Společný dokument územního rozvoje států V4+2

Předloženo na:
Neformální setkání ministrů zemí V4, Bulharska a Rumunska
pro regionální rozvoj,
které se uskuteční 29. března 2010 v Budapešti

ZPRACOVATELÉ

Řídící skupina

Ministerstvo pro místní rozvoj, Česká republika

Ministerstvo regionálního rozvoje a veřejných prací, Bulharsko

Ministerstvo národního rozvoje a ekonomiky, Maďarsko

Ministerstvo regionálního rozvoje, Polsko

Ministerstvo infrastruktury, Polsko

Ministerstvo regionálního rozvoje a cestovního ruchu, Rumunsko

Ministerstvo výstavby a regionálního rozvoje, Slovenská republika

Pracovní skupina

Ústav územního rozvoje, Česká republika

Národní centrum regionálního rozvoje, Bulharsko

VÁTI maďarská veřejná nezisková organizace pro regionální rozvoj a plánování měst, Maďarsko

Regionální úřad pro územní rozvoj ve Vratislavi, Polsko

Ministerstvo regionálního rozvoje a cestovního ruchu, Rumunsko

ISAX, s. r. o., Slovenská republika

OBSAH

PŘEDMLUVA..... 5
CÍL A VYUŽITÍ DOKUMENTU..... 6
ČÁST 1
Vymezení rozvojových pólů, rozvojových os a dopravních sítí na území států V4+2 a zjištění jejich nenávazností..... 8
Cíl..... 8
Vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 založené na analýze národních dokumentů územního rozvoje..... 8
Metodologie vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2..... 8
Rozvojové póly a rozvojové osy v platných národních dokumentech územního rozvoje států V4+2..... 9
Přeshraniční nenávaznosti mezi rozvojovými osami na území států V4+2..... 12
Vymezení dopravních sítí na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí..... 14
Metodologie vymezení dopravních sítí na území států V4+2..... 14
Přeshraniční nenávaznosti mezi dopravními sítěmi na území států V4+2..... 15
ČÁST 2
Návrh dalších prací na Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2 zaměřených na odstraňování bariér územního rozvoje a na posílení územní soudržnosti..... 20
Úvod..... 20
Společný přístup k odstraňování bariér územního rozvoje států V4+2..... 20
Další spolupráce v oblasti územního rozvoje..... 21
Otázka financování budoucí spolupráce zemí V4+2 v oblasti územního rozvoje zaměřené na odstraňování bariér územního rozvoje a na posílení územní soudržnosti..... 21
Využití výsledků další spolupráce zemí V4+2 v oblasti územního rozvoje..... 21
PŘÍLOHA 1
Seznam platných národních dokumentů územního rozvoje států V4+2..... 24
PŘÍLOHA 2
Vybrané výsledky vyplývající z analýzy národních dokumentů územního rozvoje států V4+2..... 27
PŘÍLOHA 3
Přehled přístupů jednotlivých států V4+2 k vymezení rozvojových pólů a rozvojových os v národních dokumentech územního rozvoje..... 32
PŘÍLOHA 4
Vymezení dopravních sítí podle jejich příslušnosti k mezinárodním dohodám na území států V4+2..... 38
PŘÍLOHA 5
Odkazy na dostupné informace o systémech územního plánování v jednotlivých zemích..... 41

PŘEDMLUVA

Společný dokument územního rozvoje států V4+2 (dále jen společný dokument) vzniká ve spolupráci šesti zemí – Bulharska, České republiky, Maďarska, Polska, Rumunska a Slovenska – v oblasti územního rozvoje. Jeho cílem je koordinace územního rozvoje, konkrétně se jedná o řešení návazností tzv. rozvojových pólů, rozvojových os a souvisejících dopravních sítí.

Iniciátorem spolupráce byla Česká republika (Ministerstvo pro místní rozvoj). Vlastní idea ale také zájem partnerských států se k ní připojit však pramení z totožných problémů a potřeb jejich řešení.

Společný dokument je mimo jiné zaštiťován i bilaterálními ministerskými komisemi zaměřenými na územní rozvoj.

Práce na dokumentu začaly v březnu 2008. Jeho zpracování dostalo i politickou podporu v rámci společného jednání ministrů zemí V4+2 odpovědných za regionální rozvoj a územní plánování, které se uskutečnilo ve dnech 3.–4. června 2008 v Praze. Na jednání se ke zpracování společného dokumentu přihlásilo rovněž Rumunsko a Bulharsko (proto V4+2). V závěrech z jednání ministrů je v rámci článku 8 mj. uvedeno:
„Uvědomujeme si význam územního plánování při posilování územní soudržnosti a zavazujeme se k vypracování společného dokumentu územního rozvoje zemí Visegrádské skupiny zahrnujícího i Rumunsko a Bulharsko, který může být v budoucnu rozšířen i o další sousedící členské státy.“

Příprava společného dokumentu se uskutečňuje prostřednictvím tzv. Řídící skupiny složené ze zástupců ministerstev jednotlivých zemí zodpovědných za územní rozvoj, a dále v rámci tzv. Pracovní skupiny, která je složena z expertů jednotlivých zemí na problematiku územního rozvoje a územního plánování. Pracovní skupina je zpracovatelem společného dokumentu a připravuje podklady pro jednání Řídící skupiny. Ta má rozhodovací a schvalovací pravomoci, formuluje zadání a usměrňuje práce na dokumentu. V průběhu zpracování společného dokumentu se uskutečnilo sedm jednání řídící skupiny (březen 2008 – Bratislava, květen 2008 – Brno, říjen 2008 – Budapešť, červenec 2009 – Varšava, říjen 2009 – Bratislava, prosinec 2009 – Praha, únor 2010 – Budapešť) a dvě jednání pracovní skupiny (říjen 2008 – Brno, červenec 2009 – Brno).

Společný dokument bude podkladem pro aktualizaci národních dokumentů územního rozvoje (ale i regionálního rozvoje a rozvoje dopravních sítí) a dále bude využit také jako podklad pro aktivity států V4+2 na evropské úrovni. Dokument lze taktéž označit za možný příklad dobré praxe v rámci implementace Územní agendy EU.

Dosavadní práce na společném dokumentu naplnily stanovené cíle, na druhou stranu však nastolily nové otázky a požadavky. Jednou z nejvýraznějších je potřeba odstraňování bariér územního rozvoje a jeho koordinace s cílem posílit soudržnost území Evropy.

CÍL A VYUŽITÍ DOKUMENTU

Společný dokument územního rozvoje států V4+2 (dále také společný dokument) je pokusem o společný pohled na územní rozvoj šesti států. Konkrétně České republiky, Maďarska, Polska a Slovenska – tzv. zemí Visegrádu neboli Visegrádské skupiny označovaných jako V4 – a Bulharska a Rumunska – odtud označení +2.
Dokument se zabývá nejvýznamnějšími částmi prostorové (sídelní) struktury, vyznačujícími se vysokou koncentrací obyvatelstva a zvýšenou dynamikou socioekonomických aktivit, kterými jsou rozvojové póly a rozvojové osy. Dále se soustředí na dopravní sítě, které hrají zásadní roli pro utváření vazeb mezi těmito póly a jsou klíčové pro jejich dostupnost.

Sídelní soustava představuje materii existence a interakce lidské společnosti. Nejefektivnějšímu využití územních zdrojů včetně rozvojového potenciálu pólů významně napomáhá polycentrický územní rozvoj zohledňující zdravou konkurenci, ale i spolupráci významných center osídlení. Polycentrický koncept rozvoje sídelních struktur států v národních i evropských souvislostech vytváří vhodné předpoklady pro snižování existujících regionálních rozdílů a pro vytváření rovnocenných podmínek pro společný ekonomický a sociální rozvoj. Výrazně k tomu napomáhají kvalitní a kapacitní propojení. Rozvoj vyvážené a funkční polycentrické soustavy měst je předpokladem a zároveň smyslem udržitelného územního rozvoje (reprezentovaného na evropské úrovni takovými dokumenty prostorového/územního rozvoje, jakými jsou ESDP, Územní agenda EU nebo Lipská charta o udržitelných evropských městech).

Cílem zpracování společného dokumentu je:
- vymezení a jednotné vyjádření rozvojových pólů, rozvojových os a dopravních sítí na území států V4+2 vyplývající z platných národních a evropských rozvojových dokumentů a mezinárodních dohod;
- identifikace přeshraničních nenávazností rozvojových os a přeshraničních nenávazností v rámci jednotlivých dopravních sítí na území států V4+2, tedy poukázání na bariéry narušující polycentrický rozvoj a územní soudržnost na území těchto států;

Naplnění těchto dvou cílů tvoří část 1 společného dokumentu.

Odstranění identifikovaných nenávazností a existence i jiných bariér územního rozvoje vyvolávají potřebu dalších aktivit. Na základě společné vůle všech šesti zemí pokračovat v započaté snaze o koordinaci územního rozvoje na území států V4+2 obsahuje společný dokument návrh budoucí spolupráce států V4+2 v oblasti územního rozvoje, zaměřenou na odstraňování bariér územního rozvoje (na posílení územní soudržnosti), která tvoří část 2 společného dokumentu.

Součástí společného dokumentu je rovněž pět příloh. Zpracování společného dokumentu vyžadovalo analýzu celé řady rozvojových dokumentů a mezinárodních dohod. Lze říci, že přílohy stručným a přehledným způsobem, bez použití doprovodných textů (jež nebyly považovány za nutné), přibližují provedenou analýzu všech materiálů. Jedná se o následující přílohy:

Příloha 1: Seznam platných národních dokumentů územního rozvoje států v4+2.
Příloha 2: Vybrané výsledky vyplývající z analýzy národních dokumentů územního rozvoje států V4+2.
Příloha 3: Přehled přístupů jednotlivých států V4+2 k vymezení rozvojových pólů a rozvojových os v národních dokumentech územního rozvoje.
Příloha 4: Vymezení dopravních sítí podle jejich příslušnosti k mezinárodním dohodám na území států V4+2.

Příloha 5: Odkazy na dostupné informace o systémech územního plánování v jednotlivých zemích.

Společný dokument může být využit zejména jako:

- podklad pro práci na úrovni EU a V4+2, a to jako:
  - zdroj argumentů pro státy V4+2 v debatě v otázkách politiky územního rozvoje, politiky soudržnosti a dopravní politiky;
  - podklad pro aktualizaci evropských dokumentů – např. TEN-T, ESDP, Stav a perspektivy území EU aj.;
  - příklad implementace Územní agendy EU v určité části Evropy;
- podklad pro aktualizaci národních dokumentů územního rozvoje, ale také i regionálního rozvoje a rozvoje dopravních sítí.

