většina nedávných katastrofálních záplav v Evropě ukazuje především, že:

- hráze a jiná technická opatření na kontrolu záplav nezaručují stoprocentní bezpečnost,
- osídlení a jiné způsoby využití citlivé na záplavy představují značné a rostoucí riziko pro vznik škod a ztrát v oblastech náchylných k záplavám.

(320) Častější záplavy se v posledních letech projevují i v sušších regionech EU, kde se déšť vyskytuje sice sporadicky, avšak velmi intenzivně. Například ve Španělsku to způsobuje značné škody. Integrované, udržitelné hospodaření s půdou a vodou v celé oblasti povodí řek představuje významnou reakci na tento problém. Existuje široká škála druhů záplav. Záplavy ve velkých povodích (například povodí Rýna s Maasou, povodí Dunaje i Odry) jsou způsobeny intenzivními a dlouhotrvajícími dešti. Náhlé záplavy jsou způsobeny prudkými místními lijáky, což platí rovněž pro případy, které nastaly především důsledkem nepředvídatelných meteorologických jevů (například v posledních letech v některých oblastech v jižní Francii). Aby se předešlo škodám způsobeným takovými událostmi, je z hlediska politiky územního rozvoje zapotřebí, aby způsob využití půdy v celé oblasti povodí byl zaměřen na snížení odtoku vody a aby v oblastech ohrožených odtokem vody a záplavami došlo podle potřeby k revizi a změně tohoto využití. Nezávisle na tom jsou velmi důležitá technická opatření na kontrolu záplav a katastrof ze strany orgánů vodního hospodářství, aby byly škody sníženy na minimum.

(321) Problém nedostatku vody v jednotlivých částech EU je rozdílný. Problém objemu vody lze především přičíst zeměpisné a chronologické nepravidlosti srážek, které nestačí na pokrytí špiček v potřebě vody. Další speciální případ, který je typický pro oblast Středozemního moře, spočívá v lokálně koncentrované potřebě vody pro zemědělské za-

vlažování a pro rekreační účely. Ve středomořských zemích je zemědělství hlavním spotřebitelem vody; podílí se například 63 procenty na spotřebě vody v Řecku, 59 procenty v Itálii, 62 procenty ve Španělsku a 48 procenty v Portugalsku⁶⁹. Středozevní oblast je jedním z hlavních cílů světové turistiky, přičemž právě turistika, a s ní související sektor služeb, klade další vysoké nároky na vodní cyklus.

(322) Zkušenosti posledních let ukazují, že bez integrace akcí v oblasti vodního hospodářství do procesu řízení půdy a řízení rozvoje sídlišť nelze dosáhnout ani trvale udržitelného a efektivního využití vody ani prevence záplav. Prevence záplav v oblasti povodí hlavních evropských řek může být účinná pouze při zavedení jasných podmínek a zásahů do využití půdy. Obdobné poznatky se týkají i snižování nedostatku vody. Trvale udržitelná péče o vodní zdroje znamená vytvoření účinné kontroly nad různými způsoby využívání vody pomocí plánovacích a ekonomických nástrojů. To se zvláště týká zemědělského zavodňování a bezodpa-

dového využívání vody v průmyslu, obchodu a v domácnostech.

2.4.3 Zvýšený tlak na kulturní krajinu

(323) Způsob, jímž místní a regionální komunity v průběhu staletí přistupovaly ke svému prostředí a obdělávaly půdu, vyplýval z vysoké rozmanitosti krajiny a využití půdy (viz Mapa 13). Ta pomáhá definovat identitu jednotlivých regionů a jejich rozmanitost představuje významný prvek evropského kulturního dědictví. Její význam však nespočívá pouze v biologické rozmanitosti a v historické a estetické hodnotě; krajina je důležitá rovněž z ekonomického hlediska. Různé druhy krajiny lze využít z hlediska jejich kvalit k přilákání nového průmyslu, pro turistiku a pro jiné druhy ekonomických investic. Hrozba pro kulturní krajiny v EU je úzce spojena s racionalizací a intenzifikací zemědělské výroby a s cílem zemědělské „extenzifikace“ v některých oblastech. V jiných částech Evropské unie se projevují marginalizační tenden-

Mapa 13: Hlavní druhy pokrytí území

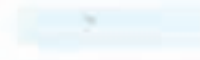


Pramen: EEA ETC/LC and EEA ETC/NC. EEA land cover data

Chybí údaje o řeckých ostrovech v Egejském moři, o španělských a portugalských ostrovech a o francouzských zámorských územích.



Azory (P)



Madeira (P)



Kanárské ostrovy (E)



Guadeloupe (F)



