

ČÍSLO OBJEDNATELE:
19/11/08

ZPRACOVATEL:
Ing.arch. Vlasta Poláčková - Urbanistický atelier UP-24
ve spolupráci s Atelierem T-plan, s.r.o.
a Hydrosotem Veleslavín s.r.o.

VYHODNOCENÍ VLIVU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

TEXTOVÁ ČÁST



OBJEDNATEL:
Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

POŘIZOVATEL:
Krajský úřad Středočeského kraje,
odbor regionálního rozvoje,
oddělení tvorby projektů a územního plánování

11/2011

Zpracovatel:

Ing. arch. Vlasta Poláčková
Urbanistický atelier UP-24
Na Petynci 84, 169 00 Praha 6
mail: up24polackova@volny.cz



Koordinace, urbanismus,

bydlení, občanská vybavenost, rekreace: Ing. arch. Vlasta Poláčková

Ekonomická problematika,

dopravní a technická infrastruktura:

Ing. arch. Vladimír Soukeník,
Ing. Hana Chladová

Sociodemografické podmínky:

Prof. RNDr. Martin Hampl DrSc.

Problematika životního prostředí,
přírody a krajiny:

Ing. Milena Morávková,
Ing. Vladimír Mackovič

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti NATURA 2000

Atelier T-plan, s.r.o.
Alena Kubešová, Ph.D.
RNDr. Libor Krajíček

Digitální zpracování:

U Sadu 13, 162 00 Praha 6

Hydrosoft Veleslavín, s. r. o.
Ing. Jindřich Poláček

hydrosoft[®]
Veleslavín

Obsah:

Úvod.....	7
A. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona	9
1. Shrnutí obsahu SEA	9
2. Stručný přehled výsledků vyhodnocení ploch a koridorů v dokumentaci SEA	10
3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí	19
4. Hodnocení vlivů přesahujících hranice kraje.....	20
5. Hodnocení variantně navrhovaných záměrů.....	21
6. Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.....	23
B. Vyhodnocení vlivů ZÚR na území Natura 2000	29
1. Způsob hodnocení ZÚR.....	29
2. Vyhodnocení problematických úkolů a záměrů.....	31
3. Závěr	36
C. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech.....	37
1. Geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.....	39
1.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj geologických a hydrogeologických poměrů a zdroje nerostných surovin	39
1.2. Indikátor stavu a vývoje geologických a hydrogeologických poměrů a zdrojů nerostných surovin.....	40
2. Vodní režim.....	41
2.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj vodního režimu území	41
2.2. Indikátor stavu a vývoje vodního režimu území	42
3. Hygiena životního prostředí.....	42
3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny životního prostředí	42
3.2. Indikátor stavu a vývoje kvality životního prostředí	45
4. Ochrana přírody a krajiny, ÚSES	46
4.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj ochrany přírody a krajiny a ÚSES	46
4.2. Indikátory stavu a vývoje ochrany přírody a krajiny	50
5. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa	53
5.1 Vliv ZÚR na stav a vývoj zemědělského a lesního půdního fondu	53
5.2. Indikátory stavu a vývoje zemědělského a lesního půdního fondu	54
6. Veřejná dopravní infrastruktura	56
6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury.....	56
6.2. Indikátory stavu a rozvoje dopravní infrastruktury – K07.....	64
6.3. Odhad pořizovacích nákladů na prioritní investice v dopravní infrastruktuře navržené v ZÚR Středočeského kraje	65
7. Technická infrastruktura	68
7.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj technické infrastruktury	68
7.2. Indikátor stavu a rozvoje technické infrastruktury	71
7.3. Odhad pořizovacích nákladů na prioritní investice do technické infrastruktury navržené v ZÚR Středočeského kraje	71
8. Sociodemografické podmínky	73
8.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj sociodemografických podmínek	73
8.2. Indikátory stavu a vývoje sociodemografických podmínek	74
9. Struktura osídlení	76
9.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj struktury osídlení.....	76
10. Bydlení a občanská vybavenost	78

10.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj bydlení a občanské vybavenosti	78
10.2. Indikátory stavu a rozvoje bydlení a občanské vybavenosti	80
11. Rekreační a cestovní ruch	81
11.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj podmínek pro rekreaci a cestovní ruch	81
11.2. Indikátory stavu a rozvoje rekreace	87
12. Hospodářské podmínky	89
12.1 Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj hospodářských podmínek	89
12.2. Indikátory stavu a rozvoje hospodářství	92
D. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy a na stav a vývoj hodnot území	97
D.I., D.II., D.III. Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území	97
1. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy podmínek pro příznivé životní prostředí	97
2. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy hospodářských podmínek	105
3. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	111
D.IV. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území	119
1. Vliv řešení na stav a vývoj přírodních hodnot zjištěných v RURÚ	121
2. Vliv řešení na stav a vývoj kulturních hodnot zjištěných v RURÚ	122
3. Vliv řešení na stav a vývoj civilizačních hodnot zjištěných v RURÚ	123
E. Vyhodnocení přínosu zásad územního rozvoje k naplnění priorit územního plánování stanovených v PÚR	125
E.I. Naplnění priorit	125
E.II. Přínos ZÚR Středočeského kraje ke zlepšení integrace ČR do středoevropského prostoru	132
F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí	135
F.I. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje území.	135
F.II. Shrnutí přínosu zásad územního rozvoje k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích	137
F.III. Vyhodnocení variantních návrhů z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje území	139
Vysvětlení použitých zkratk	145

Úvod

V souladu s požadavky stavebního zákona č.183/2006 Sb. byly pořizovatelem – Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem regionálního rozvoje - pořízeny podklady a dokumentace, které na sebe logicky navazují a jejich zpracování bude završeno vydáním Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále ZÚR):

Územně analytické podklady Středočeského kraje

zpracovatel Ing.arch. Vlasta Poláčková ve spolupráci s Hydrosistemem Veleslavín s. r. o.

- Podklady pro Rozbor udržitelného rozvoje území
- Rozbor udržitelného rozvoje území
červen 2008, aktualizace srpen 2010, doplnění duben 2011

Zadání ZÚR Středočeského kraje

zpracovatel Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionálního rozvoje,
schváleno Zastupitelstvem Středočeského kraje dne 18.06. 2008 Usnesením č. 38 – 26/2008/ZK.

Předmětem vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území jsou:

ZÚR Středočeského kraje

zpracovatel návrhu AURS s. r. o. ve spolupráci s Hydrosistemem Veleslavín s.r.o.,
verze z listopadu 2011 upravená na základě výsledků veřejného projednání

Vyhodnocení vlivu ZÚR Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území obsahuje části předepsané zákonem č.183/2006 Sb. a příslušnými vyhláškami:

- A. **Vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí**
zpracovatel Atelier T-plan, s.r.o., Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, březen 2011
kompletní část A je v samostatné příloze tohoto vyhodnocení
- B. **Vyhodnocení vlivů ZÚR na území Natura**
zpracovatel Atelier T-plan, s.r.o., Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, březen 2011
kompletní část B je v samostatné příloze tohoto vyhodnocení
- C. **Vyhodnocení vlivů ZÚR na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů**
obsažených v územně analytických podkladech
- D. **Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území**
 - D.I. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území
 - D.II. Vliv na posílení slabých stránek řešeného území
 - D.III. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území
 - D.IV. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území
- E. **Vyhodnocení přínosu ZÚR k naplnění priorit územního plánování**
 - E.I. Naplnění priorit
 - E.II. Přínos ZÚR Středočeského kraje ke zlepšení integrace ČR do středoevropského prostoru
- F. **Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území - shrnutí**
 - F.I. Vyhodnocení vlivů ZÚR na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje území
 - F.II. Shrnutí přínosu ZÚR k vytváření podmínek pro předcházení
 - zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území,
 - předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích.
 - F.III. Vyhodnocení variantních návrhů z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje území

Předmětem vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území kraje jsou zejména tyto části ZÚR:

- priority územního plánování
 - rozvojové oblasti a osy
 - specifické oblasti
 - koridory a plochy s nadmístním významem
 - podmínky koncepce a ochrany přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území kraje
 - cílové charakteristiky krajiny
 - VPS a VPO
- (Stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a asanační území nadmístního významu nejsou vymezeny.)*

Dokumentace ZÚR Středočeského kraje je zpracována v návaznosti na dokumentace a prognózu zpracované pro kraj do doby platnosti stavebního zákona č.50/1976 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o ÚP VÚC Pražského regionu, ÚP VÚC okresu Benešov, ÚP VÚC Mladá, ÚP VÚC okresu Příbram, ÚP VÚC Střední Polabí, ÚP VÚC Rakovnícko, Územní prognóza VÚC Mladoboleslavsko.

Většina záměrů schválených v předchozích dokumentacích ÚP VÚC je převzata bez věcné změny do těchto ZÚR Středočeského kraje. V dokumentaci ZÚR jsou tyto záměry odlišeny.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území bylo provedeno pro všechny záměry uvedené v návrhu a odůvodnění ZÚR Středočeského kraje bez ohledu na to, zda byly převzaty z předchozí dokumentace.

Součástí Vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj území jsou grafické přílohy:

- Prioritní investice
- Rozšířený koordináční výkres

A. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona

Zpracovatel Atelier T-plan, s.r.o., Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, duben 2009.

Kompletní dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je v samostatné příloze tohoto vyhodnocení.

1. Shrnutí obsahu SEA

Koncepce a jednotlivé záměry navrhované v rámci ZÚR Středočeského kraje nejsou v zásadním rozporu s prioritními cíli uvedenými v národních a krajských strategických dokumentech. Uplatňování koncepce a realizace navrhovaných záměrů přispěje k dosažení cílů uvedených ve sledovaných dokumentech. V některých případech jsou však cíle oborových dokumentů vzájemně neslučitelné a ZÚR nemůže vzhledem ke svému průřezovému charakteru garantovat jejich současné naplnění (například rozvoj dopravní a technické infrastruktury v některých případech prohloubí fragmentaci krajiny a v jednotlivých konkrétních případech ovlivní kvalitu krajinného rázu území).

Hodnocení vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí bylo provedeno na základě identifikace hlavních environmentálních limitů vyskytujících se v rámci dané osy či oblasti a posouzení navrhovaných požadavků na využití území, podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k těmto limitům. Z hlediska vlivu na životní prostředí nemá vymezení uvedených oblastí žádné přímé dopady. Rozvoj území musí respektovat legislativní ochranu složek životního prostředí a ostatní přírodní a krajinné hodnoty. Naplnění požadavků pro využití území a úkolů pro územní plánování přispěje mimo jiné ke zlepšení kvality životního prostředí a ochraně přírodních a kulturně historických hodnot.

Hodnocení ploch a koridorů veřejné infrastruktury bylo provedeno pro všechny záměry uvedené v návrhu ZÚR Stř. kraje. Obecně lze konstatovat, že nejvýznamnější vlivy na složky životního prostředí mají koridory dopravní infrastruktury (kapacitní komunikace, VRT) a nová nadzemní elektrická vedení. U některých staveb byly vyhodnoceny negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, na přírodu, krajinu, ale i kulturní a historické památky a obyvatelstvo. Tyto střety jsou vyhodnoceny v tabulkových přehledech v kompletní dokumentaci SEA.

Hodnocení SEA obsahuje i porovnání původně navržených variant a komentář, zda výběr výsledné varianty odpovídá doporučení dokumentace SEA.

Jednoznačně kladně jsou hodnoceny zásady stanovené pro krajiny se shodným krajinným typem (cílové charakteristiky krajiny). Pro každý z krajinných typů je uvedena základní charakteristika a formulovány zásady pro plánování změn v území. Naplňování uvedených zásad přispěje k rozvoji a uchování přírodních a krajinných hodnot území Středočeského kraje.

Koridorové vazby v krajině - návrh systému přírodně rekreačních vazeb je přínosem ZÚR pro zajištění spojení přírody a krajiny Prahy se Středočeským krajem. Významné je to pro ochranu přírody a zejména pro rekreaci obyvatel Prahy i jejího zázemí ve Středočeském kraji.

Významná je kapitola vyhodnocení SEA, která obsahuje popis opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.

Jedná se o:

- koncepční opatření
- prostorová opatření
- projektová opatření – společná
- projektová opatření – specifická

Realizaci navržených opatření lze vyloučit, nebo omezit velkou část možných záporných vlivů.

U některých navržených záměrů je zřejmé, že i když jejich negativní vliv na životní prostředí nelze zcela vyloučit, je jejich realizace odůvodněná výrazně pozitivním vlivem na zbývajících dva pilíře udržitelného rozvoje. Jedná se často o nové trasy dopravních staveb, které zlepšují dopravní obsluhu v územích, kde je situace špatná až kritická a nové stavby budou mít významně pozitivní vliv jak na hospodářský rozvoj oblasti, tak na podmínky pro život lidí (např. zajištění hromadné dopravy či odvedení dopravní zátěže mimo sídla). V řadě případů řeší nové trasy i hygienické a další závady (např. ohrožení lidí a kultury prostředí) při průjezdu silnic zastavěnými územími.

Číslování veřejně prospěšných staveb odpovídá návrhu Zásad územního rozvoje. Tabulkové přehledy s identifikací staveb jsou uvedeny v kapitole 4. Zásad územního rozvoje.

2. Stručný přehled výsledků vyhodnocení ploch a koridorů v dokumentaci SEA

Dopravní infrastruktura

Vlivy na hygienu životního prostředí

▪ Silniční doprava

SEA vyhodnocuje jako nejvýznamnější skupinu staveb z hlediska vlivu na hygienu životního prostředí kraje dopravu, a to zejména silniční. Tyto stavby ovlivňují celkovou kvalitu života v sídlech i volné krajině. Působení dopravy na obyvatelstvo lze spatřovat zejména v rovině ovlivnění hlukové zátěže, faktorů pohody, kvality ovzduší a v neposlední řadě také bezpečnosti a kulturnosti prostředí. Jedním ze základních kroků ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích, převedení tranzitní dopravy mimo obytná území sídel a usměrnění hlavních dopravních tahů do nejvýhodnějších tras.

Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravní infrastruktury obsažené v ZÚR Středočeského kraje a záměry převzaté z platných ÚP VÚC odpovídají výše uvedeným požadavkům. Realizace jednotlivých dopravních staveb přinese snížení intenzity automobilové dopravy v zastavěných územích sídel. Navrhované záměry umožní postupně převádět tranzitní dopravu do tras kapacitních komunikací. Počet obyvatel negativně dotčených vlivy z automobilové dopravy se tak významně sníží, postupně budou snižovány dopady na zdraví populace. Nová dopravní řešení směřují ke zvýšení plynulosti dopravy s výsledným efektem snížení hlukové a exhalační zátěže obyvatelstva v sídlech.

Jako nejvíce pozitivní z hlediska imisní a hlukové zátěže byly posuzovány ty silniční stavby, které umožní odvést dopravu ze silně zatížených komunikací procházejících velkými městy, kde se přínosy výstavby komunikace projeví u velkého počtu obyvatel. Vzhledem k tomu, že velkými městy procházejí nejvíce zatížené komunikace, jedná se současně o obchvaty, které snižují zátěž v nejvíce problémových místech (záměry převzaté z platných ÚP VÚC: **D031, D032, D035, D510, D511**).

V případě silničního okruhu Prahy (záměry převzaté z platných ÚP VÚC: **D001, D003**; záměr ZÚR: **D011**) jsou záměry hodnoceny v kategorii „potenciálně pozitivní vliv“ přesto, že jejich přínosy se na území Středočeského kraje projeví méně výrazně, neboť jejich účelem je především odvést tranzitní dopravu z hl. m. Prahy. U některých obcí může dojít i k nárůstu zátěže. Z hlediska obecného vlivu na obyvatelstvo (bez uvažování zda jde o obyvatele Středočeského kraje či nikoli) však jednoznačně převažují velmi výrazná pozitiva okruhu.

Jako velmi pozitivní byly hodnoceny záměry, které vytvářejí nová propojení ve stávající dopravní síti, jejichž výstavba umožní odklonit zejména tranzitní dopravu mimo obytnou zástavbu měst (záměry převzaté z platných ÚP VÚC: **D049, D061, D063, D073, D080, D150, D153**; záměry ZÚR: **D025, D120**).

Pozitivně jsou hodnoceny ostatní záměry, které představují obchvaty menších měst, obcí a sídel a dále výstavba nových MÚK, které umožní napojit stávající dopravu, často představující převážně tranzit do obchodních a skladových zón, přímo na dálnici, bez nutnosti průjezdu přilehlými obcemi. Naopak snížené hodnocení („bez vlivu“ nebo „potenciálně mírně negativní vliv“) mají komunikace, které sice odvádějí dopravu z obytných oblastí, ale současně přinášejí obdobnou zátěž do jiných částí obytné zástavby. Zde bylo přihlíženo ke skutečnosti, že nová komunikace musí splňovat hlukové limity a podmínkou realizace je zajištění dostatečných protihlukových opatření.

Další skupinou záměrů je zkapacitnění komunikací. V těchto případech nedochází k odvedení dopravy z obytné oblasti, dojde pouze k zvýšení rychlosti a plynulosti dopravy. V souvislosti s tím lze obecně předpokládat následující efekty: u emisí znečišťujících látek poklesnou hodnoty oxidu uhelnatého a organických látek, narostou však emise NO_x . U hluku dojde k nárůstu hlukové emise; ale protože podmínkou realizace stavby je podle české legislativy splnění hlukových limitů (bez korekcí na starou zátěž), bude pravděpodobně povinnou součástí všech těchto staveb i provedení protihlukových opatření. Ve výsledku jsou tak očekávány spíše potenciálně mírně pozitivní vlivy, nebo návrh lze hodnotit jako „bez vlivu“.

Jako záměry „bez vlivu“ byly hodnoceny také přeložky komunikací, které jsou ve stávajícím stavu i v nově navržené trase vedeny mimo zástavbu (tj. přeložka nemá funkci obchvatu, ale nezpůsobí novou zátěž obytných oblastí), případně není nově navržená komunikace zdrojem nových emisí, ale ani výrazně neubere emise stávající. Mírně nepříznivé hodnocení pak bylo použito o dvou záměrů převzatých z platných ÚPVÚC: **D009, D102**.

▪ **Železniční doprava**

Železniční tratě ve většině případů procházejí sídly nebo se jich bezprostředně dotýkají. Modernizace železniční sítě navrhovaná ZÚR Středočeského kraje obecně přinese omezení negativních vlivů způsobovaných touto dopravou. Jedná se zejména o snížení hladiny hluku, snížení emisní zátěže (elektrifikace tratí) a zvýšení bezpečnosti provozu. Rekonstrukce vybraných železničních koridorů a tratí nevyvede železniční dopravu ze sídel, musí však být spojena s realizací odpovídajících (zejména protihlukových) opatření při průchodu koridoru (trati) sídly. Navrhované železniční a kolejové stavby přispějí ke zkvalitnění železniční dopravy. Tento krok je z koncepčního pohledu chápán jako základní předpoklad pro zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči dopravě automobilové. Dojde ke zlepšení dostupnosti regionu i podmínek pro vnitroregionální dopravu.

Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Z tohoto důvodu jsou železniční stavby hodnoceny vesměs pozitivně. Jediným rizikem je nárůst hlukové zátěže v místech, kde se plánované tratě přibližují k obytné zástavbě. Zde je podmínkou realizace vybudování dostatečných protihlukových opatření.

▪ **Letecká doprava**

Hodnocení záměru D300 – rozvoj letiště Ruzyně, není jednoznačné. Vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy umožní významné snížení počtu obyvatel zatížených hlukem z letecké dopravy. Hluková zátěž bude snížena v hustě osídlené oblasti v severozápadní části hl.m. Prahy, díky výraznému omezení letového provozu na stávající VPD 13/31.

V důsledku leteckého provozu na nové VPD, však bude hlukem z letecké dopravy zatíženo obyvatelstvo v obcích při severním okraji hl.m. Prahy a v přilehlých obcích Středočeského kraje (zejména v Jenči, Hostivicích a Horoměřicích).

Realizací záměru dojde ke snížení celkového počtu obyvatel zatížených hlukem z letecké dopravy. Míra hlukové zátěže v letovém koridoru je závislá na objemu letecké přepravy, který není v současné době zpracovateli SEA hodnocení znám. Výsledek hodnocení vychází z předpokladu, že provoz na v současné době provozované VPD 13/31, bude po vybudování paralelní VPD výrazně omezen.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dopravní stavby při svém zásadním zásahu do reliéfu terénu a kontinuálním průběhu ovlivňují odtokové poměry. Odtok povrchové vody ze zpevněných ploch je urychlován a soustřeďován, což působí negativně při kritických srážkách (následná eroze).

Jedním z nejvýraznějších ovlivnění odtokových poměrů je vedení komunikací přes stanovená záplavová území (vyhláška MŽP č. 236/2002 Sb.). Zásadou zde musí být, že k významnému ovlivnění odtoku velkých vod nesmí dojít, protože jinak by se zhoršily důsledky záplavy, jak zvýšeným vzduším nad přecházející komunikací, tak následným zrychlením odtoku pod ní. Jednoznačně je proto nutno požadovat provedení přemostění v celé šířce záplavového území; přitom musí být navrženo tak, aby došlo jen k minimálnímu zvýšení hladiny a urychlení odtoku. Uvedené zásady platí zejména pro vedení komunikací ve zcela nové stopě.

Soustředění povrchového odtoku ze zpevněných ploch komunikací je vesměs eliminováno u dálnic a rychlostních komunikací realizací dešťových zachytých zdrží. Zachycení povrchových vod je však třeba zajistit i u komunikací nižších tříd, zejména na území chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Z hlediska ovlivnění kvality povrchové i podzemní vody může voda odtékající z komunikací obsahovat celou řadu kontaminantů, nepříznivě působících na jakost vody. Kritický bývá zejména obsah chloridu ze zimní údržby. Zachycení závadných látek musí být zajištěno vždy při průchodu komunikace vodohospodářsky chráněnými územími akumulací v dostatečně kapacitních zachytých jímkách sloužících i pro případ havárie vozidla s nebezpečnými látkami.

Individuálně a zejména na nižších stupních územně plánovací a projektové dokumentace je nutno posoudit vliv dopravních staveb na ochranu vodních zdrojů. Vedle regionální ochrany vládou vyhlášených CHOPAV se jedná nejčastěji o ochranná pásma zdrojů pitné vody.

Za střet lze označit situaci, kdy je nová trasa vedena ochranným pásmem 1. stupně, případně naruší infiltrační oblast vodního zdroje v ochranném pásmu 2. stupně. Pokud není možné jiné vedení komunikace, je nutno zajistit náhradní vodní zdroj.

Nejvýznamnější vlivy na povrchové a podzemní vody byly identifikovány v případě silničních staveb lokalizovaných v záplavových územích: **D012, D019, D040, D050, D058, D064, D086, D088, D089, D138, D158, D201, D0202, D114, D117, D123, D132, D133, D142, D147, D149, D150, D153, D154**, a staveb železnice: **D200, D201, D202, D213** a u územní rezervy **D601, D603, D607 a D608**.

Jako záměr s potenciálně velmi významným negativním vlivem na povrchové a podpovrchové vody je hodnocen záměr **D200** – koridor VRT Praha – Plzeň resp. **D601** – územní rezerva pro koridor

VRT ve směru na Plzeň (úsek Beroun – hranice kraje). Svým rozsahem se jedná o velmi významné stavby s vedením trati dlouhým tunelovým úsekem.

Vlivy na půdu

Z hlediska vlivu na zemědělskou půdu je možné dopravní stavby hodnotit jako nejvýznamnější skupinu staveb. Zejména dopravní trasy ve zcela nové stopě znamenají, v závislosti na své délce (délce dílčího úseku), zábory v řádu desítek hektarů půdy, mnohdy vysoce kvalitní.

Nejvýznamnější negativní vliv na ZPF jak z hlediska celkového rozsahu záboru, tak z hlediska kvality půd, představují záměry silničních staveb: **D005, D007, D008, D010** a železnice: **D201, D204, D205, D213, D300, D601** - koridor VRT ve směru Praha – Plzeň, úsek Beroun – hranice kraje, **D602** – územní rezerva pro koridor VRT ve směru na Havlíčkův Brod (úsek Poříčany – hranice kraje).

K záborům PUPFL dochází u dopravních staveb v řádově nižším rozsahu než u zemědělské půdy. Je to dáno snahou projektantů tras vyhybat se prostorům s lesními porosty, kde je možnost prosazení dané trasy výrazně snížena. Kromě toho jsou v podmínkách Česka lesní porosty zachovány zejména v územích morfologicky složitých, tzn. pro dopravní trasy nevhodných.

Nejvýznamnější vlivy na PUPFL byly identifikovány u staveb silniční dopravní infrastruktury: **D005, D008** a železniční stavby: **D602** (územní rezerva pro koridor VRT ve směru na Havlíčkův Brod - úsek Poříčany – hranice kraje). Tyto záměry představují zábor PUPFL a některé i fragmentaci lesních porostů.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

V případě průchodu nové dopravní trasy územím výhradního ložiska, jehož zásoby jsou evidovány v Bilanci zásob, je nezbytné vymezit zásoby, vázané ochranným pilířem stavby. Podmínkou je souhlas příslušných orgánů (OBÚ + MŽP ČR) s odpisem těchto zásob buď vynětím z Evidence nebo jejich převedením do zásob nebilančních (§ 14a Horního zákona).

Konkrétní dopady na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin vyplývající ze zjištěných průchodů navržených tras územím s výskytem důlních děl je třeba ověřit formou báňských posudků.

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **D177, D201, D202**.

Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **D005, D007, D010, D012, D095, D125, D127, D132, D209, D510**.

Vlivy na přírodu a krajinu

Z hlediska vlivů na přírodu a krajinu jsou nejproblémovějšími stavbami stavby silniční a železniční dopravy. Je to dáno především jejich charakterem dlouhé linie, která ovlivňuje velkou část okolního území, přičemž jde o vlivy spojené s provozem, ale také o vlivy spojené s tělesem stavby. Míra vlivu závisí na mnoha faktorech. Nejzásadnějšími faktory jsou: trasa komunikace, technické řešení a intenzita provozu.

Zásadní je negativní vliv nových dopravních tras, zejména vysokokapacitních, na fragmentaci krajiny a snižování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy, ale i pro člověka. U silnic čtyřpruhového uspořádání, často s oplocením a protihlukovými stěnami, je jediným možným opatřením budování technických objektů – podchodů (mostní objekty s dostatečnou šířkou i výškou) či nadchodů („zelené mosty“ – ekodukty, rovněž dostatečně široké, lépe speciální než kombinované s ostatními funkcemi, např. dopravními). U silnic nižších tříd s menší frekvencí dopravy jsou taková opatření nepřiměřeně nákladná, proto nejsou v praxi navrhována. Jako migrační cesty pak slouží mostní objekty budované bez souvislosti s ekologickými opatřeními. Úmrtnost zvěře po střetu s automobilem je na těchto silnicích velmi vysoká.

Z pohledu migrace zvěře a fragmentace krajiny byly nejvýznamnější negativní vlivy identifikovány u těchto záměrů: záměr koridoru dálnice D3 (**D005**), který téměř v celé své délce prochází dosud

relativně vyváženou, z hlediska migrace významnou krajinou; koridor rychlostní silnice R4 (**D007**); záměry železniční dopravy **D204** a koridory vymezené jako územní rezervy pro stavby **D601** a **D602**.

Negativně jsou také hodnoceny koridory, které se dostávají do střetu se skladebnými částmi ÚSES. Střet s nadregionálním biokoridorem byl identifikován u těchto záměrů: **D005, D021, D046, D058, D064, D090, D149, D153, D200, D201, D202, D204, D212, D213**. V těchto případech je nutné přizpůsobit technické řešení stavby s ohledem na funkčnost prvků ÚSES, tzn. zajištění prostupnosti biokoridoru pro všechny migrující živočichy.

Dalším výrazně záporným vlivem této skupiny staveb je zábor biotopů vlastním tělesem stavby a změna stanovištních podmínek v jejím okolí, což může ohrozit populace stávajících druhů, případně vést k nežádoucímu šíření ruderalních často nepůvodních druhů. Riziko nejvýznamnějších vlivů existuje díky charakteru stavby zejména v případě koridoru dálnice D3 (**D005**), rychlostní silnice R6 (**D008**), rychlostní silnice R4 (**D007**), vysokorychlostní tratě: **D201 a D202** a také případná realizace záměrů v územních rezervách **D601 a D602**. Negativní vlivy lze očekávat také v případě realizace záměru stavby vysokorychlostní tratě z Prahy do Berouna (**D200**) situovaného v ekologicky cenné oblasti Českého krasu (CHKO, NPR Karlštejn a NRBC). Ačkoliv je trasa v poměrně dlouhém úseku řešena tunelově, záměr představuje velký zásah do okolního prostředí.

Problematickými jsou z důvodu záboru stanovišť také záměry situované do území zvláště chráněných: záměr úpravy silnice II/116 (**D090**) situované v CHKO Český kras, úprava II/150 (**D119 a D120**) situována v CHKO Blaník. Koridor silnice I/9 (**D019**), který je v bezprostřední blízkosti PR Kelské louky. Záměr **D060** z důvodu kontaktu s PP Netřebská slaniska a záměry **D150 a D049**, které jsou v přímém kontaktu s nadregionálním biocentrem Polabský luh.

K zásadnímu negativní ovlivnění krajinného rázu dochází vlivem výstavby komunikací dálničního typu, a to nejen vlivem samotného tělesa stavby, ale mnohdy také díky souvisejícím stavbám jako jsou rozsáhlá parkoviště, odpočívadla, velkoplošné reklamní poutače apod.). V tomto ohledu představují riziko především koridory záměrů procházející přírodními parky a krajinářsky významným územím: **D005, D007, D008**; ze staveb železniční dopravy pak záměry: **D204, D205** a případná realizace záměrů v územních rezervách **D601 a D602**.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty nepředstavují záměry dopravní infrastruktury vážné negativní vlivy. Negativně jsou hodnoceny záměry, které procházejí regiony lidové architektury a mohou představovat jejich nežádoucí ovlivnění. Mírně pozitivní vlivy na památkové zóny a rezervace lze předpokládat od záměrů, jejichž cílem je odvedení tranzitní dopravy z historických center sídel.

Elektroenergetika

Vlivy na hygienu životního prostředí

Stavby energetických sítí jsou posuzovány jako neutrální, tj. bez přímých vlivů na imisní a hlukovou situaci, stejně tomu je i v případě elektrických rozvodů.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavby energetických sítí jsou hodnoceny jako stavby bez zásadnějších vlivů na vodní režim. Plošné stavby nových rozvodů a dalších zařízení jsou vesměs navrhovány v urbanizovaných územích a rozvojových plochách mimo dosah velkých vod.

Vlivy na půdu

Realizace těchto staveb nemá významnější negativní vliv ani na zemědělský půdní fond. Jedná se o plošně nevýznamné, z hlediska měřítka ZÚR Středočeského kraje bodové zábery (objekty

rozveden, betonové patky stožárových míst). Vlivy na les jsou výrazně vyšší, zejména v případě nadzemních vedení zvn a vvn. ZÚR Středočeského kraje vymezují řadu koridorů takovýchto vedení, v některých případech o délce desítek km. V šířce ochranného pásma vedení (dle typu vedení mezi cca 35 – 70 m) dochází k záboru PUPFL, jedná se o zábor typu „omezení ve využívání“, nikoliv o „odnětí“. Dotčené pozemky lesa zůstávají formální součástí lesa (PUPFL), ovšem standardní lesnické obhospodařování je v těchto lesních průsecích znemožněno.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin vyplývající z případných průchodů územím s možným výskytem důlních děl nejsou významné. Přímé vlivy elektrických vedení vvn jsou spojeny především s nutností umístění stožárů, které v případě umístění do plochy výhradního ložiska vyžadují vytvoření ochranného pilíře. Druhou možností je přeložka mimo ložisko.

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměru **E02 a E18**.

Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **E01, E02, E09, E12**.

Vlivy na přírodu a krajinu

Ze skupiny staveb elektroenergetických mají na přírodu a krajinu nejvýznamnější negativní vliv záměry výstavby nových nadzemních vedení elektrické energie z důvodu narušení krajinného rázu - optického znečištění krajiny. Zvláště významné je to v územích harmonické krajiny, které jsou pro tyto své hodnoty chráněné v podobě přírodních parků.

Stavbami, které v případě své realizace mohou mít významně negativní vliv na hodnotu krajinného rázu dotčených oblastí, jsou zejména vedení VVN 400 kV a 110 kV (záměry: **E02, E21 a E502** - územní rezerva) v úsecích procházejících územím přírodních parků a rozsáhlých lesních komplexů. Odlesnění, vedle zásahu do krajinného rázu dotčené oblasti, ovlivňuje druhovou skladbu ekosystémů a narušuje stabilitu lesních porostů.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Stavby v oblasti energetické infrastruktury výrazně ovlivňují estetické vnímání krajiny. Zásadní negativní vliv má v tomto ohledu především záměr **E01**, který prochází regionem lidové architektury a je navíc v bezprostředním kontaktu s vesnickou památkovou rezervací Třebíz.

Plynoenergetika

Vlivy na hygienu životního prostředí

Stavby plynovodů jsou z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatelstvo hodnoceny kladně. Rozšíření plynofikace je základním předpokladem k omezení spalování tuhých paliv v lokálních topeništích.

Výstavby plynovodů jsou posuzovány jako záměry s mírným pozitivním efektem, neboť posilování rozvodné sítě vytváří předpoklady pro rozvoj plynofikace území, a tím snížení imisní zátěže zejména z lokálního vytápění.

Výstavby plynovodů přispívají k dosažení cílů v imisní oblasti, neboť vytvářejí předpoklady pro rozvoj plynofikace nebo teplofikace území, a tím snížení imisní zátěže zejména z lokálního vytápění.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavby plynárenské jsou hodnoceny jako záměry bez významnějších vlivů na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na půdu

Realizace staveb plynárenských, produktovodů a ropovodů nemá na zemědělský půdní fond téměř žádný negativní vliv.

Vlivy na PUPFL jsou relativně významnější, spojené zejména s etapou výstavby (provádění výkopových a stavebních prací v prostředí lesa, případně budování přístupových cest či ploch zařízení staveniště s důsledkem likvidace porostů – tzv. dočasný zábor). Vlastní existence stavby znamená trvalý průsek v lesním porostu v šířce v řádu několika metrů.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Stavby plynoenergetiky nejsou spojeny s významnými vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **P01**.

Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **P01, P02**.

Vlivy na přírodu a krajinu

Realizace staveb plynovodů nemá na zájmy ochrany přírody a krajiny významný negativní vliv, výjimkou jsou situace, kdy je záměr umístěn do ekologicky cenných území. V tomto případě může dojít ke zničení hodnotných biotopů především v období výstavby (sejmutí drnového krytu a následná ruderalizace odkrytých ploch, odnos splavenin), a to i v případech, kdy je navržena relativně nejšetrnější trasa v souběhu se stávajícím vedením plynovodu. Negativně je hodnoceno také situování záměru do lesních porostů, kdy dochází k jejich záboru a následkem ochranného pásma také k fragmentaci lesních komplexů (záměr **P01**).

Ropovody a produktovody

Vlivy na hygienu životního prostředí

Výstavba ropovodů a produktovodů nepřináší rizika pro kvalitu ovzduší a hlukovou situaci. V průběhu realizace jednotlivých záměrů je dále nutno obecně očekávat typické vlivy stavební činnosti, tj. hluk ze stavby a z navazující nákladní dopravy, prašnost, emise z provozu strojů a nákladních automobilů. Tyto vlivy budou záviset na poloze konkrétních staveb vůči chráněné zástavbě a na rozsahu staveb (počet strojů, počet nákladních vozidel), ale také na způsobu provádění výstavby. Je nutno zajistit odpovídající ochranu veřejného zdraví zařazením příslušných opatření do plánů organizace výstavby a jejich dodržováním během realizace stavby.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr výstavby produktovodů a ropovodů je hodnocen jako záměr bez významnějších vlivů na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na přírodu a krajinu

Realizace staveb ropovodů a produktovodů nemá na zájmy ochrany přírody a krajiny významný negativní vliv, výjimkou jsou situace, kdy je záměr umístěn do ekologicky cenných území. Negativně je hodnoceno také situování záměru do lesních porostů, kdy dochází k jejich záboru a následkem ochranného pásma také k fragmentaci lesních komplexů.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **R01, R02, R03**. Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **R01, R02, R03**.

Protipovodňová ochrana

Vlivy na hygienu životního prostředí

Stavby protipovodňové ochrany jsou z hlediska vlivu na ovzduší hodnoceny jako bez vlivu. Z hlediska vlivu na obyvatelstvo jsou hodnoceny jednoznačně kladně. Výstavba nových vodních nádrží spolu s protipovodňovou ochranou je posuzována jako neutrální, tj. bez přímých vlivů na imisní a hlukovou situaci.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dosavadní nedostatečnou ochranu sídel, průmyslových závodů a kulturně historických hodnot před regionálními povodněmi je nutno zvýšit. Nejvýznamnější opatření jsou předmětem návrhů ZÚR, které zvýšením kapacit koryt vodních toků a jejich stabilizací, rozšířením ohrázení, stavbou ochranných zdí apod. podstatně zvyšují ochranu intravilánů větších měst. Snížení špiček povodňových odtoků lze dosáhnout vymezením poldrů, území určených k rozlivům povodní. Velký význam mají i preventivní protipovodňová opatření v rámci plochy povodí, budování malých vodních nádrží, záchytných protierozních příkopů, revitalizace vodních toků a další přírodě blízká opatření.

Stavby protipovodňové ochrany navrhované ZÚR Středočeského kraje jsou z hlediska vlivu na vodu hodnoceny jednoznačně kladně.

Vlivy na přírodu a krajinu

Návrhy ploch a koridorů protipovodňových opatření v podobě ohrázení toku, ochranných zdí a mobilních konstrukcí neznámá vzhledem k jejich charakteru a lokalizaci v intravilánech měst významný negativní vliv na přírodu a krajinu. V případě kontaktu s prvky ÚSES je nutno přizpůsobit technické řešení, tak aby nebyla znemožněna jejich funkčnost.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Stavby protipovodňové ochrany jsou hodnoceny mírně pozitivně s ohledem k ochraně historických center sídel před velkou vodou. Otázkou zde je estetická stránka samotných protipovodňových staveb, pokud jsou navrženy v bezprostřední blízkosti památkových zón a rezervací.

Vlivy na obyvatelstvo

Z hlediska protipovodňové ochrany obyvatelstva a jejich majetku jsou kladně hodnoceny záměry protipovodňové ochrany **PP01, PP02, PP03, PP04, PP05, PP06, PP07, PP08, PP10, PP11 a PP12**.

Lokality vhodné k akumulaci povrchových vod

Vlivy na povrchové a podzemní vody

W601 - Amerika na toku Klabava; W602 - Hrachov I. na toku Brzina; W603 - Hrachov II. na toku Brzina; W604 - Březi na toku Klejnárka; W605 - Doubravčiny na toku Výrovka; W606 - Javornice na toku Javornice; W607 - Kleštěnice na toku Jalový potok; W608 - Myslín na toku Skalice; W609 - Podolí na toku Mastník; W610 - Tucharaz na toku Šembera.