ČÁST 1
Vymezení rozvojových pólů, rozvojových os a dopravních sítí na území států V4+2 a zjištění jejich nenávazností

Cíl

Cílem části 1 společného dokumentu je:
- vymezit a jednotným způsobem vyjádřit stávající a plánované rozvojové póly, rozvojové osy a dopravní sítě na území států V4+2,
- identifikovat přeshraniční nenávaznosti jak mezi rozvojovými osami, tak v rámci jednotlivých druhů dopravních sítí na území států V4+2.

Vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 založené na analýze národních dokumentů územního rozvoje

Metodologie vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2

Rozvojové póly lze obecně charakterizovat jako části prostorové/sídelní struktury, které jsou určitými vlastnostmi atraktivní pro investice a obyvatelstvo. Jedná se například o vyšší počet a hustotu obyvatel, nadprůměrnou ekonomickou výkonnost, moderní dopravní a technickou infrastrukturu, kvalifikovanou pracovní sílu, zastoupení odvětví s vysokou přidanou hodnotou, výzkumné a vývojové kapacity a instituce terciárního vzdělávání (vysoké školy a univerzity), potenciál vytvářet inovace. Kombinace těchto vlastností představuje rozvojový potenciál těchto pólů a dává jim vysokou míru konkurenceschopnosti. Lze si pod nimi představit jak jádra metropolitních regionů či aglomerací, tak i celé metropolitní regiony nebo aglomerace. Rozvojové póly hrají zcela zásadní roli ve vztahu ke svému širšímu okolí, které zahrnuje příměstské i venkovské oblasti. Póly vytvářejí rozvojové impulsy, které přenášejí do svého okolí a ovlivňují tak jeho vývoj. Svým vlivem přispívají k funkční integraci území, k efektivní územní dělbě rolí mezi centrem a zázemím.

Rozvojové osy lze obecně charakterizovat jako pásy území propojující rozvojové póly a disponující podobnými (stejnými) vlastnostmi jako rozvojové póly, avšak s nižší intenzitou zastoupení těchto vlastností. Charakteristickým znakem rozvojových os je výskyt kvalitní a kapacitní (dopravní a technické) infrastruktury vyššího řádu, která ovlivňuje intenzitu vazeb mezi rozvojovými póly.[1]

V každém státu V4+2 jsou v národním dokumentu územního rozvoje[2] vymezena rozvojová území (rozvojové póly a rozvojové osy) vykazující výše uvedené vlastnosti. Jejich chápání není však vždy stejné, jsou vymezena různým způsobem (na základě různých kritérií a metod) a také jejich pojmenování se liší. Některé státy definovaly jedinou kategorii pólů a os, některé provedly jejich

[1] Tato definice rozvojových os je použita v národních dokumentech a vztahuje se k národní úrovni. V případě definování rozvojových os pro účely vize prostorové struktury širšího území, definice je interpretována spíše v symbolické rovině.

[2] Viz Příloha 1 – Seznam platných národních dokumentů územního rozvoje států V4+2

hierarchizaci (jsou rozlišovány póly a osy evropského, národního, nad/meziregionálního a regionálního významu nebo první, druhé, případně třetí kategorie), přičemž tatáž kategorie v jednom státě nemusí odpovídat téže kategorii v státě jiném. Některé státy vymezují pouze póly a osy existující, některé i potenciální.[3]

Pro vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 ve společném dokumentu byl použit přístup spočívající na převzetí rozvojových pólů a rozvojových os z jednotlivých národních dokumentů územního rozvoje, přičemž póly i osy byly rozděleny do dvou skupin. První skupinu, tzv. hlavní rozvojové póly a hlavní rozvojové osy, tvoří póly a osy první (nejvyšší) kategorie z jednotlivých národních dokumentů, a to včetně hlavního města – to někdy tvoří samostatnou, tzv. nultou kategorii. Další skupinu, tzv. sekundární rozvojové póly a sekundární rozvojové osy, tvoří póly a osy druhé (nižší) kategorie z jednotlivých národních dokumentů.

Rozvojové póly a rozvojové osy v platných národních dokumentech územního rozvoje států V4+2

Bulharsko:

V Bulharsku neexistuje v současné době platný dokument územního rozvoje na národní úrovni, ale Národní strategie regionálního rozvoje pro období 2005–2015 obsahuje rámcový koncept národního územního rozvoje. Na základě provedených analýz byly pro potřeby společného dokumentu vymezeny na území Bulharska pořizovatelem národního dokumentu rozvojové póly a rozvojové osy. Rozvojové póly 0. a 1 kategorie jsou tvořeny nejintenzivněji se rozvíjejícími městskými centry s významnou hospodářskou, sociální, administrativní, podnikatelskou, kulturní a vědeckou funkcí.

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- metropolitním územím hlavního města Sofie (0. kategorie);
- 9 hlavními rozvojovými póly nadnárodního významu: Plovdiv, Burgas, Varna, Stara Zagora, Ruse, Pleven, Vidin, Blagoevgrad, Veliko Tarnovo (1. kategorie);
- hlavními rozvojovými osami (1. kategorie) založenými na koridorech TEN-T a ostatní dopravní infrastruktuře evropského významu.

Sekundární rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- 10 sekundárními rozvojovými póly národního významu: Vratsa, Gabrovo, Silistra, Dobrich, Shumen, Sliven, Haskovo, Kardzhali, Smolyan, Kyustendil (2. kategorie);
- sekundárními rozvojovými osami (2. kategorie) založenými na ostatní dopravní infrastruktuře evropského významu.

Česká republika:

Politika územního rozvoje České republiky 2008, schválená vládou v roce 2009, má za jednu z priorit územního plánování podporu polycentrického rozvoje sídelní struktury. Vymezuje tzv. rozvojové oblasti a rozvojové osy, které jsou definovány jako území, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního, republikového a nadregionálního významu existují zvýšené požadavky na

[3] Viz Příloha 3 – Přehled přístupů jednotlivých států V4+2 k vymezení rozvojových pólů a rozvojových os v národních dokumentech územního rozvoje

změny v území. Rozvojové oblasti a rozvojové osy nejsou hierarchizovány (existuje pouze jedna kategorie). To způsobuje relativně vyšší počet hlavních rozvojových pólů v České republice oproti ostatním státům V4+2.

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- 12 rozvojovými oblastmi: Brno, České Budějovice, Hradec Králové/Pardubice, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha, Ústí nad Labem, Zlín (1. kategorie);
- rozvojovými osami (1. kategorie).

Sekundární rozvojové póly a rozvojové osy nejsou ve společném dokumentu vymezeny, neboť nejsou vymezeny ani v národním dokumentu.

Maďarsko:

Národní koncepce územního rozvoje, přijatá Parlamentem v roce 2005, zdůrazňuje vyvážený, polycentrický rozvoj Maďarska. Aby rozvoj nebyl omezen pouze na oblast hlavního města, ale byl zajištěn na území celého státu, je potřeba, aby byly rozvojové póly katalyzátorem posílení konkurenceschopnosti a organickými prvky harmonického, polycentrického a kooperujícího systému sítě měst.

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- metropolitním regionem Budapešti (0. kategorie);
- 5+1 rozvojovými póly: Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged a spojené centrum Székesfehérvár–Veszprém (1. kategorie);
- mezinárodními rozvojovými osami (1. kategorie).

Sekundární rozvojové póly ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- 15 sekundárními rozvojovými centry: Sopron, Szombathely, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Kaposvár, Szekszárd, Dunaújváros, Tatabánya, Kecskemét, Szolnok, Eger, Salgótarján, Nyíregyháza, Békéscsaba, Hódmezővásárhely (2. kategorie);
- regionálními rozvojovými osami (2. kategorie).

Osy regionální úrovně překračují v mnoha případech státní hranice (v tomto smyslu jsou také mezinárodními nebo přeshraničními osami), zatímco mezinárodní osy se vztahují ke spojům s ostatními hlavními městy.

Polsko:

Koncepce politiky prostorového/územního rozvoje/uspořádání státu z roku 2001 vymezuje tzv. póly rozvoje (několik kategorií) a pásy zrychleného rozvoje (několik kategorií).

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- hlavním městem Varšavou (0. kategorie);
- 11 póly rozvoje evropského významu: bialystocký, bydgošťsko-toruňský, krakovský, lodžský, lublinský, poznaňský, řešovský, slezský /Katovice/, štětínský, trojměstský /Gdaňsk, Gdyňa, Sopoty/, vratislavský (1. kategorie);
- pásy zrychleného rozvoje evropského významu (1. kategorie);

Sekundární rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:

- 21 póly rozvoje národního a nadregionálního významu: Biała Podlaska, Bielsko-Biała, Częstochowa, Elbląg, Gorzów Wielkopolski, Chełm, Jelenia Góra, Kalisz/Ostrów Wielkopolski, Kielce, Koszalin, Legnica, Olsztyn, Opole, Piotrków Trybunalski, Przemyśl, Radom, Siedlce, Suwałki, Wałbrzych, Zamość, Zielona Góra (2. kategorie);
- pásy zrychleného rozvoje národního a nadregionálního významu (2. kategorie).

Rumunsko:

V Rumunsku neexistuje v současné době oficiální dokument územního rozvoje na národní úrovni, který by obsahoval vymezení rozvojových os, je však připravován. Na základě provedených analýz byly pro potřeby společného dokumentu vymezeny na území Rumunska pořizovatelem národního dokumentu rozvojové póly a rozvojové osy.

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- hlavním městem Bukurešťí (0. kategorie);
- 7 sídly národního významu: Braşov, Iaşi, Cluj-Napoca, Constanţa, Craiova, Ploieşti, Timişoara (1. kategorie);
- hlavními rozvojovými osami definovanými na základě vazeb mezi rozvojovými póly (1. kategorie).

Sekundární rozvojové póly ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- 13 sídly nadregionálního významu: Arad, Baia Mare, Bacău, Brăila, Deva, Galaţi, Oradea, Piteşti, Râmnicu Vâlcea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş (2. kategorie).

Sekundární rozvojové osy nebyly pro potřeby společného dokumentu vymezeny.

Slovensko:

Koncepce územního rozvoje Slovenska 2001, schválená vládou v témže roce, klade rovněž důraz na polycentrický rozvoj území. Slovenský dokument se zabývá zcela nejpodrobněji prostorovou/sídelní strukturou ze všech dokumentů zemí V4+2. Nejvýznamnějšími částmi sídelního systému jsou tzv. těžiska osídlení (tří úrovní) představovaná aglomeracemi a seskupeními sídel a rozvojové osy (tří stupňů).