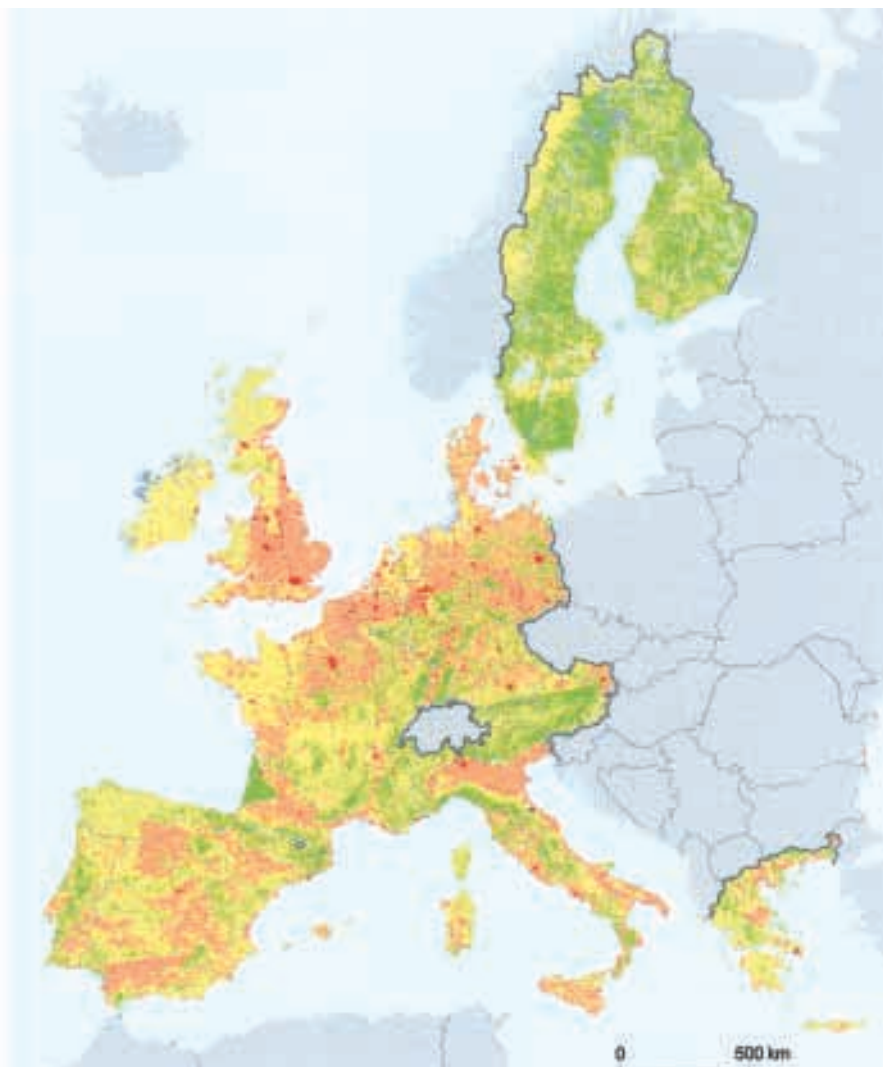
Martinique (F)



La Réunion (F)



Guayana (F)



ce. Kulturní krajiny kromě toho ohrožuje rozšiřování měst a samostatných sídlišť skládajících se převážně z druhých domovů.

(324) Ničení krajiny nebývá vždy dramatické. V některých oblastech k němu dochází postupně a téměř nenápadně. Pro tyto krajiny může být obtížné vypracovat specifickou ochrannou politiku, neboť její hodnota nespočívá v jednotlivých elementech, nýbrž v jejím celkovém složení. Krajiny jsou rovněž velmi složitě propojeny se způsoby využití půdy a nelze je izolovat. Pomocí strategií územního rozvoje je však možno vyloučit takové metody využití, které jsou pro krajinu škodlivé, a omezit či eliminovat negativní účinky. Jasně strategie kromě toho znamenají, že územní rozvoj kulturních krajin lze ovlivňovat: jsou definovány žádoucí způsoby využití půdy a jiné jsou vyloučeny.

2.4.4 Zvýšený tlak na kulturní dědictví

(325) Kulturní dědictví EU má velkou historickou, estetickou a ekonomickou hodnotu pro místní, regionální a národní komunity. Vztahuje se na jednotlivé objekty, jako památky, budovy a archeologické lokality i na historická centra měst a vesnice. Kvalita a rozmanitost tohoto dědictví má velký význam pro Evropskou unii, pro celou Evropu

a celý svět. Ekonomická hodnota tohoto kulturního dědictví nespočívá pouze v turistice, ale i ve schopnosti přilákat investice. Městská turistika se podílí asi 30 procenty na evropském turistickém ruchu a očekává se, že v nejbližších letech bude vzrůstat asi o 5 % ročně. To je podstatně více než tempo růstu tradiční pobřežní a horské turistiky, které se odhaduje na 2 % resp. 3 %.

(326) Významné kulturní lokality, jako historická města, podléhají trvalé devastaci. V současné době je dostatečně chráněna stará osnova ulic i historické objekty a lokality. Jiné oblasti města mohou utrpět požadavkem na turistické využití těchto hodnot. V některých městech, například v Benátkách, Florencii a Bruggách, dominuje turistický ruch do takové míry, že tato města dosáhla prakticky svých mezí pro plnění této funkce. Mnohá historická centra měst, zvláště v takových metropolích, jako jsou Atény a Řím, trpí rovněž znečištěním v důsledku svých metropolitních funkcí. Méně historicky významná, nicméně rovněž atraktivní města, která jsou proto méně přísně chráněna, jsou rovněž pod tlakem spekulace s realitami, standardizace stavebních objektů a fasád i potřeby zvýšené dostupnosti. Národní a místní orgány podnikly v minulých letech řadu ochranných opatření. Strategie územního rozvoje, které integrují různé přístupy v různých oblastech, mohou pomoci snížit vzrůstající tlaky na kulturní dědictví.