S přihlédnutím k riziku budoucího zvýšeného deficitu vody v krajině z hlediska předpokládaného vývoje klimatické změny ve střední Evropě je nutné i v podmínkách ČR této problematice věnovat zvýšenou pozornost a postupovat podobným směrem, jakým se již několik let ubírají vyspělé evropské státy. Prvním krokem k naplnění jednoho z hlavních úkolů adaptační politiky EU ke klimatické změně je soulad s Rámcovou směrnicí EU o vodách, tj. minimalizaci rizik vyplývajících z možných povodní a suchých období, by mělo být vymezení vhodných územních rezerv pro

předběžnou ochranu lokalit vhodných k akumulaci povrchových vod. Vymezení územních rezerv je v souladu se stavebním zákonem třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tedy jako ochranu území před jeho urbanizací a dalšími změnami, které by vyloučily budoucí uvažované využití.

Územní ochrana ploch pro lokality vhodné pro akumulaci povrchových vody není v rozporu s podmínkami ochrany podzemních a povrchových vod.

Vlivy na půdu

Územní ochrana ploch pro lokality vhodné pro akumulaci povrchových vody není v rozporu s podmínkami ochrany ZPF a PUPFL.

Vlivy na přírodu a krajinu

Vymezení vodních nádrží ve formě územních rezerv není spojeno s žádnými negativními vlivy na přírodu a krajinu. Ve smyslu §36, odst. 1 stavebního zákona jsou tyto plochy navrženy k územní ochraně za účelem prověření možnosti budoucího využití. Nejedná se tedy o umístění konkrétního záměru ani na jejím základě nelze, bez schválení změny ZÚR, takový záměr umístit.

Avšak případná realizace záměrů na výstavbu vodních nádrží je spojena s rizikem negativních vlivů na přírodu a krajinu. Hlavními důvody jsou: likvidace biologicky cenných stanovišť v místě zátopy, razantní zásah do přirozeného režimu vodních toků v místě nádrže i pod nádrží a s tím spojená změna stanovištních podmínek, přerušení přirozené migrace živočichů podél toku atd.

Provedené vyhodnocení vlivů případné realizace záměrů, pro které jsou územní rezervy vymezovány, představuje upozornění na rizika na základě současné úrovně poznání technického řešení záměrů i předmětů ochrany v dotčených územích.

Podle platné právní úpravy musí rozhodnutí o případné realizaci záměru v konkrétní lokalitě předcházet aktualizace ZÚR, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a projednání ve smyslu §§ 37-41 SZ.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Ačkoli územní ochrana není v rozporu s ochranou kulturních a historických hodnot území, případná realizace záměrů vodních nádrží znamená jejich přímou likvidaci. Z toho důvodu je hodnocen negativně záměr vodní nádrže Kleštěnice (**W607**), který znamená riziko zásahu do prostředí vesnické památkové zóny Kleštěnice.

Vlivy na obyvatelstvo

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo jsou jako záměry s významnými negativními vlivy hodnoceny záměry **W602** (Hrachov I), **W603** (Hrachov II), **W605** (Doubravčiny), **W607** (Kleštěnice), **W608** (Myslín), **W609** (Podolí) a **W610** (Tuchoraz). Případná realizace uvedených záměrů je spojena s rizikem ovlivnění obytné a rekreační zástavby.

Vodovody

Úroveň odvádění a čištění odpadních vod patří k základním znakům moderní společnosti a je jedním z podstatných ukazatelů životní úrovně obyvatel. Ve Středočeském kraji, který je na posledním místě v mezikrajském porovnání v ČR, je odstraňování komunálního a průmyslového znečištění prioritním úkolem, bez něhož není možné dosáhnout dobrého stavu vod a navazujících ekosystémů.

Zlepšení v oblasti kanalizací a čistíren odpadních vod (ČOV) bude dosaženo splněním Směrnice Rady č. 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod. Vláda ČR se zavázala ke splnění Směrnice do r. 2010. Její aktualizace byla proto předmětem usnesení vlády ČR č. 451 z r. 2009. Ve

Středočeském kraji je celkem 56 aglomerací s počtem ekvivalentních obyvatel (EO) větším než 2000. *(Poznámka: aglomerací je v tomto kontextu myšleno území, ze kterého jsou odpadní vody efektivně shromážděny do centrální čistírny odpadních vod.)*

Plnění Směrnice koncepčně zajišťuje odstraňování vypouštěného znečištění ze všech významnějších sídel v kraji. Prioritně je nutno se zaměřit na ta sídla, která při vyhovující čistírně mají napojeno na kanalizaci méně než 85 % obyvatel nebo mají kapacitně či technologicky nevyhovující ČOV.

Nevyhovující ČOV s potřebou zkapacitnění a změn technologie mají z významnějších sídel mj. Čelákovice, Kladno, Mnichovo Hradiště, Rudná, Říčany u Prahy, Kutná Hora, Rakovník, Vlašim, Lysá nad Labem, Dobřichovice, Roztoky, Benešov a Slaný.

Po vyřešení aglomerací s EO větším než 2000 bude nutno obdobně eliminovat i znečištění ze sídel menších. Problematickým zde bude častá neexistence i základního odvodnění intravilánů a objektů čištění kromě pevných jímek. Upřednostňována bude výstavba oddílných kanalizací – především tam, kde bude nutná vyšší ochrana recipientů.

Koncepčně je problematika ochrany vod řešena jednak v Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje, jednak v návrzích ochranných opatření v Plánech oblastí povodí.

Je nutno zdůraznit, že i když jsou ČOV stavby lokální povahy, důsledky jejich řádné funkce se projevují velkoplošně ve zlepšení jakosti vody v tocích po celé jejich délce a v navazujícím vývoji ekosystémů vázaných na vodu v celé ploše údolní nivy.

ZÚR nevymezují nové koridory pro umístění staveb nadmístní kanalizace. V průběhu projednávání byly vyřazeny obě VPS - s K01 se dále neuvažuje a K02 již byla realizována.

Vlivy na hygienu životního prostředí

Výstavba vodovodů je posuzována jako neutrální, tj. bez přímých vlivů na imisní a hlukovou situaci.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměry v oblasti zásobování pitnou vodou jsou hodnoceny jednoznačně kladně. Tyto záměry na výstavbu nových systémů zásobování pitnou vodou je nutné koordinovat s rozvojem kanalizačních systémů a čistíren odpadních vod.

Vlivy na přírodu a krajinu

Negativní vlivy přináší realizace vodovodů pouze v době výstavby. V tomto období je nutné dbát na nejvyšší možnou míru minimalizace vlivů na přírodně hodnotná území a to zejména u záměru **V03**, který je situován v II. a III. zóně CHKO Křivoklátsko.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Tyto vodohospodářské stavby nejsou spojeny s významnými vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Podrobně je téma řešeno v kap. 5.4. a 5.7. dokumentace SEA.

3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí

Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů vyvolaných realizací navrhovaných záměrů v území.

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, ve kterých je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici Hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními

vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy.

Působení synergických vlivů je vyvoláno zejména v souvislosti s realizací staveb s významnými vlivy na složky ŽP. Jedná se o stavby kapacitních silničních komunikací, staveb železniční dopravy a výhledových vodních nádrží. Realizace těchto záměrů je spojena s vlivy na téměř všechny sledované složky životního prostředí.

Naplněním koncepce ZÚR Středočeského kraje a realizací navrhovaných záměrů budou nejvýznamněji dotčeny tyto sledované složky ŽP, případně jejich charakteristiky:

Půdy – realizace téměř všech záměrů je spojena se zábořem půd, a to především zemědělského půdního fondu. Možnosti minimalizace záboru půd technickými řešeními staveb jsou omezené. Středočeský kraj se vyznačuje nadprůměrnou kvalitou ZPF v porovnání s ostatními oblastmi ČR.

Odtokové poměry v území – realizace staveb silniční a železniční dopravy je spojena se zpevněním ploch významného rozsahu. Zářezy a násypy přerušují nebo mění odtok podzemní vody. Odtok povrchové vody ze zpevněných ploch je urychlován a soustřeďován, což působí negativně při kritických srážkách (zvýšení intenzity erozních jevů).

Krajinný ráz území – realizací dopravních liniových staveb a staveb technické infrastruktury jsou významně ovlivněny charakteristiky krajinného rázu. Krajinu Středočeského kraje lze obecně označit za krajinu silně pozmeněnou antropogenní činností s významnou koncentrací antropogenních prvků. Nejvýznamněji je krajina ovlivněna v okolí Hlavního města Prahy a dalších významných center osídlení. Realizací záměrů předložených ZÚR Středočeského kraje dojde k dalšímu zvýšení koncentrace těchto prvků a oslabení přírodních charakteristik krajinného rázu.

Fragmentace krajiny – dopravní a liniové stavby snižují prostupnost krajiny pro člověka i ostatní živé organismy území. Realizací navrhovaných staveb dojde k zesílení fragmentace území.

Ovzduší – z hlediska kvality ovzduší je předkládána koncepce ZÚR hodnocena kladně. Realizace předkládaných záměrů přispěje ke snížení emisní zátěže z dopravy v obytné zástavbě. Tato zátěž však bude přenesena do koridorů navrhovaných kapacitních silničních staveb, ve kterých naopak dojde ke zvýšení koncentrací škodlivin emitovaných automobilovou dopravou. Tyto koridory jsou však trasovány tak, aby obytnou zástavbu negativně ovlivňovaly minimálně.

Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v kap.5.11. dokumentace SEA, v tabelárním přehledu v příloze č.3 a graficky znázorněny ve výkrese č.6 dokumentace SEA.

4. Hodnocení vlivů přesahujících hranice kraje

Naplňováním koncepce ZÚR Středočeského kraje budou ovlivněny složky životního prostředí nejen na území Středočeského kraje, ale i v regionech sousedních. Jedná se o území Hlavního města Prahy, Ústeckého kraje, Libereckého kraje, Královéhradeckého kraje, Pardubického kraje, Kraje Vysočina, Jihočeského kraje a Plzeňského kraje.

ZÚR Středočeského kraje vymezují celostátně i mezinárodně významné dopravní stavby navrhované mj. s cílem zlepšení dopravního napojení Středočeského kraje na ostatní regiony. Další významnou skupinou staveb, jejichž realizace bude mít dopady na životní prostředí a rozvoj sousedních regionů, jsou stavby energetické infrastruktury (elektroenergetika, plynoenergetika, produktovody a ropovody).

Realizace záměrů dopravní infrastruktury zajistí dobrou dostupnost Středočeského kraje ze sousedních regionů. Vlivy na složky životního prostředí sousedních regionů nelze v měřítku zpracování Vyhodnocení vlivu ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí detailně hodnotit. Uvedeny jsou proto vlivy v příhraničních oblastech Středočeského kraje.

Obecně lze konstatovat, že realizace uvedených dopravních staveb zlepší podmínky v přepravních vztazích mezi regiony. Trasy dopravních staveb jsou obecně navrhovány v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Kladně je hodnoceno převedení tranzitní dopravy na navrhované kapacitní komunikace ze silnic nižších tříd, procházejících obytnou zástavbou sídel.

V případě silničního okruhu Prahy se přínosy tohoto záměru na území Středočeského kraje projeví méně výrazně, neboť jejich účelem je především odvést tranzitní dopravu z hl. m. Prahy.

Navrhované stavby v oblasti zásobování elektrickou energií řeší nejen zlepšení zásobování elektrickou energií na území Středočeského kraje, ale také zlepšení propojení sousedních regionů. Stejně jako na území Středočeského kraje budou i v sousedních regionech stavby nadzemních elektrických vedení znamenat významný zásah do krajinného rázu dotčených oblastí.

Přehled jednotlivých staveb, které budou mít vliv na území sousedních krajů, je uveden v kap. 5.12. dokumentace SEA.

5. Hodnocení variantně navrhovaných záměrů

V dokumentaci předložené ke společnému jednání bylo 5 záměrů ve variantním řešení (2 záměry v oblasti silniční dopravy, 2 záměry v oblasti železniční dopravy a 1 záměr v oblasti elektroenergetiky). Na základě vyhodnocení variant byly po projednání dokumentace ZÚR Středočeského kraje v rámci „společného jednání“ vybrány výsledné varianty řešení a jeden záměr (koridor železniční tratě č.231 u Velkého Oseka) byl přeřazen do územních rezerv.

Dokumentace SEA se věnuje vyhodnocení variantně navrhovaných záměrů v kap. 6., dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v kap. F.III. Vyhodnocení variantních návrhů z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje území.

Závěry dokumentace SEA - hodnocení variantně navrhovaných záměrů:

D523 – (II/ 101) Rudná – Unhošť;

přeložka - původně varianta (a), varianta (b)

V měřítku provedeného hodnocení byly posuzované varianty řešení přeložky silnice II/101 v úseku Rudná – Unhošť hodnoceny v dokumentaci SEA jako téměř rovnocenné. Vedení trasy silnice dle varianty a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Pticemi a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení se severním objezdem Červeného Újezdu dle varianty (b) prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do ochranného pásma lokality kláštera Hájek.

Z dopravního hlediska variantní trasa (b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, což by mělo dopad na vyšší dopravní zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Základní varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Komplexní vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj doporučilo variantu a). Tato varianta byla zařazena do územní rezervy (D523 – přeložka II/101 Rudná – Unhošť).

D064 - Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly - původně varianta (a), varianta (b)

Na základě vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučilo hodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin. Toto rozhodnutí je podpořeno skutečností, že varianta a je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vložení nové liniové stavby do tohoto prostoru by znamenalo další fragmentaci území, snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu. S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (b), a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání **byla vybrána varianta (b).**

D204 Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě - původně varianta (a), varianta (b)

V měřítku hodnocení SEA nebylo možné určit variantu z hlediska vlivů na životní prostředí šetrnější. Identifikované rozdíly lze označit za minimální.

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání **byla vybrána varianta (a).** Tato varianta se více vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady pro technicky poněkud méně náročné řešení trasy.

D608 - Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 - původně varianta (a), varianta (b)

Záměr byl přerazen v obou variantách mezi územní rezervy.

E01 - Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje 020 - původně varianta (a), varianta (b), varianta (c)

V měřítku zpracování je jako varianta spojená s nejmenšími vlivy na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta E01a.

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání **byla vybrána varianta (a),** která je přijatelná i z hlediska dalších pilířů udržitelného rozvoje.

Určitým problémem je přiblížení k venkovské památkové rezervaci Třebíz. V tomto úseku trasy se však bude jednat o souběh s existující trasou elektrického vedení.

Poznámka:

Komplexní hodnocení variant řešení z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje je obsaženo v kapitole F.III. tohoto vyhodnocení.

6. Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí strukturuje návrh plánovaných opatření do tří kategorií:

- opatření „koncepční“ – požadavky na výběr koncepčních variant, na vypuštění či koncepční přehodnocení záměru, případně na etapizaci výstavby
- opatření „prostorová“ – požadavky na úpravy navržených koridorů v rámci jejich upřesněného vymezení v ÚPD obcí
- opatření „projektová“ – požadavky na řešení daných problémů v dalších fázích projektové přípravy záměrů včetně „projektového“ hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA).

Pro vymezené územní rezervy nejsou opatření navrhována, neboť jejich vymezení v ZÚR nezakládá možnost záměr, pro který je územní ochrana ploch nebo koridorů vymezena, „provést“ (realizovat).

Koncepční opatření

- Původně variantně vymezené koridory pro záměr přeložky silnice II/101 Rudná – Unhošť jsou z hlediska vlivů na životní prostředí považovány za rovnocenné. Při rozhodování o výběru varianty – vybrána varianta (a) - se vycházelo z hodnocení vlivů na ostatní pilíře udržitelného rozvoje (viz též kap. A 5. a F.III.).
- V případě původně variantně vymezených koridorů pro záměr **D64** (aglomerační okruh, úsek (II/101) Mstětice – Jirny - Úvaly) byl preferován jako environmentálně šetrnější koridor varianty D64b, který je zapracován do návrhu ZÚR.
- V rámci realizace záměru **D135** (napojení Čelákovice na D11 včetně nové MÚK na dálnici D11) přednostně zajistit výstavbu obchvatu sídla Záluží před výstavbou MÚK na D11 z důvodu ochrany obyvatel před vlivy z automobilové dopravy.
- V rámci realizace záměru **D154** (obchvat Sadské, nové napojení na dálnici D11 a výstavba MÚK) přednostně zajistit výstavbu obchvatu sídel Milčice a Velké Chvalovice (záměr D176) před otevřením sjezdu z MÚK směrem na jih.
- Koordinovat koncepční řešení propojení silnic I/2 a I/38 (záměry D510 a D511)
- Sledovat možnost společného řešení modernizace koridoru železniční dopravy v úseku Praha – Plzeň (D200) se záměrem výstavby vysokorychlostní trati D601(VRT).
- Záměry na výstavbu nových systémů zásobování pitnou vodou koordinovat s rozvojem kanalizačních systémů a čistíren odpadních vod.

Prostorová opatření

- Vymezení koridoru **D019** (Koridor silnice I/9: úsek Libiš – Mělník (3 x MÚK) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na PR Kelské louky.
- V rámci projektového řešení záměru **D520** (územní rezerva pro koridor silnice I/16: Malý Újezd, Vavříneč) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na hydrologické poměry a mokřadní společenstva v údolí Pšovky (plocha navržena k ochraně dle Ramsarské úmluvy).
- Vymezení koridoru **D064** (Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem

minimalizace zásahu do nelesní zeleně (lesní remízek v prostoru mezi obcemi Horoušany a Horoušánky).

- Vymezení koridoru **D078** (Koridor silnice II/111: Bystřice, přeložka) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a na kvalitu stávajícího obytného prostředí v obci Líšno.
- Vymezení koridoru **D123** (Koridor silnice II/174: přeložka Březnice) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy), kvalitu stávajícího obytného prostředí a vodní prvky v obci Březnice.
- Vymezení koridoru **D127** (Koridor silnice II/229: Rakovník - východní obchvat) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Rakovník.
- Vymezení koridoru **D141** (Koridor silnice II/272: Lysá nad Labem, obchvat) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Lysá nad Labem.
- Vymezení koridoru **D161** (Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk - průtah v koridoru žel. tratě) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Nymburk.
- Vymezení koridoru **P01** (VVTL plynovod Drahelčice – Háje) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na přírodně nejhodnotnější území CHKO Český kras (I. a II. zóna CHKO, NPR Karlštejn, krajinný ráz).
- Vymezení koridorů s identifikovaným rizikem možného vlivu na ptačí oblasti nebo evropsky významné lokality soustavy **Natura 2000** zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na dotčené oblasti a lokality (viz kapitola B. tohoto textu).
- Vymezení koridorů liniových záměrů dopravní a technické infrastruktury, které procházejí záplavovým územím, směrově řešit v nejkratší možné délce, případně na pilotech v závislosti na místních podmínkách.
- Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do **ochranných pásem vodních zdrojů 1. a 2. stupně,** zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem nenarušení vydatnosti a jakosti dotčených zdrojů.
- Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených **dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území,** zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.
- **Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300)** řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Projektová opatření – společná

- Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:
 - silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou (hluk i znečištění ovzduší)

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší)
- výstavba nových energetických zdrojů (znečištění ovzduší)
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou (hluk)
- V rámci přípravy jednotlivých staveb je nutno zajistit promítnutí opatření k omezení vlivů stavební činnosti do příslušných plánů organizace výstavby a jejich dodržování během realizace stavby.
- Podmínkou realizace záměrů zasahujících do ochranných pásem vodních zdrojů jsou pozitivní výsledky hydrogeologického posudku a realizace ochranných opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost dotčených vodních zdrojů.
- Podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých, šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině.
- U záměrů s vysokým rozsahem zpevněných ploch požadovat vybavení dešťovými kanalizacemi s dešťovými zdržemi pro regulaci nárazového odtoku srážkových vod. V rámci projektové EIA je nutné podrobně vyhodnotit vliv záměru na hydrologické poměry recipientu.
- Pro omezení negativních vlivů fragmentace krajiny a populací s předstihem v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR.
- Báňsko-technický posudek zajistit u záměrů zasahujících do území s předpokládaným výskytem důlních děl (poddolované území).
- V případě, že záměr zasahuje do bloků zásob výhradního ložiska a pokud územně environmentální nebo technické podmínky neumožňují směrovou či prostorovou korekci, je realizace záměru možná pouze za podmínky souhlasu MŽP a MPO s převodem části zásob do kategorie vázaných v důsledku stanovení ochranného pilíře. V případě průchodu trasy stanoveným dobývacím prostorem je nutný souhlas OBÚ.
- U staveb, které vykazují potenciální významný negativní vliv na krajinný ráz (nadzemní elektrická vedení, silnice, protipovodňová opatření apod.) a které vstupují na území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, vyžadovat pro navazující územně plánovací a projektovou dokumentaci návrh takových prostorových a technických řešení, která budou minimalizovat negativní vlivy na krajinný ráz.
- U staveb vyžadujících zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa vyžadovat náhradní výsadby a zalesnění.
- Při výstavbě logistických a průmyslových areálů dodržovat koeficient zeleně v min. hodnotě 40 % s přihlédnutím ke specifikům umístění a velikosti areálu. Při umísťování zástavby na vysoce bonitních půdách se doporučuje zvážit požadavek na vyšší koeficient zeleně.

Projektová opatření – specifická

- V rámci projektového řešení záměru **D001** (Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně - Březiněves +2 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivů navrhované EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.
- V rámci projektového řešení záměru **D005** (Koridor dálnice D3: úsek Jesenice – hranice kraje +10 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivů:
 - na kvalitu obytného a rekreačního prostředí v prostoru Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem, Hostěradice, Čištěvovice a Horní Borek.

- na krajinný ráz v oblasti Posázaví a dalších krajinnásky hodnotných oblastech
- na EVL Dolní Sázava a EVL Minartice
- na migrační prostupnost krajiny
- na lesní porosty (PUPFL)
- V rámci projektového řešení záměru **D007** (Koridor rychlostní silnice R4: úsek Háje – Zalužany – hranice kraje vč. souvisejících staveb + 4 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů
 - na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby Milína
 - na dotčené segmenty ÚSES (RBC Kotalík)
 - na migrační prostupnost krajiny
- V rámci projektového řešení záměru **D019** (Koridor silnice I/9: úsek Libiš – Mělník + 3 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů
 - na stanovištní podmínky a předmět ochrany PR Kelské louky
 - na dotčené segmenty regionálního ÚSES
 - na EVL Úpor-Černínovsko
- V rámci projektového řešení záměru **D021** (Koridor silnice I/12: úsek Běchovice – Úvaly, vč. napojení na stávající trasu +3 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES
- V rámci projektového řešení záměru **D520** (územní rezerva pro koridor silnice I/16: Malý Újezd, Vavříneč) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na:
 - hydrologické poměry a mokřadní společenstva v údolí Pšovky (plocha navržena k ochraně dle Ramsarské úmluvy)
 - na EVL Kokořínsko
- V rámci projektového řešení záměru **D032** (Koridor silnice I/16: úsek Slaný – Ješín) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Slánsko-Býšeňský potok.
- V rámci projektového řešení záměru **D049** (Koridor silnice I/38: přeložka Oseček – Ohrada, mezi dálnicí D11 a silnicí I/12 +3 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES.
- V rámci projektového řešení záměru **D051** (Koridor silnice I/38: přeložka Malín – Čáslav) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty regionálního ÚSES.
- V rámci projektového řešení záměru **D060** (Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Úžice – Byškovice, vč. obchvatu sídla Netřeba) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na předmět ochrany PP Netřebská slaniska.
- V rámci projektového řešení záměru **D078** (Koridor silnice II/111: Bystřice, přeložka) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí v obci Líšno.
- V rámci projektového řešení záměru **D090** (Koridor silnice II/116: úprava úseku Rovina – Mořina, Mořinka obchvat) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na přírodní hodnoty CHKO Český kras a na EVL Karlické údolí.
- V rámci projektového řešení záměru **D098** (Koridor silnice II/118: obchvat Zlonic) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Slánsko-Býšeňský potok.

- V rámci projektového řešení záměru **D109** (Koridor silnice II/125: výstupní úsek severně Kácova) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Losinský potok.
- V rámci projektového řešení záměrů **D113** (Koridor silnice II/125: Kondrac, přeložka se západním obchvatem) a **D114** (Koridor silnice II/125: úsek hranice kraje – Kamberk, přeložka včetně obchvatu Kamberka) a jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Vlašimská Blanice.
- V rámci projektového řešení záměru **D117** (Koridor silnice II/126: přeložka v prostoru Zruče nad Sázavou) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Sázava.
- V rámci projektového řešení záměrů **D119** (Koridor silnice II/150: Libouň, přeložka) a **D120** (Koridor silnice II/150: Louňovice, propojení na silnici II/125) jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na přírodní hodnoty CHKO Blaník a EVL Sedlečský potok (D119), resp. EVL Vlašimská Blanice (D120).
- V rámci projektového řešení záměru **D123** (Koridor silnice II/174: přeložka Březnice) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy), kvalitu stávajícího obytného prostředí a vodní prvky v obci Březnice.
- V rámci projektového řešení záměru **D127** (Koridor silnice II/229: Rakovník - východní obchvat) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Rakovník.
- V rámci projektového řešení záměru **D141** (Koridor silnice II/272: Lysá nad Labem, obchvat) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Lysá nad Labem.
- V rámci projektového řešení záměru **D150** (Koridor silnice II/328: severozápadní přemostění Labe u Kolína – vč. napojení na silnice I/38 a I/12 +2 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES (NRBC Polabský luh)
- V rámci projektového řešení záměru **D159** (Koridor silnice II/331: obchvat Lysé nad Labem) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Hrabanovská černava.
- V rámci projektového řešení záměru **D161** (Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk - průtah v koridoru žel. tratě) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Nymburk.
- V rámci projektového řešení záměru **D200** (Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň: úsek Praha - Beroun , tunel) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA):
 - navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivu na hydrologické poměry.
 - zajistit ochranu stanovištních podmínek, zejména v úseku na území CHKO Český kras mj. i s ohledem na EVL Karlštejn-Koda.
 - navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivu na lesní porosty (PUPFL)
- v rámci projektového řešení záměru **D204** (Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha - Bystřice u Benešova) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů:
 - na obyvatelstvo (hluková zátěž z železniční dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí v přílehlé zástavbě dotčených sídel (Kunice, Čerčany)
 - na krajinný ráz
 - na EVL Dolní Sázava
 - na lesní porosty (PUPFL)

- na hydrologické a hydrogeologické poměry v území dotčeném stavbou tunelových úseků
- V rámci projektového řešení záměru **D212** (Koridor železniční trati č.231 Lysá n. L. – Milovice - Čachovice: přeložky trati a nové propojení (Všejsanská spojka), přeložka silnice III/3325 + nový úsek silnice III. třídy) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na:
 - stanovištní podmínky a předmět ochrany PR Pod Benáteckým vrchem
 - dotčené segmenty regionálního ÚSES
 - na EVL Milovice-Mladá
- V rámci projektového řešení záměru **D300** (Plocha rozvoje letiště Ruzyně) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační a ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- V rámci projektového řešení záměru **E01** (Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (a) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k vlivů na charakter VPZ Třebíz (včetně posouzení rizika kumulativních vlivů se záměrem rychlostní silnice R7).
- V rámci projektového řešení záměru **E02** (Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Čechy Střed, posílení v celé délce a přeložka Odolena Voda - Zlosyň) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Veltrusy.
- V rámci projektového řešení záměru **E09** (Vedení 110 kV (č. 1928) Sázava – Kostelec nad Černými Lesy, vč. TR110kV Sázava a TR110kV Kostelec nad Černými Lesy) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na lesní porosty (PUPFL).
- V rámci projektového řešení záměru **E21** (110 kV rozvodna u Mnichova Hradiště, vč. napojovacího vedení) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) vyložit lokalizaci stožárových míst v ploše PP Skalní sruby Jizery a v plochách dotčených segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES.
- V rámci projektového řešení záměru **P01** (VVTL plynovod Drahelčice – Háje) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA):
 - minimalizovat vlivy na CHKO Český kras a NPR Karlštejn
 - navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na lesní porosty (PUPFL)
 - navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Karlštejn-Koda, EVL Lounín a EVL Housina.
- V rámci projektového řešení záměru **R02** (Dálkovod IKL - přípož/zkapacitnění v koridoru) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Kalivodské bučiny.
- V rámci projektového řešení záměru **PP01** (Hasina a Nepokoj - 2 poldry v povodí Mrliny) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Labe-Liběchov.
- V rámci projektového řešení záměru **PPO12** (Hasina a Nepokoj - 2 poldry v povodí Mrliny) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Rožďalovické rybníky.

Popis opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí je obsažen také v kap.7. dokumentace SEA.

B. Vyhodnocení vlivů ZÚR na území Natura 2000

Zpracovatel Atelier T-plan, s.r.o., Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, 2009

Kompletní dokumentace hodnocení vlivu ZÚR na EVL a ptačí oblasti Natura je v samostatné příloze tohoto vyhodnocení.

Předložené hodnocení je vypracováno podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jeho cílem je posoudit vliv ZÚR Středočeského kraje, tedy zjistit, zda má koncepce významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost dotčených evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO). Byla hodnocena verze upravená po společném jednání, hodnocení probíhalo v únoru a březnu 2011.

Ve Středočeském kraji se nachází celkem 5 ptačích oblastí a 176 evropsky významných lokalit (EVL) zařazených do národního seznamu evropsky významných lokalit podle nařízení vlády 371/2009 Sb.

1. Způsob hodnocení ZÚR

Proběhlo vyhodnocení všech jednotlivých úkolů koncepce a byly zjišťovány jejich střety s lokalitami Natura 2000.

- V části 1, 2, 3 ZÚR SK byly identifikovány úkoly, které mohou mít vliv na lokality Natura 2000. Tyto jsou uvedeny v příloze 1. Většina úkolů není lokalizována, má pouze obecný charakter, nebyly tedy možné je hodnotit.
- Všechny úkoly části 4 a 7 ZÚR SK jsou lokalizovatelné, jsou uvedeny v příloze 2, kde je uvedeno hodnocení významnosti jejich vlivů. (Část 4.3 není uvedena vzhledem k tomu, že se jedná o plochy a koridory nadregionálního ÚSES, jejichž vymezení nemá vliv na lokality Natura 2000).
- V části 5 ZÚR SK jsou stanoveny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty kraje. Část 6 vymezuje cílové charakteristiky krajiny. Tyto části jsou deklarativní, úkoly nemají vliv na lokality Natura 2000. Je doplněn pouze komentář týkající se evropsky významných lokalit, které byly také vymezeny jako přírodní hodnoty kraje.
- Část 8 ZÚR SK je koordinační pro územní plánování obcí a nemá vliv na lokality Natura 2000.
- Plochy a koridory v části 9-11 a regulační plán v části 12 nejsou v ZÚR SK stanoveny.
- Část 13 doporučuje priority v oblasti veřejných investic. Jmenované záměry byly hodnoceny v rámci hodnocení části 4 a 7, určení jejich priorit nepřináší další informace podstatné pro hodnocení vlivů na lokality Natura 2000.
- Část 14 obsahuje údaje o počtu listů ZÚR a počtu výkresů grafické části. Nemá vliv na lokality Natura 2000.

Hodnoceny byly jednotlivé části koncepce podle následující stupnice významnosti vlivů:

Tabulka: Stupnice pro hodnocení významnosti vlivů

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významně negativní vliv	Negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK Vylučuje schválení koncepce (resp. koncepci je možné schválit pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK). Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplývá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat.
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej vyloučit navrženými zmírňujícími opatřeními.
?	Možný negativní vliv	Může dojít k negativnímu vlivu, není však možné vyhodnotit jeho významnost.
0	Nulový vliv	Záměr (v koncepci) nemá žádný prokazatelný vliv.
+	Pozitivní vliv	Záměr (v koncepci) má pozitivní vliv.

Při hodnocení bylo přihlíženo k principu předběžné opatrnosti a v případě nejistot byly zvažovány nejhorší možné vlivy. Na závěr proběhlo souhrnné vyhodnocení koncepce ZÚR. Úkoly ZÚR, které jsou problematické z hlediska Natury 2000, jsou uvedeny v přílohách 1 a 2 vyhodnocení Natura.

Územní rezervy byly hodnoceny v souladu s usnesením vlády č. 368/2010 Sb. a částí III. materiálu č.j. 353/10.

Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možné určit významnost vlivu. Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném hodnocení vlivů na EVL a PO bude určen jako významně negativní. Těmto záměrům je přiřazena hodnota „?“. Vliv musí být podrobně vyhodnocen v procesu dalšího posuzování záměru.

Tyto „problematické“ záměry jsou uvedeny v následujících tabulkách.

2. Vyhodnocení problematických úkolů a záměrů

Příloha 1 - Vyhodnocení vlivů záměrů ZÚR na EVL a PO Problematické úkoly části 1 – 3 ZÚR

<i>Typ úkolu</i>	<i>Specifikace</i>	<i>Hodn.</i>	<i>Poznámka</i>
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Sledovat zejména strategické zóny připravované Středočeským krajem: Milovice, Tuchlovice, aj. (odst 11 f)	?	Možné ovlivnění EVL Milovice - Mladá
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Ekonomické aktivity rozvíjet zejména v Benátkách nad Jizerou (město a zóna v bývalém vojenském prostoru Mladá), v Brodcích a Březině ve vazbě na MÚK na R10 (odst 21b)	?	
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Rozvíjet sportovní a rekreační zónu Benátky nad Jizerou-Traviny.(odst 21d)	?	
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Bydlení rozvíjet v obci Konárovice, Týnec nad Labem, Záluží nad Labem (odst.24d)	?	Možné ovlivnění EVL Týnecké mokřina a EVL Lžovické tůně
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Rozvoj ekonomických aktivit rozvíjet zejména v Týnci nad Labem (odst.24e)	?	
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Rozvoj ekonomických aktivit směřovat zejména do zóny přístavu Mělník (40 b)	?	Možné ovlivnění EVL Labe - Liběchov
Zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území	Spolupracovat s Jihočeským krajem na programu rozvoje rekreačního území vodní nádrže Orlík (odst. 91b)	?	Možné ovlivnění PO Údolí Vltavy a Otavy
Úkoly pro územní plánování	Provéřít možnosti rozvoje vodní dopravy pro obsluhu území vč. vazeb na silniční síť (odst. 92c)	?	

Příloha 2 - Vyhodnocení vlivů záměrů ZÚR na EVL a PO
Vyhodnocení problematických záměrů částí 4 a 7 ZÚR

Záměry dopravní infrastruktury

Záměr	Specifikace záměru	Hodn.	Poznámka
SILNICE			
D001 - Koridor silničního okruhu Prahy	úsek Ruzyně - Březiněves (+2 x MÚK); šířka koridoru 600 m	?	Koridor protíná vltavské údolí EVL Kaňon Vltavy u Sedlece (přímý zábor území, znečištění, eutrofizace)
D005 - Koridor dálnice D3	úsek Jesenice – hranice kraje (+10 x MÚK); šířka koridoru 600 m	?	Křížení s EVL Dolní Sázava (znečištění), možné nepřímé ovlivnění EVL Minartice (znečištění, ovlivnění vodního režimu) -EVL leží v těsné blízkosti koridoru.
D015 Koridor silnice I/3	Benešov, rozšíření, napojení křižovatky U Topolu (+ 2 MÚK); šířka koridoru 300 m	?	Střet s EVL Dolní Sázava (0,8 ha).
D019 Koridor silnice I/9	úsek Kly – Mělník (3 x MÚK); šířka koridoru 300 m	?	Střet s EVL Úpor – Černínovsko (přímý zábor území). Překryv koridoru 33,5 ha!
D031 Koridor silnice I/16	obchvat Mělník (1 x MÚK); šířka koridoru 300 m	?	Možný střet s EVL Kokořínsko (přímý zábor území, znečištění).
D032 Koridor silnice I/16	úsek Slaný – Ješín (1 x MÚK); šířka koridoru 300 m	?	Možný střet s EVL Slánsko – Byseňský potok (zásah do stromů v aleji podél silnice) – překryv 1,2 ha. Na záměr již bylo vydáno územní rozhodnutí, byly stanoveny podmínky pro minimalizaci vlivů na předmět ochrany (páchník hnědý);
D090 Koridor silnice II/116	úprava úseku Rovina – Mořina, Mořinka obchvat; šířka koridoru 180 m	?	Střet s EVL Karlické údolí (přímý územní zábor) eliminován, koridor vymzen mimo EVL. Možné nepřímé vlivy.
D113 Koridor silnice II/125	Kondrac, přeložka se západním obchvatem; šířka koridoru 180 m	?	Možné ovlivnění podmínek biotopu předmětů ochrany EVL Vlašimská Blanice (znečištění přítoku při stavbě mostu).
D114 Koridor silnice II/125	úsek hranice kraje – Kamberk, přeložka včetně obchvatu Kamberka; šířka koridoru 180 m	?	Možné ovlivnění podmínek biotopu předmětů ochrany EVL Vlašimská Blanice (znečištění, rušení,). Zábor plochy je eliminován vedením koridoru mimo EVL.
D117 Koridor silnice II/126	přeložka v prostoru Zruče nad Sázavou; šířka koridoru 180 m	?	Střet s EVL Sázava (znečištění).
D119 Koridor silnice II/150	Libouň, přeložka; šířka koridoru 180 m	?	Střet s EVL Sedlečský potok . Křížení koridoru silnice II/150 s EVL Sedlečský potok bude možné jen za takových technických opatření, které vyloučí stavební práce v korytě potoka a vyloučí nebo minimalizují možnost znečištění vodního toku jak při výstavbě, tak při provozu.
D120 Koridor silnice II/150	Louňovice, propojení na silnici II/125; šířka koridoru 180 m	?	Možné ovlivnění podmínek biotopu předmětů ochrany EVL Vlašimská Blanice (znečištění, rušení).
D159 Koridor silnice II/331	obchvat Lysé nad Labem; šířka koridoru 180 m	?	Možné ovlivnění EVL Hrabanovská černava (vodní režim, znečištění)

<i>Záměr</i>	<i>Specifikace záměru</i>	<i>Hodn.</i>	<i>Poznámka</i>
ŽELEZNICE			
D200 Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň	úsek Praha – Beroun (tunel); šířka koridoru 600 m	?	Možný střet s EVL Karlštejn – Koda (přímý územní zábor – technické řešení tunelu). Překryv 124 ha (avšak trasa povede v tunelu).
D204 Koridor železniční tratě č.221	úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě; šířka koridoru 600 m	?	Střet s EVL Dolní Sázava (znečištění). Překryv 2,6 ha. Křížení železniční trati s tokem Sázavy bude možné jen za takových technických opatření, které vyloučí stavební práce v korytě řeky a vyloučí nebo minimalizují možnost znečištění vodního toku jak při výstavbě, tak při provozu.
D207 Koridor železniční tratě č.231	Mstětice, Čelákovice, přeložky + celá trať rekonstrukce; šířka koridoru 600 m	?	Střet koridoru s EVL Píšťina u Byšiček (překryv 0,5 ha) a s EVL Káraný – Hrbáčkovy tůň (14,1 ha).
D212 Koridor železniční trati č.232 Lysá n. L. – Milovice - Čachovice	přeložky trati a nové propojení (Všejská spojka), přeložka silnice III/3325 + nový úsek silnice III. třídy; šířka koridoru 600 m	?	Možný střet s EVL Milovice – Mladá (územní zábor).
D215 Koridor železniční tratě č.171	Praha - Beroun, rekonstrukce	?	Střet koridoru s EVL Karlštejn – Koda (možný zábor území, nepřímé vlivy stavby).
Územní rezervy – železniční doprava			
D601	koridor vysokorychlostní tratě (VRT) ve směru na Plzeň (úsek Beroun – hranice kraje)	?	Možný střet s EVL Karlštejn – Koda (přímý územní zábor).
D608a,b	koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020 (varianty a,b)	?	Koridor vede cca 100 m od EVL Libické luhy, možné nepřímé vlivy (ovlivnění hydrologického režimu, znečištění).