Hlavní rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- 6 těžisky osídlení první úrovně – banskobystřicko-zvolenské, bratislavsko-trnavské, košicko-prešovské, nitranské, trenčínské, žilinsko-martinské (1. kategorie);
- rozvojovými osami prvního stupně (1. kategorie).

Sekundární rozvojové póly a rozvojové osy ve společném dokumentu jsou tvořeny:
- 7 těžisky osídlení druhé úrovně vázanými na centra osídlení: Liptovský Mikuláš, Lučenec, Michalovce, Nové Zámky, Poprad, Považská Bystrica, Prievidza (2. kategorie);
- rozvojovými osami druhého stupně (2. kategorie).

Vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 založené na analýze národních dokumentů územního rozvoje znázorňuje obr. 1.

Přeshraniční nenávaznosti mezi rozvojovými osami na území států V4+2

Přeshraniční nenávaznosti rozvojových os lze identifikovat v rámci provedeného vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 založeného na analýze národních dokumentů územního rozvoje.

Výskyt nenávaznosti je dán dvěma důvody:
- absencí rozvojové osy na jedné straně státní hranice;
- střetáváním různých kategorií os na státních hranicích.

Z důvodu absence rozvojové osy na jedné straně státní hranice byly identifikovány následující nenávaznosti:

A. mezi Bulharskem a Rumunskem ve směru Vidin – Craiova/Timişoara (na bulharskou hlavní osu nenavazuje žádná rumunská osa);
B. mezi Slovenskem a Polskem ve směru Žilina – Katowice (na slovenskou sekundární osu nenavazuje žádná polská osa)[4];
C. mezi Slovenskem a Polskem ve směru Ružomberok – Kraków (na slovenskou sekundární osu nenavazuje žádná polská osa)[5];
D. mezi Slovenskem a Maďarskem ve směru Lučenec – Salgotarján (na slovenskou sekundární osu nenavazuje žádná maďarská osa);
E. mezi Bulharskem a Rumunskem ve směru Varna – Constanţa (na bulharskou sekundární osu nenavazuje žádná rumunská osa).

Nenávaznosti jsou na obr. 1 vyznačeny červeným křížkem a příslušným písmenem.

V řešeném území lze také identifikovat následující nenávaznosti způsobené střetáváním různých kategorií rozvojových os na státních hranicích:

1. mezi Polskem a Slovenskem ve směru Rzeszów – Prešov (na polskou hlavní osu navazuje pouze slovenská sekundární osa);
2. mezi Českou republikou a Slovenskem ve směru Zlín – Žilina (na českou hlavní osu navazuje pouze slovenská sekundární osa);
3. mezi Slovenskem a Maďarskem ve směru Bratislava – Győr (na slovenskou hlavní osu navazuje pouze maďarská sekundární osa);
4. mezi Slovenskem a Maďarskem ve směru Košice – Miskolc (na slovenskou hlavní osu navazuje pouze maďarská sekundární osa);
5. mezi Rumunskem a Maďarskem ve směru Oradea – Debrecen (na rumunskou hlavní osu navazuje pouze maďarská sekundární osa)[6];
6. mezi Rumunskem a Maďareskem ve směru Arad – Szeged (na rumunskou hlavní osu navazuje pouze maďarská sekundární osa)[7].

Nenávaznosti jsou na obr. 1 vyznačeny oranžovým křížkem a označeny příslušným číslem.

[4] Komentář Maďarska: „Zdůrazňujeme význam bodu B, neboť spojení mezi Slovenskem a Polskem ovlivní mezinárodní osu mezi Varšavou a Budapeští, která je důležitá pro územní rozvoj (plánování) Maďarska."

[5] Komentář Maďarska: „Zdůrazňujeme význam bodu C, neboť spojení mezi Slovenskem a Polskem ovlivní mezinárodní osu mezi Varšavou a Budapeští, která je důležitá pro územní rozvoj (plánování) Maďarska."

[6] Komentář Rumunska: „Zdůrazňujeme význam bodu 5, neboť spojení Oradea – Debrecen ovlivní mezinárodní osu mezi Bukureští, Budapeští a Prahou, která je důležitá pro územní rozvoj (plánování) Rumunska."

[7] Komentář Rumunska: „Zdůrazňujeme význam bodu 6, neboť spojení Arad – Szeged ovlivní mezinárodní osu mezi Bukureští, Budapeští a Prahou, která je důležitá pro územní rozvoj (plánování) Rumunska."

Obr. 1: Vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 + identifikované přeshraniční nenávaznosti rozvojových os

Vymezení dopravních sítí na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí

Metodologie vymezení dopravních sítí na území států V4+2

Předmětem zájmu jsou sítě železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravy, dále námořní přístavy a letiště.
Pro vymezení dopravních sítí na území států V4+2 byl použit přístup spočívající v převzetí dopravních sítí vymezených v rámci mezinárodních dohod (AGC, AGTC, AGR a AGN), v rámci Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a v rámci národních dokumentů územního rozvoje nebo rozvoje dopravní infrastruktury.
U jednotlivých úseků dopravních sítí je rozlišeno, zda se jedná o stav nebo záměr.
Příslušnost jednotlivých úseků k dané dohodě je zobrazena v mapách, které tvoří přílohu 4.
Výběr úseků silnic, které jsou zařazeny do kategorie ostatní hlavní silnice (nadnárodní hlavní silnice), byl v kompetenci jednotlivých států.

Jednotlivé dopravní sítě jsou tvořeny následujícími druhy dopravní infrastruktury:

Železniční síť:
- klasická konvenční železnice, která je součástí TEN-T a/nebo dohod AGC a/nebo AGTC;
- vysokorychlostní železnice (VRT);
- širokorozchodná železnice.

Silniční síť (rozčleněna dle kapacity):
- všechny dálnice, rychlostní silnice a v Polsku také expresní silnice;
- hlavní silnice, pouze však ty, které jsou součástí TEN-T a/nebo dohody AGR (mezinárodní hlavní silnice);
- ostatní hlavní silnice (nadnárodní hlavní silnice).

Síť vnitrozemských vodních cest včetně přístavů a námořních přístavů:
- vnitrozemské vodní cesty, které jsou součástí TEN-T a/nebo dohody AGN;
- vnitrozemské vodní přístavy, které jsou součástí TEN-T a /nebo dohody AGN;
- námořní přístavy, které jsou součástí TEN-T.

Letiště:
- letiště, která jsou součástí TEN-T (rozlišeny tři úrovně);
- ostatní letiště.

Vymezení železniční sítě, silniční sítě, vnitrozemských vodních cest včetně vnitrozemských přístavů a námořních přístavů a letiště na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí znázorňují obr. 2, 3, 4 a 5.

Přeshraniční nenávaznosti mezi dopravními sítěmi na území států V4+2

Přeshraniční nenávaznosti dopravních sítí lze identifikovat v rámci provedeného vymezení dopravních sítí na území států V4+2 založeného na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí.

Výskyt nenávaznosti je dán dvěma důvody:
- absencí dopravní sítě na jedné straně státní hranice;
- střetáváním různých kategorií dopravní sítě na státních hranicích.

Z důvodu absence dopravní sítě na jedné straně státní hranice byly identifikovány následující nenávaznosti v rámci železniční sítě:

A. mezi Českou republikou a Polskem ve směru Ostrava – Katowice (na českou plánovanou VRT nenavazuje žádná polská VRT);
B. mezi Maďarskem a Slovenskem ve směru Győr – Bratislava (na maďarskou plánovanou VRT nenavazuje žádná slovenská VRT);
C. mezi Maďarskem a Rumunskem ve směru Szeged – Arad/Timişoara (na maďarskou plánovanou VRT nenavazuje žádná rumunská VRT)[8].

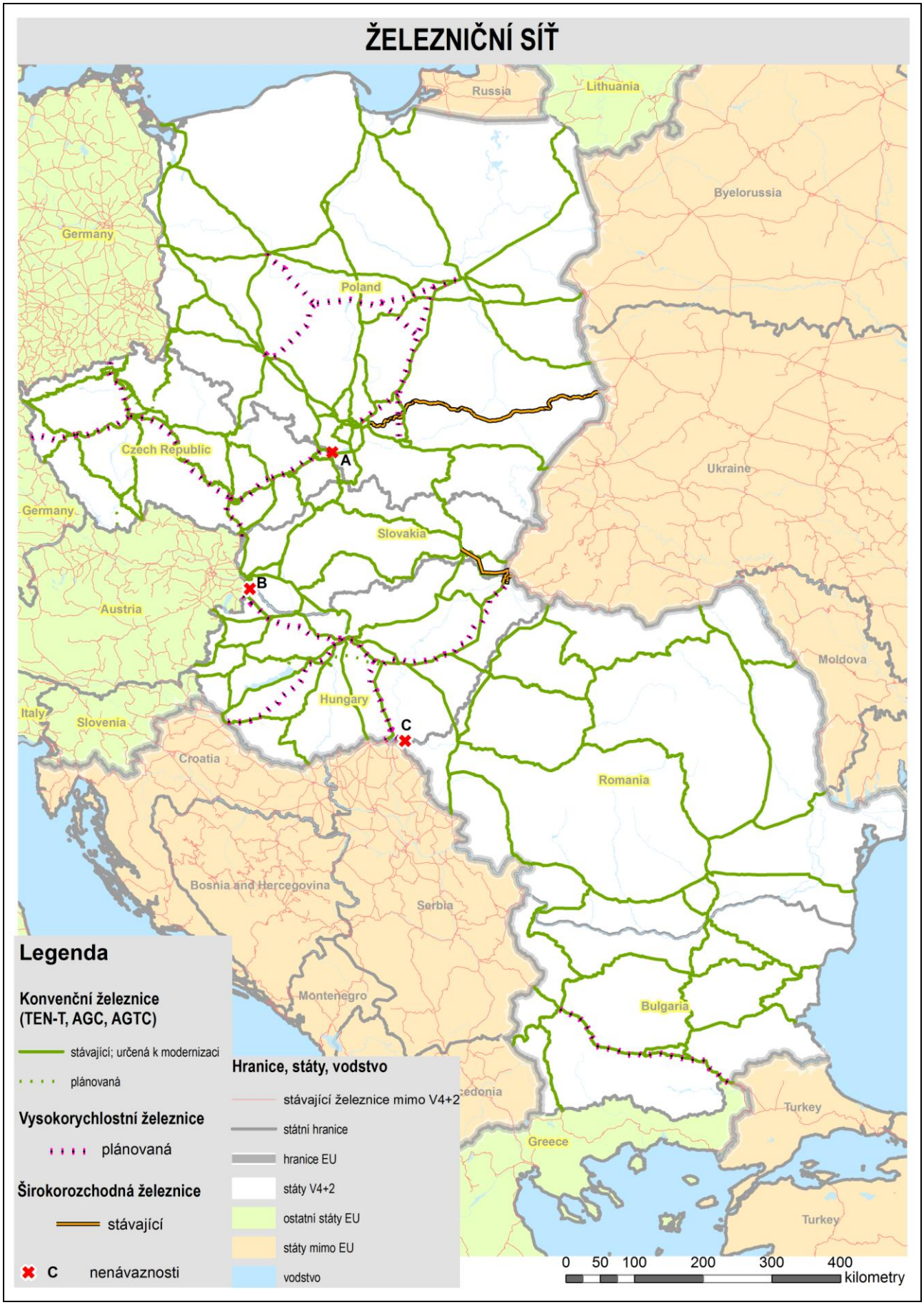
Nenávaznosti jsou na obr. 2 vyznačeny červeným křížkem a příslušným písmenem.

Z důvodu střetávání různých kategorií dopravní sítě na státních hranicích byly identifikovány následující nenávaznosti v rámci silniční sítě:

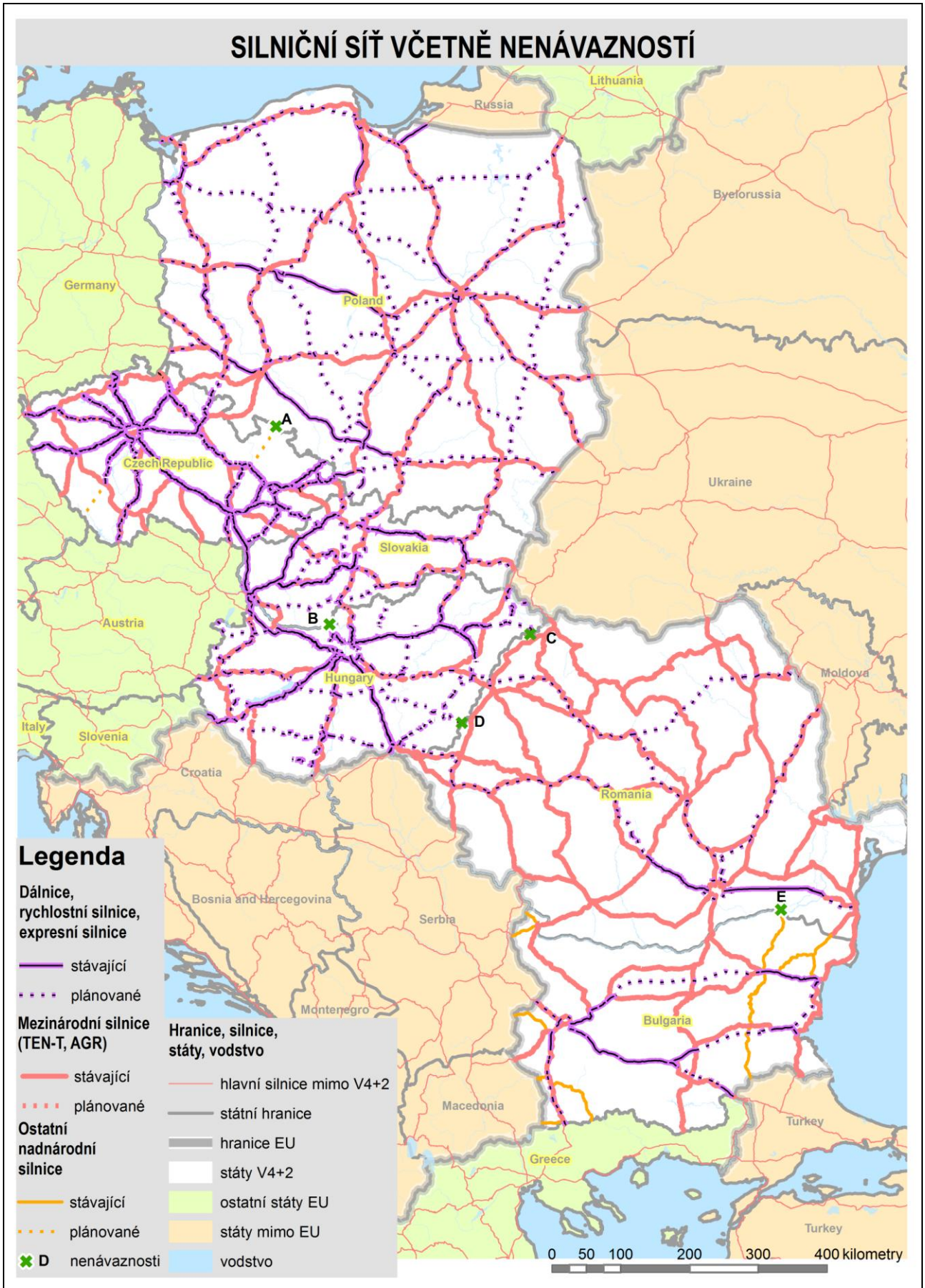
A. mezi Českou republikou a Polskem ve směru Mohelnice – Opole (na českou plánovanou nadnárodní hlavní silnici navazuje polská silnice nižšího významu);
B. mezi Maďarskem a Slovenskem ve směru Esztergom – Štúrovo (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje slovenská silnice nižšího významu);
C. mezi Maďarskem a Rumunskem ve směru Nyíregyháza – Satu Mare (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu);
D. mezi Maďarskem a Rumunskem ve směru Békéscsaba – Chişineu Criş (na maďarskou plánovanou rychlostní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu);
E. mezi Bulharskem a Rumunskem ve směru Shumen – Călăraşi přes Silistra (na bulharskou nadnárodní silnici navazuje rumunská silnice nižšího významu).

Nenávaznosti jsou na obr. 3 vyznačeny zeleným křížkem a příslušným písmenem.

[8] Komentář Rumunska: „Existuje plán na vybudování vysokorychlostní tratě spojující Bukurešť a Budapešť, nicméně přesná trasa nebyla doposud rumunskými úřady stanovena – proto bylo rozhodnuto označit toto jako nenávaznost.“



Obr. 2: Vymezení železniční sítě na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí + identifikované přeshraniční nenávaznosti v železniční síti



Obr. 3: Vymezení silniční sítě na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí + identifikované přeshraniční nenávaznosti v silniční síti

Obr. 4: Vymezení vnitrozemských vodních cest včetně vnitrozemských vodních přístavů a námořních přístavů na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T a národních rozvojových dokumentů

Obr. 5: Vymezení letišť na území států V4+2 založené na analýze mezinárodních dohod, TEN-T, národních dokumentů územního rozvoje a rozvoje dopravních sítí

ČÁST 2
Návrh dalších prací na Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2 zaměřených na odstraňování bariér územního rozvoje a na posílení územní soudržnosti

Úvod

Z poznatků a zkušeností nabytých v rámci prací na Části 1 společného dokumentu vyplývá, že je potřeba společný přístup k odstraňování bariér územního rozvoje, jako předpokladu pro posílení územní soudržnosti.

V souladu s článkem 8 závěrů z jednání ministrů zemí V4+2 odpovědných za regionální rozvoj a územní plánování, které se uskutečnilo ve dnech 3.–4. června 2008 v Praze, může být budoucí spolupráce rozšířena i o další sousedící státy nacházející se uvnitř i vně EU.

Společný přístup k odstraňování bariér územního rozvoje států V4+2

V Části 1 společného dokumentu byly na území států V4+2 na základě analýzy národních dokumentů územního rozvoje a dalších oficiálních dokumentů identifikovány vzájemné přeshraniční nenávaznosti rozvojových os (viz obr. 6) a vzájemné přeshraniční nenávaznosti v rámci jednotlivých dopravních sítí (viz obr. 2 na str. 16 a obr. 3 na str. 17). Uvedené nenávaznosti představují bariéry územního rozvoje, negativně ovlivňují socioekonomické procesy probíhající v území včetně fungování jednotného trhu a hospodářské unie.
V průběhu prací na Části 1 se rovněž objevily úvahy o potřebě doplnit stávající vymezení rozvojových pólů, rozvojových os a dopravních sítí o "nové úseky" rozvojových os nebo dopravních sítí na území států V4+2. Většinou by se jednalo o úseky, které by propojily dva rozvojové póly na opačných stranách hranice. Některé státy daly podněty na nové rozvojové osy (viz obr. 6), které však zatím nebyly dostatečně se sousedním státem projednány. Jedná se o následující úseky rozvojových os:

I. mezi Polskem a Českou republikou ve směru Wrocław – Brno (polský podnět);
II. mezi Maďarskem a Slovenskem ve směru Budapest – Banská Bystrica (maďarský podnět)[9];
III. mezi Maďarskem a Rumunskem ve směru Nyíregyháza – Satu Mare (maďarský podnět);
IV. mezi Maďarskem a Rumunskem ve směru Szeged – Timişoara (maďarský podnět).

Návrh řešení nenávazností a podnětů na nové rozvojové osy případně nové úseky dopravní sítě by měl zohlednit:

- celoevropský kontext vymezení rozvojových pólů, rozvojových os a dopravních sítí (celoevropské vazby, vazby území států V4+2 na sousední státy, ať již se jedná o členské státy EU nebo nečleny, poloha území států V4+2 mezi Baltským a Černým mořem);

[9] Komentář Maďarska: „Dle platných národních dokumentů územního rozvoje se v místě tohoto podnětu na novou rozvojovou osu nenachází žádná maďarská rozvojová osa a nachází slovenská rozvojová osa 3. kategorie; tento podnět na novou rozvojovou osu byl diskutován s Ministerstvem výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky v září 2008.“

- význam a vzájemné vazby hlavních měst, případně nejvýznamnějších rozvojových pólů v rámci území států V4+2.

Řešení nenávazností bude často vyžadovat jak bilaterální komunikaci a dohodu využívající znalosti a návrh řešení v podrobnosti regionální úrovně (tzv. přístup zezdola nahoru), tak i znalosti a návrh řešení z pohledu evropské úrovně (tzv. přístup zezhora dolů). Je třeba však upozornit, že oba přístupy mohou být někdy ve vzájemném rozporu a bude třeba je sladit.