Plochy a koridory technické infrastruktury

<i>Záměr</i>	<i>Specifikace záměru</i>	<i>Hodn.</i>	<i>Poznámka</i>
ELEKTROENERGETIKA			
E02	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Čechy Střed (posílení v celé délce a přeložka Odolena Voda - Zlosyň); šířka koridoru 600 m	?	Záměr zasahuje území EVL Veltrusy (územní zábor).
ROPOVODY A PRODUKTOVODY			
R02	dálkovod IKL (přípolož/zkapacitnění v koridoru); šířka koridoru 600 m	?	Možný zásah do EVL Kalivodské bučiny (územní zábor).

Plochy a koridory technické infrastruktury – vodohospodářství

Záměr	Specifikace záměru	Hodn.	Poznámka
VODOVODY			
V03	vodárenská soustava Zbečno - Roztoky (nahrazení V8 - V14 + V52 - V61) (vč. 12 vodojemů)	?	Trasa vodovodu zasahuje EVL Lánská obora (územní zábor), Jabůrek (územní zábor, ovlivnění hydrologických podmínek) a PO Křivoklátsko (územní zábor) – nutno stanovit podmínky pro minimalizaci potenciálních negativních vlivů.
V12	výstavba přivaděče Benešov-Sedlčany s napojením sídel Jírovice, Mokrá Lhota, Bystřice, Líšno, Nesvačily, Drachkov, Vrchotovy Janovice, Vojkov, Kosova Hora (vč. 2 vodojemů)	?	Možný střet s EVL Horní Solopyský rybník (územní zábor, ovlivnění hydrologických podmínek).
V13	rozšíření Posázavského skupinového vodovodu připojením sídel Chářovice-Pecerady a Podělusy	?	Možný střet s EVL Dolní Sázava (znečištění).
PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA			
PP01	Mělník - protipovodňová opatření (ochranné hráze 2500 m s max. výškou 5,3 m, pevné i mobilní konstrukce)	?	Možný vliv na EVL Labe – Liběchov (územní zábor)
PP02	Poděbrady - protipovodňová ochrana (pevné a mobilní konstrukce)	?	Možný vliv na EVL Libické luhy (územní zábor, ovlivnění hydrologických podmínek)
PP12	Hasina a Nepokoj - 2 poldry v povodí Mrliny (celkový objem 4,74 mil.m ³)	?	Záměr je lokalizován v PO Rožďalovické rybníky a v EVL Dymokursko (územní zábor, ovlivnění hydrologických podmínek).
LOKALITY VHODNÉ PRO AKUMULACI POVRCHOVÝCH VOD			
W601	nádrž Amerika na toku Klabava	?	Střet s EVL Padrtsko. Možný zásah do biotopu raka kamenáče a dalších předmětů ochrany.

Výsledky hodnocení:

- U žádného úkolu koncepce nebyly zjištěny významně negativní vlivy na území Natura.
- Pozitivní vlivy na území Natura též nebyly zjištěny u žádného úkolu.
- Pro celkem 8 úkolů v části 1-3 a 29 úkolů (záměrů a územních rezerv) v části 4 a 7 byl zjištěn možný negativní vliv (hodnota „?“) na území Natura.

Zásady územního rozvoje reagují na zjištěné potenciální střety návrhem požadavků na jejich minimalizaci, a to zejména v navazující územně plánovací dokumentaci a projektové dokumentaci. Vliv musí být podrobně vyhodnocen v procesu dalšího posuzování záměru v podrobnějším měřítku.

Obecně je možné vysledovat následující typy vlivů:

Zábor území

Přímý plošný zásah do území, stanoviště nebo biotopu druhu, které jsou předmětem ochrany. V dalších fázích projektové přípravy je pak nutné hodnotit podíl a význam zasažené plochy z hlediska ekologických nároků stanoviště/druhu.

U řady záměrů lze konflikt řešit vhodnou lokalizací záměru v rámci koridoru, což není možné na úrovni koncepce navrhnout a následně hodnotit. Koridory jsou vymezeny dostatečně široké, aby bylo možné umístění záměru tak, aby byly vlivy maximálně omezeny. Některé koridory byly v rámci aktualizace upraveny tak, aby v místě křížení s EVL byl územní střet eliminován.

Některé typy záměrů nepředstavují přímé ohrožení i v případě jejich vedení přes území EVL. Jedná se např. o trasy elektrovodů, které nemusí různé typy stanovišť vůbec ovlivnit.

Znečištění/Rušení

Některé záměry jsou ve fázi výstavby nebo realizace spojeny s emisemi znečišťujících látek nebo hlukovým nebo světelným rušením. Intenzita ovlivnění předmětů ochrany závisí na průběhu výstavby a technickém provedení záměru a není možné ji hodnotit na úrovni předložené koncepce.

Ovlivnění migračních možností

Především liniové stavby mohou výrazně narušit možnosti migrace. Z hlediska některých druhů je přitom migrace klíčovým ekologickým projevem. V průběhu projektové přípravy jednotlivých záměrů je pak nutné hledat technická řešení, která zachování migrační propustnosti zajistí.

Ovlivnění vodního režimu

Velké stavby mohou způsobit změnu hydrologických podmínek v svém širším okolí. Je nutné zajistit, aby tato změna nezasáhla podmínky stanovišť nebo biotopů předmětů ochrany EVLPO.

Vyhodnocení možných kumulativních vlivů

V lokalitách s umístěním většího množství záměrů je možné předpokládat kumulaci jejich vlivů. Jedná se o záměry uvedené v koncepci, ale také další záměry, a to jak schválené a realizované, tak plánované mimo dokumenty ZÚR SK. Největším problémem jsou kumulativní vlivy ve velkoplošných lokalitách, kam je směřováno velké množství záměrů (např. EVL Karlštejn – Koda, Dolní Sázava).

V případech kumulace negativních vlivů záměrů podobného charakteru (např. rekreační areály, bytová zástavba) je nezbytné, aby Krajský úřad Středočeského kraje nebo jiné orgány státní správy zajistily zpracování koncepčních materiálů stanovujících jasná pravidla pro realizaci daného typu záměru. Je důležité, aby bylo při posuzování a schvalování jednotlivých záměrů postupováno jednotně.

Vyhodnocení přeshraničních vlivů

Vzhledem k poloze Středočeského kraje mimo hranice České republiky nedojde k žádným přímým vlivům záměrů obsažených v ZÚR SK, které by měly přeshraniční charakter.

U některých velkých staveb (dálnice, vysokorychlostní tratě) nelze vyloučit jejich nepřímé vlivy, ty však nelze ve fázi koncepce konkrétně kvantifikovat.

3. Závěr

Při hodnocení vlivů návrhu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na evropsky významné lokality, ptačí oblasti a jejich předměty ochrany nebyl shledán významně negativní vliv žádného úkolu uvedeného v koncepci ani vliv koncepce jako celku.

Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možné určit významnost vlivu. Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném hodnocení vlivů na EVL a PO bude určen jako významně negativní. Těmto záměrům je přiřazena hodnota „?“. Vliv musí být podrobně vyhodnocen v procesu dalšího posuzování záměru. Je velmi pravděpodobné, že existuje technické řešení těchto záměrů, které významně negativní vliv nemá.

Závěrem možno konstatovat, že předložená koncepce „ZÚR Středočeského kraje“ nemá významně negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Vybrané záměry obsažené v koncepci musí být podrobně vyhodnoceny podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v rámci procesu EIA.

C. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech.

Jevy jsou vyhodnoceny v tématických okruzích v souladu s podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území:

1. Geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin
2. Vodní režim
3. Hygiena životního prostředí
4. Ochrana přírody a krajiny, ÚSES
5. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa
6. Veřejná dopravní infrastruktura
7. Zajištění veřejné technické infrastruktury
8. Sociodemografické podmínky
9. Struktura osídlení
10. Bydlení a občanská vybavenost
11. Rekreační podmínky
12. Hospodářské podmínky

Vliv ZÚR na sledovaný jev byl vyhodnocen zejména porovnáním úkolů stanovených pro ZÚR v rozboru udržitelného rozvoje území a v zadání ZÚR.

Byly vyhodnoceny:

- priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území,
- vymezení a zásady stanovené pro rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti,
- koridory a plochy s nadmístním významem
- podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území
- vymezení cílových charakteristik krajiny (oblastí se shodným krajinným typem)
- VPS a VPO, stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a asanační opatření
- stanovení priorit v oblasti veřejných investic

Vedle vyhodnocení vlivu je pro každé téma (tam, kde je to účelné) uveden indikátor stavu a vývoje sledovaného jevu.

Výběr indikátorů byl proveden zejména podle následujících kritérií:

- má vztah k obecně definovaným kritériím udržitelného rozvoje území
- má vztah k problematice územního plánování
- je charakteristický pro stav a vývoj daného sledovaného jevu
- podklady pro jeho stanovení jsou a pravděpodobně i budou standardně zjistitelné, takže vývoj indikátoru bude možné dlouhodobě sledovat

Seznam indikátorů:

- Vliv těžby na změny v území (není zpracován kartogram)
- K01 Retenční schopnost území
- K02 Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO)
- K03 Koeficient ekologické stability
- K04 Zastoupení území ochrany přírody
- K05 Podíl zemědělské půdy
- Zastoupení ekologického zemědělství (není zpracován kartogram)
- K06 Lesnatost území
- K07 Hustota základní dopravní sítě
- K08 Čištění odpadních vod
- K09 Hustota zalidnění v obcích
- K10 Index vývoje počtu obyvatel
- K11 Vzdělanostní úroveň obyvatelstva
- K12 Index věkového složení obyvatelstva
- K13 Intenzita bytové výstavby
- K14 Standard bytů
- K15 Vybavenost školskými zařízeními
- K16 Přírodní parky
- K17 Lesy příměstské a rekreační
- K18 Ekonomická výkonnost správních obvodů ORP
- K19 Míra nezaměstnanosti
- K20 Počet pracovních příležitostí
- K21 Vývoj pracovních příležitostí
- K22 Podíl ekonomicky aktivních osob v nevýrobní sféře hospodářství

Pro zobrazení vybraných indikátorů byly vyhotoveny kartogramy (K01 až K22) ve formátu A3, které jsou obsaženy v příloze.

V příloze jsou vloženy také dvě průsvitky:

- s vymezením rozvojových oblastí a os a specifických oblastí
- s vymezením oblastí se shodným krajinným typem

Pomocí průsvitek lze posoudit stav a případně vývoj sledovaného jevu v daných oblastech a osách.

1. Geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

1.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj geologických a hydrogeologických poměrů a zdroje nerostných surovin

Problematika geologických a hydrogeologických poměrů a zdrojů nerostných surovin je z hlediska požadavků zadání ZÚR splněna.

Plochy pro těžbu nerostných surovin jsou zařazeny v ZÚR mezi přírodní hodnoty území kraje. Jedná se o:

- využívaná výhradní ložiska s dobývacími prostory;
- nevyužívaná výhradní ložiska s dobývacími prostory, popř. dobývací prostory s ukončenou těžbou;
- nevyužívaná výhradní ložiska s chráněným ložiskovým územím;
- nevyužívaná výhradní ložiska bez stanovené ochrany chráněného ložiskového území;
- využívaná ložiska nevyhrazených nerostů, která jsou součástí pozemku, u kterých byla povolena těžba na základě územního rozhodnutí a příslušného obvodního báňského úřadu;
- nevyužívaná ložiska nevyhrazených nerostů, která jsou součástí pozemku;
- registrované a evidované prognózní zdroje vyhrazených a nevyhrazených nerostů.

V ZÚR byly stanoveny **zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území**. Zásady se zaměřují na koordinaci s prvky ÚSES:

„vytvářet podmínky pro šetrné využívání ložisek nerostů. Při vymezování ÚSES hledat plochy mimo ložiska nerostů, vnik překryvu ložiska skladebnou částí ÚSES umožnit jen v nezbytných případech a při zohlednění stanovených dobývacích prostorů. Při povolování hornické činnosti vycházet z toho, že vymezení biocenter a biokoridorů přes ložiska nerostů není překážkou jejich využívání. V takových případech je nezbytné podporovat funkci ÚSES jak při samotné těžbě, tak při jejím ukončování a zejména rekultivaci těžbou dotčeného území, kdy dojde za předem stanovených podmínek k vytvoření funkčního prvku ÚSES“.

Řešení překryvů skladebných částí ÚSES a ložisek nerostů - bude vycházet z „Dohody uzavřené mezi MPO a MŽP k řešení střetů ložisek nerostných surovin s prvky ÚSES ze dne 16.2.2009 č.j. 741/610/09(MŽP) a 5.3.2009 č.j. 7770/09/05100/05000(MPO)“, jejíž text uvádí:

Těžba nerostů v ÚSES

Skladebné části ÚSES je nutno prioritně stanovovat mimo plochy zjištěných a předpokládaných ložisek nerostů vzhledem k jejich nepřemístitelnosti. Tam, kde to nebude výjimečně možné, respektovat při vymezování částí ÚSES na ložiscích stanovené DP, mimo DP pak např. dočasným stanovením částí ÚSES a jeho finálním vytvořením až po skončení těžby, stanovením podmínek rekultivace.

Pokrytí vymezených biocenter a biokoridorů do ložisek nerostných surovin se vzájemně nevylučuje, protože skladebné části ÚSES nejsou překážkou využívání ložisek nerostů takovým způsobem, který zajistí vzájemnou koexistenci těžby ložisek nerostů a funkce ÚSES při probíhající těžbě, nebo zajistí budoucí obnovu dočasně omezené funkce ÚSES. Střety mezi ložisky nerostných zdrojů a stávajícím ÚSES řešit v rámci zohlednění vzájemných potřeb využití území a zákonitostí, a to jak pro ÚSES, tak i pro těžbu, při kvalifikovaném zpracování postupu rekultivace území po ukončení těžby v rámci povolení hornické činnosti nebo plánu dobývání. Plochy po těžbě nerostných surovin v území určeném pro vybudování ÚSES rekultivovat prioritně v souladu se zájmy ochrany přírody a krajiny.

Vymezení skladebných částí ÚSES v území ložisek tudíž není překážkou k případnému využití ložiska za podmínky, že pokud budou funkce ÚSES využitím ložiska nerostů dočasně omezeny, budou po ukončení těžby obnoveny v potřebném rozsahu.

Při řešení střetů (překryvů) ochrany nerostných surovin se skladebnými částmi ÚSES, tj. s obecnou ochranou přírody a krajiny, zohlednit tuto podmínku:

Akceptovat charakter částí ÚSES a podporovat jeho funkce v cílovém stavu, a to jak při samotné těžbě, tak i při ukončování těžby a rekultivaci těžbou dotčeného území ve prospěch ÚSES.

1.2. Indikátor stavu a vývoje geologických a hydrogeologických poměrů a zdrojů nerostných surovin

Indikátor - Vliv těžby na změny v území

Údaje za Středočeský kraj v roce 2006

- celkový rozsah těžby 5 156 ha
- rozsah ukončených rekultivací celkem - 732 ha;

Údaje za Středočeský kraj v roce 2008

- celkový rozsah těžby 3 190 ha
- rozsah ukončených rekultivací celkem - 703 ha;
- zdroj dat: Statistická ročenka životního prostředí ČR
- údaje jsou celkem pro těžbu v dobývacích prostorech i mimo ni

Komentář k indikátoru:

Údaje za Středočeský kraj byly získány od České geologické služby – Geofond, Kostelní 26, 170 06 Praha 7. Jsou každoročně vyhodnocovány na podkladě ročních výkazů báňsko-technických a provozních údajů - Hor (MPO) 1-01 (schváleno ČSÚ pro MPO v rámci Programu statistických zjišťování). Formuláře výkazů, elektronický sběr dat a statistické informace jsou na: www.mpo.cz.

Indikátor se skládá ze dvou položek. Eviduje celkový rozsah probíhající těžby a rozsah ukončené rekultivace po těžbě nerostných surovin. Dlouhodobý trend obou položek může signalizovat následné vyhodnocení vývoje území:

- poměr mezi celkovou těžbou a ukončenými rekultivacemi se výrazněji nemění - relativně vyvážený vývoj pilířů udržitelného rozvoje území
- výrazněji se zvyšuje rozsah ukončených rekultivací ve srovnání s celkovou těžbou - relativně příznivý vývoj z hlediska přírodního pilíře a vzhledu krajiny, s možnými negativními dopady do ekonomického případně i sociálního pilíře
- výrazněji se zvyšuje rozsah celkové těžby ve srovnání s ukončenými rekultivacemi - relativně příznivý vývoj z hlediska ekonomického případně i sociálního pilíře, s možnými negativními dopady na přírodní pilíř a vzhled krajiny

2. Vodní režim

2.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj vodního režimu území

Problematika vodního režimu je z hlediska požadavků zadání splněna. Z hlediska požadavků navržených v RURÚ Středočeského kraje, v kapitole „Problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích“ (v ZÚR) lze řešení ZÚR komentovat následovně:

Úkol:

- **Promítnout preventivní protipovodňová opatření regionálního rozsahu**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Zásady územního rozvoje vytvářejí podmínky pro konkrétní technickou protipovodňovou ochranu, ale i pro zvýšení přirozené retence povodí.

Opatření na ochranu proti povodním jsou specifikována v Plánech oblastí povodí – na území Středočeského kraje v povodích horního a středního Labe, dolní Vltavy a Berounky. ZÚR přebírají z Plánu oblastí povodí opatření s nadmístním významem ochraňující vyšší počet obyvatel a významné materiální hodnoty.

Technická opatření jako ohrázování toku, ochranné zdi a mobilní konstrukce se soustřeďují především do intravilánů větších měst.

K účinným opatřením na ochranu proti povodním patří i zvýšení retence v ploše povodí, především formou poldrů. Ve Středočeském kraji jsou ve významnějším rozsahu specifikována taková opatření v povodí středního Labe na řece Mrlině.

Ve vyhodnocení SEA i NATURA byly lokality protipovodňových opatření posouzeny (viz kap. A. a B. tohoto textu a příslušné dokumentace). Z hlediska vlivu na ostatní pilíře udržitelného rozvoje (pilíř sociální a ekonomický) jsou tato opatření jednoznačným přínosem pro ochranu lidí, přírodních, kulturních i ekonomických hodnot území. I z toho důvodu jsou protipovodňová opatření zahrnuta v ZÚR mezi veřejně prospěšné stavby.

Navržená území poldrů je nutné upřesnit a stabilizovat v územních plánech, což ZÚR stanovují **v zásadách pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a v „úkolech pro územní plánování. Při upřesnění je nezbytné sledovat, kromě protipovodňové ochrany, též požadavky na ochranu přírodních hodnot území.**

Kromě návrhu konkrétních protipovodňových opatření ZÚR stanovují obecné zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich. Mezi těmito zásadami je i požadavek „rozvíjet retenční schopnost krajiny“.

V rámci zobrazení limitů obsahuje koordinační výkres ZÚR záplavové čáry Q100, které hrají roli při prevenci ohrožení území povodněmi.

Úkol:

- **Vymezit územní rezervy pro vodárenské nádrže a jejich důsledky na osídlení a ochranu přírody (zásady stanovit v ZÚR) s využitím Generelu lokalit pro akumulaci povrchových vod (MZe 2009)**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

V rámci Generelu lokalit pro akumulaci povrchových vod byly prověřeny lokality dříve zahrnuté v SVP. Výsledné lokality pro akumulaci povrchových vod (LAPV) byly prodiskutovány s Odborem životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského

kraje. Bylo dohodnuto, že všechny LAPV (v počtu 10) budou převzaty do návrhu ZÚR v kategorii „územní rezerva“.

V povodí Vltavy jsou to LAPV: Hrachov I. na toku Brzina, Hrachov II. na toku Brzina (tyto dvě lokality jsou alternativní), Myslín na toku Skalice, Podolí na toku Mastník.

V povodí Labe jsou to LAPV: Březí na toku Klejnárka, Doubravčany na toku Výrovka, Tuchoraz na toku Šembera.

V povodí Berounky jsou to LAPV: Amerika na toku Klabava, Javornice na toku Javornice, Kleštěnice na Jalovém potoce.

Ve vyhodnocení SEA i NATURA byly tyto lokality posouzeny (viz dokumentace těchto vyhodnocení). Jejich vliv na přírodu, osídlení, dopravní a technickou infrastrukturu musí být minimalizován technickým řešením při projekčním prověřování těchto záměrů. Z hlediska vlivu na ostatní pilíře udržitelného rozvoje (pilíř sociální a ekonomický) jsou tyto rezervy hodnoceny jako nezbytné pro případ eliminace případných klimatických změn.

2.2. Indikátor stavu a vývoje vodního režimu území

Indikátor – Retenční schopnost území – K01

- výpočet:
 - číselník: výměra (les + TTP + zeleň)
zeleň = část druhu pozemku 14
 - jmenovatel: celková výměra územní jednotky
- údaj za ČR: 46,4% (2007- 2009)
- údaj za kraj: 34,6 % (2007- 2009)
- kartogram: zpracován po katastrech – viz příloha K01
- zdroj dat: ČÚZK, ÚHDP 2007-2009

Komentář k indikátoru:

Zastoupení zeleně (včetně lesů) a trvalých travních porostů v území má přímý vliv na retenční schopnosti území. Proto je tento ukazatel významný i ve vztahu k ohrožení území povodněmi. Toto ohrožení se zvyšuje zejména v oblastech se silnou urbanizací, protože zde přibývá zpevněných ploch často právě na úkor ploch s dobrou retenční schopností. Ve srovnání s průměrem za ČR má Středočeský kraj nižší retenční schopnost území. Do údaje za Středočeský kraj se promítá i vysoký stupeň zornění v kraji. Cílem je tedy zvýšení podílu lesů, trvalých travních porostů a další zeleně a omezování rozsahu zpevněných ploch zejména v nově urbanizovaných územích. Od roku 2007 se indikátor nezměnil.

3. Hygiena životního prostředí

3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny životního prostředí

Zadání ZÚR ani RURÚ Středočeského kraje nestanovily pro ZÚR úkoly k řešení z oblasti hygieny prostředí. Konkrétní řešení budou navrhnout zejména územní plány obcí (lokalizace ČOV, ploch pro kompostování, řešení starých ekologických zátěží apod.).

Návrhy ZÚR budou mít na stav hygieny životního prostředí vliv, a to zejména prostřednictvím navržených dopravních a infrastrukturních staveb.

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje stanovily „Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí“ (viz kapitola 4.3 Návrhu ZÚR).

Na základě doporučení SEA navrhuje ZÚR řadu **společných prostorových opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury**:

- a) vymezení koridorů s identifikovaným rizikem možného vlivu na ptáčí oblasti nebo evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na dotčené oblasti a lokality;*
- b) vymezení koridorů liniových záměrů dopravní a technické infrastruktury, které procházejí záplavovým územím, směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách;*
- c) vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do pásem vodních zdrojů I. a 2a stupně, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem nenarušení vydatnosti a jakosti dotčených zdrojů;*
- d) vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.*

ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA také následující **společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury**:

- a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:*
 - silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou*
 - rozšiřování letišť*
 - železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou*
 - výstavba nových energetických zdrojů**V rámci přípravy jednotlivých staveb je nutno zajistit promítnutí opatření k omezení vlivů stavební činnosti do příslušných plánů organizace výstavby a jejich dodržování během realizace stavby;*
- b) podmínkou realizace záměrů zasahujících do ochranných pásem vodních zdrojů jsou pozitivní výsledky hydrogeologického posudku a realizace ochranných opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost dotčených vodních zdrojů;*
- c) podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině;*
- d) u záměrů s vysokým rozsahem zpevněných ploch požadovat vybavení dešťovými kanalizacemi s dešťovými zdržemi pro regulaci nárazového odtoku srážkových vod. V rámci projektové EIA je nutné v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR;*

- e) *báňsko-technický posudek zajistit u záměrů zasahujících do území s předpokládaným výskytem důlních děl (poddolované území);*
- f) *v případě, že záměr zasahuje do bloků zásob výhradního ložiska a pokud územně environmentální nebo technické podmínky neumožňují směrovou či prostorovou korekci, je realizace záměru možná pouze za podmínky souhlasu MŽP a MPO s převodem části zásob do kategorie vázaných v důsledku stanovení ochranného pilíře. V případě průchodu trasy stanoveným dobývacím prostorem je nutný souhlas OBÚ;*
- g) *u staveb, které vykazují potenciální významný negativní vliv na krajinný ráz (nadzemní elektrická vedení, silnice apod.) a které vstupují na území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, vyžadovat pro navazující územně plánovací a projektovou dokumentaci návrh takových prostorových a technických řešení, která budou minimalizovat negativní vliv na krajinný ráz;*
- h) *u staveb, vyžadujících zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa, vyžadovat náhradní výsadbu a zalesnění.*

Čistota ovzduší

ZÚR obsahují řadu záměrů výstavby obchvatů sídel či silničních přeložek, jejichž smyslem je odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu obcí, případně zkrácení jejího průjezdu obytnou zástavbou. Realizací těchto záměrů dojde k výraznému snížení emisní zátěže uvnitř sídel a rovněž k většímu rozptýlu škodlivin mimo obytné území.

Kvalita ovzduší může být realizací návrhu ZÚR naopak zhoršena v oblastech a koridorech, do kterých bude přenesena tranzitní automobilová doprava ze stávajících komunikací, tzn. zejména do koridorů dálnic, rychlostních silnic a dalších silnic I. a II. tříd. Tyto koridory jsou však navrženy tak, aby se negativní vliv na osídlení minimalizoval (například obchvaty sídel). Případný vliv bude eliminován dílčími technickými opatřeními.

V zásadách plánování změn v území a rozhodování o nich u krajinného typu „*Krajiny rekreační*“ je stanoven požadavek „*zásadní snižování znečišťování vod a ovzduší*“.

Odpadové hospodářství

V rámci ZÚR se ve sféře odpadového hospodářství nenavrhují žádná zařízení nadmístního významu.

Staré ekologické zátěže

V rámci ZÚR se nenavrhují žádná opatření nadmístního významu ve vazbě na staré ekologické zátěže.

Hluk

V obcích, kde se zástavba nachází v bezprostřední blízkosti silnici I. a II. třídy, jsou často překračovány limitní hodnoty 60dB, resp. 55dB a s vysokou pravděpodobností i limit 70 dB, který platí v případě použití korekce pro starou hlukovou zátěž. Z uvedeného vyplývá, že není možné vzhledem k rozsahu hlukové zátěže po celém území Středočeského kraje za současných intenzit dopravy technickými prostředky zcela zamezit expozici obyvatel nadlimitním hlukem v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

Jedním ze zásadních kroků ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva je převedení tranzitní dopravy mimo obytná území sídel a usměrňování hlavních dopravních tahů do nejvýhodnějších tras. Návrh ZÚR tato kritéria splňuje - v rámci koncepce je navržena řada záměrů výstavby obchvatů sídel či silničních přeložek, které sníží hlukovou zátěž

obyvatelstva v sídlech. Naopak negativně mohou být ovlivněni obyvatelé žijící v oblastech navrhovaných dopravních staveb a podél odjezdových a příjezdových tras k těmto stavbám, i když jsou tyto stavby navrhovány tak, aby vliv na osídlení byl minimální. Celkově však obyvatel zasažených nadměrným hlukem v případě realizace koncepce navržené ZÚR výrazně ubude.

V důsledku letecké dopravy může dojít ke zvýšení hlukové zátěže obyvatel v sídlech ležících v leteckých koridorech a ochranných pásmech. V případě pražského letiště Ruzyně by však celkový výsledný efekt výstavby nové paralelní dráhy měl být z hlediska hlukové zátěže pozitivní, neboť vliv nové paralelní dráhy (06R-24L) na obyvatelstvo (zejména Prahy) bude menší, než stávající (VPD 13-31). Předpokládá se, že provoz na VPD 13-31 bude výrazně omezen.

Voda

Vlivy dopravní infrastruktury na povrchové a podzemní vody budou vyloučeny nebo omezeny na minimum v následné podrobnější dokumentaci.

Návrhy nových systémů zásobování pitnou vodou nemají významný negativní vliv na složky životního prostředí. Cílem koncepce zásobování pitnou vodou je zvýšení počtu obyvatel napojených na veřejné vodovody a zajištění dodávky kvalitní pitné vody.

3.2. Indikátor stavu a vývoje kvality životního prostředí

Indikátor - Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) – K02

- výpočet:
 - číselník: 100 x plocha OZKO
 - jmenovatel : celková plocha územní jednotky
- údaj za ČR: 6,3 % (2007) - 2,8 % (2008)
- údaj za kraj: 4,5 % (2007) - 0,3 % (2008)
- kartogram: viz příloha K02
- zdroj dat: ČHMÚ 2007, 2008

Komentář k indikátoru:

Oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) se rozumí území, kde je překročena hodnota imisního limitu z hlediska lidského zdraví u jedné nebo více znečišťujících látek. Pro vymezení zón a aglomerací se zhoršenou kvalitou ovzduší bylo podle imisních limitů a mezí tolerancí provedeno pro jednotlivé stanice vyhodnocení překračování limitů pro roční průměrné koncentrace PM₁₀, NO₂, olova, benzen, benzo(a)pyren, kadmia, arsenu a niklu. Dále byly vypočteny četnosti překračování denních limitů pro frakci PM₁₀ a SO₂, četnosti překračování hodinových imisních limitů pro SO₂ a NO₂ a četnosti překračování osmihodinových imisních limitů oxidu uhelnatého a troposférického ozonu.

Vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší provádí Ministerstvo životního prostředí jednou ročně, výsledky zveřejňuje ve Věstníku Ministerstva životního prostředí.

Celková výměra OZKO činila na území Středočeského kraje v roce 2003 - 1090 km² (9,9 % území), v roce 2004 - 167 km² (1,5 % území), v roce 2005 již 5670 km² (51,5 % území), v roce 2006 - 4184 km² (38 % území), v roce 2007 483 km² (4,5 % území) a v roce 2008 37 km² (pouze 0,3 % území).

V porovnání s předchozími lety, kdy v roce 2005, resp. 2006 zaujímaly oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší 51,5 %, resp. 38 % území kraje, tak dochází v letech 2007 a 2008 ke zlepšení kvality ovzduší.

V roce 2007 došlo k poklesu koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, který byl dán příznivějšími meteorologickými a rozptylovými podmínkami zejména v lednu a únoru 2007. V roce 2008 (viz kartogram) došlo k dalšímu výraznému poklesu koncentrací znečišťujících látek v ovzduší. K překračování alespoň jednoho imisního limitu dochází nadále zejména v okolí průmyslových center Kladno, Kralupy nad Vltavou a Beroun a v dopravních a rozvojových osách dálnice D5, D8 a v menší míře také v ORP Kladno v území podél rychlostní silnice R7.

Předpoklady dalšího vývoje s provedením koncepce ZÚR

ZÚR obsahuje řadu záměrů výstavby obchvatů sídel či silničních přeložek, jejichž smyslem je odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu obcí, případně zkrácení jejího průjezdu obytnou zástavbou. Realizací těchto záměrů dojde k výraznému snížení emisní zátěže uvnitř sídel a rovněž k většímu rozptylu škodlivin mimo obytné území.

I při velkých investicích sledovaných v ZÚR v oblasti železniční dopravy zůstane stejně jako v celé ČR i ve Středočeském kraji vysoký podíl dopravy silniční. S tímto trendem je spojena hrozba obecného nárůstu emisí škodlivin z automobilové dopravy (zejména oxidů dusíku, uhlovodíků, oxidů uhlíku a polétavého prachu). Kvalita ovzduší by mohla být zhoršena v oblastech a koridorech, do kterých bude přenesena tranzitní automobilová doprava ze stávajících komunikací, tzn. do koridorů dálniční, rychlostní komunikační sítě a na komunikace I. třídy. Vývoj nových technologií v automobilovém průmyslu sleduje naopak trend snižování emisí škodlivých látek do ovzduší.

4. Ochrana přírody a krajiny, ÚSES

4.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj ochrany přírody a krajiny a ÚSES

Problematika ochrany přírody a krajiny a ÚSES je z hlediska požadavků zadání splněna. Největším problémem je výstavba ve volné krajině či na okraji sídel, kde dochází ke stírání rozdílu mezi sídlem a volnou krajinou, přestává existovat tzv. „nárazníková“ přechodová zóna, snižuje se prostupnost a ničí se krajinný ráz území.

Koncepce ZÚR vytváří podmínky pro vyvážené a efektivní využívání zastavěného území, tzn. preferuje rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů v sídlech před zástavbou ve volné krajině; podporuje dostatečné zastoupení veřejných prostranství a ploch veřejné zeleně a dostatečnou prostupnost krajiny.

Z hlediska požadavků navržených v RURÚ Středočeského kraje, v kapitole „Problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích“ lze řešení ZÚR komentovat následovně:

Úkol:

- **Chránit krajinu s jejími přírodními a kulturními hodnotami, dominantami a tradiční strukturou**
- **Podporovat přednostní využití zastavěných či zdevastovaných území oproti výstavbě v nezastavěném území**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

ZÚR stanovují **zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území:**

- *respektovat přírodní hodnoty;*
- *chránit a podporovat plnění krajinných funkcí souvisejících s přírodními hodnotami (ochrana biodiverzity a pozitivních charakteristik krajinného rázu, ekostabilizační a retenční funkce, trvale udržitelné využívání vodních zdrojů, ochrana nerostného bohatství, apod.);*
- *v chráněných krajinných oblastech pro rozvoj sídel využít přednostně přestavbu nevyužívaných nebo nedostatečně využívaných ploch v zastavěném území sídel, nová zastavitelná území vymezovat výjimečně a v souladu s požadavky na ochranu přírody a krajiny;*
- *při rozvoji sídel a návrhu nových dopravních staveb v krajinářsky hodnotných územích zabezpečit ochranu krajinného rázu;*
- *výškové stavby (větrné elektrárny apod.) umisťovat v souladu s ochranou krajinného rázu. Při umisťování ostatních staveb a zařízení, které mohou díky svým plošným parametrům narušit pozitivní charakteristiky krajinného rázu, tento vliv hodnotit studií krajinného rázu a negativní dopady eliminovat;*
- *vedení nových dopravních staveb ve volné krajině navrhovat přednostně mimo zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, mokřadní ekosystémy a v případě střetu posoudit vliv navrhovaných staveb na tato území a přijmout náležitá kompenzační a eliminační opatření;*
- *ve zvláště chráněných a krajinářsky hodnotných územích podporovat rozvoj šetrných forem turismu, zamezit plošné výstavbě rekreačních objektů mimo zastavěná území a navrhnout rekreační využití vesnických sídel. Podporovat ekologicky únosné využití vodních toků k rekreační a sportovní plavbě a zabezpečit související zázemí (veřejná tábořiště, parkoviště apod.) s ohledem na ochranu přírody, podporovat rozvoj eko- a agroturistiky;*
- *podporovat rozvoj léčebných lázní, respektovat požadavky na zajištění ochrany přírodních léčivých zdrojů a dbát na kvalitu obytného a přírodního prostředí;*
- *vytvářet podmínky pro šetrné využívání ložisek nerostů. Při vymezování ÚSES hledat plochy mimo ložiska nerostů, vnik překryvu ložiska skladebnou částí ÚSES umožnit jen v nezbytných případech a při zohlednění stanovených dobývacích prostorů. Při povolování hornické činnosti vycházet z toho, že vymezení biocenter a biokoridorů přes ložiska nerostů není překážkou jejich využívání. V takových případech je nezbytné podporovat funkci ÚSES jak při samotné těžbě, tak při jejím ukončování a zejména rekultivaci těžbou dotčeného území, kdy dojde za předem stanovených podmínek k vytvoření funkčního prvku ÚSES.*
- *Při vytváření lokální úrovně ÚSES respektovat ochranu a šetrné využití přírodních zdrojů;*
- *při řešení změn využití území a upřesňování tras liniových staveb minimalizovat vlivy na území přírodních hodnot. Optimální řešení ověřovat v rámci zpracování podrobné dokumentace a posuzované z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA);*
- *řešit střety dopravní a technické infrastruktury s územním systémem ekologické stability;*
- *chránit říční nivy; zabránit je třeba vodohospodářským úpravám regulujícím vodní toky, odvodňování a zastavování údolních niv a likvidaci přírodě blízkých společenstev (slepá ramena, mokřady, lužní lesy, břehové porosty, louky).*

Úkol:

- **Podporovat opatření vedoucí k zadržení vody v krajině, obnově vodního režimu**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

ZÚR navrhuje celou řadu takových opatření a zásad. Směřují například ke zvýšení retenční schopnosti krajiny (**zásady péče o krajinu stanovené pro jednotlivé krajinné typy**), snížení ohrožení území povodněmi (např. **poldry** na Mrlině), k ochraně mokřadních ekosystémů apod. (**zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami**). V zásadách pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území se stanovuje:

„chránit říční nivy; zabránit je třeba vodohospodářským úpravám regulujícím vodní toky, odvodňování a zastavování údolních niv a likvidaci přírodě blízkých společenstev (slepá ramena, mokřady, lužní lesy, břehové porosty, louky)“.

Úkol:

- **Vymezit "zelené klíny" jako součást „zelených pásů“ a ochránit je v příslušných ÚPD a zajistit jejich funkčnost; chránit navržený systém přírodně rekreačních vazeb na hranici hlavního města vymezený v rámci Krajské koncepce ochrany přírody hl. města Prahy**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Kromě biokoridorů, prvků územního systému ekologické stability, jsou v návrhu řešení vyznačeny krajinářské vazby správního území hl. m. Prahy a jeho zázemí – **koridorové vazby v krajině** (viz výkres č.3 návrhu ZÚR „Oblasti se shodným krajinným typem“). Jedná se o koridory vyjadřující přírodní a rekreační vazby, tzv. „zelené klíny“ a jejich propojení. Charakteristický fenomén „zelených klínů“ a jejich příčného propojení spočívá v polyfunkčním charakteru koridoru a jeho veřejném charakteru. Dlouhodobá cílová charakteristika směřuje k zajištění přírodních, ekologických, vodohospodářských a rekreačních vazeb správního území hl.m. Prahy a jeho zázemí.

Poznámka:

Problematikou zelených pásů a koridorových vazeb v krajině se zabývala studie „Zelené pásy - vytvoření podmínek pro vznik ploch veřejně přístupné zeleně“ (U-24 s.r.o., 2009) pořizená Krajským úřadem Středočeského kraje. Studie může být využita při aktualizaci ZÚR kraje.