Další spolupráce v oblasti územního rozvoje

Obsahem další spolupráce v oblasti územního rozvoje by také mělo být:

1. Zvýšení vzájemného povědomí o národních přístupech a postupech v oblasti územního rozvoje (jehož výsledkem jsou národní dokumenty územního rozvoje) s cílem usnadnění další spolupráce. Napomoci by mělo:
   - zpracování přehledu o systémech územního plánování v jednotlivých státech a hesláře odborných termínů podle vzoru, který byl vytvořen maďarskou stranou (viz příloha 5 společného dokumentu);
   - soustavná výměna informací o pracích na rozvojových dokumentech jednotlivých států;
   - sdílené internetové stránky pro interní potřebu zainteresovaných subjektů a veřejných internetových stránek o společném dokumentu.

2. Naformulování společné strategie územního rozvoje zemí V4+2 v evropském kontextu.

3. Stanovení témat, které by byly předmětem další spolupráce (např. energetická infrastruktura, změna klimatu, demografie, polycentrické osídlení, kulturní dědictví, lesy a ekologické struktury aj.). Ta může případně vyústit v novou formu spolupráce, např. nový projekt.

4. Společná diskuse k evropským plánovacím procesům v oblasti územního rozvoje (v rámci diskuse o aktualizaci dokumentů Územní agenda EU, Stav a perspektivy území EU, ESDP, včetně revize TEN-T).

Otázka financování budoucí spolupráce zemí V4+2 v oblasti územního rozvoje zaměřené na odstraňování bariér územního rozvoje a na posílení územní soudržnosti

Dosavadní spolupráce (práce na Společném dokumentu územního rozvoje států V4+2) byla financována z národních zdrojů, tedy každý stát si svoji účast zajišťoval sám. S přípravou budoucí spolupráce však rovněž vyvstává otázka jejího financování. Je třeba zvážit možnost zapojení do některého z programů Evropské územní spolupráce, ze kterého by mohla být spolufinancována část, případně i celá, navrhovaná spolupráce států V4+2 v oblasti územního rozvoje zaměřená na odstraňování bariér územního rozvoje (na posílení územní soudržnosti).

Využití výsledků další spolupráce zemí V4+2 v oblasti územního rozvoje

- Výsledky spolupráce by měly být využity při aktualizaci národních dokumentů územního rozvoje, jejich vzájemné koordinaci a koordinaci rozvoje dopravních sítí.

- Získané poznatky a zkušenosti by měly umožnit státům V4+2 se intenzivněji zapojit do aktivit EU v oblasti územního rozvoje.

Obr. 6: Vymezení rozvojových pólů a rozvojových os na území států V4+2 + identifikované přeshraniční nenávaznosti rozvojových os + podněty na nové rozvojové osy

PŘÍLOHA 1
Seznam platných národních dokumentů územního rozvoje států V4+2

Bulharsko:

Národní strategie regionálního rozvoje Bulharské republiky pro období 2005–2015
(National Regional Development Strategy of the Republic of Bulgaria for the period 2005–2015)
Schválena rozhodnutím Rady ministrů č. 294 z 21. dubna 2005.

Anglická verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.mrrb.government.bg/index.php?lang=bg&do=law&type=4&id=222

Česká republika:

Politika územního rozvoje České republiky, 2008
(Spatial Development Policy of the Czech Republic, 2008)
Schválena usnesením vlády ČR z 20. července 2009, č. 929 o politice územního rozvoje ČR 2008.

Anglická verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Politika-uzemniho-rozvoje-CR-2008
there is a link: "Politika územního rozvoje České republiky 2008 - brožura v anglickém jazyce"

Maďarsko:

Národní koncepce územního rozvoje, 2005
(National Spatial Development Concept, 2005; Országos Területfejlesztési Koncepció, 2005). Schválena maďarským Parlamentem, nařízení Parlamentu č. 97/2005. (XII. 25.) o Národní koncepci územního rozvoje.

Anglická verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.eukn.org/binaries/hungary/bulk/policy/2006/10/205-nationalspatialdevelopmentconcept2005eng.pdf
http://www.eukn.org/hungary/themes/Urban_Policy/National-Spatial-Development-Concept-2005_1782.html

Národní prostorový plán, 2003
(National Spatial Plan, 2003; Országos Területrendezési Terv, 2003): nařízení (zákon) XXVI z roku 2003 o Národním prostorovém plánu

Maďarská verze je dostupná na: http://www.vati.hu/main.php?folderID=2017

Polsko:

Koncepce politiky prostorového/územního rozvoje/uspořádání státu, 2001
(National Spatial Arrangement Policy, 2001; Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, 2001).

Anglická zkrácená verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_krajowy/polska_polityka_przestrzenna/koncepcja_polityki_przestrzennego_zagospodarowania_kraju/Documents/e38efc190a3548c8a3708a248d551aa2AngielskiskrtKPPZKFORMAT20504_2.pdf

Rumunsko:

Národní prostorový plán
(National Spatial Plan – schválené části, 1997–2006). Projednán ve formě zákona Parlamentem.

Anglická verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.mdrt.ro/index.php?p=1081&lang=en

Slovensko:

Koncepcia územného rozvoja Slovenska, 2001
(Slovak Spatial Development Perspective, 2001)

Slovenská verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.build.gov.sk/mvrrsr/index.php?id=1&lang=sk&cat=222

PŘÍLOHA 2
Vybrané výsledky vyplývající z analýzy národních dokumentů územního rozvoje států V4+2

Tab. 1: Analyzované národní dokumenty územního rozvoje států V4+2

Země	Dokument	Datum přijetí	Příjemce
Slovensko	Koncepce územního rozvoje Slovenska	2001	vláda
Česká republika	Politika územního rozvoje České republiky 2008	2009	vláda
Polsko	Koncepce politiky prostorového/územního rozvoje/uspořádání státu	2001	parlament
Maďarsko	Národní koncepce územního rozvoje	2005	parlament
Rumunsko	Národní prostorový plán Strategická koncepce územního rozvoje – Rumunsko 2030	1997–2006 2008	parlament
Rumunsko	Regionální operační program 2007–2013	2007	vláda
Bulharsko	Národní strategie regionálního rozvoje Bulharské republiky pro období 2005–2015	2005	vláda

Tab. 2: Principy a hlavní cíle obsažené v národních dokumentech územního rozvoje států V4+2

Země	Dokument	Principy	Hlavní cíle
Slovensko	Koncepce územního rozvoje Slovenska	Udržitelnost Partnerství	- Podpora rozvoje hospodářské základny a posilování její konkurenceschopnosti a efektivity - Podpora vyváženého rozvoje osídlení, včetně rozvoje venkova - Zajištění rovnoprávného přístup k infrastruktuře - Ochrana a vytváření dědictví v oblasti životního prostředí, přírodního a kulturního dědictví - Podpora integrace a soudržnosti - Zajištění udržitelného rozvoje

Země	Dokument	Principy	Hlavní cíle
Česká republika	Politika územního rozvoje ČR 2008	Udržitelnost Partnerství	- Vytvářet předpoklady pro udržitelný územní rozvoj - Začlenění České republiky do středoevropské oblasti EU - Polycentrický rozvoj struktury osídlení - Chránit a rozvíjet přírodní civilizační a kulturní hodnoty - Spolupráce s obyvateli a dalšími uživateli území - Vytvářet podmínky pro hospodárné využívání území ve strukturálně zaostalých a hospodářsky slabých regionech a takto pomáhat při řešení vysoké míry nezaměstnanosti v těchto oblastech - Zajišťovat ochranu nezastavěných území a vytvářet předpoklady k novému využívání opuštěných území - Vytvářet ekologickou stabilitu - Vytvářet podmínky pro rozvoj a využívání území k různým druhům turistiky - Vytvářet předpoklady pro lepší přístupnost území a pro zlepšování dopravní a technické infrastruktury - Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami - Stanovit podmínky pro využívání území a zajistit vymezené oblasti a osy
Maďarsko	Národní koncepce územního rozvoje	Subsidiarita Decentralizace Udržitelnost Otevřenost a partnerství Zaměření na efektivitu Systémový přístup, programy, integrovaný rozvoj Transparentnost, monitoring a hodnocení Krajinný a územní přístup	- Regionální konkurenceschopnost - Území konvergence - Udržitelný územní rozvoj ochrana dědictví - Územní začlenění do Evropy - Decentralizace a regionalismus

Země	Dokument	Principy	Hlavní cíle
Rumunsko	Národní územní plán	Udržitelnost Vyvážený a harmonický rozvoj Uchovávání specifičnosti Územní partnerství Transparentnost a důvěra Konzultace a koordinace Institucionální rozvoj Solidarita Subsidiarita	- Využívání periferní polohy pro rozvoj úlohy Rumunska jako spojnice na kontinentální a mezikontinentální úrovni - Napojení na evropskou síť koridorů a pólů územního rozvoje - Strukturalizace a rozvoje vyvážené sítě venkovských sídel - Uplatňování solidarity mezi městy a venkovem - Rozvoj venkova - Posilování a rozvoj meziregionálních spojovacích sítí - Vhodný rozvoj jednotlivých typů území - Zvyšování územní konkurenceschopnosti - Ochrana, rozvoj a zhodnocování přírodního a kulturního dědictví
Bulharsko	Národní strategie regionálního rozvoje Bulharska pro období 2005–2015	Programování Doplňkovost Udržitelnost Partnerství Transparentnost	- Dosažení průlomu v rozvoji bulharských regionů pomocí investic do infrastruktury a lidských zdrojů a přiblížení k průměrné úrovni rozvoje regionů EU - Minimalizace meziregionálních a vnitroregionálních rozdílů pomocí využití vnitřního potenciálu na regionální a místní úrovni - Rozvoj územní spolupráce s cílem dosáhnout soudržnosti území EU a rozšiřování dobrých sousedských vztahů a partnerství
Polsko	Koncepce politiky prostorového/územního rozvoje/uspořádání státu	Udržitelnost Demokracie Decentralizace Diversifikace Subsidiarita	- Povzbuzování a posilování integrace Polska do EU - Formování mechanismů produkujících efektivní společensko-ekonomický rozvoj - Zlepšování civilizační úrovně společnosti (kvality života) - Ochrana a rozumné formování přírodního prostředí - Ochrana kulturního dědictví - Zvyšování bezpečnosti státu

Tab. 3: Vyznačení hlavních příslušných přístupů k územnímu rozvoji v analyzovaných dokumentech

Témata	slovenský dokument	český dokument	polský dokument	maďarský dokument	rumunský dokument	bulharský dokument
Turistika						
Životní prostředí						
Kulturní dědictví						
Veřejné služby						
Rozvoj ekonomiky						
Lidská infrastruktura						
Inovační politika						
Sociální problémy						

Barvy: červená-velký důraz, oranžová – důraz, žlutá – menší důraz

Tab. 4: Vyznačení hlavních příslušných přístupů k územnímu rozvoji v analyzovaných dokumentech

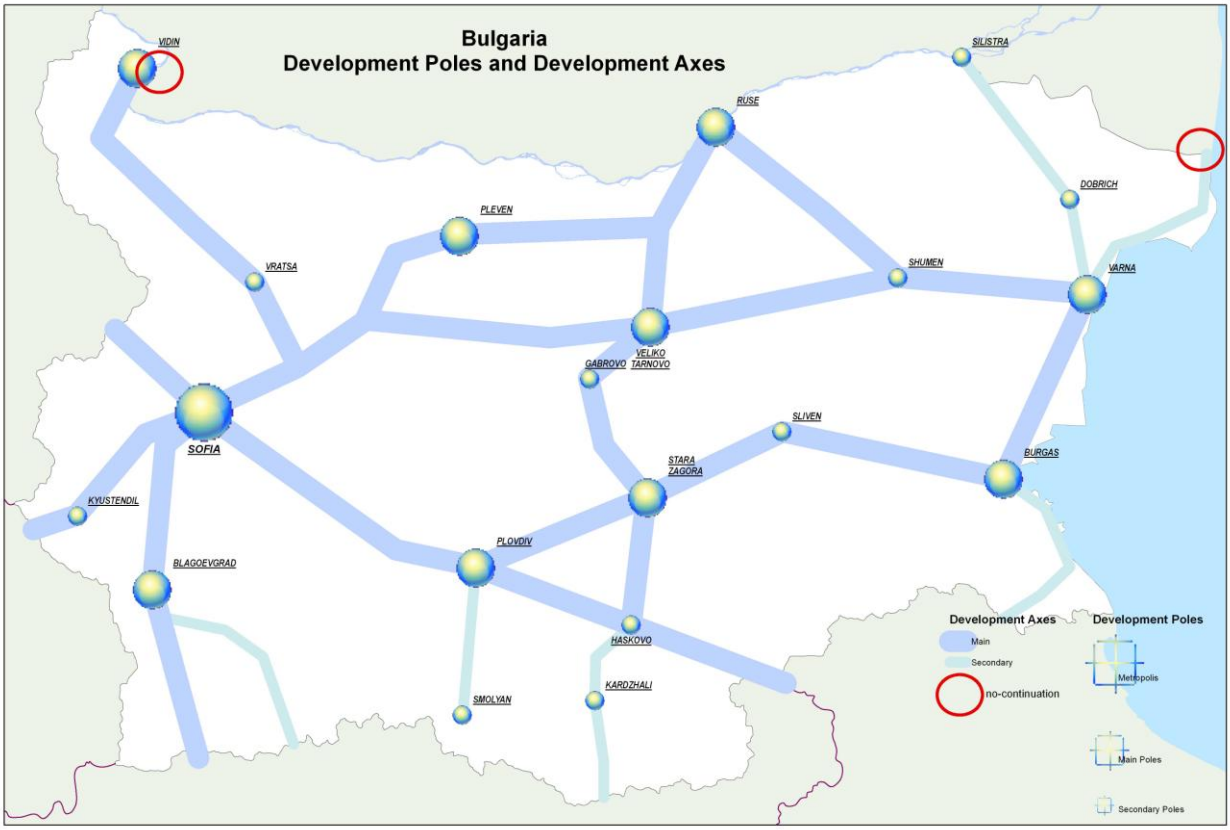
Témata	slovenský dokument	český dokument	polský dokument	maďarský dokument	rumunský dokument	bulharský dokument
Rozvojové póly						
Rozvojové osy						
Rozvoj měst						
Vztahy mezi městy a venkovem						
Vyrovnávání regionů						
Rozvoj venkovských oblastí						
Dopravní spojení						
Území soudržnost						
Polycentrický rozvoj						
Udržitelný územní rozvoj						

Barvy: červená-velký důraz, oranžová – důraz, žlutá – menší důraz

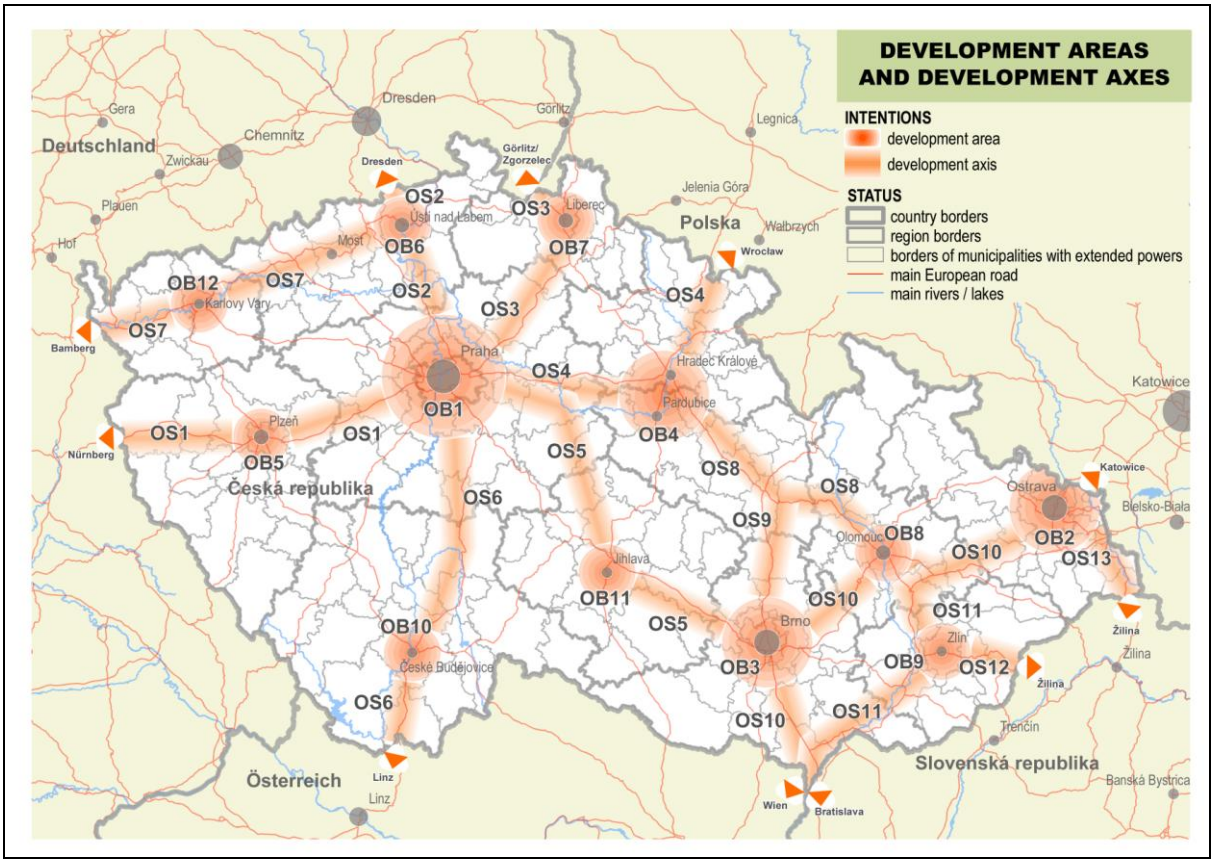
PŘÍLOHA 3
Přehled přístupů jednotlivých států V4+2 k vymezení rozvojových pólů a rozvojových os v národních dokumentech územního rozvoje[10]

[10] Názvy jednotlivých národních dokumentů územního rozvoje jsou uvedeny v Příloze 1.

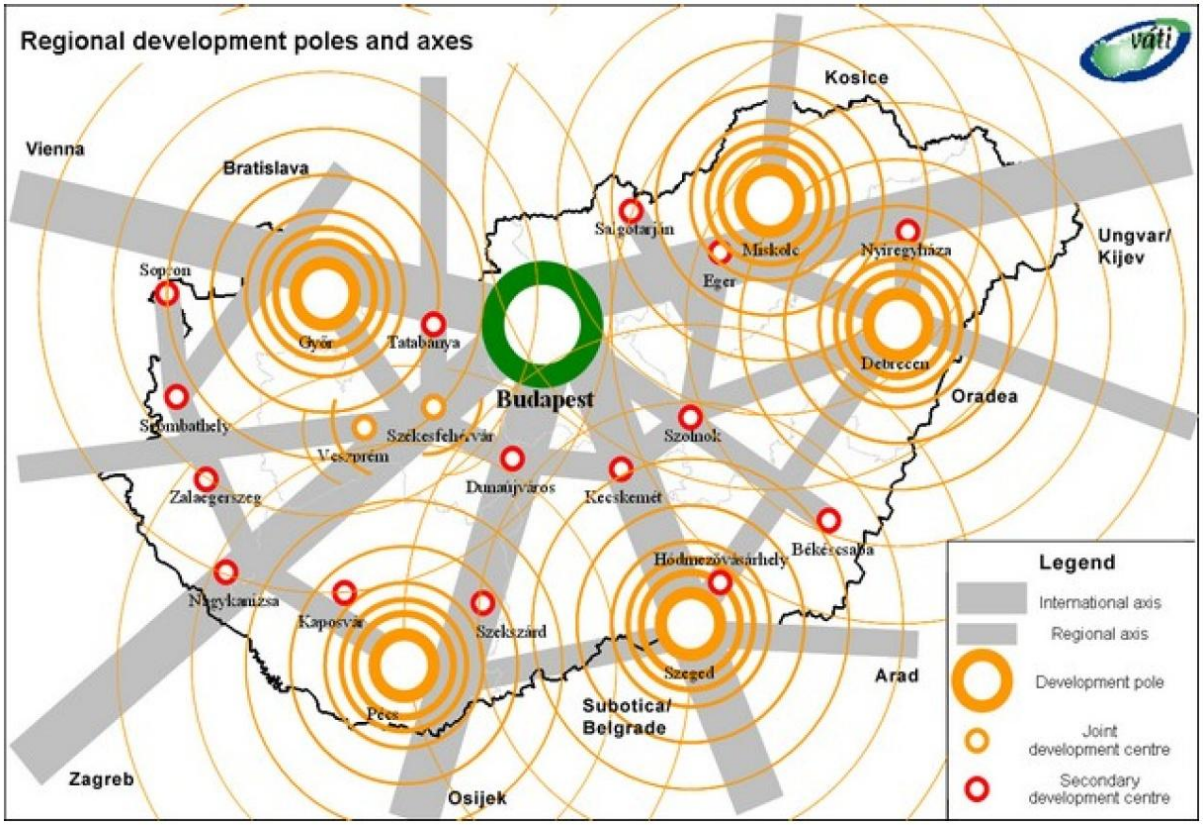
Bulharsko – Rozvojové póly a rozvojové osy