Úkol:

- **Důsledně uplatňovat prostupnost krajiny jako podmínku tvorby a schvalování ÚPD**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Již v **prioritách územního plánování kraje (07)** je stanoveno: „*Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na:*
a) posílení kvality života obyvatel a obytného prostředí, tedy navrhovat příznivá urbanistická a architektonická řešení sídel, dostatečné zastoupení a vysoce kvalitní řešení veřejných prostranství a ploch veřejné zeleně, vybavení sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou a zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny“.

Požadavek prostupnost se uvádí v **zásadách pro oblasti a osy i v zásadách péče o krajinu stanovených pro jednotlivé krajinné typy**.

ZÚR dále navrhuje **společná projektová opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí** na základě doporučení SEA pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury: „*v rámci projektové EIA je nutné v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR“.*

Úkol:

- **Doplnit chybějící či nevyhovující součásti ÚSES na základě Studie ÚSES Středočeského kraje (U-24 s.r.o. 2009)**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

ZÚR Středočeského kraje navrhuje systém regionálních i nadregionálních ÚSES jako veřejně prospěšná opatření. Vymezení je v souladu se Studií ÚSES Středočeského kraje.

Tato studie:

- zohledňuje podrobnější vymezení regionálních a nadregionálních prvků ÚSES v platné ÚPD obcí
- prověřuje prostorové parametry ÚSES na úrovni kraje
- kontroluje kontinuitu systému
- navrhuje nápravu zjištěných nesrovnalostí a nedostatků ve vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES

V rámci projednání návrhu ZÚR s dotčenými orgány (s Českým báňským úřadem) bylo upřesněno vymezení prvků ÚSES ve vazbě na regionálně významná ložiska surovin.

Úkol:

- **Vymezit cílové charakteristiky krajiny, hlavní zásady využívání oblastí shodného krajinného rázu včetně intenzity využívání, prostupnosti území a doporučení pro výstavbu.**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Cílové charakteristiky uvedené v ZÚR jsou vztaženy k vymezeným oblastem krajinného typu a vyjadřují skutečnosti, které mohou být procesem územního plánování ovlivněny.

Jedná se zejména o:

- návrh účelného využití a prostorového uspořádání území,
- dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území,
- sledování potenciálu společenského a hospodářského rozvoje,
- rámcovou specifikaci charakteru nezastavěného území na regionální úrovni tak, aby bylo možné hledat soulad pro umístění staveb v tomto území,
- vyjádření převažujícího fenoménu vymezením oblastí krajinného typu,
- vyjádření míry a poměru konzervativního a liberálního přístupu k případným změnám stávajícího využití území.

Oblasti krajinných typů a jejich cílové charakteristiky byly vymezeny zejména na podkladě krajských územně analytických podkladů, s využitím „Výkresu hodnot“.

ZÚR vymezují:

- Oblasti krajinných typů s výrazně liberálním přístupem ke změnám využití území:
 - krajina sídelní,
 - krajina příměstská.
- Oblasti krajinných typů s liberálnějším přístupem ke změnám využití území:
 - krajina rekreační,
 - krajina relativně vyvážená.
- Oblasti krajinných typů s výrazně konzervativním přístupem ke změnám využití území:
 - krajina přírodní,
 - krajina vodárenská.

- Oblasti krajinných typů s konzervativnějším přístupem ke změnám využití území:
 - krajiny zvýšených hodnot,
 - krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce,
 - krajiny polní.
 - krajiny chmelařské,
 - krajiny vinařské,

K jednotlivým typům krajiny byly vedle cílových charakteristik stanoveny základní **zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich a úkoly pro územní plánování.**

4.2. Indikátory stavu a vývoje ochrany přírody a krajiny

Indikátor - Koeficient ekologické stability – K03

Koeficient ekologické stability (KES) je poměrové číslo, které stanovuje poměr ploch tzv. stabilních a nestabilních krajinotvorných prvků ve zkoumaném území dle vzorce:

- výpočet:
 - čítec: $(CH+VI+ZA+SA+TT+LE+VP+ OSZ)$
 - jmenovatel : $(OP+ST+ OS-OSZ)$
 - CH = rozloha chmelnic
 - VI = rozloha vinic
 - ZA = rozloha zahrad
 - SA = rozloha ovocných sadů
 - TT = rozloha trvalých travních porostů
 - LE = rozloha lesních pozemků
 - VP = rozloha vodních ploch
 - OP = rozloha orné půdy
 - ST = rozloha zastavěných ploch a nádvoří
 - OS = ostatní plochy
 - OSZ = ostatní plochy se způsobem využití zeleň
- údaj za ČR: 1,07 (2007) – 1,07 (2009)
- údaj za kraj: 0,67 (2007) – 0,68 (2009)
- kartogram: zpracován po katastrech - viz příloha K03
- zdroj dat: ČÚZK, ÚHDP 2007 - 2009

Poznámka:

Námi použitý vzorec vychází ze vzorce ČSÚ. Je však modifikován s ohledem na možnost rozdělení tzv. „ostatních ploch“ na zeleň a zbývající ostatní plochy.

Vzorec uváděný v metodických pokynech ÚÚR se od vzorce ČSÚ liší v zařazení rozlohy chmelnic do jmenovatele výrazu. Názor na zařazení chmelnic není ustálený a mezi odbornou veřejností jsou používány obě varianty.

Hodnoty KES jsou obecně klasifikovány následovně:

- území s maximálním narušením přírodních struktur, základní ekologické funkce nutno intenzivně a trvale nahrazovat technickými zásahy (*KES menší nebo roven 0,1*)

- území nadprůměrně využívané, základní ekologické funkce musí být soustavně nahrazovány technickými zásahy (*KES větší než 0,1 až roven 0,3*)
- území intenzivně využívané, ekologicky značně labilní; nutné vysoké vklady dodatkové energie (*KES větší než 0,3 až roven 1,0*)
- vyvážená krajina, v níž jsou technické objekty relativně v souladu s dochovanými přírodními strukturami (*KES větší než 1,0 a menší než 3,0*)
- přírodní a přírodě blízká krajina s nízkou intenzitou využívání krajiny člověkem (*KES roven a vyšší než 3,0*)

Komentář k indikátoru:

V rámci celé ČR byl KES v roce 2009 1,07. Ve Středočeském kraji dosahuje KES hodnotu 0,67; tj. území intenzivně využívané, ekologicky značně labilní. Z hlediska umístění mezi kraji se Středočeský kraj řadí na předposlední místo za Prahu ($KES = 0,45$). Hodnota KES ve Středočeském kraji je dlouhodobě vyrovnaná a pohybuje se v rozmezí 0,65 (r. 1993) až 0,67 (r. 2009).

Na hodnotě koeficientu ekologické stability Středočeského kraje se významně odráží zejména vyšší podíl výměry zemědělské půdy. Značná část regionu není pokryta souvislými plochami lesních a trvale travních porostů, což způsobuje nízkou hodnotu sledovaného ukazatele. Nízký podíl chráněných území na celkové rozloze regionu oproti ostatním krajům, značná zemědělská činnost a rostoucí trend vzniku průmyslových zón podél hlavních i vedlejších dopravních tahů svědčí o tom, že většina území obcí i jejich obyvatel trpí nedostatkem styku s kvalitním přírodním prostředím.

Ekologicky labilní jsou intenzivně zemědělsky a průmyslově využívané oblasti, zejména oblast dolního Povltaví, Polabí a zastavěná území v okolí velkých měst. Naopak ekologicky nejstabilnější jsou území s převahou lesů a trvalých travních porostů, zejména Křivoklátsko, oblast Brd a chráněných krajinných oblastí.

Pro následující aktualizace územně analytických podkladů či ZÚR navrhujeme použít "Rámcové hodnocení vývoje ekologické stability území":

1. Pro každé k.ú. spočítat KES.
2. Při každé aktualizaci porovnat vypočtenou hodnotu s předchozí hodnotou.
3. Výsledek vyjádřit následující stupnicí:
 - velmi příznivý vývoj (k.ú. se přesouvá o více než jednu ekologicky stabilnější kategorii)
 - příznivý vývoj (k.ú. se přesouvá o jednu ekologicky stabilnější kategorii)
 - stabilizovaný stav (k.ú. zůstává ve stejné kategorii)
 - nepříznivý vývoj (k.ú. poklesne o jednu kategorii)
 - velmi nepříznivý vývoj (k.ú. poklesne o více než jednu kategorii)

Hodnota KES zprůměrovaná na území celého Středočeského kraje za poslední 2 roky nevykazuje žádné změny.

Poznámka: kategorie viz výše - klasifikace hodnot KES

Indikátor - Zastoupení území ochrany přírody – K04

- výpočet – číselník: a) součet ploch zvláště chráněných území (CHKO, NPR, NPP, PR, PP)
b) součet ploch NATURA 2000 (EVL + PO)
c) součet ploch zvl. chráněných území a lokalit NATURA 2000
pokud na dané ploše leží více druhů chráněných území, plocha se započítává jen jednou
jmenovatel: celková plocha územní jednotky
- číselné hodnoty za kraj (2008) a) 8,6 %
b) 5,4 %
c) 10,3 %
- číselné hodnoty za kraj (2010) a) 8,6 %
b) 5,9 %
c) 10,6 %
- kartogram: viz příloha K04

Komentář k indikátoru:

Zastoupení prvků ochrany přírody je indikátorem ukazujícím kvalitu přírodního prostředí a současně zájem společnosti o ochranu přírody. Zvyšování podílu má příznivý vliv na přírodní pilíř. Uplatňování ochrany však musí vzít v úvahu i zájem společnosti na hospodářském rozvoji a v odůvodněných případech hledat kompromisy ve využívání území a jeho ochraně (například průchod dopravních a liniových staveb územím).

Biologická rozmanitost je chráněna formou zvláště chráněných území (ZCHÚ) přírody, která lze neoficiálně členit na velkoplošná (národní parky, chráněné krajinné oblasti) a maloplošná (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky). S výjimkou kategorie národní park se ve Středočeském kraji nacházejí území v ostatních kategoriích ZCHÚ:

Kategorie ZCHÚ	Zvláště chráněná území							
	2005		2006		2007		2010	
	počet	rozloha (ha)	počet	rozloha (ha)	počet	rozloha (ha)	počet	rozloha (ha)
CHKO	5	87200	5	87504	5	87504	5	87516
NPR	15	5546	16	5632	16	5632	16	5628
NPP	15	124	15	124	16	140	16	155
PR	78	5710	78	5710	78	5710	79	5944
PP	112	971	112	971	112	971	117	1005

Území NATURA 2010

Do Středočeského kraje zasahuje pět *ptačích oblastí* (z toho dvě v kompetenci kraje) o celkové rozloze 39 151 ha a 175 z celkového počtu 1087 *evropsky významných lokalit* o celkové rozloze 33 681 ha. Středočeské lokality tvoří 16% z celkového počtu lokalit Národního seznamu.

V České republice je vymezeno celkem 41 ptačích oblastí o celkové rozloze 706 000 hektarů - tj. necelých 9% rozlohy státu. Veškerá plocha EVL zaujímá pouze 3,1% rozlohy Středočeského kraje. Navržená EVL se do různé míry překrývají se stávajícími ZCHÚ. Téměř polovina rozlohy (46 %) středočeských EVL leží na území CHKO.

V České republice je navrženo 1087 území EVL. Evropsky významné lokality celkem pokrývají přibližně 9,96 % území státu. Většina lokalit má charakter přírodní památky - tedy nejmírnější stupeň ochrany.

5. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

5.1 Vliv ZÚR na stav a vývoj zemědělského a lesního půdního fondu

Problematika zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa je z hlediska požadavků zadání splněna.

Nároky na nezemědělské využívání zemědělské půdy jsou zapříčiněny tím, že Středočeský kraj je dynamicky se rozvíjejícím prostorem a centrem mimořádného zájmu podnikatelských aktivit, především v okolí hl. m. Prahy. V případě realizace všech navrhovaných záměrů veřejně prospěšných staveb dojde k záborům zemědělské půdy v rozsahu 2759,05 ha včetně půdy nejvyšší kvality (I. třída ochrany 735,30 ha, II. třída ochrany 509,14 ha). Záměry si rovněž vyžádají 211,8 ha pozemků určených k plnění funkcí lesa. U některých ploch je naopak možno výhledově počítat se zalesněním - jedná se především o plochy skladebných částí ÚSES. Zalesňování prvků ÚSES bude probíhat v závislosti na státních dotacích.

Z hlediska požadavků navržených v RURÚ Středočeského kraje, v kapitole „Problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích“ (v ZÚR) lze řešení ZÚR komentovat následovně:

Úkol:

- **Vymezit oblasti s různými přirozenými přírodními a půdními předpoklady.**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Pozornost je zaměřena zejména na území s předpoklady k vysoké produkci na zemědělské půdě (zejména půdní, terénní a klimatické) a s předpoklady k produkci speciálních zemědělských komodit.

V ZÚR jsou vymezeny:

- krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce
 - krajiny chmelařské
 - krajiny vinařské
 - krajiny polní

Z hlediska zemědělství přijatelné řešení. Při aktualizaci ZÚR zvážit možnost přidat ke všem cílovým charakteristikám krajiny rámcový atribut ochrany ZPF, případně doporučení týkající se oblastí, ve kterých by bylo ve zvýšeném veřejném zájmu vhodné preferovat ekologické formy zemědělského hospodaření.

Úkol:

- **Zvážit vymezení a územní ochranu krajinných segmentů regionálního charakteru, které mají přirozené předpoklady (zejména půdní, terénní a klimatické) k vysoké produkci na zemědělské půdě**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

V návrhu ZÚR jsou vymezeny krajiny polní, které zahrnují cca 28 % zemědělské půdy zařazené do 1. a 2. třídy ochrany. Spolu s krajinou relativně vyváženou, která má z cca jedné třetiny nadprůměrně vhodné přírodní podmínky pro zemědělské hospodaření, zahrnují téměř 60% zemědělských půd zařazených do 1. a 2. třídy ochrany. Úkol RURÚ byl splněn.

Úkol:

- **Zajistit územní ochranu vinařských a chmelařských oblastí**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

V návrhu ZÚR jsou vymezeny krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce. U krajiny tohoto typu se navrhuje konzervativnější přístup ke změnám využití území.

Jsou vymezeny:

- krajiny chmelařské
- krajiny vinařské

Úkol RURÚ byl splněn.

5.2. Indikátory stavu a vývoje zemědělského a lesního půdního fondu

Indikátor – Podíl zemědělské půdy –K05

- výpočet:
 - číselník: plocha zemědělské půdy v dané územní jednotce
 - jmenovatel: celková plocha územní jednotky
- údaj za ČR: 53,9% (2007) - 53,7 % (2009)
- údaj za kraj: 60,4 % (2007) - 60,3 % (2009)
- kartogram K05: zpracován po katastrech
- zdroj dat: ČÚZK, ÚHDP 2007

Komentář k indikátoru:

Indikátor signalizuje rozsah a podíl zemědělské půdy - jedné ze základních složek životního prostředí a dosud nenahraditelný prostředek k produkci biomasy. Dlouhodobý cíl z hlediska přírodního pilíře představuje trvalé zajištění dostatečného rozsahu ZPF pro jeho mimoprodukční funkce. Z hlediska ekonomického pilíře se jedná o trvalé zachování produkčního potenciálu ZPF zejména ve vazbě na očekávaný vývoj sociálního pilíře.

Urbanizace území, tj. rozvoj ekonomického a sociálního pilíře, se projevuje úbytkem zemědělské půdy. Dosud neexistují limity nezbytného rozsahu ZPF pro zajištění jeho mimoprodukčních funkcí. Z tohoto důvodu je nutné snižování rozsahu ZPF vyhodnocovat z hlediska kvantity a rozmístění jeho úbytku. Z hlediska ekonomického pilíře patří mezi základní kritéria také kvalita zabírané půdy. Výrazný nárůst úbytku ZPF signalizuje zvýšené ohrožení udržitelného rozvoje území. Za poslední dva roky došlo k velmi mírnému úbytku ZPF.

Indikátor – Zastoupení ekologického zemědělství (EZ)

- údaje za ČR 2008:
 - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 341 700 ha
 - celková rozloha zemědělské půdy v územní jednotce : 4 250 000 ha
 - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 8,04 %
- údaje za kraj 2008:
 - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 8 263,9 ha
 - celková plocha územní jednotky: 665 550 ha
 - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 1.24 %
- údaje za ČR 2009:
 - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 398 407 ha
 - celková rozloha zemědělské půdy v územní jednotce : 4 238 974 ha
 - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 9,38 %

- údaje za kraj 2009:
 - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 11 132,66 ha
 - celková plocha územní jednotky: 664 285 ha
 - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 2,79 %
- zdroj dat: Bioinstitut, www.bioinstitut.cz, ročenka 2008, 2009

Komentář k indikátoru:

Porovnání Středočeského kraje s ostatními kraji a ČR

Podíl ekologicky obhospodařované plochy na celkové výměře zemědělské půdy ČR činil k 31.7.2008 celkem 333,5 tis. ha, tj. 7,84 %; k 31.12.2008 již 341,7 tis. ha, tj. 8,04 %, v roce 2009 došlo k dalšímu nárůstu plochy na 398,4 tis. ha (9,38 %).

V přechodném období (PO) bylo přihlášeno 104 tis. ha, z toho ve Středočeském kraji 6,2 tis. ha. Největší zastoupení EZ v rámci České republiky mají tradičně horské a podhorské oblasti. Extenzivní hospodaření na trvalých travních porostech stále převažuje. První dvě místa dle výměry zaujímají Jihočeský kraj s 59,7 tis. ha a Karlovarský kraj s téměř 57,6 tis. ha.

V Čechách je mimo Karlovarského a Jihočeského kraje významný kraj Ústecký, Plzeňský a Liberecký, a to rozlohou i počtem farem. Středočeský kraj je ve srovnání s ostatními kraji na 12. místě, tedy mezi kraji 3. nejnížší. Lze však zaznamenat pozitivní trend v nárůstu plochy i počtu farem.

	výměra EZ k 31.12.2009 (ha)	výměra PO k 31.12.2009 (ha)	celkem EZ+PO k 31.12.2009 (ha)
Středočeský kraj	11 132,66	6 175,82	17 308,48
Česká republika	398 407,46	103 964,01	502 371,47

výměra EZ...obhospodařovaná ekologickými zemědělci

výměra PO...obhospodařovaná zemědělci v „přechodném období“

zdroj dat: Bioinstitut, www.bioinstitut.cz, ročenka 2009

Indikátor – Lesnatost území – K06

- výpočet:
 - číselník: plocha lesa (PUPFL) v dané územní jednotce
 - jmenovatel : celková plocha územní jednotky
- údaj za ČR: 33,6 % (2007) - 33,7 % (2009)
- údaj za kraj: 27,7 % (2007) - 27,7 % (2009)
- kartogram K06: zpracován po katastrech
- zdroj dat: ČÚZK, ÚHDP 2007 - 2009

Komentář k indikátoru:

Podíl výměry lesa z celkové výměry katastrálního území bývá nazýván jako lesnatost území. Z kartogramu je patrné orientační rozmístění lesů na území Středočeského kraje. Rozmístění je značně nerovnoměrné. Minimální lesnatost je v oblastech úrodných zemědělských půd - Polabí, Pojizeří, Slánsko. Naproti tomu jsou rozsáhlé lesní celky Křivoklátska a Brd i oblasti s krajinou, kde se ve vyvážených poměrech střídají lesy, pole a louky, jak je tomu na Benešovsku, Příbramsku, ve středním Povltaví a Posázaví. Udržení, či zvýšení podílu lesů je pozitivní trend pro přírodní pilíř. Během posledních dvou let se prakticky žádná změna neprojevila.

6. Veřejná dopravní infrastruktura

6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury

Priority územního plánování ve vztahu k dopravě

Priorita 07 pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje stanovuje:

„vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na“ g) rozvíjení systémů dopravní obsluhy a technické vybavenosti, soustav zásobování energiemi a vodou a na využití surovinových zdrojů pro výstavbu, s cílem zabezpečit podmínky pro hospodářský rozvoj vybraných území kraje a pro stabilizaci hospodářských činností v ostatním území kraje“.

Další, konkrétněji formulovanou prioritou územního plánování kraje je priorita 05:

„vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit vymezené dopravní vazby“:

- a) *dálnice D3 v koridoru Jesenice – Jílové u Prahy – Neveklov – hranice Jihočeského kraje (Tábor);*
- b) *silnice R4 v koridoru Dubenec – Milín – hranice Jihočeského kraje (Strakonice);*
- c) *silnice R6 (I/6) v koridoru Nové Strašecí – Řevničov – hranice Karlovarského kraje (K. Vary);*
- d) *silnice R7 v koridoru Slaný – hranice Ústeckého kraje (Chomutov) vč. přestavby stávajícího úseku Praha – Slaný;*
- e) *silnice I/9 v koridoru Zdiby – Líbeznice – Mělník;*
- f) *silnice I/12 v koridoru Praha – Úvaly – Český Brod;*
- g) *silnice I/2 v koridoru Hlízov (I/38) – hranice Pardubického kraje (Chvaletice);*
- h) *silnice I/38 v koridoru Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav ;*
- i) *napojení Kladna na R6 a D5;*
- j) *propojení R4 (Dobříš) – D5 (Bavoryně);*
- k) *zlepšení parametrů silnice I/16, zejména v úsecích Slaný - Velvary, Mělník – Mladá Boleslav, Mladá Boleslav – Sukorady;*
- l) *silnice II/240 v novém koridoru Kralupy nad Vltavou (II/101) – Tursko – Tuchoměřice (R7);*
- m) *zlepšení parametrů silnice II/125 v koridoru Kolín – Uhlířské Janovice – Kácov – Vlašim;*
- n) *zlepšení parametrů silnice II/272 v koridoru Benátky nad Jizerou – Lysá nad Labem – Český Brod;*
- o) *propojení Vlašim (II/125) – Votice (I/3);*
- p) *zlepšení parametrů silnice II/112 Benešov – Vlašim – Čechtice – hranice Kraje Vysočina;*
- q) *zlepšení spojení nižších center k vyšším a středním centrům a k trasám nadřazené silniční sítě;*
- r) *zlepšení železničního spojení v koridorech Praha – Hostivice – Kladno a Praha – Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav.*

Centrální poloha Prahy v České kotlině a historicky vzniklá struktura osídlení předurčují vedení hlavních dopravních koridorů na území Středočeského kraje. Existující silniční a železniční koridory splňují, co do základních směrů, přepravní potřeby osob a zboží. Současně je dopravní infrastruktura považována za jeden z hlavních impulzů pro rozvoj území. Poměr mezi zlepšením parametrů tras silniční a železniční dopravy v ekonomicky nejsilnějších prostorech kraje a v územích okrajových či specifických je dán tím, jaká váha je přisouzena ekonomickému a jaká sociálnímu pilíři udržitelného rozvoje území. Výběr veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury a z nich ještě těch prioritních, představuje určitý vyvážený kompromis. Musí umožňovat splnit také požadavek eliminovat vedení zatížených tranzitních silničních tras přes centrální či obytná území měst a vesnic.

Jmenovitě vymezené části dopravní infrastruktury, označené jako a) až p) pro silniční dopravu a r) pro dopravu železniční, byly navrženy v ZUR v potřebném rozsahu. Pod označením q) „*zlepšení spojení nižších center k vyšším a středním centrům a k trasám nadřazené silniční sítě*“ je uvedena obecně pojatá priorita. Z celkového kontextu řešení lze i tuto prioritu považovat za splněnou.

Stanovení pořadí změn v území – priority v oblasti veřejných investic

Významné je v ZÚR Středočeského kraje stanovení prioritních veřejných investic. Pro jejich výběr byla stanovena následující kritéria:

- 1) *Znamenají zásadní přínos pro odstranění deficitů a mohou významně stimulovat pozitivní vývoj kraje jako celku, příp. některých jeho částí.*
- 2) *Znamenají řešení nejvýznamnějších problémů v území, zejména jsou přínosem pro kvalitu života ve velkých sídlech a dalších intenzivně urbanizovaných územích.*
- 3) *Znamenají naplnění mezinárodních dohod, týkajících se dopravní infrastruktury, zejména v případech, kdy na území ČR, resp. Středočeského kraje tato infrastruktura výrazně zaostává za infrastrukturou sousedních zemí resp. krajů.*
- 4) *Eliminují rizika důsledků přírodních katastrof, zejména povodní.*

Do tohoto souboru jsou zařazovány zejména stavby v území Pražského metropolitního regionu, který vykazuje největší soustředění obyvatel a aktivit. Některé z těchto staveb jsou i na území hl. města Prahy, které především generuje zatížení dopravních sítí a to i mimořádně intenzivními vazbami s příměstským územím. Mimo tohoto území jsou sledovány trasy (silniční i železniční) s republikovým resp. mezinárodním významem. Poměrně závažným problémem je realizace staveb na silnicích II. třídy, které jsou investicemi Středočeského kraje. Některé z těchto silnic, a to zejména v okolí Prahy, vykazují vyšší zatížení (a tím i vyšší účinnost investice) než řada silnic I. třídy v jiných regionech ČR. V poslední době jsou se spoluúčastí EU v rámci operačního programu Doprava realizovány na území Středočeského kraje dvě železniční stavby – III. koridor Beroun – Zbiroh (dokončení 30. 7. 2011) a IV. koridor Benešov – Votice (dokončení 31. 12. 2013) a obchvat Kolína na silnici I/38 (plánované dokončení 31. 12. 2010). Plánované termíny dokončení těchto staveb zřejmě nebudou (respektive nebyly) splněny, mohou vzniknout problémy se spolufinancováním EU.

Silniční doprava

Dálnice

Realizované a plně stabilizované trasy stávajících dálnic D1, D5, D8 a D11 jsou doplněny dalšími mimoúrovňovými křižovatkami. Všechny jsou navrženy jako prioritní veřejně prospěšné stavby. Stejně tak je navržen již územně stabilizovaný koridor dálnice D3.

Rychlostní silnice

Veškeré úseky stávajících rychlostních silnic (R4, R6, R7, R10) včetně silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) na území kraje jsou stabilizovány a jejich doposud chybějící úseky jsou zařazeny jako prioritní VPS s výjimkou části koridoru R6 v úseku Krupá – hranice kraje, což je zdůvodněno nízkou dopravní zátěží tohoto úseku i v delším časovém horizontu.

Poznámka k silničnímu okruhu kolem Prahy (SOKP):

SOKP je hlavní součástí celkové koncepce silniční sítě v Pražském metropolitním regionu (Rozvojová oblast Praha). Umožňuje propojení radiálních tras. Je veden v Praze mimo území kompaktního města, části okruhu zasahují do území Středočeského kraje. Umožňuje rozváděcí funkci k cílům uvnitř okruhu, které jsou vysoce převažujícím zdrojem indukce dopravy. Umožňuje dobrý přístup k terminálům metra (stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice).

Svou polohou umožňuje i propojení vnějších částí Prahy a tím odlehčení centrálního území města i realizaci tangenciálních vazeb území vně okruhu, a to jak rozvojových obcí Středočeského kraje, tak městských částí Prahy, které jsou na východě města vzdáleny od městského centra více než 12 až 20 km.

V současné době představují nejvýznamnější deficit úseky na severozápadě (mezi R7 a D8) a na jihovýchod (mezi D1 a I/12). Propojení mezi R10 a D8 bude možné kapacitní trasou, využívající stávající ul. Kbelská (koridor mezi Prosekem a Letňany) a dokončovanou Vysočanskou radiálou (propojení Kbelská – R10).

SOKP byl v severozápadním segmentu v rámci ÚP VÚC Pražského regionu ověřován ve dvou variantách. Tyto varianty mají širší systémové souvislosti.

Základní (jižní) varianta vede dle územního plánu Prahy téměř v celém rozsahu na území hl. města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí Horoměřice a Zdiby a v souladu s předkládanými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města, a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace na přijatelné úrovni.

Severní varianta (iniciována MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje. Žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nesouhlasí. Tento koridor je zde v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce.

Tato varianta by musela být doprovázena dalšími investicemi, tj.:

- *mostem Sedlec – Bohnice pro řešení vnitroměstských vazeb Prahy, most není v ÚP hl. města,*
- *levobřežním přivaděčem vedeným na území Prahy MČ Suchdol a na území Středočeského kraje rozvojovým územím obcí Statenice (Černý Vůl), Únětice a Úholičky. Průchodný koridor pro tento přivaděč není reálně vymezit. V rámci základní varianty je levobřežní přivaděč velmi krátký, v prostoru Suchdola je řešen tunelem Rybářka.*

Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu sledována již více než 50 let, neznamená tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.

Navrhované řešení svým urbanistickým a technickým řešením umožňuje ve vysoké míře předcházení možným nepříznivým důsledkům trasy na okolí. Trasa je v prostoru Suchdola téměř v celém rozsahu vedena v tunelech, takže její bariérový účinek (prostupnost území) je eliminován. Minimalizovány jsou též dopady exhalací.

Naopak pro obyvatele příměstských měst a obcí by severní koridor znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jejich přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.

SOKP umožňuje propojení radiální silniční sítě a optimalizuje vazby k území uvnitř i vně své trasy. Nadregionální tranzit (a to i v nákladní dopravě) je poměrně nízký. Naprostou většinu vazeb generuje Praha a její příměstské území vytvářející jádro Pražské metropolitní oblasti.

Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, obslužných i dalších komerčních zařízení), vysokou atraktivitou promítající se do mimořádně rozsáhlého cestovního ruchu.

Zatížení dopravního systému je potřebné pojímat komplexně a směřovat k jeho minimalizaci a to jak potřebného rozsahu nových (zejména kapacitních) staveb, tak k ekonomickým a časovým nárokům na provoz.

Poznámka k „variantě“ SOKP

Tzv. regionální varianta SOKP představuje nesystémové a nekomplexní řešení zejména z těchto důvodů:

- *Podstatná část zatížení okruhu je generována nikoliv nadregionálními tranzitními vazbami, ale aktivitami na území hl. m. Prahy, zejména uvnitř SOKP ve sledované podobě. Území hl. m. Prahy má uvnitř SOKP velký rozsah transformačních ploch (např. v oblasti Vysočan). Jejich žádoucí využití se promítne i do indukce dopravních vazeb na SOKP.*
- *Menší část aktivit je vně okruhu, avšak v jeho dobré dostupnosti většinou stávajícími radiálami. Jsou to zejména logistické areály při některých radiálách (D, R). Jejich poloha vně okruhu umožňuje dobrou dostupnost k cílům (kde je realizována spotřeba) uvnitř tohoto území.*
- *Uvnitř okruhu jsou terminály metra (Zličín, Černý Most, Letňany) a budoucí Písnice (resp. Jesenice), které umožňují zachycení jak IAD, tak přestupu z autobusové dopravy.*
- *Uvnitř okruhu jsou rovněž nejvýznamnější komerční zóny (Letňany, Zličín, Čestlice, Černý Most), které indukují mimořádně velké objemy přepravních vazeb. Zásobování „z venku“, návštěvnost z větší části z kompaktního území Prahy, kde je podstatná část obyvatel metropolitního regionu.*
- *V území, které leží západně trasy SOKP (Nupaky - Běchovice) a jižně dokončované vysočanské radiály, navrhuje územní plán cca 370 ha pro bydlení a 340 ha pro smíšené využití. V území územní plán předpokládá možnost výstavby více jak 80 tis. bytů, což by mohlo znamenat nárůst o cca 200 tis. obyvatel. Územní plán předpokládá možnost vzniku v tomto území více jak 90 tis. pracovních příležitostí.*
- *Poloha okruhu umožňuje rozváděcí efekty k cílům/zdrojům uvnitř a tedy omezení tlaku na radiální trasy uvnitř okruhu.*
- *Relativně vysoká četnost MÚK a jejich dostupnost na okruhu vede k omezení tranzitních vazeb přes vnitřní území.*
- *Role tzv. aglomeračního okruhu (AO) je především ve významu přiváděčů sídel na radiální trasy (D, R, I. tř.). Vzhledem k většině úrovněových křižovatek AO umožňuje přístup okolních obcí (to v případě komunikace kategorie R není možné). V Pražském*

regionu v podstatě jediným významným zdrojem/cílem širších vazeb je největší středočeské město Kladno.

- Průchodnost území v tzv. regionální variantě je velice problematická. V některých případech byla náročná i stabilizace vedení podstatně méně konfliktní silnice kat. II. tř., které tvoří převažující část AO. Využití stávajících MÚK na AO s radiálami (D, R) téměř není možné (a to ani po přestavbě) pro SOKP.
- „Zlepšovací“ návrh neřeší radiální vazby od oddáleného SOKP, které by ve většině případů znamenaly potřebu kapacitní trasy na městský okruh resp. jiné kapacitní komunikace v Praze. Může se jednat o poměrně dlouhé úseky procházející zastavěným územím (např. Suchdol), vyžadující další stavby k propojení na stávající síť.
- Námět znamená znehodnocení stávající trasy SOKP na východě města (s vazbou na Zličín), která v letošním roce umožní vysočanskou radiálou a trasou Kbelské propojení radiál I/12, D11, R10 a D8.
- Oddálení SOKP by výrazně snížilo jeho využívání, důsledkem by bylo přetěžování MO a dalších komunikací v kompaktním území Prahy.
- Srovnávat náklady projektově ověřené trasy s vysokým rozsahem „kompenzačních“ opatření s ideovým (neproověřeným) námětem, kde tyto souvislosti nejsou zahrnuty je neprofesionální. Pro hodnocení jsou významné faktory účinnosti komplexního systému, za ten předkládaný námět (reflektující určité parciální zájmy) nelze považovat.

Poznámka k návrhu trasy D3:

Mimo přenosu nadnárodních (Praha – Linec) a republikových (Praha – Tábor – České Budějovice) vazeb má mimořádný význam i v přenosu vazeb regionálních.

V území jižně hl. m. Prahy chybí radiální trasa úrovně I., resp. II. třídy, která by novým koridorem umožnila přechod přes údolí Zahořanského potoka a zejména dolního úseku Sázavy. Stávající silnice II/105 jednak prochází ve velkém rozsahu osídlením (Psáry, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz), jednak svými parametry neodpovídá standardu silnic II. třídy. Silnice II/603, která přenáší radiální vazby od Týnce nad Sázavou, v celém rozsahu prochází osídlením.

Pro regionální vazby je proto významná I. etapa dálnice D3 Jesenice – Václavice. Navazující Václavická spojka umožňuje propojení se stávající silnicí I/3 v MÚK Benešov sever, umožňuje etapovou výstavbu dálnice D3 od SOKP.

Tento úsek D3 umožňuje napojení:

Z MÚK	Psáry	obcí Psáry a Libeř
	Jílové u P.	města Jílové u Prahy a přes Petrov spojení na Davli
	Hostěradice	obcí Kamenný Přívoz, Krňany, Lešany, Hradištko
	Netvořice	obcí Netvořice, Vysoký Újezd, Rabyně a Neveklov (II/105)
	Dunávice	města Týnec n. Sáz. novým přivaděčem

V jižní části kraje dálnice D3 významně zlepšuje dostupnost Sedlčanska, Sedlecka a Voticka (Heřmaničky).

Zásadním přínosem je převedení vazeb od jihu na SOKP v prostoru Jesenice, a tím výrazné odlehčení stávajícího koridoru dálnice D1 v úseku Mirošovice - Praha. Spojení Benešova a severně ležícího území při stávající silnici I/3 zůstane v tomto koridoru.

Význam D3 pro obsluhu v jižní části Pražského metropolitního regionu je i proto, že v území jižně Prahy bude využíván i hromadnou autobusovou dopravou, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné. Toto spojení bude směřováno k terminálu metra D (Písnice).

Silnice I. třídy

Navrženo je řešení všech nevyhovujících úseků silnic I. tříd podle specifické situace (viz Rozbory udržitelného rozvoje Středočeského kraje) novými trasami či přeložkami. Vybrané úseky silnic, které jsou z hlediska vazeb kraje nejvýznamnější (úseky na I/3, I/9, I/12, I/16, I/18, I/38 a I/61), jsou zařazeny mezi prioritní investice.

Silnice II. třídy

Návrh veřejně prospěšných staveb se až na výjimky (zejména II/101) soustřeďuje na dílčí úpravy tras a obchvaty silnic II. třídy dopravně velmi významných (krajského významu) a významných (regionálního významu). Důvodem jejich návrhu byl požadavek eliminovat zejména vedení zatížených tranzitních silničních tras přes centrální či obytná území měst a vesnic. Vybrané úseky silnic, řešící nejvýznamnější a systémové problémy na silnicích II. třídy (úseky na II/101, II/105, II/112, II/125, II/240, II/245, II/272, II/327, II/328 a II/603) jsou zařazeny mezi prioritní investice.

Železniční doprava

Vysokorychlostní tratě

Koridory těchto tratí, byť se s jejich realizací uvažuje v dlouhodobějším časovém horizontu, jsou územně stabilizované. Úseky Praha – Beroun, Praha – Poříčany a Praha – hranice kraje – Lovosice jsou zařazené jako prioritní VPS, ostatní úseky jsou zařazené jako územní rezerva.

Poznámka k vysokorychlostnímu železničnímu spojení Praha – Plzeň:

V současné koncepci ČD jsou v tomto úseku sledovány dva „projekty“. Jedním je modernizace tzv. tranzitního koridoru, druhým pak výstavba vysokorychlostní tratě. Úseky Praha – Beroun (tunel) a Ejovice – Plzeň jsou sledovány jako novostavby s vysokorychlostními parametry. Mezilehlý úsek je však navrhován k modernizaci, na rychlost významně pod 160 km/hod. (standard hlavních evropských tratí dle dohody AGC). Následně je v tomto koridoru (jako územní rezerva) uvažována nová vysokorychlostní trať.

Celostátní tratě

Z hlediska požadované modernizace hlavních železničních koridorů a ostatních tratí celostátního významu, jsou převzaty veškeré známé záměry a zařazeny jako VPS. Jako prioritní jsou navrženy úseky Zdice – Zbiroh (formou optimalizace tratě č.170), úsek Bystřice u Benešova – hranice kraje na trati č. 221, trať Praha – letiště Ruzyně – Kladno č.120, Všejská spojka na trati č. 231 umožňující přímé železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec a přeložka trati č.231 u Čelákovic.

Regionální tratě

Jedná se o tratě dlouhodobě stabilizované, na nichž se zpravidla nepředpokládá vložení investic na zlepšení stávajících parametrů. Z předpokládaných úprav vedení regionálních železničních tratí jsou převzaty přeložky železničních tratí v prostoru Mladé Boleslavi.

Letecká doprava

Územní nároky rozvoje veřejného mezinárodního letiště Praha – Ruzyně jsou pokryty formou VPS. Ostatní plochy pro leteckou dopravu v kraji jsou z hlediska řešení ZÚR považovány za stabilizované.

Poznámka k letišti Ruzyně:

Základním problémem je chybějící kolejové spojení terminálu s centrem hl. m. Prahy, zejména s hlavním nádražím. Přibližně polovina leteckých cestujících, vzhledem k tomu, že Praha – Ruzyně je v podstatě jediným významným českým letištem, směřuje do jiných regionů ČR. „Návazné“ meziregionální spojení se realizuje rychlíkovými vlakovými spoji vedenými na hlavní nádraží. Chybí však přímé napojení letiště na hlavní železniční tratě. S napojením letiště Ruzyně na hlavní železniční tratě se však vzhledem k blízkosti centra Prahy a poloze vůči hlavním tratím neuvažuje.