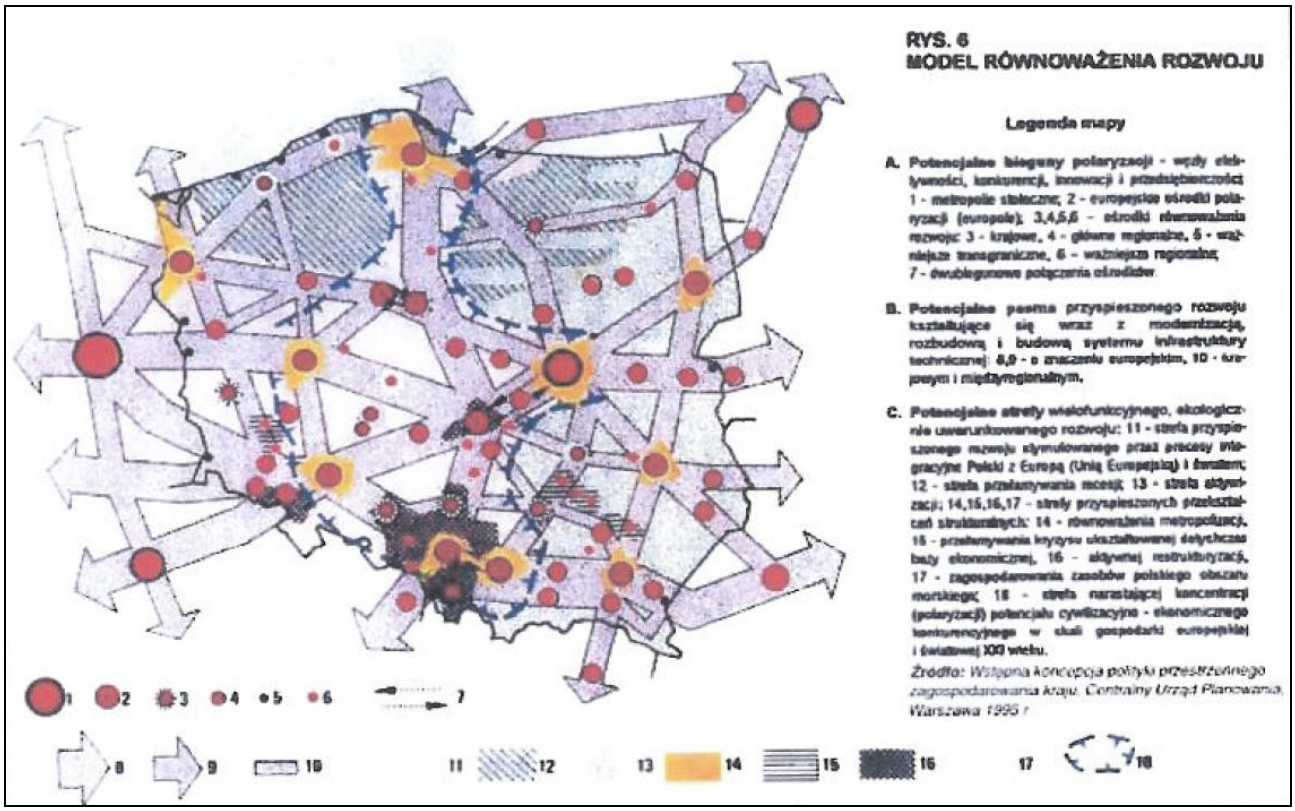
Česká republika – Rozvojové oblasti a rozvojové osy



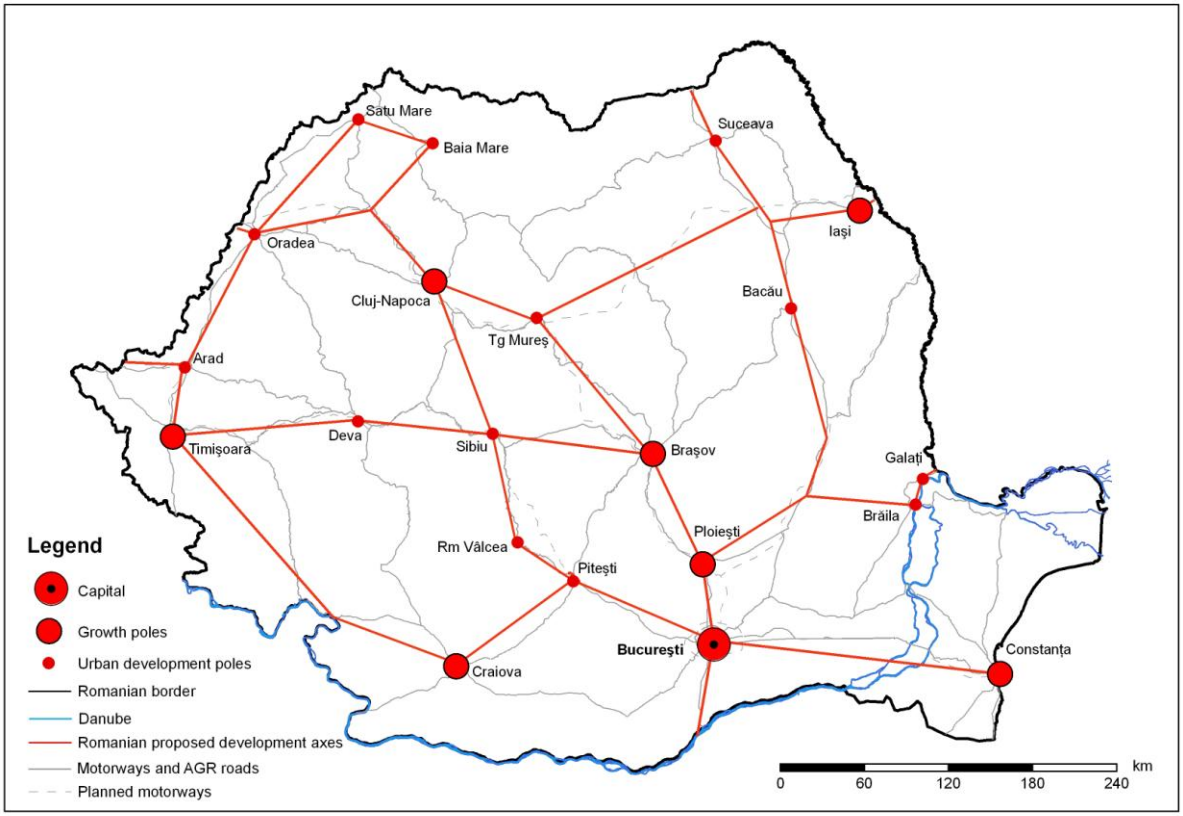
Maďarsko – Rozvojové póly a rozvojové osy