Z hlediska silničních vazeb je důležitá přestavba MÚK na rychlostní silnici R7 a zejména severozápadní část silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) umožňujícího propojení do směru dálnice D8 (Ústí n. L.), výhledově též do směru R10 (Liberec) a D11 (Hradec Králové).

Z hlediska vlastního letiště je nejvýznamnějším záměrem přestavba dráhového systému. Tato koncepce je obdobně jako u jiných velkých letišť v zahraničí založena na paralelní dráze. Tento systém umožňuje (oproti křižujícím se drahám) výrazné zlepšení bezpečnosti provozu. Samozřejmě umožňuje i vyšší výkony letiště, není to však hlavní důvod. V případě Ruzyně realizace paralelní VPD umožní výrazné omezení provozu na stávající VPD 13 – 31, která významně zatěžuje rozsáhlé obytné území v západní části hl. m. Prahy hlukem.

Vzhledem k tomu, že výraznější zlepšení mezinárodního železničního spojení nelze očekávat před r. 2020, nelze do té doby předpokládat ani významnější „přesun“ cestujících z letecké na železniční dopravu.

Vodní doprava

Minimální dopravní význam vodní dopravy v porovnání se silniční či železniční dopravou je promítnut do řešení s tím, že se i nadále sleduje záměr splavnění střední Vltavy doplněním chybějících plavebních objektů – lodních zdvihadel - Slapy a Orlík (překonání rozdílů mezi jednotlivými stávajícími vodními nádržemi) s využitím zejména pro rozvoj rekreace na údolních nádržích Slapy a Orlík.

Hromadná doprava

ZÚR nenavrhují speciální koridory pro hromadnou dopravu. Dokončení modernizace hlavních železničních tratí, vč. trati (E61) Děčín – Mělník – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod umožní výrazné zlepšení regionálních vazeb v těchto koridorech.

Pro zlepšení hromadné železniční dopravy v příměstském území Prahy jsou limitem vedení dálkové a regionální dopravy v jednom koridoru. ZÚR proto sledují urychlenou realizaci výstupních úseků hlavních železničních tratí ve směrech na Lovosice, Poříčany, Benešov a Beroun a uvolnění stávajících tratí pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

Pro příměstskou železniční dopravu se předpokládá využití i dalších tratí - č. 070 Praha - Neratovice - Všetaty, č. 167 Praha - Rudná - Beroun s návazností na trať č. 122 Rudná - Hostivice.

Dokončení nadřazené radiální silniční sítě umožní zlepšení dostupnosti z okrajových území Středočeského kraje k hlavnímu městu a dalším centrům v koridorech těchto tras. Významná je

z tohoto hlediska dálnice D3, zejména její I. etapa, znamenající překročení Sázavy. Tato trasa umožní zlepšení vazeb (a tím i rozvoj) měst a jejich okolí ve své blízkosti (Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Neveklov) i obsluhu pravobřežní části Slapské vodní nádrže. Tato trasa umožní i podstatné zlepšení vazeb Sedlčanska, které leží mimo radiální koridory železniční i silniční dopravy.

V příměstském území hl. m. Prahy je hlavním problémem dostupnost některých terminálů metra. Týká se to zejména území jižně Prahy, kde chybí trasa metra D (resp. větev C) s předpokládaným ukončením v Písnici. Pro zlepšení této situace je uvažována možnost koridoru pro MetroBus od Jesenice (v budoucnosti vstup dálnice D3) po Kunratickou spojku, která i před dokončením metra v prostoru Písnice může distribuovat vazby autobusových linek ke stávajícím stanicím metra C (Chodov, Opatov).

Systém MetroBus lze uvažovat i v dalších koridorech, kde není možné efektivně uvažovat s kolejovou dopravou, zejména se jedná spojení:

- Odolena Voda – metro Kobylisy (bez nároků na nové stavby); tímto koridorem v úseku Zdiby – Kobylisy lze vést i regionální spoje od Neratovic a Mělníka;
- Brandýs nad Labem – metro Letňany (významný přínos pouze v případě nové trasy, umožňující přímé spojení do terminálu Letňany).

Pro funkci hromadné dopravy jsou nezbytné přestupní stanice (terminály) na kolejovou dopravu. Mimo konečných (a některých dalších) stanic metra (na území Prahy) je potřebné tyto terminály realizovat i na ramenech příměstské dopravy. Jsou na nich možné přestupy z regionální autobusové dopravy a z individuální automobilové dopravy (IAD), které vyžadují vymezit v územních plánech obcí zachytná parkoviště P+R. Významné terminály jsou navrhovány v těchto železničních stanicích (zastávkách):

Kladenská trať – Unhošť (Fialka), Jeneč ze směru R6

Lysecká trať – Mstětice, ze směru D11

Benešovská trať – Strančice, ze směru D1

Předpokladem rozvoje terminálu je možnost příjezdu od radiální silniční trasy a existence ploch pro terminál v přímé vazbě na železniční stanice. Menší parkoviště je vhodné vytvářet (pro lokální vazby) u většiny železničních stanic a zastávek.

Poznámka k MetroBusu:

Systém MetroBus umožňuje v příměstském území plošnou obsluhu území. V úsecích, směřujících k terminálům metra, je potřebné zajistit preferenci autobusů hromadné dopravy, zejména regionální s vysokou účinností spojů před individuální automobilovou dopravou. Základním principem je vymezení samostatných pruhů na komunikacích, které vzhledem ke svému silnému zatížení neumožňují plynulý provoz hromadné dopravy. Výstavba segregovaných komunikací je spíše výjimečným přístupem, má však výhodu dosažení vyšší rychlosti na těchto úsecích.

Hromadná doprava v příměstské území Prahy je zejména problémem organizačním, z územního hlediska je řešení možné v úrovni územních plánů obcí, neboť se jedná o plochy terminálů, parkovišť a míst zastávek. Tato problematika nemůže být řešena podrobně v ZÚR.

Rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti ve vztahu k dopravě

Rozvojové oblasti a osy (čísla v závorkách udávají počet oblastí či os na území kraje)

Návrh ZUR velmi detailně zpřesňuje vymezení rozvojových oblastí (1) a rozvojových os (6), vymezených v PÚR 2008 a předkládá vymezení rozvojových oblastí (6), rozvojových os (4) a rozvojových center krajského významu. I přes toto poměrně podrobné členění je patrné, že

význam jednotlivých os republikového i krajského významu a oblastí krajského významu je v některých případech (např. OSk 3) řádově vzájemně nesrovnatelný. Vedle sebe jsou postaveny již rozvinuté oblasti či osy a ty, které se začínají rozvíjet nebo jsou jen návrhem pro budoucí územní rozvoj.

Návrh řešení dopravní infrastruktury plně koresponduje s členěním území kraje na rozvojové oblasti a osy. Navržená dopravní a technická infrastruktura plně pokrývá potřeby takto vymezených částí území kraje.

Specifické oblasti

Specifická oblast republikového významu v PÚR 2008 na území Středočeského kraje není. ZÚR vymezují 8 specifických oblastí krajského významu.

Z hlediska alokace **jednotlivých úseků navržené dopravní infrastruktury** je patrná dominantní potřeba saturace této infrastruktury do vymezených rozvojových oblastí a os, což je patrné z následující tabulky.

Druh infrastruktury	Rozvojové oblasti a osy		Ostatní území kraje		Specifické oblasti	
	údaj v % připadající na vymezené území					
	celkem	prioritní	celkem	prioritní	celkem	prioritní
Silniční doprava celkem	66,77	80,15	28,79	19,66	4,45	0,2
Železnice celkem	80,69	89,18	19,31	10,82	0	0

Poznámka:

Kvantifikace byla provedena podle délek navržených staveb v km v roce 2010.

6.2. Indikátory stavu a rozvoje dopravní infrastruktury – K07

Indikátor – Hustota základní dopravní sítě 2010 (v km na 100km²)

výpočet:

- číselník: 100 x celková délka železnic, dálnic a silnic I. a II. třídy v km
- jmenovatel: plocha území v km²
- údaj za ČR: 39,6
- údaj za kraj: 42,1
- kartogram zpracován pro správní obvody POÚ
- zdroj dat: ÚAP Středočeského kraje 2010

Komentář k indikátoru:

Pro sledování vývoje v rámci kraje je zpracován výše uvedený indikátor. Výsledky je třeba považovat za orientační, neboť nižší hustota infrastruktury nemusí znamenat nevyhovující dopravní obsluhu území. Zvyšování hustoty dopravní infrastruktury je pro hospodářský pilíř žádoucí. Z hlediska přírodního pilíře však zahušťování dopravní sítě může znamenat nežádoucí fragmentaci krajiny. V územích, která jsou v kartogramu v kategorii s nejmenší

hustotou (Příbramsko, Dobříšsko, Sedlčansko, Vlašimsko, správní obvod POÚ Kostelce nad Černými Lesy a Týnec nad Sázavou), se nemusí jednat jen o nedostatečnou dopravní obsluhu, ale i o nižší urbanizaci území a větší zastoupení přírodních krajín (viz cílové charakteristiky krajiny). Pokud v těchto územích byly zjištěny deficity v dopravní dostupnosti a chybějící dopravní propojení, ZÚR do těchto prostorů směřují nové dopravní koridory.

Pro porovnání Středočeského kraje s ČR je zpracována následující tabulka. Ve výpočtu zde již nejsou zohledněny silnice II. tříd. Co se týče silniční sítě je hustota ve Středočeském kraji srovnatelná s průměrem ČR a podobná je situace i u železničních tratí. Vzhledem k dopravnímu významu kraje v centru republiky je žádoucí nárůst tohoto ukazatele (viz návrhy ZÚR).

Hustota dopravní infrastruktury, komparace regionů NUTS 3 ČR						
Kraj	Hustota dálnic a silnic I. třídy v km/100 km ²			Hustota železničních tratí v km/100 km ²		
	2000	2007	2009	2003	2007	2009
Středočeský	8,64	8,85	8,98	11,35	11,59	11,60
Česká republika	8,30	8,70	8,80	12,18	12,18	1217

Poznámka:

Indikátor vyjadřuje poměr celkové délky dálnic a silnic I. třídy (včetně rychlostních) v km k rozloze území (na 100km²), respektive poměr celkové délky železničních tratí v km k rozloze území (na 100km²). Zdroj ČSÚ.

6.3. Odhad pořizovacích nákladů na prioritní investice v dopravní infrastrukturu navržené v ZÚR Středočeského kraje

V této kapitole je provedený odborný odhad finanční náročnosti vybraných prioritních investic, které navrhuje ZÚR do dopravní infrastruktury.

V rámci sledovaných záměrů, kterých je na rozsáhlém a komplikovaném území Středočeského kraje značný počet, byly vybrány záměry, které by měly být sledovány přednostně, neboť:

- znamenají zásadní přínos pro odstranění deficitů a mohou významně stimulovat pozitivní vývoj kraje jako celku, příp. některých jeho částí,
- znamenají řešení nejvýznamnějších problémů v území, zejména jsou přínosem pro kvalitu života ve velkých sídlech a dalších intenzivně urbanizovaných územích.

V rámci tohoto vyhodnocení byl proveden kvalifikovaný odhad pořizovacích nákladů. Metodicky je termín pořizovací náklady chápán ve smyslu komplexních investičních nákladů, které obsahují kromě vlastních stavebních nákladů také úplné náklady přípravy investice a vedlejší náklady realizace. Naopak uvedené pořizovací náklady, oproti odhadům a propočtům ve větším detailu, neobsahují obvykle bilancované náklady jako například na výkupy pozemků, na případné vynětí pozemků ze ZPF, na právní služby a na pořízení cizího kapitálu (úvěry) apod. Veškeré náklady jsou kalkulovány v cenové úrovni I. pol. roku 2011.

Rekapitulace odhadu nákladů na realizaci dopravní infrastruktury podle návrhu ZUR

Veřejně prospěšné stavby	Celkem	Z toho priority
	Náklady v mil. Kč	
Silniční doprava:		
Dálnice, rychl. komunikace, silniční okruh kolem Prahy	50903	46791
I. třídy	26733	15430
II a III. třídy	22 761	3341
Silniční doprava celkem	100 397	65 562
Železniční doprava:		
Vysokorychlostní tratě	55 378	55 378
Ostatní železniční tratě	92 133	31 251
Železnice celkem	147 511	86 629
Návrh ZUR celkem	247 908	152 191

Členění podle nositelů investic

Pro zkoumání, zejména z hlediska míry podrobnosti, bylo zvoleno členění investic na ty, které jsou hrazeny z rozpočtu kraje, z jiných veřejných zdrojů, zejména státu, a na ty, které jsou hrazeny privátní sférou. Nejpodrobněji jsou zkoumány investice hrazené z rozpočtu kraje.

Investice hrazené z rozpočtu kraje

Veřejná dopravní infrastruktura - silnice II. a III. třídy

Návrh obsahuje přeložky, úpravy či jiná opatření na těchto silnicích v celkovém odhadovaném nákladu **22,76 miliardy Kč, z toho jsou prioritní akce definovány v rozsahu 3,34 miliardy Kč.**

Investice hrazené z jiných veřejných zdrojů, zejména státu

Veřejná dopravní infrastruktura - dálnice, rychlostní silnice včetně Pražského okruhu, silnice I. třídy. V železniční dopravě to jsou vysokorychlostní tratě, celostátní tratě a regionální tratě. VPS pro vodní dopravu nejsou navrhovány.

Problematické je zařazení letecké dopravy. Přípravována je privatizace Letiště Praha Ruzyně. Rozhodující část investice leží na území hlavního města Prahy. Rozdělení této investice je v této úrovni podrobnosti neproveditelné, a proto se část připadající na území Středočeského kraje neoceňuje. Návrh obsahuje dopravní VPS v celkových odhadovaných nákladech investice za **cca 225,1 miliard Kč, z toho jsou prioritní akce definovány v rozsahu 148,9 miliardy Kč.**

Dílčí závěry a porovnání možností celé republiky a kraje

Silniční doprava

Návrh VPS v silniční dopravě, zejména co se týká **dálnic, rychlostních silnic a Pražského okruhu** je z hlediska podílu na těchto stavbách v rámci republiky zcela reálný s horizontem možné realizace **15 až 25 let**. Z úrovně kraje je financován rozvoj části veřejné dopravní infrastruktury, jedná se o **silnice II. a III. třídy**. Podle vývoje posledních let připadá z rozpočtu kraje na dopravu (správu, údržbu a nové investice) cca 1,5 miliard Kč ročně a z toho je vyčleňována částka pouze v řádu stovek milionů Kč na nové investice.

Bude-li zachována obdobná částka vyčleněných prostředků i nadále, pak v případě rozsahu **prioritních investic** ve výši cca 3,34 miliardy Kč by bylo možné návrh realizovat v období **cca 10 až 15 let a celkový návrh** s odhadovaným nákladem ve výši 22,76 miliardy Kč pak v období výrazně překračujícím návrhové horizonty územně plánovací dokumentace - zásad územního rozvoje.

Železniční doprava

Návrh VPS v železniční dopravě, zejména co se týká **vysokorychlostních tratí**, je z hlediska podílu na těchto stavbách v rámci republiky třeba chápat převážně jako daleký výhled přesahující horizont **mnoha desetiletí**.

Nejzávažnějším problémem je **stanovení poměru mezi navrženými VPS pro železniční dopravu a pro dopravu silniční**. Jak je patrné z odhadu, jsou náklady na navržené VPS železniční dopravy výrazně vyšší než u ostatní dopravní infrastruktury. Tento nepoměr výrazně (až řádově) vynikne, pokud porovnáme jednotkové náklady budování té které dopravní cesty na tzv. osobokilometr či tunokilometr předpokládaného přepravního výkonu. Speciálně se to týká třech tunelových výstupů vysokorychlostních tratí z území Prahy. Jejich odůvodnění pravděpodobně nelze hledat v soudržnosti společenství obyvatel (sociální pilíř udržitelnosti rozvoje) a velmi obtížné je jejich odůvodnění i v rámci hospodářského a environmentálního pilíře. Přesto je nezbytné tyto záměry sledovat, neboť přinášejí řadu efektů, které nelze v rámci tohoto vyhodnocení postihnout.

7. Technická infrastruktura

7.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj technické infrastruktury

Priority územního plánování ve vztahu k dopravní infrastruktuře

Priorita 07 pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje stanovuje:

„vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména: g) na rozvíjení systémů dopravní obsluhy a technické vybavenosti, soustav zásobování energiemi a vodou a na využití surovinových zdrojů pro výstavbu, s cílem zabezpečit podmínky pro hospodářský rozvoj vybraných území kraje a pro stabilizaci hospodářských činností v ostatním území kraje“.

Zásobování pitnou vodou

Území Středočeského kraje má velmi rozdílné podmínky pro zajištění zdrojů pitné vody pro potřeby odběratelů. Vodárenské systémy centrální části Středočeského kraje jsou provázány se zásobováním hl. města Prahy. Dostatečně kapacitní kvalitní zdroje podzemní vody se nacházejí pouze v severní části kraje, v prostoru české křídové tabule a zásobují řadu sídel v pásu Rakovník, Kladno, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk a Kolín. V centrální a jižní oblasti kraje se v zásobování pitnou vodou uplatňují rozhodující zdroje povrchové (vodárenské nádrže Želivka, Vrchlice, Obecnice, Pílská a Lázeňská, upravuje se i voda z Vltavy s odběrem pod nádrží Orlík).

Vodárenské soustavy a významné skupinové vodovody Středočeského kraje představují zejména Středočeská vodárenská soustava, která má tři klíčové zdroje vody: úprava vody Želivka (kapacita 6750 l/s), podzemní zdroje Káraný (1900 l/s) a úprava vody Podolí (odběr z Vltavy s kapacitou 2500 l/s dnes není využíván, je k dispozici jako náhradní zdroj), vodárenská soustava Kladno – Slaný – Kralupy – Mělník využívající především zdroje podzemní vody, Vodárenská soustava Kutná Hora – Kolín – Čáslav a samostatné významné skupinové vodovody v kraji (Nymburk – Poděbrady, Příbram, Rakovník, Mladá Boleslav a Benátky n. Jizerou).

Úroveň zásobování pitnou vodou v mezikrajském srovnání **není ve Středočeském kraji dosud uspokojivá**. Podle údajů ze „Zprávy o stavu vodního hospodářství k 31.12.2009“ (MŽP a Mze) je v kraji připojeno na vodovod pro veřejnou potřebu pouze 83,5% z celkového počtu obyvatel, což řadí Středočeský kraj na druhé nejnižší místo (za kraj Plzeňský). Úroveň zaostávání kraje dokumentuje i cca 9,3% rozdíl proti průměru zásobování obyvatel ČR (92,8%).

S těmito údaji se rozcházejí údaje ČSÚ zjišťované při „sčítání lidu“ (poslední sčítání v roce 2001). Podle těchto údajů je na veřejný vodovod připojeno ve Středočeském kraji 98,2% obyvatel trvale obydlených bytů, údaj za ČR uvádí ČSÚ 99 %. Tyto údaje jsou zjišťovány jiným mechanismem a pouze v 10letých intervalech SBDL.

Návrhy na propojení skupinových vodovodů a napojování dalších obcí jsou obsaženy v návrhu ZÚR a představují osm veřejně prospěšných staveb. Lokální vodárenské soustavy ZÚR nesledují.

Čištění odpadních vod

Úroveň odvádění a likvidování odpadních vod patří k základním atributům vyspělé společnosti a představuje jeden ze základních ukazatelů životní úrovně obyvatel.

V základním ukazateli (počtu obyvatel připojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu) Středočeský kraj zaostává. Podle údajů ze „Zprávy o stavu vodního hospodářství k 31.12.2009“ (MŽP a Mze) bylo v r. 2009 připojeno na kanalizaci pouze 66,5% obyvatel, tedy cca 420 000 obyvatel není v kraji připojeno na řádnou kanalizaci. V mezikrajském srovnání je Středočeský kraj na posledním místě (průměr ČR je 81,3% připojených obyvatel). Situace v kraji je nepříznivá i v kvalitě čištění odpadních vod.

Podle údajů ČSÚ (Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – SBDL) jsou počty obyvatel v trvale obydlených bytech napojených na veřejnou kanalizaci následující: průměr kraje 57,0%, průměr ČR 73,8%). Tyto údaje jsou zjišťovány jiným mechanismem a pouze v 10letých intervalech SBDL.

V úrovni ZÚR je účelné posuzovat pouze tzv. nadobecní kanalizační systémy, které odvádějí a čistí odpadní vody z celků, sdružujících vesměs tři a více obcí. Návrhy nových nadobecních systémů veřejných kanalizací nejsou v ZÚR obsaženy.

Energetika

Zásobování elektrickou energií

Středočeský kraj je deficitní z hlediska energetických zdrojů potřebných k pokrytí jeho spotřeby. Proto je jeho elektroenergetika úzce provázána s ostatními sousedícími kraji a též s energetickým systémem hlavního města Prahy.

Rozvodny 400/220/110kV – na území kraje je jedna rozvodna 400/220/110kV (RZ Čechy střed), dvě rozvodny 400/110kV (RZ EMĚ, RZ Týnec) a jedna rozvodna 220/110kV (RZ Milín). Z rozvodu je napájena soustava distribučních rozvodů 110/22kV v kraji. Další rozvodny 400/110kV (RZ Řeporyje, RZ Chodov) a jedna 220/110kV (RZ Malešice), ze kterých je distribuční soustavou 110kV zásobováno i území Středočeského kraje, leží na území Hl. m. Prahy těsně u její hranice se Středočeským krajem. Z těchto rozvodů je napájena vedením 110kV i část sítě distribučních rozvodů 110/22kV situovaných ve Středočeském kraji.

Stávající distribuční rozvodny 110/22kV, ze kterých je elektrická energie dále distribuována sítí vedení 22kV, jsou rozmístěny hlavně v místech nebo poblíž hlavních center spotřeby. Stávající rozmístění distribučních rozvodů 110/22kV neodpovídá současnému známému vývoji v rozvoji kraje a výhledovým požadavkům na zásobování nových obytných a průmyslových lokalit. Zásobování části Středočeského kraje přilehlého k severnímu okraji Prahy by mohlo být též posíleno z plánované rozvodny 400/110kV Praha-Sever.

V některých lokalitách proto vzniká, nebo se v blízké době očekává, deficit v zásobování elektrickou energií. V lokalitách s výhledem zvýšené spotřeby elektrické energie jsou navrženy a připravovány nové napájecí body – distribuční rozvodny 110kV včetně napájecích vedení 110kV.

V návrhu ZÚR je navrženo celkem 13 VPS vedení VVN a 13 rozvodů. Připravovaná výstavba nového vedení 400kV z rozvodny Výškov do rozvodny Řeporyje pro zajištění vzrůstajících požadavků na elektrickou energii na území Středočeského kraje a hl. města Prahy byla projednávána ve variantách, které byly dále vyhodnoceny z hlediska udržitelného rozvoje. Výsledná varianta a je zapracována do ZÚR (vyhodnocení variant viz též kap. FIII).

Další významné vedení 400kV z rozvodny Výškov do rozvodny Čechy - Střed bylo do ZÚR Středočeského kraje převzato z PÚR ČR 2008 a upřesněno do podrobnosti ZÚR. Jedná se o posílení v celé délce vedení a přeložku Odolena Voda – Zlosyň.

Ve Středočeském kraji se neuvažuje s novými významnějšími zdroji elektrické energie, pokrytí nárůstu potřeby musí být proto ze zdrojů mimo Středočeský kraj.

Zásobování plynem

Kraj je plně zásobován plynem ze zdrojů ležících mimo území kraje. Stávající hlavní střediska spotřeby plynu na území kraje jsou pokrývány ze sítě VVTL, VTL plynovodů přes regulační stanice RS.

V případě vyřazení VVTL plynovodu z provozu hrozí při delší výluce přerušení dodávky plynu pro velké území s velkým počtem odběratelů, a tím i ke značným ekonomickým ztrátám.

Pro lokality s deficitem zásobování plynem jsou navrženy nové VTL plynovody a nové regulační stanice.

V návrhu ZÚR je navrženo celkem 7 VPS.

Ropovody, produktovody

Středočeským krajem prochází několik koridorů ropovodů a produktovodů s tranzitním účelem, část těchto potrubí má cíl na území kraje v centrech zpracování a skladování ropy nebo jejích produktů (Kralupy n. Vlt., Nelahozeves, Neratovice a Kolín).

V návrhu ZÚR je navrženo celkem 5 VPS, vesměs se jedná o zkapacitnění stávajícího koridoru, nebo o využití těchto koridorů pro jiné paralelní vedení. Tři koridory jsou převzaty z PÚR ČR 2008 a upřesněny do podrobnosti ZÚR.

Zásobování teplem

Středočeským krajem prochází jediný tepelný dálkovod pro napojení Prahy na zdroj Elektrárny Mělník. Tento horkovod do Prahy pro Středočeský kraj jako celek nemá podstatnější význam.

Ostatní teplotenské systémy mají výhradně lokální charakter, převážně se jedná o větší města.

Rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti ve vztahu k technické infrastruktuře

Z hlediska alokace jednotlivých úseků navržené technické infrastruktury je patrná dominantní potřeba rozšiřování této infrastruktury právě do vymezených oblastí a os, což je patrné z následující tabulky.

Druh infrastruktury	Rozvojové oblasti a osy	Ostatní území kraje	Specifické oblasti
	údaj v % připadající na vymezené území		
	celkem	celkem	celkem
Elektrorozvody celkem	62,37	37,63	0
Plynovody	39,80	57,75	2,44
Ropovody a produktovody	52,02	38,68	9,3
Vodovody	25,59	74,41	0

Poznámka:

Kvantifikace byla provedena podle délek navržených staveb v km v roce 2010.

Nejvýznamnější pro rozvoj oblastí a os jsou elektrorozvody 110 kV a odpovídající rozvodny, které ZÚR navrhuje. Vodovody jsou navrhovány jen v případě, že se jedná o regionálně významné investice. Kanalizační systémy nejsou v ZÚR navrženy. Lokální systémy ZÚR nenavrhuje. Naopak ropovody a produktovody, většinou nadregionálního významu, ovlivňují území, kterým procházejí, jen minimálně.

7.2. Indikátor stavu a rozvoje technické infrastruktury

Indikátor – Čištění odpadních vod – K08

- výpočet:
 - číselník: obyvatelé trvale obydlených bytů (TOB) napojení na veřejnou kanalizaci
 - jmenovatel: celkový počet obyvatel v TOB
- údaj za ČR : 73.8 %
- údaj za Stř. kraj: 57,0 %
- údaj za hl.m. Prahu 96.4 %
- zdroj dat ČSÚ, SLDB 2001
- kartogram zpracován po obcích

Pro srovnání uvádíme data ze „Zprávy o stavu vodního hospodářství k 31.12.2009“ (MŽP a Mze). Podle těchto údajů je v kraji připojeno na kanalizaci 66,5% obyvatel, tedy cca 420 000 obyvatel není v kraji připojeno na řádnou kanalizaci. V mezikrajském srovnání je Středočeský kraj na posledním místě (průměr ČR je 81,3% připojených obyvatel). I když je čištění odpadních vod vysloveně komunální záležitostí, je tento indikátor významný hlavně ve vztahu k čistotě vod a svědčí i o standardu bydlení.

Při aktualizacích doporučujeme sledovat údaje z obou zdrojů dat.

7.3. Odhad pořizovacích nákladů na prioritní investice do technické infrastruktury navržené v ZÚR Středočeského kraje

V rámci tohoto vyhodnocení byl proveden kvalifikovaný odhad pořizovacích nákladů, které navrhuje ZÚR do technické infrastruktury.

Metodicky je termín pořizovací náklady chápán ve smyslu komplexních investičních nákladů, které obsahují kromě vlastních stavebních nákladů také úplné náklady přípravy investice a vedlejší náklady realizace. Naopak uvedené pořizovací náklady, oproti odhadům a propočtům ve větším detailu, neobsahují obvykle bilancované náklady jako například na výkupy pozemků, na případné vynětí pozemků ze ZPF, na právní služby a na pořízení cizího kapitálu (úvěry) apod. Veškeré náklady jsou kalkulovány v cenové úrovni I. pol. roku 2011.

Rekapitulace odhadu nákladů na realizaci technické infrastruktury podle návrhu ZUR

Veřejně prospěšné stavby	Celkem	Z toho priority
	Náklady v mil. Kč	
Elektrorozvody celkem	5 648	0
Plynovody	915	0
Ropovody a produktovody	4 994	0
Vodovody	1 586	0
Protipovodňová ochrana	1 886	0
Návrh ZUR celkem	15 029	0

Členění podle nositelů investic

Pro zkoumání, zejména z hlediska míry podrobnosti, bylo zvoleno členění investic na ty, které jsou hrazeny z rozpočtu kraje, z jiných veřejných zdrojů, zejména státu a na ty, které jsou hrazeny privátní sférou. Nejpodrobněji jsou zkoumány investice hrazené z rozpočtu kraje, neboť zejména ty jsou posuzovány z hlediska udržitelnosti jeho rozvoje.

Investice hrazené z rozpočtu kraje

Nejsou

Investice hrazené z jiných veřejných zdrojů, zejména státu

Stavby protipovodňových opatření

Návrh obsahuje VPS v celkových odhadovaných nákladech investice za **1,89 miliard Kč**.

Investice hrazené z privátních zdrojů

Do této skupiny je zařazena také taková technická infrastruktura, kterou provozují a investují soukromé či polosoukromé akciové společnosti. Jedná se o technickou infrastrukturu, sestávající ze zásobování pitnou vodou, zásobování elektrickou energií, zásobování plynem, produktovody a ropovody a zásobování teplem, tam však nejsou VPS navrženy.

Návrh v této skupině obsahuje VPS v celkových odhadovaných nákladech investic za **13,14 miliard Kč**. Jako prioritní nejsou navrženy žádné investice hrazené z privátních zdrojů.

Dílčí závěry

Návrh pokrývá známé (současné) potřeby technické infrastruktury v rozsahu předpokládaných prostorů a kapacit. Zohledněny by měly být územní důsledky **energetické koncepce státu, včetně zajištění bezpečnosti energetického zásobování**, která by měla být přijata v nejbližších letech. Toto by mělo být významným tématem při zákonem stanovém vypracování **zprávy o uplatňování ZÚR** v uplynulém období tak, jak to stanovuje stavební zákon v § 42, odst. 1.

8. Sociodemografické podmínky

8.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj sociodemografických podmínek

V prioritách, které stanovily ZÚR kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území je řada témat, která přímo i nepřímo souvisejí s otázkami sociodemografických podmínek, respektive s otázkami soudržnosti společenství obyvatel:

- *pomocí nástrojů územního plánování vytvářet podmínky pro vyvážený rozvoj Středočeského kraje, založený na zajištění příznivého životního prostředí, stabilním hospodářském rozvoji a udržení sociální soudržnosti obyvatel kraje; vyváženost a udržitelnost rozvoje území kraje sledovat jako základní požadavek při zpracování územních studií, územních plánů, regulačních plánů a při rozhodování o změnách ve využití území (priorita 01),*
- *vytvářet podmínky pro zachování a rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje založené na městech Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Beroun, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Slaný, Rakovník, Benešov, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Neratovice, Říčany a blízkých městech Kolín-Kutná Hora, Nymburk-Poděbrady (priorita 04),*
- *vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na posílení kvality života obyvatel a obytného prostředí, tedy navrhovat přiměřený rozvoj sídel, příznivá urbanistická a architektonická řešení sídel, dostatečné zastoupení a vysoce kvalitní řešení veřejných prostranství a ploch veřejné zeleně, vybavení sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou a zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny (priorita 07 a),*
- *vytvářet podmínky pro řešení specifických problémů ve specifických oblastech kraje při zachování požadavků na ochranu a rozvoj hodnot území; navrhovat v těchto územích takové formy rozvoje, které vyhoví potřebám hospodářského a sociálního využívání území a neohrozí zachování jeho hodnot; koordinovat řešení této problematiky se sousedními kraji (priorita 08).*

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Vliv řešení ZÚR na tematiku sociální (a obdobně i ekonomickou) je třeba posuzovat na dvou základních úrovních:

- Prvá se týká komplexního územního rozvoje, který je podmíněn nejen realizací územně plánovacích opatření, ale i řadou dalších vlivů – od regionální politiky až po aktivity soukromých investorů. V tomto smyslu ZÚR Středočeského kraje přináší řadu nástrojů nejen pro sféru územního plánování, a to především:
 - Významová hierarchizace středisek osídlení, kterou je možné označovat za páteř systému osídlení i organizace regionálních vztahů.
 - Rozlišení hlavních typů územně – funkčních jednotek, tj. hlavních rozvojových oblastí a os na jedné straně a tzv. specifických oblastí se všeobecně nízkou úrovní intenzity osídlení a socio-ekonomického rozvoje na straně druhé.

V obou případech se jedná o potřebné významové rozlišení územních jednotek a o určení jejich rozvojových specifik.

- Druhou úrovní je užší územně plánovací problematika a příslušné návrhy řešení, které jsou specifickou, ale organickou složkou integrálního řízení územního rozvoje. Z hlediska sociálně-ekonomického vývoje mají klíčový význam tyto návrhy řešení ZÚR:
 - Rozvoj dopravní infrastruktury, který je koncipován jak ve smyslu zlepšení propojenosti celého středočeského prostoru, tak ve smyslu zlepšení dopravní obslužnosti v úrovních lokálních a mikroregionálních. V prvním případě se jedná především o podporu rozvoje center a vyspělých regionů a speciálně pak o zvýšené využití potenciálu metropolizačního procesu (včetně rozšiřování metropolitního areálu). V druhém případě má zvláštní význam podpora periferních prostorů, jejichž potřebná stabilizace a event. i rozvoj je převážně podmíněn dostupností „vnějších“ středisek osídlení.
 - Konečně za významově sekundární lze označit celý soubor parciálních návrhů a zásad, zaměřených na rozvoj jednotlivých funkčních subsystémů a na jejich vzájemnou koordinaci. Zvláštní pozornost je přitom věnována rozvoji rekreace a cestovního ruchu, kde dosud nebyly potenciální možnosti využity.

8.2. Indikátory stavu a vývoje sociodemografických podmínek

Indikátor - Hustota zalidnění k 31.12. 2008 – K09

- výpočet:
 - číselník: počet obyvatel dané územní jednotky
 - jmenovatel: celková výměra územní jednotky v km²
- údaj za ČR: 133 (2008) - 133 (2009)
- údaj za kraj: 112 (2008) - 113 (2009)
- údaj za hl.m. Prahu: 2486 (2008) - 2514 (2009)
- kartogram zpracován po obcích
- zdroj dat: ČSÚ 2008 - 2009

Komentář k indikátoru:

Hustota obyvatel je základní charakteristika intenzity osídlení, která odráží stupeň urbanizace i úroveň vybavenosti sociální a technickou infrastrukturou. Při porovnání s vymezením rozvojových oblastí a os na jedné straně a specifických oblastí na straně druhé, je zde zřejmá souvislost.

Indikátor – Index vývoje počtu obyvatel (31.12. 2001 – 31. 12. 2008) – K10

- výpočet:
 - číselník: počet obyvatel dané územní jednotky k 31.12.2008 x 100
 - jmenovatel: počet obyvatel územní jednotky k 31.12.2001
- údaj za ČR: 102,6 (2008) - 103 (2009)
- údaj za kraj: 109,5 (2008) - 111 (2009)
- údaj za hl.m. Prahu: 106,3 (2008) - 107,7 (2009)
- kartogram zpracován po obcích
- zdroj dat: ČSÚ 2008 - 2009

Komentář k indikátoru:

Index vývoje počtu obyvatel charakterizuje současnou sídelní atraktivitu územních jednotek. Při porovnání s údajem za ČR je patrná zvýšená populační dynamika Středočeského kraje. Klíčový je migrační zisk Středočeského kraje na úkor Prahy, která nejvíce přispívá k intenzivní suburbanizaci.

Indikátor - Vzdělanostní úroveň obyvatelstva - K11

- výpočet:
 - číselník: $100 \times (\text{počet obyvatel s úplným středoškolským} + 5 \times \text{počet obyvatel s vysokoškolským vzděláním})$
 - jmenovatel: počet obyvatel nad 15 let
- údaj za ČR: 72,8
- údaj za kraj: 62,8
- údaj za hl.m. Prahu: 129,8
- kartogram zpracován po obcích
- zdroj dat: ČSÚ 2001, SLDB

Komentář k indikátoru:

Vzdělanostní úroveň obyvatelstva synteticky charakterizuje „sociální kvalitu“ a profesní kvalifikaci obyvatelstva. Je nejdůležitějším kvalitativním indikátorem ve sféře sociálního hodnocení. Bohužel údaje jsou k dispozici jen ze SLDB. Přesto i výsledky z roku 2001 ukazují na soustředění obyvatelstva s vyšším vzděláním do center osídlení a suburbanizačních prostorů. Poněkud nižší hodnota indexu pro Středočeský kraj je důsledkem absence velkoměstského centra. S ohledem na velikostní strukturu obcí je proto oprávněné pozitivní hodnocení současného stavu. Navíc díky suburbanizaci dochází k dynamickému růstu vzdělanostní úrovně obyvatelstva. Výsledky sčítání 2011 by měly tento předpoklad potvrdit.

Indikátor – Index věkového složení obyvatelstva k 31.12.2008 – K12

- výpočet:
 - číselník: $100 \times \text{počet obyvatel ve věku 0-14 let}$
 - jmenovatel: počet obyvatel nad 65 let
- údaj za ČR: 95,1 (2008) – 93,5 (2009)
- údaj za kraj: 104,6 (2008) – 104,9 (2009)
- údaj za hl.m. Prahu: 77,2 (2009)
- kartogram zpracován po obcích
- zdroj dat: ČSÚ 2008 - 2009

Komentář k indikátoru:

Doplňující indikátor, který do značné míry vyjadřuje možnosti dalšího demografického vývoje (především přirozeného, ale zprostředkovaně i migračního). Výsledky ukazují na souvislosti s indexem vývoje počtu obyvatel a signalizují ubývání a stárnutí populace v problémových oblastech. Oproti údaji za ČR je patrné, že obyvatelstvo Středočeského kraje patří v rámci republiky mezi „mladší“, což odpovídá nejvyšší dynamice populačního růstu mezi kraji ČR (především díky suburbanizaci).

Pravděpodobný budoucí vývoj hlavních charakteristik

V dalším vývoji je možné předpokládat u jednotlivých indikátorů na jedné straně pokračování dosavadních tendencí a na straně druhé negativní vliv nastupujícího období ekonomického útlumu. Délku a hloubku ekonomických potíží nelze ovšem spolehlivě odhadovat. Všeobecně lze proto předpovídat pouze zpomalování (event. zhoršování) současných (velmi příznivých) rozvojových tendencí.