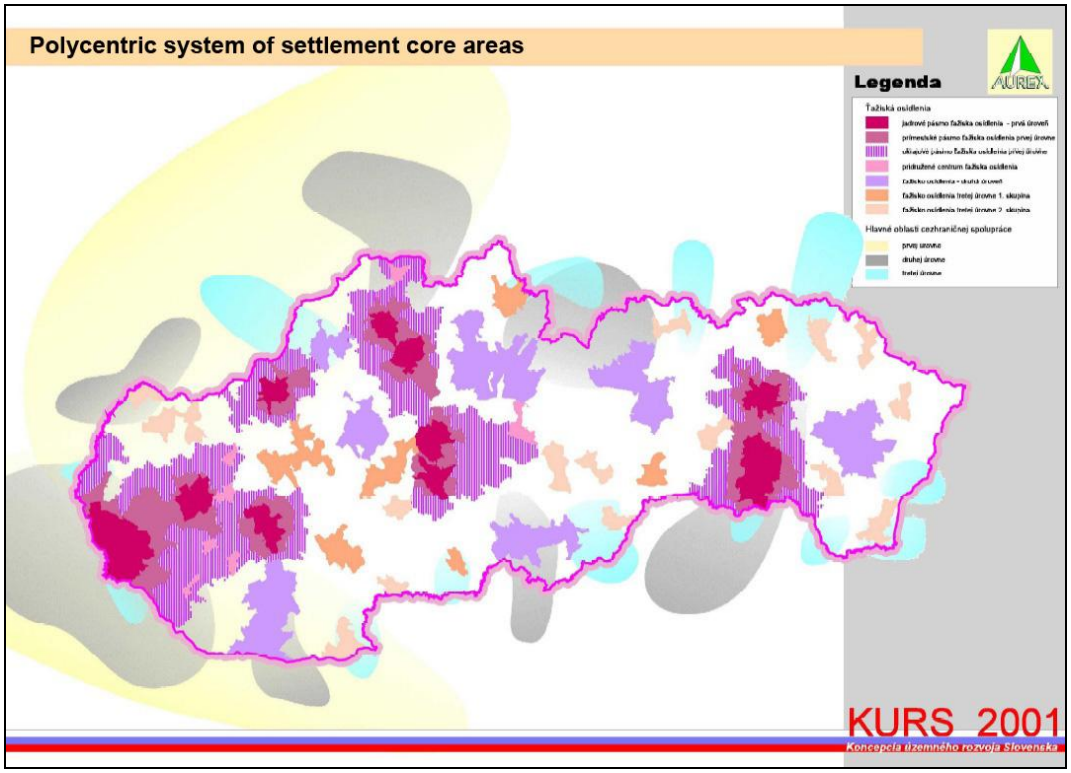
Polsko – Model rovnovážného rozvoje

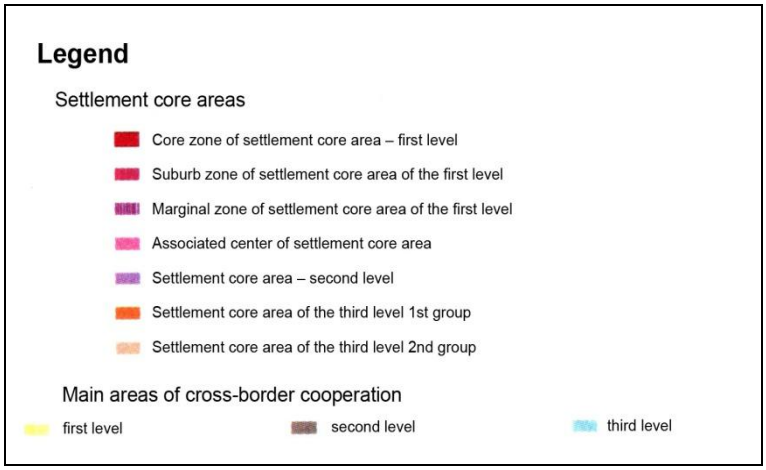


Rumunsko – Rozvojové póly a rozvojové osy

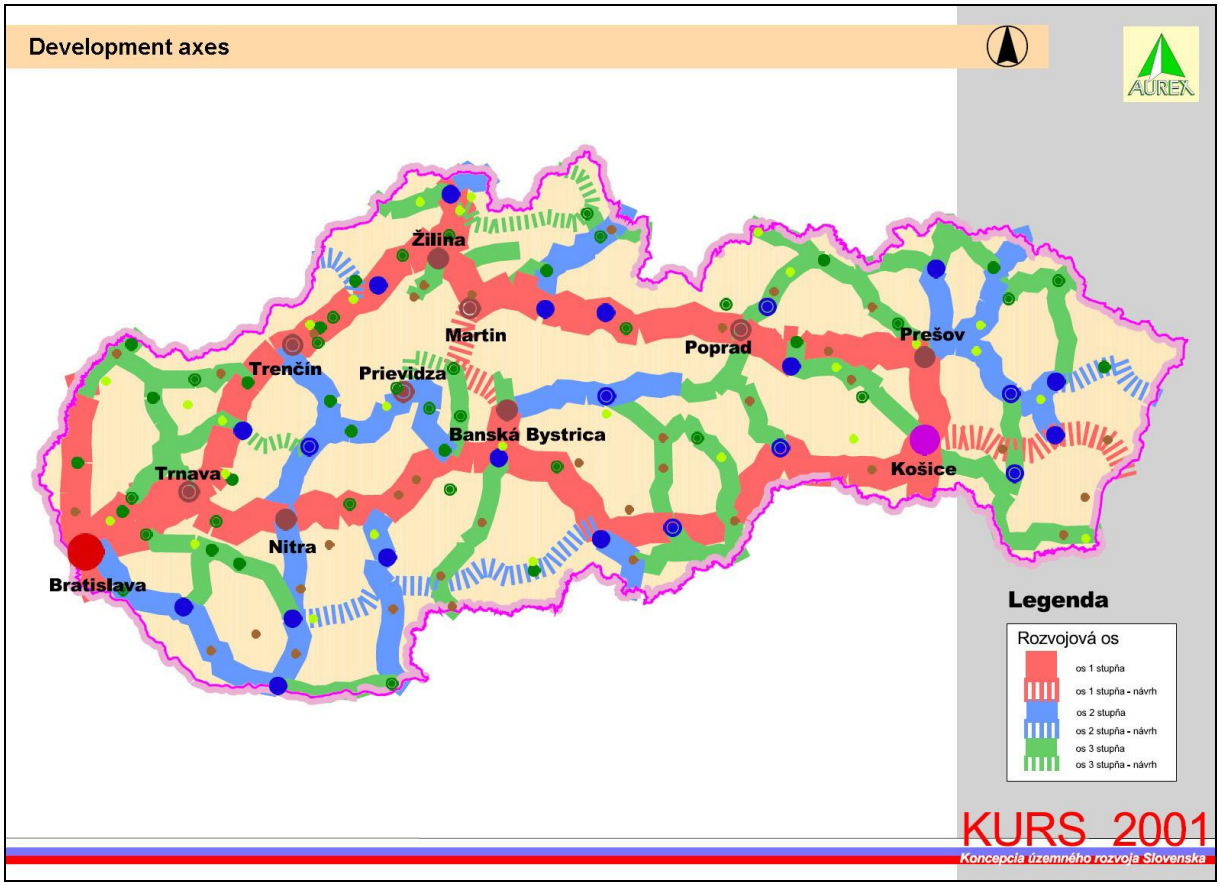


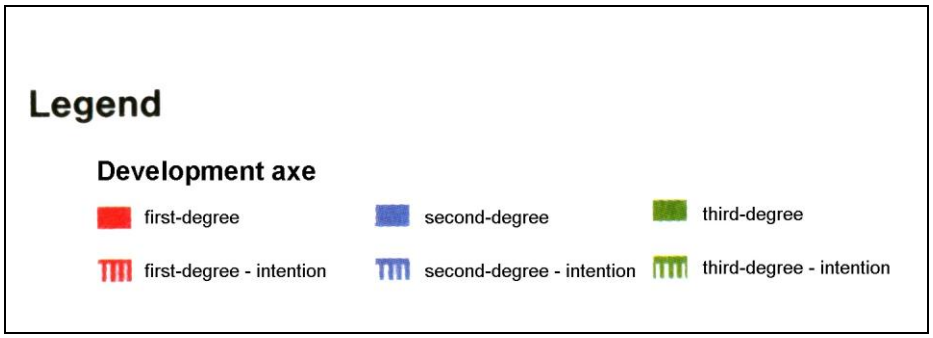
Slovensko – Polycentrický systém těžisek osídlení





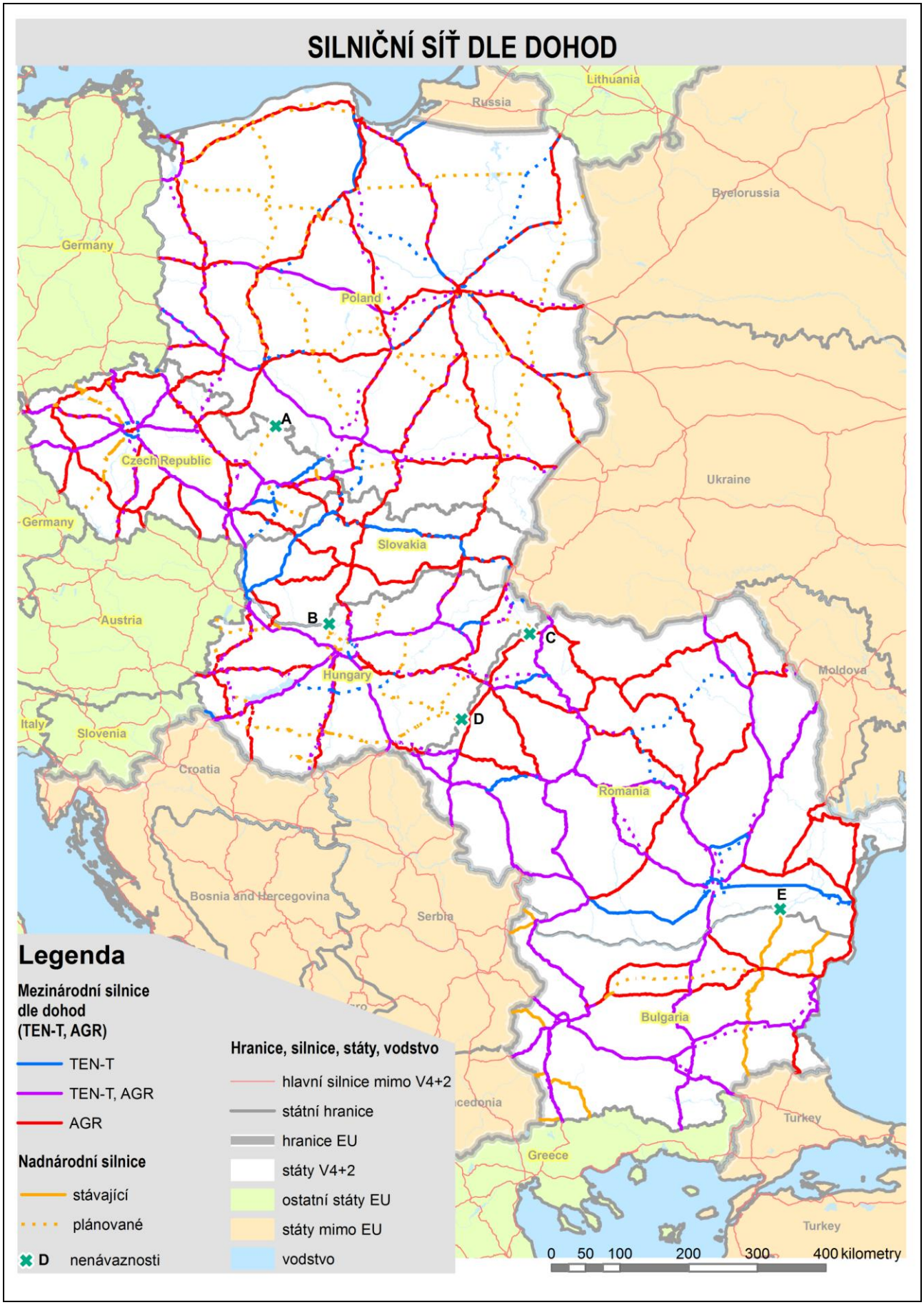
Slovensko – Rozvojové osy





PŘÍLOHA 4
Vymezení dopravních sítí podle jejich příslušnosti k mezinárodním dohodám na území států V4+2

Vymezení železniční sítě podle její příslušnosti k mezinárodním dohodám na území států V4+2



Vymezení silniční sítě podle její příslušnosti k mezinárodním dohodám na území států V4+2)

PŘÍLOHA 5
Odkazy na dostupné informace o systémech územního plánování v jednotlivých zemích

Maďarsko

Systém územního plánování v Maďarsku a heslář pojmů, 2008 ("Heslář")
(Presentation of the Hungarian Spatial Development Policy and Glossary of Terms, 2008 ("Glossary"))

Anglická verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.terport.hu/main.php?folderID=2802

Česká republika

Územní plánování v České republice 2007
(Town and Country Planning in the Czech Republic 2007)

Anglická verze dokumentu je dostupná na následující internetové adrese:
http://www.uur.cz/default.asp?ID=2827

Podrobnější materiál podobný maďarskému „Hesláři“ bude zpracován v následujícím období spolupráce.

Bulharsko, Polsko, Rumunsko a Slovensko

Materiál podobný maďarskému „Hesláři“ bude zpracován v následujícím období spolupráce.