- Hustota obyvatelstva – možné změny budou nevýznamné.
- Vývoj obyvatelstva – zpomalení růstových tendencí s postupným přechodem k stagnaci při relativním zachování současné regionální diferenciaci v dynamice vývoje. Příčiny spočívají na jedné straně ve zhoršování úrovně přirozené reprodukce (úbytek obyvatel

v mladším reprodukčním věku), na straně druhé ve snižování migračního salda (především zahraničního). Určité zpomalení lze očekávat u suburbanizačního procesu. Uvedené tendence se přitom výrazněji projeví u samotné Prahy.

- Vzdělanostní úroveň – vysoce pravděpodobné je pokračování současných pozitivních tendencí.
- Věkové složení obyvatelstva – bude pokračovat stárnutí obyvatelstva, a to se zvýšenou dynamikou. V rámci kraje budou i nadále významné regionální rozdíly.

9. Struktura osídlení

9.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj struktury osídlení

RURÚ Středočeského kraje stanovily tyto úkoly pro územní plánování v oblasti sídelní struktury a územní diferenciaci:

Vytvářet podmínky pro

- **rozvoj regionu Střední Polabí**, což umožní zlepšení situace v zaostalejších regionech Kutná Hora a Čáslav,
- **rozvoj ekonomických aktivit v prostoru Lysá n. L. – Milovice**, což umožní snížení silné vyjížďky za prací,
- **posílení odpovídajících nižších center osídlení v příměstském území Prahy** schopných saturovat potřeby vlastních obyvatel i spádového území (Hostivice, Jesenice),
- **posílení některých slabých center, zejména v okrajových, hůře dostupných regionech kraje** – Mšeno, Městec Králové, Zruč n. S., Votice, Březnice,
- **zlepšení kooperace blízkých měst či obcí, zejména těch, které jsou téměř územně propojeny** (Lysá n. L. – Milovice, Nové Strašecí – Stochov, Kralupy n. Vlt. – Odolena Voda, Beroun – Králův Dvůr, Hořovice – Žebrák, Dolní Poberežní).

V **Zadání ZÚR** Středočeského kraje byly formulovány priority územního rozvoje i další požadavky, související s rozvojem struktury osídlení:

- **snížování disparit v sociálněekonomické oblasti,**
- **podpora středních a malých středisek osídlení, a to zejména center ve stagnujících územích** a s tím související zlepšení dopravních vazeb k regionálním i vyšším centrům,
- **návrh vyváženého vývoje sídelní struktury** spočívající v optimalizaci významných a dalších center osídlení i ve stabilizaci venkovského osídlení, které je nezbytné i pro zachování kulturní hodnoty krajiny.

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

ZÚR Středočeského kraje přikládají tématu sídelní struktury velký význam.

V **prioritách**, které stanovily ZÚR pro zajištění udržitelného rozvoje území, je řada témat, která přímo i nepřímo souvisejí s otázkami struktury osídlení:

Priorita 04:

- *vytvářet podmínky pro zachování a rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje založené na městech Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Beroun, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Slaný, Rakovník, Benešov, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Neratovice, Říčany a blízkých městech Kolín-Kutná Hora, Nymburk-Poděbrady,*

- *posilovat význam ostatních center osídlení, zejména ORP: Vlašim, Sedlčany, Čáslav, Mnichovo Hradiště, Votice, Hořovice, Dobříš, Český Brod,*
- *vytvářet podmínky pro zlepšení spolupráce blízkých měst Lysá nad Labem a Milovice, Nové Strašecí a Stochov,*
- *rozvít obslužný potenciál center v příměstském území Prahy, zejména Hostivice a Jesenice pro potřeby jejich dynamicky se rozvíjejícího spádového území.*

V kapitole „Zpřesnění vymezení Rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR a vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a rozvojových center krajského významu“ je tématu věnována podkapitola „Centra osídlení“. K jednotlivým kategoriím center jsou stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a „úkoly pro územní plánování“.

ZÚR navrhuje kategorie center v souvislosti s návrhem uspořádání území (rozvojových oblastí a os a specifických oblastí). Dále navrhuje podporu rozvoje vybraných center, jejich sociální vybavenosti a zkvalitnění dopravního napojení.

Struktura osídlení Středočeského kraje je výrazně ovlivněna Prahou, jejíž regionální význam zastiňuje význam středočeských měst, zejména měst v území Pražského metropolitního regionu. Významnější autonomii vykazují jen prostory Středního Polabí a Mladoboleslavská. Nižší intenzitu vazeb vykazují města v západní části kraje Příbram a Rakovník, která leží v relativně řídké osídleném území.

ZÚR navrhuje následující kategorie center:

- metropolitní centrum Praha,
- vyšší centra Kladno, Mladá Boleslav (včetně Kosmonos) a Kolín,
- střední centra významná - 7 měst (16 – 35 tis. obyv.) - Příbram, Beroun (včetně Králova Dvora), Benešov, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora, Mělník, Rakovník,
- střední centra ostatní - 7 měst (12 – 16 tis. obyv.) - Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Říčany, Slaný a Vlašim,
- nižší centra významná - 11 měst (7 – 12 tis. obyv.),
- nižší centra ostatní - 11 měst (5 – 7 tis. obyv.),
- lokální centra - 30 měst resp. obcí (většinou více než 3 tis. obyv.),
- ostatní obce s pověřeným obecním úřadem - 5 měst resp. obcí (méně než 2 tis. obyv.).

V kategorizaci středisek jsou poněkud podhodnocena střediska: Příbram, Nymburk a Poděbrady, resp. Nymburk + Poděbrady. Především u nižších kategorií středisek by bylo vhodné rozlišovat 2 – 3 typy podle polohy: metropolitní/exponované x okrajové/periferní, event. neutrální. Příkladem je polarita Hostivice – Sedlčany, a to jak z hlediska střediskových funkcí a jejich „potřebností“, tak i z hlediska zásadně odlišné rozvojové strategie (především ekonomický a populační růst x nezastupitelnost střediskových funkcí pro relativně rozsáhlé a problematické/periferní zázemí).

V „zásadách pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a v „úkolech pro územní plánování“ jsou stanoveny **v rozvojových osách a oblastech a ve specifických oblastech** zásady a úkoly směřované jmenovitě na jednotlivá centra s cílem podpořit jejich rozvoj, jejich sociální infrastrukturu, dopravní dostupnost a možnost kooperace mezi sídly. Dále jsou stanoveny požadavky, které mají podpořit hospodářský rozvoj sídel a využití, ale i ochranu jejich přírodního a kulturního potenciálu.

Také **pro jednotlivé kategorie center** stanovují ZÚR zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území, zejména s cílem zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, oblužných i ekonomických aktivit. Přitom zohledňují individuální rozvojový potenciál sídel a úlohu center ve struktuře osídlení.

10. Bydlení a občanská vybavenost

10.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj bydlení a občanské vybavenosti

RURÚ Středočeského kraje stanovily tyto úkoly pro územní plánování v oblasti sídelní struktury a územní diferenciaci:

Vytvářet podmínky pro:

- **vyvážený vývoj sídelní struktury**, spočívající v optimalizaci významných a dalších center osídlení i ve stabilizaci venkovského osídlení, které je nezbytné i pro zachování kulturně historických hodnot krajiny,
- **rozvoj regionu Střední Polabí**, což umožní zlepšení situace v zaostalejších regionech Kutná Hora a Čáslav,
- **rozvoj ekonomických aktivit v prostoru Lysá n. L. – Milovice**, což umožní snížení silné vyjížděky za prací ,
- **posílení odpovídajících nižších center osídlení v příměstském území Prahy** schopných saturovat potřeby vlastních obyvatel i spádového území (Hostivice, Jesenice),
- **posílení některých slabých center, zejména v okrajových, hůře dostupných regionech kraje** – Mšeno, Městec Králové, Zruč n. S., Votice, Březnice,
- **zlepšení kooperace blízkých měst či obcí, zejména těch, které jsou téměř územně propojeny** (Lysá n. L. – Milovice, Nové Strašecí – Stochov, Kralupy n. Vlt. – Odolena Voda, Beroun – Králův Dvůr, Hořovice – Žebrák, Dolní Poberouní),
- **změnu rozvojových priorit obcí v posunu ke kvalitativním parametrům**, např. rozvoj technologických parků, využívajících vysokou kvalifikaci obyvatel zejména v příměstském území hlavního města Prahy,
- **využívání brownfields**, zejména transformace nevyužívaných ploch pro nové ekonomické i jiné aktivity (Kladno, Tuchlovice, Milovice, Velvary, areály v okolí Kolína) aj.

V Zadání ZÚR Středočeského kraje byly formulovány priority územního rozvoje i další požadavky, související s rozvojem bydlení:

- *Je žádoucí přijmout opatření zaměřená především na podporu středních a malých středisek osídlení, a to zejména center ve stagnujících územích. Zlepšením nabídky práce i kvality oblužné sféry (sociální infrastruktura) lze zastavit, respektive obrátit negativní trend vývoje některých území kraje.*

Dále zadání upozornilo na problematiku rozvoje bydlení v suburbanizovaných územích, kde k rozvoji bydlení většinou dochází bez souběžných investic do dopravní a sociální infrastruktury. Velký rozvoj malých obcí znamená podstatné zvýšení vyjížděky za zaměstnáním, školami i službami, která přetěžuje stávající nevyhovující silnice. Pro obyvatele řady nových obytných celků dojížděka představuje velké časové ztráty.

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

ZÚR stanovují několik priorit, které úzce souvisejí s rozvojem sídelní struktury, bydlení a občanské vybavenosti:

Priorita 04:

- *Vytvářet podmínky pro zachování a rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje založené na městech Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Beroun, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Slaný, Rakovník, Benešov, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Neratovice, Říčany a blízkých městech Kolín-Kutná Hora, Nymburk-Poděbrady.*
- *Posilovat význam ostatních center osídlení, zejména ORP: Vlašim, Sedlčany, Čáslav, Mnichovo Hradiště, Votice, Hořovice, Dobříš, Český Brod.*
- *Vytvářet podmínky pro zlepšení spolupráce blízkých měst Lysá nad Labem a Milovice, Nové Strašecí a Stochov.*
- *Rozvíjet obslužný potenciál center v příměstském území Prahy, zejména Hostivice a Jesenice pro potřeby jejich dynamicky se rozvíjejícího spádového území.*

Priorita 07:

- *Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na:*
 - *posílení kvality života obyvatel a obytného prostředí, tedy navrhovat přiměřený rozvoj sídel, příznivá urbanistická a architektonická řešení sídel,*
 - *dostatečné zastoupení a vysoce kvalitní řešení veřejných prostranství a ploch veřejné zeleně,*
 - *vybavení sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou a zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny.*

ZÚR v souladu s celorepublikovými regionálními rozvojovými dokumenty vytvářejí podmínky pro kvantitativní, ale zejména kvalitativní rozvoj bydlení.

V **rozvojové oblasti republikového významu OB1 Praha** ZÚR stanovují řadu zásad pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- rozvoj bydlení orientovat do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové a s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou,
- pro rozvoj bydlení sledovat možnosti transformace ploch v zastavěném území sídel a využití dosud volných ploch vymezených v zastavitelném území v územních plánech obcí.

Pro **další rozvojové oblasti a osy** ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- rozvoj bydlení soustřeďovat především do vyjmenovaných měst a sídel, která mají optimální předpoklady pro plnění funkce centra osídlení nebo pro rozvoj bydlení díky své dopravní dostupnosti a vybavenosti.

Pro **jednotlivé kategorie center** stanovují ZÚR zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území, zejména s cílem zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit. Přitom zohledňují individuální podmínky a rozvojový potenciál sídel a úlohu center ve struktuře osídlení.

Ve **specifických oblastech ZÚR** zejména vytvářejí podmínky pro stabilizaci obyvatel ve vazbě na podporu obslužných funkcí, dopravní obslužnosti a rozvoj místního hospodářství. Jsou zde uvedeny zásady a úkoly:

- *spolupracovat se sousedními kraji na vytváření podmínek pro stabilizaci obyvatel oblasti (např. společným využíváním obslužných zařízení, řešení místní veřejné dopravy aj.),*
- *vytvářet podmínky pro bydlení a rozvoj pracovních příležitostí ve vyjmenovaných obcích,*
- *ověřit možnosti větších obcí pro rozvoj bydlení a místních obslužných funkcí.*

V rámci návrhu oblastí se shodným krajinným typem a cílových charakteristik krajiny byla řešena i problematika osídlení, respektive bydlení.

Jedním z navržených typů je:

Krajina sídelní

ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

- *vytvářet kvalitní obytný standard sídelní krajiny,*
- *změny využití území nesmí snižovat obytný standard krajiny sídlení a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské a kulturně historické hodnoty.*

V rámci kapitoly Plochy a koridory dopravy, článek (119) ZÚR je v bodě d) uveden požadavek územní ochrany ploch a koridorů. Přitom je uvedena i podmínka, která má omezit střety mezi bydlením a dopravou:

- *do blízkosti silničních koridorů je nevhodné umísťovat obytnou zástavbu a zařízení školská, zdravotnická a sociální péče.*

10.2. Indikátory stavu a rozvoje bydlení a občanské vybavenosti

Indikátor – Intenzita bytové výstavby v letech 2001-2008 – K13

- výpočet:
 - číselník: 1000 x průměrný počet postavených bytů ročně
 - jmenovatel: průměrný počet obyvatel v daném období
- údaj za ČR: 3,10 (2008) - 3,16 (2009)
- údaj za kraj: 4,99 (2008) – 5,10 (2009)
- zdroj dat: ČSÚ 2001 - 2009
- kartogram po obcích

Komentář k indikátoru:

Indikátor intenzita bytové výstavby v letech 2001-2009 jasně ukazuje koncentraci zájmu o bydlení do suburbanizačních území, zejména kolem Prahy. Územní diferenciaci bytové výstavby pochopitelně odpovídá diferenciaci v populačním růstu obcí.

Indikátor – Standard bytů – K14

- výpočet:
 - číselník: součet obytných ploch TOB v dané územní jednotce
 - jmenovatel : obyvatelé TOB v dané územní jednotce
- údaj za ČR: 18,8 m²/osobu
- údaj za kraj: 20,2 m²/osobu
- údaj za Prahu: 18,5 m²/osobu
- zdroj dat: ČSÚ, SLDB 2001
- kartogram po obcích

Komentář k indikátoru:

Indikátor standard bytů ukazuje plošný standard bydlení. Je zřejmé, že pro bydlení v centrech osídlení je charakteristická menší obytná plocha bytů (typická pro sídlištní výstavbu).

V oblastech s intenzivní novou výstavbou rodinných domů se plošný standard zvyšuje (viz suburbanizační území). Zajímavé bude srovnání s výsledky sčítání v roce 2011.

Indikátor – Vybavenost školskými zařízeními – K15

- výpočet:
 - číselník: 1000 x školská zařízení
(počet MŠ/2 + ZŠ + počet gymnázií x 3, počet učilišť x 2, počet středních odborných škol x 3, počet vyšších odborných škol x 3)
 - jmenovatel : počet obyvatel dané územní jednotky
- údaj za kraj: 1,04
- zdroj dat: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor školství, mládeže a sportu, data k 30.6.2010
- kartogram – územní jednotka POÚ

Komentář k indikátoru:

V příměstském prostoru okolo Prahy dochází k zaostávání veřejné infrastruktury za rozvojem bydlení. Největší deficit je v základním školství, případně v mateřských školách, střední školy jsou zde též v minimálním zastoupení. Problém nespočívá v územní a projektové přípravě těchto zařízení, ale v jejich financování. Daňové příjmy obcí na takové investice nestačí.

Tento stav se začíná v poslední době zlepšovat. V několika obcích byly dobudovány nové základní školy (Říčany, Jesenice, Hostivice).

U tradičních center osídlení (bývalá okresní města a některá další centra) je školská vybavenost na dobré úrovni.

11. Rekreační a cestovní ruch

11.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj podmínek pro rekreaci a cestovní ruch

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

ZÚR v souladu s celorepublikovými regionálními rozvojovými dokumenty vytvářejí podmínky pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu.

Regionální operační program Region soudržnosti Střední Čechy pro období 2007 – 2013 vytýčil mezi hlavní problémy pro zónu mimo příměstské osídlení a větší města nedostatečné využití potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu. Mezi strategické cíle rozvoje bylo zařazeno zvýšení využití přírodního a kulturního potenciálu kraje a posílení místních příjmů z rozvoje cestovního ruchu (využit významného potenciálu městské turistiky).

Program rozvoje Středočeského kraje (aktualizace schválena 18. září 2006 Zastupitelstvem Středočeského kraje) sleduje ve střednědobém horizontu souhrnnou strategickou vizi, ve které je mimo jiné uvádí, že Středočeský kraj se stane atraktivním místem pro život, bydlení, zaměstnání, podnikání, rekreaci a cestovní ruch, zejména díky kvalitnímu životnímu prostředí, dobré dopravní dostupnosti, kvalitní infrastruktuře, službám a pracovním příležitostem. Dalším dokumentem, který sleduje rozvoj rekreace a cestovního ruchu v kraji je **Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji** (srpen 2007).

Interpretace situační a trendové analýzy v oblasti cestovního ruchu, školství, zdravotnictví, sociální péče a dopravní obslužnosti ve Středočeském kraji a její implementace do programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje byla provedena v roce 2009.

ZÚR v souladu se Zadáním ZÚR a s požadavky RURÚ Středočeského kraje obsaženými v kapitole „Problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích“:

- stanovují zásady podpory cestovního ruchu zejména ve vybraných oblastech tak, aby se zlepšovala infrastruktura tohoto území a mohly být rozvíjeny tradiční i nové formy rekreace a cestovního ruchu,
- stanovují zásady využití mimořádného potenciálu historických měst a některých dalších areálů pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu,
- dotýkají se problematiky území přetížených individuální pobytovou rekreací, i když těžiště řešení spočívá na územních plánech (měst a obcí),
- zabývají se rekreačním využitím Středního Povltaví, jako nejvýznamnější oblasti rekreace a cestovního ruchu ve Středočeském kraji (viz **krajina rekreační** jako jedna z oblastí se shodným krajinným typem); ZÚR podporují využití vysokého potenciálu Středního Povltaví (vodní nádrže Slapy a Orlík) pro formy rekreace odpovídající standardům využívání vodních ploch; k tomu přispívá zlepšení dopravní dostupnosti těchto území silniční dopravou (toto zlepšení se výrazně opírá o dálnici D3, která zpřístupňuje území jižně řeky Sázavy) a vytvoření souvislé vodní cesty Praha – České Budějovice doplněním zdvihaadel na přehradách Slapy a Orlík ve Středočeském kraji,
- řeší problematiku každodenní a krátkodobé rekreace, zejména nekomerční, v příměstských prostorech (viz **krajina příměstská** jako jedna z oblastí se shodným krajinným typem),
- chrání navržený systém přírodně rekreačních vazeb na hranici hlavního města vymezený v rámci Krajské koncepce ochrany přírody hl. města Prahy (viz „**koridory propojení zeleně**“ vymezené ve výkresu „Oblasti se shodným krajinným typem“),
- ZÚR přebírají koncepci cyklistické dopravy Středočeského kraje.
-

V prioritách územního plánování jsou stanoveny v ZÚR z hlediska rekreace a cestovního ruchu tyto zásady:

Priorita 07, c):

- *Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit na:*
 - *intenzivnější rozvoj aktivit cestovního ruchu, turistiky a rekreace - vytvářet podmínky k vyššímu využívání existujícího potenciálu, zejména v oblastech:*
 - *poznávací a kongresové turistiky,*
 - *cykloturistiky rozvojem dálkových cyklostezek a cyklostezek v příměstském území hl. m. Prahy a dalších rozvojových oblastech,*

- *vodní turistiky, zejména na řekách Sázavě a Berounce,*
- *rekreace ve vazbě na vodní plochy, zejména na vodních nádržích ve středním Povltaví,*
- *krátkodobá rekreace především nekomerčních forem, zejména v rozvojové oblasti Praha.*

Také **v zásadách pro rozvojové osy a oblasti** se počítá s problematikou rekreace a cestovního ruchu.

V rozvojové oblasti republikového významu OB1 Praha ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- *vytvářet podmínky pro rozvoj cestovního ruchu vč. kongresové turistiky s využitím potenciálu historických center a dalších významných kulturních památek;*
- *vytvářet podmínky pro rekreaci a to včetně potřeb obyvatel a návštěvníků hl. m. Prahy;*
- *chránit prostupnost krajiny, zejména zelené klíny, umožňující propojení s územím hl. m. Prahy;*

Pro rozvojovou osu Rozvojová osa OS3 Praha – Mladá Boleslav – Liberec ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- *rozvíjet sportovní a rekreační zónu Benátky nad Jizerou-Traviny.*

Pro rozvojovou oblast OBk 6 Benešov ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- *rozvíjet cestovní ruch ve vazbě na areál Konopiště.*

Pro vyšší, střední i lokální centra ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- *chránit kulturně historické a přírodní hodnoty a využít je pro udržitelný rozvoj cestovního ruchu.*

Pro ostatní obce s pověřeným obecním úřadem, jmenovitě Kouřim

- *využívat mimořádně hodnotný kulturně historický potenciál (městská památková zóna) pro aktivity cestovního ruchu.*

Také **v zásadách pro specifické oblasti** se počítá s problematikou rekreace a cestovního ruchu. Ve specifické oblasti republikového významu ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- *vytvářet podmínky pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu;*
- *spolupracovat s Jihočeským krajem na programu rozvoje rekreačního území vodní nádrže Orlik;*
- *zlepšit napojení rekreačních lokalit na silniční síť.*

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *prověřit možnosti využití potenciálu území pro rekreaci;*
- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu území a rozvojových předpokladů možných středisek cestovního ruchu.*

Pro specifickou oblast SOBk 2 – Klučenicko – Petrovicko ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu území a rozvojových předpokladů možných středisek cestovního ruchu.*

Pro specifickou oblast SOBk 4 – Dolní Kralovicko – Zbýšovsko ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu Posázaví.*

Pro specifickou oblast SOBk 6 – Mšensko ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu území;*
- a tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:
- *rozvíjet turistiku a cestovní ruch ve formách nekonfliktních s ochranou přírody.*

Pro specifickou oblast SOBk 7 – Bílichovsko - Pochvalovsko ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu území;*
- a tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:
- *rozvíjet turistiku a cestovní ruch ve formách nekonfliktních s ochranou přírody.*

Pro specifickou oblast – SOBk8 - Jesenicko - Čistecsko
ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu území;*
- a tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:
- *vytvářet podmínky pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu.*

V rámci stanovení podmínek koncepce a ochrany přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území kraje ZÚR stanovují tyto zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území:

- *ve zvláště chráněných a krajinářsky hodnotných územích podporovat rozvoj šetrných forem turismu, zamezit plošné výstavbě rekreačních objektů mimo zastavěná území a navrhnout rekreační využití vesnických sídel. Podporovat ekologicky únosné využití vodních toků k rekreační a sportovní plavbě a zabezpečit související zázemí (veřejná tábořiště, parkoviště apod.) s ohledem na ochranu přírody, podporovat rozvoj eko- a agroturistiky;*
- *podporovat rozvoj léčebných lázní, respektovat požadavky na zajištění ochrany přírodních léčivých zdrojů a dbát na kvalitu obytného a přírodního prostředí.*

Pro rekreaci a cestovní ruch má mimořádný význam zachování „zelených klínů“ v krajině zejména v okolí měst obklopených suburbanizačním územím. Z toho důvodu vymezily ZÚR

- **koridorové vazby v krajině („zelené klíny“) - propojení příměstského území s územím Prahy;**

Kromě biokoridorů, prvků územního systému ekologické stability, jsou v návrhu řešení vyznačeny krajinářské vazby správního území hl. m. Prahy a jeho zázemí. Jedná se o koridory

vyjadřující přírodní a rekreační vazby, tzv. „zelené klíny“ a jejich propojení. Charakteristický fenomén „**zelených klínů**“ a jejich příčného propojení spočívá v polyfunkčním charakteru koridoru a jeho veřejném charakteru. Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zajištění zejména přírodních, ekologických, vodohospodářských a rekreačních vazeb správního území hl.m. Prahy a jeho zázemí. Koridory jsou v návrhu ZÚR vyznačeny jejich osou – osa by měla být promítnuta v ÚPD dotčených obcí do pásu, vyjádřeného plochou s rozdílným způsobem využití typu - plochy smíšené v nezastavěném území. Pokud osu představuje vodoteč, měla by být dle možnosti v těžišti pásu. Minimální šířka pásu by kromě odůvodněných případů neměla klesnout pod 100 m.

V rámci návrhu cílových charakteristik krajiny byla řešena i problematika rekreace a cestovního ruchu (viz požadavek RURÚ Středočeského kraje v kapitole „Problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích“).

Navržené krajinné typy s ohledem na rekreační využívání:

Krajina rekreační

ZÚR vymezují krajinu rekreační v územích odpovídajících těmto charakteristikám:

- a) *intenzivní zástavba objekty individuální rekreace, případně vyšší koncentrace zařízení hromadné rekreace, nabídka sportovně rekreačních aktivit;*
- b) *umístění rekreační výstavby souvisí se zvýšenou rekreační atraktivitou krajiny a příznivou dostupností z velkých center osídlení;*
- c) *lze rozlišit podtypy krajiny rekreační podle charakteru zástavby:*
 - c.1) *krajina rekreační s chatovou zástavbou;*
 - c.2) *krajina rekreační při vodních plochách - Střední Povltaví.*

ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

- a) *zachování, případný rozvoj rekreačního potenciálu krajiny;*
- b) *zásadní snižování znečišťování vod a ovzduší;*
- c) *změny využití území nesmí výrazněji snižovat její rekreační potenciál.*

ZÚR stanovují tyto základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich:

- *cestovní ruch rozvíjet ve formách příznivých pro udržitelný rozvoj území, nepřipouštět rozšiřování a intenzifikaci chatových lokalit;*

Krajina příměstská

ZÚR stanovují tyto zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich:

- *vytvářet kvalitní prostředí pro krátkodobou rekreaci obyvatel vlastního území i centra (center) osídlení;*
- *změny využití území nesmí snižovat její rekreační potenciál a prostupnost pro nemotorovou dopravu.*

Cyklistická doprava

ZÚR se zabývají cyklistickou dopravou v souladu s Generelem cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008). Podpora cyklistiky je jednoznačně v zájmu vyváženého rozvoje všech tří pilířů udržitelného rozvoje Středočeského kraje. Je přínosem pro kvalitní životní prostředí (nezpůsobuje prakticky žádné negativní vlivy na životní

prostředí a přírodu), zlepšuje podmínky pro rekreaci obyvatelstva, přispívá ke zlepšení jejich zdraví. V neposlední řadě je cyklistika významnou součástí turistiky a cestovního ruchu, a tím podporuje i ekonomický rozvoj například specifických oblastí.

ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- *vytvářet podmínky pro budování cyklistických stezek segregovaných od automobilového provozu, a to zejména v intenzivně urbanizovaných územích.*

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- *v územních plánech obcí navrhopvat nahrazení cyklotras nezávisle vedenými cyklostezkami, a to zejména v případech dálkových „cyklotras“, v území rozvojových oblastí (vč. jejich okolí) a v turisticky atraktivních územích.*

ZÚR nenavrhují ani nevymezují plochy a koridory pro umístění staveb pro cyklistickou dopravu. Vymezení potřebných úseků pro žádoucí (segregované) vedení novými cyklostezkami je pod podrobností ZÚR. Nalezení těchto koridorů je realizovatelné v úrovni územních plánů obcí.

V souladu se zadáním jsou v grafické části vyznačeny hlavní trasy, které zajišťují propojení velkých měst ČR s vazbou na okolní státy a propojení významných nadregionálních rekreačních cílů.

Výchozím podkladem bylo současné vedení hlavních cyklotras dle údajů KČT a zpracovaný Generel cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008). Do dokumentace byly zapracovány veškeré trasy I. a II. třídy a dále i vybrané trasy III. třídy nadmístního významu, které doplňují systém tras I. a II. třídy.

Jsou to trasy:

- *Pražské kolo – na okruh kolem Prahy navazují veškeré trasy v radiálních směrech*
- *Praha – Kutná Hora – Čáslav – Hlinsko (trasa č. 1 KČT, Pražská trasa). Žáky, Žleby, Kutná Hora*
- *Praha – Mělník (trasa č. 2 KČT, Vltavská trasa)*
- *Roudnice nad Labem – Mělník – Brandýs nad Labem – Nymburk – Kolín – Přelouč (trasa č. 2, 24, Labská trasa)*
- *Praha – Řevnice – Hořovice – Strašice (trasa č. 3 KČT, trasa Praha – Plzeň – Regensburg)*
- *Praha – Týnec nad Sázavou – Sedlčany – Tábor (trasa č. 11 KČT, Greenway Praha – Wien)*
- *Nymburk – Křinec – Jičín (trasa č. 14 KČT)*
- *Davle – Týnec nad Sázavou – Čerčany – Sázava – Zruč nad Sázavou – Ledec nad Sázavou (trasa č. 19 KČT, Posázavská trasa)*
- *Praha – Davle – Kamýk nad Vltavou – Milešov – Zvíkov (Vltavská jižní trasa)*
- *Praha – Benátky nad Jizerou – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Turnov (trasa č. 241, 223, Greenway Jizera)*
- *Praha – Unhošť – Lány – Rakovník (trasa č. 201 KČT, Kladenská trasa)*
- *Rakovník – Jesenice (trasa č. 351 KČT, Greenway Berounka – Střela)*
- *Rakovník – Křivoklát – Žebrák/Zdice – Příbram – Milešov – Sedlčany – Votice – Louňovice pod Blaníkem – Vlašim – Český Šternberk/Sázava – Uhliřské Janovice – Kutná*

Hora – Kolín/Křinec – Mladá Boleslav – Skalsko – Kokořínský důl – Mělník/Nelahozeves – Velvary – Slaný – Řevničov – Rakovník (Velké Středočeské kolo)

- *Praha – Loděnice – Beroun – Zdice – Žebrák – Hořovice*
- *Rakovník – Jesenice (trasa č. 351 KČT, Greenway Berounka – Střela)*
- *Řevnice – Beroun – Zbečno – Skryje*
- *Řevničov – Louny (trasa č. 304 KČT)*
- *Vysoká u Příbramě – Rožmitál pod Třemšínem – Lnáře*
- *Louňovice pod Bláníkem – Načeradec – Pacov (trasa č. 321 KČT)*
- *Načeradec – Želiv (trasa č. 161 KČT)*
- *Kutná Hora – Týnec nad Labem*
- *Kokořínský důl – Dubá*
- *Mnichovo Hradiště – Mimoň (trasa č. 241 KČT)*
- *Poděbrady – Městec Králové – Nový Bydžov*
- *Zeleneč – Čelákovice*
- *Praha – Dolní Břežany – Jilové u Prahy*

Na tyto hlavní trasy navazují další trasy, které propojují převážně lokální a místní cíle a jejichž vedení je nutno upřesnit v návazných územně plánovacích dokumentacích. Hlavní trasy jsou většinou vedeny po minimálně zatížených silnicích III. třídy, případně i po méně významných silnicích druhé třídy, u kterých je dopravní zatížení srovnatelné se zatížením silnic III. tříd. Rozsah segregovaných cyklostezek je oproti jiným zemím velmi nízký a jejich realizace je závislá na místních podmínkách.

11.2. Indikátory stavu a rozvoje rekreace

Indikátor - Přírodní parky – K16

- výpočet:
 - číselník: plocha přírodních parků
 - jmenovatel : plocha dané územní jednotky
- údaj za kraj 9,5 %
- zdroj dat: Krajský úřad Středočeského kraje 2010
- kartogram - viz příloha

Komentář k indikátoru:

V rámci územní ochrany přírody na obecné úrovni se na území kraje nachází 19 přírodních parků o rozloze 100 483 ha. Existence přírodních parků svědčí o potenciálu území pro rekreační využívání. Růst rozsahu přírodních parků lze považovat za pozitivní trend pro sociální a přírodní pilíř. V návrhu je jeden přírodní park (Okolí Okoře a Budče) o rozloze 4 162 ha).

Indikátor – Lesy příměstské a rekreační - K17

- výpočet:
 - číselník: plocha lesů příměstských a rekreačních
 - jmenovatel : plocha dané územní jednotky
- údaj za kraj 0,44 %
- zdroj dat: ÚHÚL 2010
- kartogram - viz příloha

Komentář k indikátoru

Indikátor signalizuje trend vývoje obytného standardu území. Na území Středočeského kraje je minimální zastoupení lesů příměstských a rekreačních. Růst rozsahu podílu těchto lesů lze považovat za pozitivní trend pro sociální pilíř. Uplatnění mimoprodukční funkce lesů je žádoucí zejména v rekreačně atraktivních oblastech s cílem umožnit intenzivnější rekreační a turistické využívání území.

Poznámka:

*V nedávné době byl zpracován výzkumný projekt VaV – „**Problematika péče o lesy v okolí hlavního města Prahy s ohledem na formy jejich funkčního využívání, rekategorizace příměstských a rekreačních lesů**“. Byla stanovena potřeba výměry plochy lesů o ploše cca 14 260 ha a v současnosti probíhá vymezení dle jednotlivých charakteristik (přírodních a legislativních) lesních porostů. S ohledem na zaměření projektu a vymezení území byly vybrány následující formy cestovního ruchu, které mají výrazný vliv na lesní ekosystémy:*

- cestovní ruch zaměřený na různé druhy turistiky (pěší, cyklistická, vodní),*
- rekreační (a volnočasový) cestovní ruch*
- venkovský cestovní ruch a eko- a agroturistika (vč. hipoturistiky)*
- cestovní ruch orientovaný na sportovní vyžití (např. golfová turistika)*

Výsledky a doporučení VaV lze uplatnit především v oblasti lesního plánování a jako podnět či inspiraci pro vlastníky lesních a zemědělských pozemků. Pokud v rámci pokračování VaV budou vymezeny plochy vhodné k zalesnění, mohou být výsledky využity při upřesňování cílových charakteristik krajiny při aktualizacích ZÚR.

12. Hospodářské podmínky

12.1 Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj hospodářských podmínek

Problematika hospodářských podmínek je z hlediska požadavků zadání splněna. Podle požadavků navržených v RURÚ Středočeského kraje, v kapitole „Problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích“ lze řešení ZÚR komentovat následovně:

Úkol:

- **Vymezit rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti**
- **Vymezit plochy a koridory zejména pro dopravní a technickou infrastrukturu**
- **Vymezit oblasti se shodným krajinným typem a cílové charakteristiky krajiny (mimo jiné se zohledněním produkčního a mimoprodukčního potenciálu krajiny)**
- **Vytvářet podmínky pro:**
 - **rozvoj regionu Střední Polabí**, což umožní zlepšení situace v zaostalejších regionech Kutná Hora a Čáslav
 - **rozvoj ekonomických aktivit v prostoru Lysá n. L. – Milovice**, což umožní snížení silné vyjížděky za prací
 - **posílení odpovídajících nižších center osídlení v příměstském území Prahy** schopných saturovat potřeby vlastních obyvatel i spádového území (Hostivice, Jesenice)
 - **posílení některých slabých center, zejména v okrajových, hůře dostupných regionech kraje** – Mšeno, Městec Králové, Zruč n. S., Votice, Březnice
 - **zlepšení kooperace blízkých měst či obcí, zejména těch, které jsou téměř územně propojeny** (Lysá n. L. – Milovice, Nové Strašecí – Stochov, Kralupy n. Vlt. – Odolena Voda, Beroun – Králův Dvůr, Hořovice – Žebrák, Dolní Poberežní)
 - **změnu rozvojových priorit obcí v posunu ke kvalitativním parametrům**
 - **rozvoj technologických parků**, využívajících vysokou kvalifikaci obyvatel zejména v příměstském území hlavního města Prahy
 - **využívání brownfields**, zejména transformace nevyužívaných ploch pro nové ekonomické i jiné aktivity (Kladno, Tuchlovice, Milovice, Velvary, areály v okolí Kolína) aj.
- **Vytvořit podmínky pro řešení problémů v dopravě:**
 - **zlepšení dopravních vazeb k regionálním i vyšším centrům**
 - **vytvoření podmínek pro řešení problémů zejména hromadné dopravy:**
 - **navrhovat – řešit - terminály integrované hromadné dopravy a plochy pro „Park & Ride“** pro zvýšení standardu HD
 - **v rozvojových územích bez možnosti obsluhy kolejovou dopravou navrhovat segregované koridory pro autobusovou dopravu** (např. „METROBUS“) převzít novou trasu **příměstské železniční dopravy Praha – letiště – Kladno** do řešení ZÚR i obcí
 - **zlepšit parametry vybraných tratí s předpokladem využívání hromadnou dopravou**
 - **převzít trasu tzv. „Všejské spojky“** do řešení ZÚR i obcí (výrazné zkvalitnění dopravních vazeb ve směru na Mladou Boleslav a dále na území Libereckého kraje)

- **řešení nevyhovujících úseků silnic** podle specifické situace – novými trasami, přeložkami; přitom zohledňovat zejména vedení zatížených tranzitních silničních tras přes centrální či obytná území měst a vesnic
- **převzít do řešení ZÚR** zejména stabilizované záměry ze schválených ÚP VÚC
- **prověřit existující záměry dopravní infrastruktury**
- **prověřit existující záměry technické infrastruktury** (zejména potřebnost nových transformoven 400 kV a 110 kV, příp. záměrů na nová vedení)

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

Priority územního plánování ve vztahu k hospodářským podmínkám

Priority v oblasti hospodářských podmínek ve smyslu zajištění udržitelného rozvoje území kraje se v obecné rovině promítají prakticky do všech devíti priorit definovaných v kapitole 1. „Stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území“. Jedná se zejména o priority č. 01, 02, 07 a 09, které lze účinně realizovat zejména v územně plánovací dokumentaci sídel.

Pro naplnění dále uvedených, konkrétněji formulovaných priorit, jsou v návrhu ZÚR využity veškeré nástroje, které tato územně plánovací dokumentace má.

Jedná se zejména o:

Priorita (03) – Vytvářet podmínky pro přeměnu a rozvoj hospodářské základny v území regionů se soustředěnou podporou státu vymezených dle Strategie regionálního rozvoje České republiky, kterými jsou na území Středočeského kraje: II. hospodářsky slabé regiony: Milovice - Mladá; Pro tato území prověřit a stanovit možnosti zajištění odpovídající dopravní a technické infrastruktury.

Návrh ZÚR stanovuje jako rozhodující pro zajištění odpovídající dopravní infrastruktury veřejně prospěšnou stavbu označenou jako D212 – trať Praha – Mladá Boleslav, úsek Lysá nad Labem – Čachovice (novostavba) a D207 – přeložka Čelákovice a rekonstrukce na koridoru trati č. 231. Jako doplňující pro zlepšení dopravní infrastruktury v tomto prostoru jsou dále navrženy VPS na silničních koridorech silnic I. a II. třídy a to č. D045, D046, D141, D142, D143, D158, D159 D160, D162 a D163.

Priorita (04) - Vytvářet podmínky pro zachování a rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje založené na městech Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Beroun, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Slaný, Rakovník, Benešov, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Neratovice, Říčany a dvojměstích Kolín-Kutná Hora, Nymburk-Poděbrady. Posilovat význam ostatních center osídlení, zejména ORP: Vlašim, Sedlčany, Čáslav, Mnichovo Hradiště, Votice, Hořovice, Dobříš, Český Brod. Vytvářet podmínky pro zlepšení spolupráce ve dvojměstích Lysá nad Labem-Milovice, Nové Strašecí-Stochov. Rozvíjet obslužný potenciál center v příměstském území Prahy, zejména Hostivice a Jesenice pro potřeby jejich dynamicky se rozvíjejícího spádového území.

Tato priorita je naplňována v první řadě celkovou urbanistickou koncepcí návrhu ZÚR, zejména co se týká diferenciací prostorů Středočeského kraje vyjádřené soustavou rozvojových oblastí a os. Do těchto prostorů je lokalizována rozhodující část souboru veřejně prospěšných staveb dopravní a technické vybavenosti (viz kapitola 6. a 7. tohoto textu).

Priorita (08) - Vytvářet podmínky pro řešení specifických problémů ve specifických oblastech kraje při zachování požadavků na ochranu a rozvoj hodnot území. Navrhovat v těchto územích takové formy rozvoje, které vyhoví potřebám hospodářského a sociálního využívání území a neohrozí zachování jeho hodnot. Koordinovat řešení této problematiky se sousedními kraji.

ZÚR vymezují na území Středočeského kraje 8 specifických oblastí krajského významu. Veškeré oblasti jsou vymezeny v příhraničních partiích kraje. Navrženo je v první řadě posílení lokálních center a spolu s tím výrazné zlepšení dostupnosti vyšších center včetně Prahy. Předpokládá se rovněž orientace na takové aktivity, jako je rozvoj rekreace a cestovního ruchu.

Uvedené priority pro celkové řešení Středočeského kraje lze považovat za správně stanovené a je možné je potvrdit. Vzhledem ke značně diferencovaným podmínkám a předpokladům dalšího rozvoje v jednotlivých rozvojových oblastech a osách by bylo účelné stanovit i rozdílné priority.

Pro rozvojovou oblast OB 1 Praha:

- Podpora dalšího rozvoje progresivních ekonomických aktivit – výrobní služby, věda a výzkum, technologicky náročné výroby apod.
- Dopravní makro i mikro infrastruktura a jejich harmonizace – rozšíření a zkvalitnění „integrované metropolitní veřejné dopravy“ spojené s podporou rozšiřování pražského metropolitního areálu zejména východním směrem.
- Rozvoj kooperace metropolitní ekonomiky – prohlubování specializace funkcí středisek v zázemí Prahy.
- Podpora rozvoje sociální infrastruktury v suburbanizační zóně.
- Podpora sociální politiky zejména ve sféře národnostních menšin.

Pro ostatní dynamicky se rozvíjející rozvojové oblasti a osy:

- Zvýšení diverzifikace ekonomiky a vytváření nových pracovních příležitostí jako součást reakce na pravděpodobné nejvyšší negativní důsledky současné krize právě v těchto regionech.
- Podpora napojení na metropolitní ekonomiku.
- Obdobně jako v OB 1 je potřebný rozvoj dopravní makro i mikro infrastruktury.

Pro ostatní rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti:

- Stabilizace a následně rozvoj komplexních střediskových funkcí.
- Podpora dopravní obslužnosti v mikroregionální úrovni.
- Koncentrace podpory do menšího počtu středisek, kde lze očekávat následnou synergii rozvoje.
- Ve vybraných specifických oblastech, kde chybějí potenciální rozvojové póly mikroregionální úrovně, bude nutné podpořit alespoň lokální střediska a vnitřní i vnější dopravní obslužnost.

Vliv ZÚR na hospodářské podmínky

Z hlediska zlepšení hospodářských podmínek mají klíčový význam zejména návrhy řešení ZÚR týkající se rozvoje dopravní infrastruktury, které jsou koncipovány jak ve smyslu zlepšení propojenosti celého středočeského prostoru, tak ve smyslu zlepšení dopravní

obslužnosti v úrovních lokálních a mikroregionálních. V prvním případě se jedná především o podporu rozvoje center a vyspělých regionů a speciálně pak o zvýšené využití potenciálu metropolizačního procesu (včetně rozšiřování metropolitního areálu). V druhém případě má zvláštní význam podpora periferních prostorů, jejichž potřebná stabilizace a následný rozvoj jsou převážně podmíněny dostupností „vnějších“ středisek osídlení.

Významné je koordinované řešení územního rozvoje prostřednictvím hierarchizace členění oblastí a os. Ve vymezených centrech osídlení by se kromě obslužných funkcí měla zlepšit i nabídka pracovních příležitostí.

Pro další ekonomický vývoj má specifickou důležitost navržený rozvoj technické infrastruktury, zejména z hlediska zásobování elektrickou energií prostřednictvím dostatečné sítě transformoven 110/22 kV.

Konečně za významově sekundární lze označit celý soubor parciálních návrhů a doporučení, zaměřených na rozvoj jednotlivých funkčních subsystémů a na jejich vzájemnou koordinaci. Zvláštní pozornost je přitom věnována rozvoji rekreace a cestovního ruchu, kde dosud nebyly potenciální možnosti využity.

12.2. Indikátory stavu a rozvoje hospodářství

Pro hodnocení vývoje hospodářského pilíře udržitelného rozvoje území Středočeského kraje z hlediska ZÚR je třeba důsledně vycházet z funkce a nástrojů ZÚR v soustavě územně plánovací dokumentace. V tomto smyslu se jedná zejména o navržené koridory dopravní a technické infrastruktury, jevy promítající se do vývoje území po staletí, a vymezené rozvojové oblasti, osy a specifické oblasti formované desítky let. Oproti tomu současný vývoj, kdy se celá Česká republika poprvé od svého vzniku setkává s důsledky cyklického vývoje ekonomiky, svádí k hodnocení vlivů řešení ZÚR na udržitelný rozvoj území z pohledu časově krátkodobého vývoje ekonomiky v posledních měsících.

V dalším vývoji, v nejbližších letech, je možné předpokládat u jednotlivých indikátorů na jedné straně pokračování dosavadních tendencí a na straně druhé negativní vliv nastupujícího období ekonomického útlumu. Délku a hloubku ekonomických potíží nelze ovšem spolehlivě odhadovat. Všeobecně lze proto předpovídat pouze zpomalování (eventuelně zhoršování) současných (velmi příznivých) rozvojových tendencí.

Nepříznivé dopady ekonomického zpomalení se budou projevovat v územním pohledu značně diferencovaně. Ve středočeském prostoru se to patrně nejsilněji projeví v rozvojových oblastech jako Mladoboleslavsko a Kolínsko (automobilový průmysl exportně orientovaný a navíc vlastněný zahraničními společnostmi). Zmírnění těchto dopadů nabízí zvýšení diverzifikace ekonomické základny zmíněných středisek a zlepšení dopravní infrastruktury a odpovídající propojenosti s pražskou metropolitní ekonomikou.

Pravděpodobný vývoj:

- Největší negativní změny budou u průmyslových a zároveň exportně orientovaných podniků.
- Určitý, byť těžko odhadnutelný, pokles ekonomiky se promítne do rozsahu investičních aktivit. Vzhledem k navrhovaným formám státní pomoci by však nemělo dojít k omezení rozvoje regionální infrastruktury.
- Míra nezaměstnanosti – je vysoká pravděpodobnost krátkodobého nárůstu této míry v důsledku ekonomické recese.
- Vývoj pracovních příležitostí – obdobně jako u nezaměstnanosti lze počítat s relativně krátkodobým, ale poměrně významným zhoršením situace. Pokles počtu pracovních míst postihne zejména střediska průmyslu.

Indikátor - Ekonomická výkonnost správních obvodů ORP – K18

- výpočet: poměrný údaj, HDP (hrubý domácí produkt) v ČR = 100 (%)
- údaj za ČR: 100
- údaj za kraj: 91,9
- hl.m. Praha: 215,5
- kartogram zpracován pro obvody obcí s rozšířenou působností
- zdroj dat: ČSÚ a odborný odhad zpracovatele 2008

Komentář k indikátoru:

Základní jednotkou je hrubý domácí produkt na obyvatele, sledovaný ve Středočeském kraji, a to zejména ve srovnání s ČR a EU. Vypovídací schopnost této charakteristiky se ovšem snižuje v závislosti na zmenšování hodnocených územních jednotek.

Základní srovnání Středočeského kraje s ČR a EU za rok 2008.

<i>Ukazatel</i>	<i>Středočeský kraj</i>	<i>Česká republika</i>	<i>Evropská unie (EU27) rok 2008</i>
Růst HDP (2000 = 100)	162,6	139,6	116,5
HDP na obyvatele PPS (%)	73,6	80,0	100,0

PPS...Parita kupní síly (anglicky Purchasing power parity, PPP) měny XY vyjadřuje počet jednotek národní měny, za který lze koupit stejné množství výrobků a služeb na vnitrostátním trhu jako za jednotku měny XY na vnitrostátním trhu měny XY.

Parity kupní síly měn nejsou sice exaktně definovanou veličinou, avšak umožňují podstatně přesnější srovnání skutečné ekonomické úrovně, struktury a výkonnosti států. Základem výpočtu parit je porovnání cen v národních měnách u dostatečného počtu shodných výrobků a služeb na vnitrostátních trzích.

Základní srovnání Středočeského kraje s Prahou a ČR za rok 2008

<i>Ukazatel</i>	<i>Středočeský kraj</i>	<i>Praha</i>	<i>ČR</i>
Produktivita práce, ČR=100	99,5	148,1	100
ČDDD na obyv., ČR=100	106,6	134,0	100
Výdaje na výzkum a vývoj, % z ČR	18,1	41,5	100

ČDDD... čistý disponibilní důchod domácností

Struktura hrubé přidané hodnoty (HPH) ve Stč. kraji podle odvětví v r. 2008

1.	zpracovatelský průmysl	34,0 %
2.	obchod	14,2 %
3.	doprava, skladování, spoje	12,5 %
4.	nemovitosti a pronájem	11,5 %
5.	stavebnictví	5,7 %
6.	veřejná správa	4,4 %
7.	zemědělství, lesnictví	3,1 %
8.	vzdělávání	3,2 %
9.	výroba a rozvod medií (el., plyn, voda)	2,8 %
10.	zdravotnictví a sociální péče	3,0 %
	ostatní	5,6 %

Průmysl představuje vysoký podíl (vyšší je jen v krajích Libereckém, Moravskoslezském, Zlínském a Ústeckém). Podíl priméru (zemědělství, lesnictví) klesá, nikoliv však výrazně. Poměrně nižší podíl nevýrobního sektoru odpovídá jeho koncentraci do hlavního města, které je přirozeným centrem středočeského regionu.

Ekonomická výkonnost a její regionální diferenciac

V rámci zemí EU je standardně vykazována úroveň HDP na obyvatele, a to při přepočtu do standardu kupní síly (PPS).

	HDP na obyvatele EU 27 = 100 (r. 2008)
ČR	80,0
Praha	172,5
Stč kraj	73,6

Vzhledem k vymezení jednotek NUTS 3, které jsou v ČR definovány jako kraje (na rozdíl od SRN, kde jsou to okresy a velká města) neposkytují republikové údaje informaci a vnitřní diferenciaci kraje. Proto byl zpracován podklad, který umožňuje hodnocení za okresy respektive i jednotlivé SO ORP.

Středočeský kraj vykazoval po hl.m.Praze a Jihomoravském kraji třetí nejvyšší hodnotu HDP na obyvatele. V roce 2008 tak předběhl i Plzeňský kraj. Okresy Středočeského kraje s výjimkou Mladé Boleslavi a Prahy-východ nedosahují průměru ČR.

Přehled výkonnosti okresů (průměr Středočeského kraje je 100) v roce 2008

nad 125	Mladá Boleslav
100-125	okres Praha-východ
75-100	Mělník, Praha-západ
50-75	Benešov, Příbram, Beroun, Kladno, Rakovník, Nymburk, Kolín
do 50	Kutná Hora

Aproximativní odhady stěžejního makroekonomického ukazatele HDP na obyvatele potvrzují, že jako ekonomicky nejsilnější ve Středočeském kraji jsou okresy:

- Mladá Boleslav, kde tento ukazatel překračuje téměř třikrát krajský průměr;
- Praha – východ a Mělník, které dosáhly dle odhadů v roce 2008 vyššího podílu HDP na obyvatele, než činí průměr Středočeského kraje;
- Nejnižší podíl HDP na obyvatele v okresech Středočeského kraje byl v roce 2008 dosažen v okrese Kutná Hora.

Vzhledem k tomu, že experimentální odhady byly provedeny v rámci ÚAP dokonce až do úrovně SO ORP, lze též vyzdvihnout kromě již zmíněné Mladé Boleslavi i SO ORP Kralupy nad Vltavou, Říčany a Hořovice.

Indikátor - Míra nezaměstnanosti (k 31.12. 2008, k 31.12.2009) – K19

- výpočet:
 - čitatel: 100 x počet dosažitelných uchazečů o zaměstnání k 31.12.2008, respektive k 31.12.2009
 - jmenovatel: počet obyvatel od 15 do 64 let včetně
- údaj za ČR: 4,5 % (12/2008) - 7,1 % (12/2009)
- údaj za kraj: 3,4 % (12/2008) - 5,5 % (12/2009)
- údaj za Prahu: 1,8 % (12/2008) - 3,2 % (12/2009)
- kartogram zpracován po obcích
- zdroj dat: ČSÚ 2009

Komentář k indikátoru:

Vyjadřuje aktuální sociální i ekonomickou problémovost regionů. Kartogram k 31.12.2009 ukazuje výrazně lepší situaci v hospodářsky silných regionech (okolí Prahy, Mladoboleslavsko). V posledním roce došlo k nárůstu míry nezaměstnanosti v důsledku ekonomické recese.

Poznámka:

Pozor při srovnávání údajů o nezaměstnanosti. Existují i jiné způsoby výpočtu. Liší se zejména ve jmenovateli, kde se počítají ekonomicky aktivní osoby dle SLDB (2001).

Indikátor - Počet pracovních příležitostí na 100 obyvatel (k 1. 3. 2001) – K20

- výpočet:
 - čitatel: 100 x počet pracovních příležitostí
 - jmenovatel: počet obyvatel
- údaj za ČR: 46,3
- údaj za kraj: 42,5
- kartogram zpracován pro správní obvody POÚ
- zdroj dat: ČSÚ, SLDB 2001

Komentář k indikátoru:

Charakteristika relativního ekonomického významu a pracovní soběstačnosti, respektive závislosti regionů. Územní rozdíly odpovídají významnosti středisek a pracovní vázanosti na Prahu. Indikátor není v přímé závislosti na ekonomické výkonnosti a úzce souvisí se „sociálním“ pilířem.

Indikátor - Vývoj pracovních příležitostí v letech 1991 – 2001 – K21

- výpočet:
 - číselník: 100 x počet pracovních příležitostí v roce 1991
 - jmenovatel: počet pracovních příležitostí v roce 2001
- údaj za ČR: 89,7
- údaj za kraj: 92,2
- kartogram zpracován pro správní obvody POÚ
- zdroj dat: ČSÚ, SLDB 1991 a 2001

Komentář k indikátoru:

Indikátor ekonomické dynamiky i atraktivity regionů. Příznivý vývoj pokračoval i v letech 2001-2007. Obdobně jako u nezaměstnanosti lze počítat s relativně krátkodobým, ale poměrně významným zhoršením situace v příštích letech.

Indikátor - Podíl ekonomicky aktivních osob v nevýrobní sféře (k 1. 3. 2001) – K22

- výpočet:
 - číselník: 100 x počet ekonomicky aktivních osob (EAO) v nevýrobní sféře
 - jmenovatel: ekonomicky aktivní bydlící obyvatelé, kteří uvedli odvětví
- údaj za ČR: 57,9%
- údaj za kraj: 58,5%
- údaj za Prahu: 79,0%
- kartogram zpracován po obcích – viz příloha
- zdroj dat: ČSÚ, SLDB 2001

Komentář k indikátoru:

Jedná se o charakteristiku terciarizace ekonomiky z hlediska struktury bydlících ekonomicky aktivních obyvatel. Tato hodnota je ovšem výrazně ovlivněna vyjížděnou do Prahy. Skutečná míra terciarizace ekonomiky Středočeského kraje je proto nižší. Údaj je zkreslen i tím, že některé úřady (např. ORP navazujících na hl.m. Prahu) jsou umístěny na území hlavního města. Z územního pohledu je zřetelný zvýšený podíl ve střediscích a v metropolitním zázemí Prahy a naopak snížený podíl v perifériích a venkovských oblastech.

D. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy a na stav a vývoj hodnot území

D.I., D.II., D.III. Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území

Pro hodnocení byla použita pětistupňová stupnice hodnocení vlivu řešení ZÚR na eliminaci nebo snížení hrozeb, posílení slabých stránek a na využití silných stránek a příležitostí řešeného území:

- +2velmi příznivý vliv
- +1..... příznivý vliv
- 0.....nevýznamný nebo nejednoznačný vliv
- 1.....nepříznivý vliv
- 2.....velmi nepříznivý vliv

Nejprve jsou tučně uvedeny výroky ze SWOT analýz provedených v Rozborech udržitelného rozvoje území Středočeského kraje, poté hodnocení vlivu řešení ZÚR na výsledky SWOT analýz. Číselný údaj uvedený v závorce signalizuje výsledek hodnocení.

1. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy podmínek pro příznivé životní prostředí

I. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území z hlediska příznivého životního prostředí

- **Ohrožení Českého krasu těžbou vápenců a území říčních niv s kvalitními půdami těžbou štěrkopísků (+1)**

Návrh ZÚR, formou cílových charakteristik krajiny člení území z hlediska přístupu ke změnám v území (od výrazně konzervativního k výrazně liberálnímu). Toto kritérium lze vztáhnout i na těžbu. Při projednávání nové těžby se posuzuje široké spektrum faktorů a stávajících funkcí území, které mohou být těžbou ohroženy nebo zcela eliminovány. V Českém krasu dominantní kritérium představuje ochrana přírody („krajiny přírodní“).

V území říčních niv bude kritérium ochrany půdy uplatněno jako dominantní v „krajinách polních“, které zahrnují krajinné segmenty s nadprůměrnými podmínkami pro zemědělské hospodaření (zejména vysoká kvalita zemědělské půdy a příznivé terénní poměry). V krajinách polních by měl být v procesu územního plánování uplatňován konzervativnější přístup ke změnám využití území, tj. i k zahajování nové těžby.

- **Pokračování trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí, nedostatečná podpora veřejné hromadné dopravy (+2)**

ZÚR v obecné podobě snižují hrozbu - vytvářejí podmínky pro umístění a realizaci dopravní infrastruktury a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje. Zlepšují napojení center osídlení Středočeského kraje na nadřazené dopravní systémy a jejich vzájemné propojení.

ZÚR navrhují přeložky silnic, obchvaty sídel a dostavbu nových dopravních úseků (tzn. převedení tranzitní dopravy mimo sídla a tím snížení emisní zátěže obyvatel v sídlech, větší rozptyl škodlivin mimo obytné území).

ZÚR navrhují koridory pro modernizaci a optimalizaci železniční dopravy.

ZÚR stanovují úkoly pro územní plánování – „zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby; zabezpečit ochranu obytného území před negativními důsledky dopravy na dálnicích a silnicích nadřazené sítě; vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy u vyšších center osídlení; zajistit plochy pro přestupní terminály na kolejovou hromadnou dopravu, vč. záchytných parkovišť P+R a B+R; vytvářet předpoklady pro možnost přednostního vedení hromadné autobusové dopravy v silniční síti, vč. možností systému MetroBus“.

ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje – „rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené sítě a letiště, zejména na plochy brownfields; logistické a výrobní areály umisťovat tak, aby nezatěžovaly svými dopravními vazbami centrální a obytná území sídel“.

- **Nárůst letecké dopravy negativně působící na životní prostředí (zejména rozvoj letiště Ruzyně) (Praha +1, Středočeský kraj 0)**

ZÚR stanovuje zásady pro usměrňování územního rozvoje – „rozvíjet letiště Praha Ruzyně (dobudování dráhového systému) při realizaci vazeb kolejovou dopravou pro spojení s centrem Prahy a s Kladnem“.

Nárůst letecké dopravy odráží zejména zvýšení (či snížení) frekvence leteckých spojení do zemí západní Evropy a dalších destinací; na nárůstu se podílí též nízkonákladoví dopravci, kteří nabízejí cestujícím cenově přijatelnou dostupnost letecké dopravy pro širší okruh zákazníků. Možnosti rozvoje letiště Praha - Ruzyně byly odborně posouzeny z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, ekologických a ekonomických dopadů v rámci procesu posuzování vlivu záměru na životní prostředí (EIA). Z těchto posudků vyplývá, že samotné vybudování paralelní dráhy umožní snížení hlukové zátěže obyvatel v západní části hl. m. Prahy, současně dojde k nárůstu zátěže v severní části Prahy a v části Středočeského kraje, avšak u menšího počtu lidí. Významné bude zvýšení bezpečnosti leteckého provozu na nové dráze. Ruzyně je jediné významné letiště v ČR, jinou lokalitu ve středočeském prostoru není reálné sledovat. Přerozdělení dopravní zátěže ve prospěch jiných letišť je v podstatě zanedbatelné, neboť terminál je dobře dostupný z větších českých krajských měst.

Lze očekávat výrazné omezení hlukosti letecké dopravy vlivem technického pokroku.

Co se týče významnějšího přesunu objemu dopravy na železnici, lze jej očekávat až po přestavbě hlavních železničních tratí.

- **Neprovádění sanace a rekultivace starých ekologických zátěží (0)**

Hrozba, kterou v procesu územního plánování nelze zcela eliminovat. ZÚR stanovují požadavek využívání brownfields pro rozvoj ekonomických aktivit.

- **Hrozba povodní, zejména pokud nebudou dodržovány zásady protipovodňové ochrany (+1)**

Hrozbu letních povodní z regionálních dešťů a místních povodní z přívalových dešťů může řešit především plánování v oblasti vod. Vazbu na územní plánování vyjadřuje Program opatření navržený v Plánech oblasti povodí. Jedná se o ta opatření, která mají územní průmět a regionální charakter. ZÚR snižují hrozbu povodňových stavů v sídlech. ZÚR navrhují plochy pro ochranná protipovodňová opatření v lokalitách:

Povodí horního a středního Labe:

- Mělník (ochranné hráze 2500 m s max. výškou 5,3 m, pevné i mobilní konstrukce)
- Poděbrady (pevné a mobilní konstrukce)
- Benátky n.Jizerou (pevné konstrukce)
- Mnichovo Hradiště (hráz 1451 m, maximální výška 3,9 m, pevné konstrukce)
- Nymburk (hráz délky 1300 m, pevné a mobilní konstrukce)

Povodí dolní Vltavy:

- Štěchovice (hráze délky 300 m, maximální výška 4 m)
- Kralupy n. Vltavou (1441 m hrází maximální výšky 3,5 m, mobilní hrazení 1565 m2)
- Veltrusy (hráz 1075 m, ochranná zídka 255 m)
- Město Sázava (prohrábka koryta řeky Sázavy, 75 tis.m3 odtěženého materiálu, zemní hráz délky 900 m, mobilní hrazení délky 120 m)

Povodí Berounky:

- Beroun (zdi, hráze a mobilní hrazení v celkové délce 2763 m na Berounce a Litavce)
- Králův Dvůr (úprava toku Litavky v délce 3000 m. zídka délky 2600 m).

K účinným opatřením na ochranu proti povodním patří zvýšení retence v ploše povodí, především formou poldrů. Ve Středočeském kraji jsou ve významnějším rozsahu specifikována taková opatření v povodí středního Labe v povodí Mrliny.

ZÚR dále stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území, a to koordinovat vymezení ploch pro umístění protipovodňových opatření s územními plány dotčených obcí, stabilizovat navržená opatření v územně plánovací dokumentaci dotčených obcí a stanovit v nich režim využívání těchto ploch.

- **Zrychlený povrchový odtok v důsledku rozsáhlého zpevnění ploch, vznik lokálních přívalových odtoků, snížení retenčního potenciálu krajiny v důsledku vytváření nových liniových bariér (+1)**

ZÚR částečně snižují hrozbu - stanovují jako rezervy lokality vhodné pro akumulaci povrchových vod;

V obecné podobě ZÚR stanovují také zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami – „*chránit říční nivy; zabránit vodohospodářským úpravám regulujícím vodní toky, odvodňování a zastavování údolních niv a likvidaci přírodně blízkých společenstev (slepá ramena, mokřady, lužní lesy, břehové porosty, louky)*“.

Optimální řešení liniových staveb je však nezbytné ověřovat v rámci zpracování podrobné dokumentace posuzované z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA).

- **Pokračující trend ubývání krajinného prostoru včetně zemědělského půdního fondu zejména v území ve vazbě na hlavní město Prahu a větší města (dopravní stavby, výstavba průmyslových, logistických a obchodních zón, výstavba tzv. suburbií, těžba), další zástavba na „zelené louce“ (greenfields) (+1)**

ZÚR upřesňují návrhy PÚR, přebírají vybrané návrhy ze schválených ÚP VÚC a navrhuje nové koridory a plochy dopravní infrastruktury, které mohou zatížit krajinu a ekosystémy, volí však nejcitlivější známé řešení po prověření existujících variant.

ZÚR stanovují požadavek využívání brownfields pro rozvoj ekonomických aktivit.

- **Lokálně špatně regulovaná suburbanizace v okolí velkých měst (srůstání a propojování jednotlivých sídel do pásové a kobercové zástavby zejména podél komunikací a ve vazbě na hlavní město Prahu a větší města) (+1)**

ZÚR stanovují **priority územního plánování** pro zajištění udržitelného rozvoje území. Priorita 07:

„Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje, zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na:

a) posílení kvality života obyvatel a obytného prostředí, tedy navrhovat příznivá urbanistická a architektonická řešení sídel, dostatečné zastoupení a vysoce kvalitní řešení veřejných prostranství a ploch veřejné zeleně, vybavení sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou a zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny“.

b) na vyvážené a efektivní využívání zastavěného území a zachování funkční a urbanistické celistvosti sídel, tedy zajišťovat plnohodnotné využití ploch a objektů v zastavěném území a preferovat rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů v sídlech před výstavbou ve volné krajině.

ZÚR stanovují **zásady v rozvojové oblasti republikového významu OB1**: „pro rozvoj bydlení sledovat možnosti transformace ploch v zastavěném území sídel a využití dosud volných ploch vymezených v zastavitelném území v územních plánech obcí“

ZÚR stanovují **úkoly pro územní plánování** – „ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturou, na možnosti rozvoje veřejného občanského vybavení, limity rozvoje území a ochranu krajiny“.

- **Fragmentace krajiny v důsledku zahušťování dopravní a technické infrastruktury - vliv na faunu, flóru a ekosystémy; omezení migrační schopnosti živočichů a snižování prostupnosti krajiny (+1)**

Prioritou územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území je pečovat o přírodní, kulturně historické a civilizační hodnoty, přitom omezit fragmentaci krajiny a srůstání sídel;

ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje: v rozvojové oblasti OB1 Praha chránit prostupnost krajiny, zejména zelené klíny – přírodně rekreační vazby - umožňující propojení s územím hl. města Prahy;

Optimální řešení liniových staveb je však nezbytné ověřovat v rámci zpracování podrobné dokumentace posuzované z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA).

- **Ztráta či narušení krajinného rázu výraznými technickými zásahy do volné krajiny (stožáry větrných elektráren a mobilních operátorů a nové trasy VVN, velkoplošné rozvojové lokality ..) (+1)**

ZÚR zpřesňují a vymezují koridory a plochy tras VVN nadmístního významu - navrženy jsou pro zvýšení přenosové schopnosti a spolehlivosti dodávky zejména v oblasti severních Čech;

ZÚR stanovují tyto zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území: „výškové stavby (větrné elektrárny apod.) umisťovat v souladu s ochranou krajinného rázu. Při umisťování ostatních staveb a zařízení, které mohou díky svým plošným parametrům narušit pozitivní charakteristiky krajinného rázu, tento vliv hodnotit studií krajinného rázu a negativní dopady eliminovat“.

II. Vliv na posílení slabých stránek řešeného území z hlediska příznivého životního prostředí

▪ Zatížení CHKO Český kras těžbou vápenců (0)

ZÚR stanovují zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území, mimo jiné: „*vytvářet podmínky pro šetrné využívání ložisek nerostů. Při vymezování ÚSES hledat plochy mimo ložiska nerostů, vnik překryvu ložiska skladebnou částí ÚSES umožnit jen v nezbytných případech a při zohlednění stanovených dobývacích prostorů*“.

▪ Vysoká hluková zátěž zejména v okolí frekventovaných komunikací (+2)

ZÚR stanovují koridory pro silniční dopravu omezující tranzit v sídlech; navrhuje koridory pro modernizaci a optimalizaci železničních tratí. Naopak negativně mohou být ovlivněni obyvatelé žijící v oblastech navrhovaných dopravních staveb a podél odjezdových a příjezdových tras k těmto stavbám. U nových staveb budou však negativní vlivy na životní prostředí maximálně eliminovány technickým řešením. Kladné efekty tak výrazně převažují.

▪ Přetrvávající nadlimitní emise zejména do ovzduší a vody u některých škodlivin (+1)

ZÚR vytvářejí předpoklady pro postupné snižování emisí (viz kartogram K02) do ovzduší.

▪ Rekreační bez odpovídající infrastruktury (zejména individuální pobytová) (+1)

ZÚR stanovují zásady pro vybavení těchto území zejména dopravní a nezbytnou technickou infrastrukturou.

▪ Nízký podíl lesů a trvalých travních porostů a vysoké procento zornění (0)

Při aktualizaci ZÚR doporučujeme posoudit, zda je potřeba podrobněji specifikovat cílové charakteristiky jednotlivých oblastí krajinných typů i z hlediska doporučeného vývoje lesnatosti a podílu trvalých travních porostů v jednotlivých typech oblastí. Větší význam by toto doporučení mělo, pokud by bylo provázáno (například jako jedno z kritérií) s přidělováním krajských dotací na zalesnění, respektive zatravnění.

▪ Špatná prostupnost krajiny daná jak zemědělskou velkovýrobou, tak živelným rozvojem zástavby (+1)

Zachování prostupnosti území je v ZÚR uvedeno mezi prioritami (priorita 07).

Tento požadavek se objevuje i mezi zásadami stanovenými pro rozvojovou oblast republikového významu: „*chránit prostupnost krajiny, zejména zelené klíny, umožňující propojení s územím hl. m. Prahy*“.

ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová a specifická opatření, mimo jiné zaměřená také na migrační prostupnost krajiny.

Také v zásadách pro plánování změn v území a rozhodování o nich pro krajinný typ příměstský se požadavek na obnovu a zachování prostupnosti krajiny vyskytuje.

▪ Vyšší úbytek ZPF v nejúrodnější části kraje

ZÚR vymezují mezi oblastmi se shodným krajinným typem „krajiny polní“. Zahrnují regionálně nejvýznamnější oblasti s nejlepšími přírodními podmínkami pro zemědělské hospodaření. V těchto oblastech je uplatněn výrazně konzervativní přístup ke změnám využití území.

III. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území z hlediska příznivého životního prostředí

SILNÉ STRÁNKY

- **Kraj se vyznačuje dostatkem vodních ploch a toků. (+1)**

Návrh ZÚR stabilizuje zvýšený význam mimoprodukčních funkcí krajiny a jejich hodnot formulací cílových charakteristik.

- **Pokles emisí do všech složek životního prostředí (+1)**

ZÚR stanovuje zásady pro usměrňování územního rozvoje - rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do předem určených prostor (větších měst a lokalit s napojením na kolejovou dopravu); logistické a výrobní areály umisťovat tak, aby nezatěžovaly svými dopravními vazbami centrální a obytná území sídel; využívat možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů a dostavby ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách; ve vyšších centrech osídlení vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy v nižších a lokálních centrech, zlepšit situaci v dopravním napojení a dopravní obsluze spádového území.

- **Pestrost přírody středních Čech, velmi vysoká biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů; vysoký podíl území s výjimečnými přírodními hodnotami a unikátním krajinným rázem; poměrně hustá síť území ochrany přírody: zvláště chráněných území, ptačích oblastí, přírodních parků; poměrně velké zastoupení dalších cenných území krajiny – krajinné památkové zóny, přírodně cenné bývalé vojenské prostory, oblasti se zachovalou strukturou venkovských sídel (+1)**

Uvedené silné stránky jsou hodnotami, které ZÚR kraje evidují a stanovují podmínky pro jejich ochranu i rozvoj.

- **Vysoký přírodní potenciál pro zemědělství, včetně speciálních kultur (chmel a vinná réva) (+1)**

Návrhy ZÚR stabilizují zemědělský význam kraje. Tato skutečnost se projevuje tím, že téměř polovina kraje je zařazena do oblastí krajinných typů, jejichž cílové charakteristiky preferují nebo podporují zemědělskou produkci na zemědělském půdním fondu (krajiny polní, krajiny chmelařské, krajiny vinařské a krajiny relativně vyvážené).

Návrh ZÚR stabilizuje komparativní přednosti zemědělského půdního fondu. Jsou vymezeny krajiny chmelařské a vinařské, jejichž cílové charakteristiky stabilizují přírodní předpoklady ZPF k pěstování speciálních plodin.

Zemědělský půdní fond s přírodními předpoklady k vysoké produkci (třída ochrany 1 a 2) byl zahrnut do oblastí krajinných typů – krajiny relativně vyvážené – 31% z území kraje (zahrnují 31% z výměry 1. a 2. třídy ochrany v kraji) a do krajín polních – 15% z území kraje (zahrnují 28% z výměry 1. a 2. třídy ochrany v kraji). Cílové charakteristiky stabilizují tyto oblasti pro zemědělskou produkci.

- **Značná část PF plní mimoprodukční funkce. Mezi nejdůležitější mimoprodukční funkce patří lesy s funkcemi vodohospodářskými, zdravotně hygienickými a s funkcí ochrany přírody. Na území Středočeského kraje jsou zastoupeny lesy se všemi výše uvedenými funkcemi (+1)**

Mimoprodukční funkce krajiny patří mezi kritéria pro vymezení oblastí se shodným krajinným typem a pro formulaci jejich cílových charakteristik.

- **Poměrně velké zastoupení dalších cenných území krajiny – krajinné památkové zóny, přírodně cenné bývalé vojenské prostory, oblasti se zachovalou strukturou venkovských sídel**

Mezi oblastmi se shodným krajinným typem byly vymezeny „krajiny zvýšených kulturních a přírodních hodnot“, které zahrnují tyto regionálně cenné části území. ZÚR zde uplatňují výrazněji konzervativní přístup ke změnám využití území.

PŘÍLEŽITOSTI

- **Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí:**
 - **rozvojem hromadné dopravy osob (větší využití kolejových systémů),**
 - **větším využíváním železniční dopravy (lepší služby a její integrace do příměstského dopravního systému),**
 - **vytvářením podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. (+1)**

ZÚR využívají příležitosti území - navrhuji koridory železniční dopravy mezinárodního a republikového významu a koridory pro umístění nadmístních železničních staveb, jako územní rezervy jsou sledovány koridory vysokorychlostních tratí a koridory pro přeložky.

ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje – „*koordinovat organizaci hromadné dopravy vytvářením integrovaných systémů, vytvářet podmínky pro budování cyklistických stezek segregovaných od automobilové dopravy, a to zejména v intenzivně urbanizovaných územích*“.

ZÚR stanovují úkoly pro územní plánování – „*zajistit plochy pro přestupní terminály na kolejovou hromadnou dopravu, případně autobusovou, včetně záchytných parkovišť P+R a B+R; navrhovat nahrazení cyklotras nezávisle vedenými cyklostezkami, zejména v turisticky atraktivních oblastech*“.

MetroBus

V příměstském území hl. m. Prahy je hlavním problémem dostupnost některých terminálů metra. Týká se to zejména území jižně Prahy, kde chybí trasa metra D (resp. větev C) s předpokládaným ukončením v Písnici. Pro zlepšení této situace je uvažována možnost koridoru pro MetroBus od Jesenice (v budoucnosti vstup dálnice D3) po Kunratickou spojku, která i před dokončením metra v prostoru Písnice může distribuovat vazby autobusových linek ke stávajícím stanicím metra C (Chodov, Opatov).

Systém MetroBus lze uvažovat i v dalších koridorech, kde není možné efektivně uvažovat s kolejovou dopravou, zejména se jedná spojení:

- Odolena Voda – metro Kobylisy (bez nároků na nové stavby); tímto koridorem v úseku Zdiby – Kobylisy lze vést i regionální spoje od Neratovic a Mělníka;
- Brandýs nad Labem – metro Letňany (významný přínos pouze v případě nové trasy, umožňující přímé spojení).

Systém MetroBus umožňuje v příměstském území plošnou obsluhu území. V úsecích, směřujících k terminálům metra je potřebné zajistit preferenci autobusů hromadné dopravy, zejména regionální s vysokou účinností spojů před individuální automobilovou dopravou. Základním principem je vymezení samostatných pruhů na komunikacích, které vzhledem ke svému silnému zatížení neumožňují plynulý provoz hromadné dopravy. Výstavba segregovaných komunikací je spíše výjimečným přístupem, má však výhodu dosažení vyšší rychlosti na těchto úsecích.

Do výstavby je připravována trasa D, kde by měl být nejdříve zprovozněn úsek Pankrác – Depo Písnice, následně pak úsek Pankrác – Náměstí Míru. Současná

konceptu trasy umožňuje pokračování do příměstského území dvěma stanicemi Vestec a Jesenice. Terminál v prostoru Jesenice (sledován v koncepci MetroBusu) by vzhledem k poloze při stávající trase SOKP měl převzít podstatné zatížení z příměstského území.

Hromadná doprava v příměstské území Prahy je zejména problémem organizačním, z územního hlediska je řešení možné v úrovni územních plánů obcí, neboť se jedná o plochy terminálů, parkovišť a míst zastávek. Tato problematika nemůže být řešena v ZÚR.

Cyklistická doprava

ZÚR nenavrhují ani nevymezují plochy a koridory pro umístění staveb pro cyklistickou dopravu.

Vymezení potřebných úseků pro žádoucí (segregované) vedení novými cyklostezkami je pod podrobností ZÚR. Nalezení těchto koridorů je realizovatelné v úrovni územních plánů obcí.

V souladu se zadáním jsou v grafické části vyznačeny hlavní trasy, které zajišťují propojení velkých měst ČR s vazbou na okolní státy a propojení významných nadregionálních rekreačních cílů.

Výchozím podkladem bylo současné vedení hlavních cyklotras dle údajů KČT a zpracovaný Generel cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008). Do dokumentace byly zapracovány veškeré trasy I. a II. třídy a dále i vybrané trasy III. třídy nadmístního významu, které doplňují systém tras I. a II. třídy.

▪ **Postupné snižování imisí i emisí škodlivin do všech složek životního prostředí (+1)**

ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje, tzn. i pro posílení silných stránek – „rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené síti a na letiště, zejména na plochy brownfields; logistické a výrobní areály umisťovat tak, aby nezatěžovaly svými dopravními vazbami centrální a obytná území sídel; využívat možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů a dostavby ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách; ve vyšších centrech osídlení vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy; v nižších a lokálních centrech zlepšit situaci v dopravním napojení a dopravní obsluze spádového území“.

▪ **Systémové doplnění ploch ochrany přírody a krajiny (zejména ÚSES) (+1)**

Problematika neúplné sítě ZCHÚ přesahuje rámec řešení ZÚR.

ZÚR předcházela Studie územních systémů ekologické stability Středočeského kraje, která upřesnila regionální a nadregionální úroveň ÚSES v území. Výchozím podkladem byly prvky ÚSES vymezené v ÚPD obcí a v územních plánech VÚC.

▪ **Podpora vzniku a rozšiřování "zelených klínů" jako součástí zelených pásů kolem měst, které by přispěly ke zvýšení prostupnosti krajiny, zejména ve vzdálenosti cca 30-50 km od centra Prahy (+1)**

Kromě biokoridorů, prvků územního systému ekologické stability, jsou v návrhu ZÚR vyznačeny krajinářské vazby správního území hl. m. Prahy na jeho zázemí – **koridorové vazby v krajině** (viz výkres č.3 Oblasti se shodným krajinným typem). Jedná se o koridory vyjadřující přírodní a rekreační vazby, tzv. „zelené klíny“ a jejich propojení.

Charakteristický fenomén „zelených klínů“ a jejich příčného propojení spočívá v polyfunkčním charakteru koridoru a jeho veřejném charakteru. Dlouhodobá cílová

charakteristika směřuje k zajištění zejména přírodních, ekologických, vodohospodářských a rekreačních vazeb správního území hl.m. Prahy a jeho zázemí.

Koridory jsou v návrhu ZÚR vyznačeny jejich osou – osa by měla být promítnuta v ÚPD dotčených obcí do pásu, vyjádřeného plochou s rozdílným způsobem využití typu - plochy smíšené v nezastavěném území. Pokud osu představuje vodoteč, měla by být dle možnosti v těžišti pásu. Minimální šířka pásu by kromě odůvodněných případů neměla klesnout pod 100 m.

- **Využití specifických přírodních podmínek chmelařských a vinařských oblastí (tato potenciální výhoda by se rozvojem sídelní struktury neměla ztratit, i když v současné době, zejména chmel, se obtížně prosazuje na trhu komodit) (+1)**

Návrh ZÚR stabilizuje komparativní přednosti zemědělského půdního fondu. Jsou vymezeny krajiny chmelařské a vinařské, jejichž cílové charakteristiky stabilizují přírodní předpoklady ZPF k pěstování speciálních plodin.

2. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy hospodářských podmínek

I. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území z hlediska hospodářských podmínek

- **Nízká diverzifikace ekonomické základny kraje (+1)**

Na úrovni ZÚR lze ovlivnit minimálně. ZÚR navrhuje stabilizace center osídlení a na ně vázaný rozvoj ekonomických aktivit.

- **Možný pokles významu klíčových odvětví ve Středočeském regionu (strojírenství, zejména výroba automobilů, elektrotechnika) (0)**

Na úrovni ZÚR nelze ovlivnit. Kromě klíčových odvětví lze očekávat stagnaci rozvoje zejména cestovního ruchu, bankovníctví a obecně i dalších služeb.

- **Pokračující trend vysoké vyjížděky na velké vzdálenosti za prací (+1)**

ZÚR vytvářejí v obecné rovině podmínky pro vyvážený rozvoj území, to znamená vedle podmínek pro bydlení, vytvářejí i podmínky pro další funkce území a pro hospodářský rozvoj, s cílem omezit trend vyjížděky, zejména na velké vzdálenosti. Určitý rozsah vyjížděky je přirozený jev a v rámci spádových území je třeba zajistit pro dojíždění kvalitní hromadnou dopravu. Dojíždění na velké vzdálenosti se bude týkat vždy úzké skupiny specializovaných, vysoce kvalifikovaných pracovníků a nemělo by být nezbytností pro běžné profese.

- **Opoždění výstavby dopravní a technické infrastruktury, zejména silniční sítě v Pražském regionu a napojovacích silnic k hlavním trasám (D, R) (+2)**

Návrh ZÚR definuje dobudování dálnic a rychlostních silnic jako veřejně prospěšných staveb ve všech doposud nerealizovaných úsecích. V prostoru Pražského regionu se jedná v první řadě o silniční okruh kolem Prahy (SOKP), který propojuje jednotlivé radiály. Další významnou stavbou bude dálnice D3. Jejím zásadním přínosem je převedení vazeb od jihu na SOKP v prostoru Jesenice, a tím výrazné odlehčení stávajícího koridoru dálnice D1. Pro regionální vazby je významná I. etapa dálnice D3 Jesenice – Václavice. Navazující Václavická spojka umožňuje propojení se stávající silnicí I/3 v MÚK Benešov sever.

Relativně příznivě se jeví výše investiční náročnosti v porovnání s prostředky v rámci celé republiky na tyto dopravní stavby, což je důsledkem již značného stupně realizace těchto tras v předchozích letech.

Také doplnění chybějících úseků silnic I. a II. třídy navrhuje ZÚR v příměstském území Prahy zejména s ohledem na nejvýraznější potřeby a závady (I/12, I/9, I/61, II/101, II/105, II/107, II/116, II/603, II/240 a celá řada dalších).

Z hlediska železniční dopravy je pro nejbližší období v příměstské oblasti Prahy rozhodující standard integrované dopravy (kvalita a údržba souprav a spolehlivost dodržování jízdních řádů). Teprve po vybudování nových vstupů tratí VRT do Prahy bude možné využít pro příměstskou železniční dopravu uvolněné železniční tratě.

▪ **Nedostačující investice do sítě silnic II.třídy vede ke zhoršování jejich stavu s negativními vlivy na dostupnost území. (+1)**

Velkým problémem je zhoršující se stav obslužnosti území kraje silnicemi II. třídy. V prostorech rozvojových oblastí a os jde většinou o nízkou propustnost těchto silnic vzhledem k jejich dopravnímu zatížení. ZÚR navrhuje odstranění celé řady nedostatků týkajících se silnic II. tříd. V okrajových územích se jedná zejména o odstraňování nejhrubších závad ve směrovém vedení tras a šířkových parametrech. Velkou hrozbou zůstává zajištění dostatečných prostředků na investice do těchto silnic v rozpočtu kraje.

▪ **Kritické překročení zatížení elektrorozvodných sítí a dopravní infrastruktury v silně se rozvíjejících prostorech v příměstském pražském regionu (+2)**

ZÚR kraje řeší územní ochranu ploch a koridorů pro navržené nadmístní trasy VVN i VTL, jejichž význam je celorepublikový.

Ohrožení zásobování území Středočeského kraje v širším rozsahu hrozí pouze v případě mimořádné provozní poruchy na nadřazeném systému přenosových soustav (tento stav je označován jako velký blackout), která se zpravidla šíří propojenými přenosovými soustavami ve více zemích Evropy. Ochranou je přechod na provozování přenosové soustavy tzv. ostrovním způsobem, v kraji však chybí potřebný minimální výkon zdrojů alespoň pro tzv. kritickou infrastrukturu. V tomto smyslu je určitým řešením zásobování rozveden 400/220/110kV z více směrů a zdrojů.

Proto, aby v některých lokalitách nevznikl v blízké době očekávaný deficit v zásobování elektrickou energií, je navrženo v rámci VPS celkem 13 TR 110 kV včetně nezbytných přívodních vedení.

▪ **Potenciální ohrožení dopravní a technické infrastruktury při krizových situacích (povodně, teroristické útoky) (+1)**

Ohrožení území Středočeského kraje napadením dopravních a infrastrukturních systémů teroristickými akcemi či při krizových situacích (např. při povodních či dlouhotrvajících obdobích sucha) je nástroji územního plánování obtížně řešitelné. Do jisté míry lze uplatnit principy jako zdvojení zdrojů (určitá míra lokální soběstačnosti) či účelné propojování soustav. Řada návrhů ZÚR bude tento efekt mít.

Od tras vedení VVTL a VTL při normálním provozu nehrozí žádná přímá rizika a nebezpečí pro obyvatelstvo nebo životní prostředí. Trasy VVTL a VTL plynovodů jsou vedeny mimo obytné a průmyslové plochy a mají ochranná a bezpečnostní pásma. V případě poruchy nebo havárie eventuálního teroristického napadení je bezpečnostní riziko pro okolí pouze lokální, při úniku nebo požáru se plyn rozptýlí nebo vyhoří a nehrozí kontaminace životního prostředí většího rozsahu.

II. Vliv na posílení slabých stránek řešeného území z hlediska hospodářských podmínek

- **Nedostatečná transformace nevyužívaných výrobních ploch zejména po těžbě, hutnictví, potravinářském průmyslu, bývalých zemědělských areálů, letišť aj. (+2)**

ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které využívání brownfields podporují:

„rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené sítě a na letiště, zejména na plochy brownfields“;

„využívat ve významném rozsahu možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů (brownfields) a dostavby volných ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách“.
- **Poměrně vysoká nezaměstnanost v některých regionech (SO ORP Příbram, Mělník, Nymburk, Kolín, Kutná Hora, Čáslav), nízká nabídka pracovních příležitostí v některých regionech (SO ORP Mělník, Lysá n. L., Kutná Hora, Čáslav, Slaný, Poděbrady, Český Brod, Sedlčany, Votice), nízká ekonomická výkonnost některých regionů (Dobříš, Sedlčany, Votice, Lysá nad Labem, Č. Brod, Čáslav, K. Hora) (+1)**

ZÚR ovlivňují tyto jevy minimálně a jen nepřímo. Stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které vytvářejí základní podmínky pro hospodářský rozvoj. Rovněž zásady uplatněné pro rozvoj středisek osídlení přispívají k posílení ekonomické základny těchto center.

Návrhy z oblasti dopravní a technické infrastruktury zabezpečují nezbytné podmínky pro rozvoj hospodářství.
- **Nízký podíl cestovního ruchu na ekonomice regionů, nevyužitý potenciál kraje pro cestovní ruch a rekreaci (Střední Povltaví, Posázaví) (+1)**

V souladu s prioritami stanovenými ve strategických regionálních dokumentacích stanovují ZÚR kraje zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které vytvářejí základní podmínky pro zvýšení podílu cestovního ruchu na ekonomice regionů.

V rámci oblastí se shodným krajinným typem jsou vymezeny „*krajiny rekreační*“, pro které jsou stanoveny základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich. Cílem je zejména zachování a případný rozvoj rekreačního potenciálu území.
- **Vysoký rozsah logistických areálů, zejména v okrese Praha-východ (0)**

ZÚR Středočeského kraje na tento rozsah nemají vliv. Jsou však stanoveny zásady k ochraně nezastavěného území, podpora využívání brownfields apod.
- **Nedostatečná dopravní infrastruktura vzhledem k významu a dynamice rozvoje:**
 - **nedokončený silniční okruh kolem Prahy, (+2)**
 - **v prostoru Středního Povltaví, (+1)**
 - **špatné dopravní propojení měst (hospodářských center) v území severně od Prahy, (+2)**
 - **nedostatečné parametry silnice I/38, páteře hospodářského koridoru Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav, (+2)**
 - **nedostatečné silniční propojení Kolín – Pardubice, (+2)**
 - **špatné železniční spojení Praha – Mladá Boleslav (hlavní hospodářské póly Stř. Čech), (+2)**

- **omezené parametry železničního spojení ve směru od Prahy na Mladou Boleslav a dále na Liberecký kraj, (+2)**
- **omezené parametry a nízká technická úroveň zejména regionálních tratí, (0)**
- **nedostatečná funkce příměstské kolejové dopravy, zejména v územích silného rozvoje obytné zástavby (+1).**

Na veškeré v RURÚ definované slabé stránky návrh adekvátně reaguje. Slabé stránky jsou ovšem zejména v nedostatečném rozsahu investic do dobudování a zkvalitnění silniční sítě kraje. V tom jsou možnosti ZÚR nepatrné či zcela nulové. V tomto smyslu může určitým způsobem napomoci v dokumentaci obsažené stanovení priorit.

Návrh ZÚR definuje mezi prioritami železniční dopravy také realizaci tzv. Všejské spojky pro podstatné zlepšení železničního spojení na Mladou Boleslav a dále na Liberec, včetně obsluhy významně se rozvíjejícího sídelní osy Praha – Čelákovice – Lysá a Milovice a posílení železniční dopravy na všech radiálních trasách do Prahy.

- **Lokální nedostatky v technické infrastruktuře:**

- **stávající rozmístění distribučních rozvodů 110/22kV neodpovídá současným potřebám ani očekávanému rozvoji kraje a výhledovým požadavkům na zásobování nových obytných a průmyslových lokalit; v některých lokalitách proto vzniká nebo se v blízké době očekává deficit v zásobování elektrickou energií (+2)**

Proto, aby v některých lokalitách nevznikl v blízké době očekávaný deficit v zásobování elektrickou energií, je navrženo v rámci VPS celkem 13 TR 110 kV včetně nezbytných přírodních vedení.

- **absence zásobování plynem v některých oblastech (0)**

Nerovnoměrnost v pokrytí území (rozvody distribuční soustavy VTL plynovodů pokrývají převážně lokality soustředěné v okruhu kolem hl. m. Prahy a lokality s velkým osídlením nebo s velkou průmyslovou výrobou) bude zachována i ve výhledu. Lokality s rozdrobenou sídelní strukturou a řadou malých obcí a tím i nedostatečnou velikostí jejich případného odběru plynu není ekonomické napojovat.

- **nižší procento obyvatel připojených na vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu (+1)**

ZÚR navrhuje řadu vodovodních systémů (vodárenská soustava, skupinové vodovody, přírodní řady), které mají pomoci tento deficit odstranit. Územní ochrana dalších potřebných ploch a koridorů pro lokální systémy bude zajištěna v územních plánech obcí.

Návrhy nových nadobecních systémů veřejných kanalizací nejsou v ZÚR obsaženy.

III. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území z hlediska hospodářských podmínek

SILNÉ STRÁNKY

- **Hlavní město Praha – nejvýznamnější ekonomické centrum republiky - v těžišti území kraje, byť administrativně vyčleněné, významně pozitivně ovlivňuje hospodářství kraje: (+1)**
 - vysoká nabídka pracovních příležitostí v hl. m. Praze,
 - odbytiště zboží a služeb,
 - kooperace kraje a hlavního města.

- Zejména po r. 2000 zrychlený ekonomický růst (ve většině makroekonomických ukazatelů 2. místo za Prahou včetně přímých zahraničních investic) (+1)
- Vysoká výkonnost regionu Mladá Boleslav (+1)
- Narůstající výkonnost regionu Střední Polabí (osa Nymburk - Kolín – Kutná Hora) (+1)
- Koncentrace ekonomických aktivit v hlavních osách osídlení: (+1)
 - Praha – Brandýs n. L.-St. Boleslav – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště
 - Praha – Nymburk + Poděbrady – Kolín + Kutná Hora
 - Praha – Beroun – Hořovice/Žebrák
 - Praha – Odolena Voda – Úžice/Kozomín – Kralupy n. Vlt.
 - Praha – Říčany - Benešov
- Vysoká kvalifikace pracovních sil zejména v zázemí Prahy (Praha-východ, Praha-západ); po Praze nejvyšší průměrné platy a nejvyšší dynamika růstu průměrných platů v ČR; velmi nízká nezaměstnanost v regionech Praha-východ, Praha-západ, Mladá Boleslav, Benešov (+1)
- Velmi vysoký rozsah nové výstavby bytů v některých regionech (Praha-východ, Praha-západ); dostatek stavebních surovin i zpracovatelských kapacit (+1)
- Výkonná dopravní infrastruktura v hlavních koridorech (směry Benešov, Beroun, Kolín, Kralupy n. Vlt.) (+1)
- Existující a postupně doplňované sítě technické infrastruktury, pokrývající základní nároky území bez velmi výrazných deficitů regionálního významu (+1)

Hodnocení vlivu ZÚR

V ZÚR se uvedené silné stránky odrážejí zejména v návrhu rozvojových os a oblastí, v zásadách stanovených pro podporu center osídlení i v návrhu koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu. I když dojde ke zpomalení hospodářského růstu v uvedených oblastech, budou mít v rámci ČR nadále lepší předpoklady pro prosperitu, dané řadou územně technických i dalších („lidské zdroje“) podmínek.

PŘÍLEŽITOSTI

- **Zajištění vhodné specializace místní ekonomiky; speciální pozornost a podporu přitom vyžadují dva extrémní typy území: (+2)**
 - zaostávající a slabě osídlené prostory (především okrajová území zvláště v jižní části kraje), kde je potřebné posílení vlastní ekonomické základny především regionálních středisek; dále je zde důležitá podpora mikroregionální dopravní infrastruktury, harmonizace ochrany životního prostředí a zároveň i rozvoje rekreačních funkcí,
 - naopak v nejvíce exponovaných územích (metropolitní zázemí Prahy, hlavní urbanizované osy) bude potřebné „zvládnutí“ vysoké růstové dynamiky; podmínkou je potřebný rozvoj technické a sociální infrastruktury (viz aktuální stav v suburbanizační zóně) a zároveň efektivní užití nástrojů územní a regionální politiky v zájmu komplexní koordinace složek dynamického rozvoje (bydlení, rekreace, doprava, služby) a ochrany hodnot krajiny.
- **Zvýšení podílu terciérního sektoru na ekonomickém profilu kraje včetně služeb pro cestovní ruch (+1)**
- **Rozvoj technologických parků a vědecko-výzkumných center, využívajících vysokou kvalifikaci obyvatel zejména v příměstském území hlavního města Prahy (+1)**
- **Zřizování podnikatelských inkubátorů (+1)**
- **Využití investičních příležitostí (viz též pasportizace krajského úřadu) (+1)**

- **Transformace nevyužívaných ploch (brownfields) pro nové ekonomické i jiné aktivity (Kladno, Příbram, Benešov, Tuchlovice, Milovice, Velvary, areály v okolí Kolína) aj. (+1)**
- **Plné využití strategické průmyslové zóny Kozomín u Kralup nad Vltavou a průmyslové zóny v Nymburce (0)**
- **Výrazný rozvoj regionu Střední Polabí umožní zlepšení situace v zaostalejších regionech Kutná Hora a Čáslav (+2)**
- **Rozvoj ekonomických aktivit v prostoru Lysá n. L. – Milovice umožní snížení silné vyjížděky za prací (+2)**
- **Posílení významu městské a poznávací turistiky, zlepšení infrastruktury pro cestovní ruch; např. posílení významu regionu Středního Povltaví v souvislosti s výstavbou plavebních objektů - lodních zdvihadel, propojujících stávající přehradní nádrže (souvislá vodní cesta Praha – České Budějovice) (+2)**
- **Realizace významných dopravních staveb (+2)**
 - silničního okruhu kolem Prahy
 - dálnice D3
 - silnice I/12
 - zlepšení podmínek (kvality komunikací) pro dojížděku za prací v regionech: Lysá n. L. – Milovice, Kutná Hora, Čáslav

Hodnocení vlivu ZÚR

V ZÚR jsou do návrhu všechny tyto potenciální příležitosti promítnuty. Odrážejí se zejména v návrhu rozvojových os a oblastí, v zásadách stanovených pro podporu center osídlení i v návrhu koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu.

Velmi dobrou výchozí pozici kraje v rozsahu realizovaných či rozestavěných trasách dálnic a rychlostních komunikací, zejména v mezikrajském porovnání, návrh ZÚR plně využívá. Doplněny jsou také některé křižovatky výrazně zvyšující komfort dopravní obsluhy využitím existujících dálnic a rychlostních komunikací na styku území kraje a Prahy.

Realizace silničního okruhu kolem Prahy, silnice I/12, dálnice D3 a dokončení chybějících úseků R 4, R 7 a části R 6 po Krupou jsou zařazeny v ZÚR mezi priority. Zbývající část trasy R6 od Krupé na hranice kraje je zařazena jen mezi VPS nikoli jako prioritní, což je, vzhledem k současnému směrovému a výškovému vedení, zcela v souladu se stávajícím i výhledovým dopravním zatížením tohoto úseku.

Existence realizovaných dálnic a rychlostních komunikací se projevuje i v tom, že mezi priority silniční dopravy bylo možné zařadit i velký počet úseků silnic II. a někdy i III. tříd. Jejich realizace bude ovšem zcela závislá na struktuře priorit v rozpočtech kraje pro jednotlivé roky.

- **Využití potenciálu některých letišť (+2)**
V návrhu ZÚR je využita příležitost relativně husté sítě jednotlivých druhů letišť v kraji.
- **Opětovné využití potenciálu vodních cest, včetně vybraných přístavů s dobrou návazností silniční i železniční dopravy (+1)**
Využití potenciálu vodních cest, včetně vybraných přístavů, byť s dobrou návazností silniční i železniční dopravy je omezené nespolehlivou splavností kritického úseku Labe od Ústí nad Labem po státní hranici. Rovněž využití vodních cest pro rekreaci a cestovní ruch je, s výjimkou území Prahy, minimální. Tomu by významně napomohlo

doplnění plavebních objektů – lodních zdvihadel na vltavské vodní cestě na přehradních hrázích Slap a Orlíku, které ZÚR navrhuje.

▪ **Realizace železničních staveb:**

- **trasa Praha – letiště – Kladno (+2)**
- **uvolnění tratí v příměstském pražském prostoru pro příměstskou železniční dopravu výstavbou nových výstupních úseků železničních tratí (+2)**

Velmi dobrou výchozí pozici má kraj také v hustotě a trasování existující železniční sítě. Plně je využita příležitost realizace nové trasy příměstské železniční dopravy Praha – letiště – Kladno. O využití příležitosti realizace nových vstupů do Prahy v trasách VRT, které přinese uvolnění stávajících koridorových tratí pro vyšší rozvoj příměstské dopravy, bylo již řečeno v textu o eliminaci nebo snížení hrozeb.

▪ **Výstavba sítí technické infrastruktury v oblastech s deficitem (+2)**

Zásobování některých oblastí Středočeského kraje, např. ve směru k Brandýsu n. L. by mohlo být posíleno z plánované rozvodny 400/110kV Praha-Sever. V rámci ZÚR je navrženo 13 rozvodů 110/22 kV.

Pro lokality s deficitem zásobování plynem jsou navrženy nové VTL plynovody a nové regulační stanice. Plynofikace většího rozsahu je navržena pouze v oblasti Rožmitálu p.T., v okolí Dobříše, Mšena, Kostelce n. Č. L., Týnce n.L.

Středočeským krajem prochází několik koridorů ropovodů a produktovodů s tranzitním účelem, část těchto potrubí má cíl i na území kraje v centrech skladování nebo zpracování. Využití existujících koridorů je navrženo pro rozšíření či zkapacitnění formou tzv. příloží.

▪ **Volné kapacity ve zdrojích pitné vody, využitelné k dodávkám vody do nedostatkových území (+2)**

Z hlediska zdrojů pro zásobování pitnou vodou je na tom kraj mimořádně dobře, což je důsledek velmi kvalitních a kapacitních zdrojů vybudovaných v předchozích letech pro zásobování Prahy a současně výrazně nižší spotřebou v současnosti.

3. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy podmínek pro soudržnost společenství obyvatel

I. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území z hlediska podmínek pro soudržnost obyvatel

HROZBY

- **Příliš dynamický a jednostranně orientovaný ekonomický růst v rozšiřujícím se metropolitním zázemí Prahy a eventuálně i v rozvojových osách; zde hrozí při nedostatečné koordinaci růstových tendencí: (+1)**
 - **zpoždování výstavby potřebné infrastruktury, zejména dopravní, a následná „přetíženost“ území, která se stane bariérou – především územně technickou bariérou – růstu ekonomiky,**
 - **zhoršování kvality bydlení a ztráta hodnot krajiny v zóně intenzivní suburbanizace,**
 - **ztráta či snížení rekreačního potenciálu příměstského území Prahy a některých dalších měst,**

- **narůstání dojížděky do hl.města Prahy pokud zůstanou nevybavená místní střediska v příměstském prostoru Prahy,**
- **snížení sociální a sídelní stability v metropolitním zázemí.**

Hodnocení vlivu ZÚR

Problematika území suburbanizace (zejména v zázemí Prahy) byla v ZÚR řešena v rámci možností a pomocí nástrojů, kterými tato dokumentace disponuje.

To znamená:

- v tomto území byly navrženy koridory pro dopravní infrastrukturu tak, aby kromě nadnárodních a celorepublikových vazeb byly řešeny i místní vazby včetně hromadné dopravy osob do Prahy a ostatních center
- byly navrženy plochy a koridory pro technickou infrastrukturu, zejména pro zásobování elektrickou energií
- v „rozvojové oblasti celorepublikového významu OBI Praha“ byly stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a „úkoly pro územní plánování“, které stanovují celou řadu zásad, např. pro usměrňování rozvoje bydlení i hospodářských aktivit do prostorů center s odpovídající dopravní, respektive sociální infrastrukturou; další požadavky byly stanoveny pro zachování krajinného rázu, zachování prostupnosti krajiny a vytváření tzv. zelených klínů - přírodních a rekreačních vazeb - s územím hl. m. Prahy

- **Pokles atraktivity středisek s nevyhovující vybaveností (+1)**

Hodnocení vlivu ZÚR

Pro doplnění vybavení center byly stanoveny zásady směřující k jejich dovybavení potřebnou veřejnou infrastrukturou.

- **Další prohloubení územních nerovnoměrností v socioekonomických podmínkách obyvatelstva a odpovídající zvýraznění periferního charakteru řady mikroregionů u krajských hranic v důsledku zaostávání v budování infrastruktury i ve vytváření kooperativních vazeb mezi silnými a slabými mikroregiony (emigrace, stárnutí obyvatelstva, zvýšená nezaměstnanost apod.) (+1)**
- **Další oslabování významu některých center mimo hlavní dopravní trasy (+1)**
 - **Votice – poloha mimo budoucí D3**
 - **Městec Králové – značná vzdálenost od D11**
- **Další vyliďňování periferních oblastí (západní Rakovnicko, jižní Benešovsko aj.) (+1)**

Hodnocení vlivu ZÚR

Tato periferní území byla zařazena do tzv. „specifických oblastí“, pro které byly stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a „úkoly pro územní plánování“. V těchto zásadách a úkolech jsou stanoveny podmínky pro řešení uvedených problémů a deficitů: zlepšení dopravní obsluhy území, posílení vybraných center osídlení, vytvoření podmínek pro rozvoj bydlení a hospodářských aktivit v sídlech, zlepšení koordinace mezi centry i oblastmi, ověření možností využití rekreačního potenciálu území a rozvojových předpokladů možných středisek cestovního ruchu.

Poznámka - vývojové tendence

Charakteristické je postupné zrychlování růstových tendencí nejen v širokém zázemí Prahy, ale i v Praze samotné. Jestliže v období od 1.3.2001 (poslední sčítání) do 1.1.2006 vzrostl počet obyvatelstva ve Středočeském kraji o 3,2 % a v Praze o 1,1 %, pak v období od 1.1.2006 do 1.1.2010 činil nárůst v kraji již 7,7 % a v Praze 5,7 %. Od data posledního sčítání do 1.1.2010 přibýlo v celé ČR 2,7 % obyvatel, v Praze 6,8

% a ve Středočeském kraji dokonce 11,1 %. To představuje v porovnání s ostatními kraji ČR nejen nejvyšší dynamiku, ale i postupnou koncentraci populačních přírůstků státu do středočeského prostoru. Jestliže v letech 2001 – 2010 vzrostla populace státu o cca 277 tisíc, pak populace středočeské oblasti vzrostla o cca 205 tisíc (ve Středočeském kraji cca 125 tisíc). Podíl středních Čech na celkovém přírůstku činil tedy 74 % !

Zrychlení růstu obyvatelstva je možné označit za nejvýznamnější změnu sociálního a ekonomického vývoje řešeného prostoru v posledních letech. Ze širšího hlediska se jedná o důsledek mimořádného ekonomického růstu Prahy v 90. letech minulého století (zvýšení podílu na ekonomice státu z necelých 15 % na 22 % - podle ekonomického agregátu). Tento nárůst a odpovídající zvýšení atraktivity hlavního města se s určitým zpožděním „přenesl“ do jejího zázemí (viz nejvyšší dynamika ekonomického růstu Středočeského kraje zejména po roce 2000) a zároveň do vývoje obyvatelstva, jehož mobilita je v porovnání s ekonomikou nižší.

V podmínkách ČR výrazně nadprůměrný růst obyvatelstva středních Čech byl, je a bude regionálně významně diferencovaný. Nejdůležitějším faktorem podmiňujícím tuto diferenciaci je vzdálenost/poloha vůči Praze a dále i hlavním komunikacím. V úrovni obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), které odpovídají relativně přirozeným (organickým) mikroregionům, resp. v bezprostředním zázemí Prahy částem pražského mikroregionu, je možné rozlišit tyto kategorie:

- Hlavní růstovou zónu kolem Prahy s extrémním nárůstem obyvatelstva: SO ORP Černošice, Říčany a Brandýs n.L. – Stará Boleslav a dále i specifický případ Lysé n.Lab. (růst Milovic).
- Většinu širšího metropolitního zázemí Prahy a Mladoboleslavsko s růstovou dynamikou zhruba na průměru celého kraje: SO ORP Beroun, Český Brod, Dobříš, Kralupy n.Vlt., Neratovice a Mladá Boleslav.
- Ostatní části široce vymezené metropolitní oblasti Prahy a území středního Polabí s poněkud nižší růstovou dynamikou, která však přesahuje úroveň relativního nárůstu v celé ČR: SO ORP Benešov, Hořovice, Kladno, Slaný, Mělník, Rakovník, Kolín, Nymburk, Poděbrady a Mnichovo Hradiště (návaznost na Mladou Boleslav).
- Konečně periferního typu jsou území více vzdálená od Prahy – převážně jižní a jihovýchodní část kraje: SO ORP Příbram, Sedlčany, Vlašim, Votice, Kutná Hora a Čáslav. Ale i v těchto jednotkách docházelo v druhé polovině současné dekády k mírnému růstu.

V důsledku světové finanční krize a následné všeobecné ekonomické recese je však nutné očekávat v tomto i v příštím roce a omezeně i v letech dalších závažné vývojové změny. I když se tyto negativní tendence intenzivně projeví „pouze“ v ekonomické sféře, je třeba předpokládat i zprostředkované dopady sociální a částečně i demografické (především v migraci obyvatelstva).

Ekonomické potíže a pravděpodobný následný hospodářský útlum se projeví v jednotlivých společenských sférách – a to i v územní dimenzi – diferencovaně:

- největší negativní změny budou u průmyslových a zároveň exportně orientovaných podniků (což je problém celé ČR i sousedních zemí SRN, Rakousko, Slovensko).
- Určitý, byť těžko odhadnutelný, pokles ekonomiky se promítne do rozsahu investičních aktivit. Vzhledem k navrhovaným formám státní pomoci by však nemělo dojít k omezení rozvoje regionální infrastruktury.

- *Z hlediska obyvatelstva je třeba počítat s růstem míry nezaměstnanosti, a s poklesem kupní síly obyvatelstva.*
- *Specifický sociální problém bude patrně představovat fenomén zahraniční migrace, a to v dvojím slova smyslu: snížení migračních přírůstků (zpomalení růstu Prahy a částečně i jejího zázemí) a zároveň zesílení sociálně patologických procesů a jevů v důsledku zvýšení nezaměstnanosti zvláště u cizinců.*
- *Delší trvání krize může znamenat naopak zvýšení imigračního tlaku na Prahu a navazující území, neboť situace v jiných regionech může být výrazně horší. Je otázkou, jak se cyklické výkyvy promítnou do dlouhodobého vývoje tohoto území.*

Nepříznivé dopady ekonomického zpomalení se budou projevovat v územním pohledu značně diferencovaně. Ve středočeském prostoru se to patrně nejsilněji projeví v rozvojových oblastech jako Mladoboleslavsko a Kolínsko (automobilový průmysl exportně orientovaný). Zmírnění těchto dopadů nabízí zvýšení diverzifikace ekonomické základny zmíněných středisek a zlepšení dopravní infrastruktury a odpovídající propojenosti s pražskou metropolitní ekonomikou.

II. Vliv na posílení slabých stránek řešeného území z hlediska podmínek pro soudržnost obyvatel

SLABÉ STRÁNKY

- **Dílčí problémy vyplývající z vázanosti kraje na hlavní město a z časového předstihu rozvoje Prahy samotné:**
 - **zvýšení pracovní vyjížděky do Prahy** v důsledku dočasného snížení ekonomické úrovně po r. 1989 (útlum průmyslové výroby) **(+1)**
 - **neregulované suburbanizační procesy**, což vede lokálně ke ztrátě kvality obytného i krajinného prostředí: **(+2)**
 - **chybějící koncepce rozvoje (či urbanizace) atraktivních částí kraje** (nejsou legislativou dané nástroje pro ovlivňování vývoje)
 - **zaostávající dopravní, technická a další veřejná - sociální infrastruktura**
- **Zvyšující se zahraniční imigrace** (zvýšení sociální heterogenity a odpovídající snížení autoidentifikace lokálních a mikroregionálních komunit) **(0)**
- **Výrazné regionální rozdíly (nerovnoměrnosti) v dosaženém stavu i ve vývojových tendencích jak z hlediska kvality života obyvatelstva, tak z hlediska intenzity osídlení;** dominantním faktorem podmiňujícím tuto diferenciaci je poloha (vzdálenost) vůči Praze a dále i vůči hlavním dopravním a urbanizovaným osám a samozřejmě i výrazně rozdílný rozvojový potenciál; **závažná je především aktuální tendence k dalšímu prohlubování této diferenciaci (+1)**
- **Hlavní problémová území se vytvořila převážně při krajských hranicích** (území typu vnitřní periferie), a to především v jižních částech kraje (makrozóna na jih od pomyslné spojnice Příbram – Benešov – Kutná Hora – Čáslav) a **v omezeném rozsahu i při hranicích ostatních** (zejména obvody: Jesenice, Mšeno, Městec Králové) **(+1)**
- **Nedostatek kvalitních a dostatečně kapacitních základních a mateřských škol** v rychle se rozvíjejících obcích **(0)**
- **Přetížení některých území individuálními rekreačními objekty a nevyhovující infrastruktura** v těchto lokalitách; tlak na jejich přeměnu na lokality pro trvalé bydlení **(0)**

- **Některé problémy v regionální organizaci:**
 - **zhoršená možnost řešení problémů společných pro Prahu a její zázemí, problematické vymezení některých SO ORP a SO POÚ:** Černošice, Votice, Mšeno, Jesenice (Rakovník), Křivoklát, Kouřim, Kamenice, Sázava, Týnec n. L., Rožmitál p. T., Sadská, (0)
 - **existence slabých nižších center v příměstském území Prahy – Úvaly,** Černošice, Kostelec n. Č. L., Jílové u P., Kamenice, Mnichovice, (+1)
 - **existence slabých nižších center na obvodě kraje – Votice, Březnice, Zruč n. S.,** Městec Králové, (+1)
 - **nízký potenciál některých center ve vztahu k jejich roli v osídlení – Černošice,** Votice, Městec Králové, (+1)
 - **velmi malé administrativní území některých měst (Kladno, Mladá Boleslav,** Příbram, Kolín). (0)
- **Špatná dostupnost (dopravní obsluha) některých území:**
 - **špatné napojení center na nadřazenou dopravní síť** (Kladno – R6, Neratovice – D8, Kralupy n. Vlt. – D8), (+2)
 - **nedořešené napojení některých center mimo hlavní dopravní koridory –** Rakovník, Nymburk, Vlašim, (+1)
 - **špatné propojení center v severozápadní části Pražského regionu (Beroun,** Kralupy n. Vlt. a Slaný s Kladnem), (+1)
 - **nevyhovující kvalita železničního spojení Kladna s Prahou.** (+2)

Hodnocení vlivu ZÚR

V porovnání s celou republikou má středočeský prostor jednoznačně nejvyšší úroveň i rozvojový potenciál. Hlavní slabé stránky se proto vztahují především k vnitřním územním nerovnováhám. Ty jsou dvojího typu: periferní prostory a naopak exponované zázemí Prahy s vysokou a obtížně regulovatelnou růstovou dynamikou. Rozsah periferních prostorů je poměrně značný (podstatně více než vymezené problémové tzv. specifické oblasti) zvláště v jižních částech kraje a dále převážně při krajských hranicích. Podporou zde může být pochopitelně opět rozvoj dopravní infrastruktury a příslušných mikroregionálních středisek. Obdobně významné je využití potenciálu pro rekreaci a cestovní ruch, což je i jednou z priorit ZÚR. Konečně navrhované zesílení mezikrajské spolupráce může k řešení periferní problematiky značně přispět, neboť se týká zón podél krajských hranic. Ty často představují rozvojové bariéry územně – administrativního i dopravního typu.

Opačným extrémem je bližší – postupně však rozšiřované – metropolitní zázemí Prahy. Jedná se o vysoce atraktivní území, jehož přitažlivost se projevuje nejen u sídelních funkcí, ale i u funkcí ekonomických/pracovních a rekreačních. Odpovídající zájmové střety spolu s vysokou rozvojovou dynamikou si vynucují podstatně vyšší regulační/koordinační ovlivňování právě územně plánovacími nástroji (nebezpečí tzv. sídelní kaše). Podmínkou úspěšné regulace je i odstranění zpoždění ve výstavbě sociální i technické infrastruktury. Zvláštní opatření v oblasti sociální politiky jsou potřebná v důsledku rostoucí sociální, demografické a omezeně i národnostní heterogenity obyvatelstva.

III. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území z hlediska podmínek pro soudržnost obyvatel

SILNÉ STRÁNKY

- Výjimečně příznivá poloha v zázemí Prahy, jakožto nejvýznamnějšího centra národního systému osídlení a navíc i výrazně nejúspěšnějšího rozvojového pólu v transformačním vývoji; důsledky této skutečnosti se komplexně promítají do pozitivního socioekonomického a demografického vývoje celého kraje (+1)
- Velmi dobré ekonomické a sociální poměry obyvatelstva – nízká nezaměstnanost, relativně vyšší mzdy (0)
- Příznivá sociální struktura obyvatelstva, kvalifikovanost pracovní síly i nadprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatelstva (0)
- Nejvyšší populační růst v ČR a jeho postupné zrychlování; především roste migrační atraktivita kraje, která má pozitivní důsledky jak na věkovou strukturu, tak na úroveň vzdělanosti obyvatelstva (0)
- Postupné, byť silně diferencované přenášení atraktivity Prahy do jejího zázemí kombinované s uplatněním regionálních rozvojových pólů – Mladá Boleslav, některá sídla v užším metropolitním zázemí Prahy, v posledních letech Kolín a další centra (+1)
- Stabilizovaná regionální organizace – struktura osídlení a hierarchie středisek, komplexita jejich funkcí apod., silná regionální vyšší centra (Mladá Boleslav včetně Kosmonos, Kladno, Kolín-Kutná Hora) a významná střední centra (Příbram, Mělník, Beroun včetně Králova Dvora, Kralupy nad Vltavou, Rakovník, Benešov) (+1)
- Efektivní územní dělba práce a její rozvíjení – prohlubování výhodné specializace dílčích územních jednotek podle polohových i místních předpokladů (0)
- Ve vybraných částech kraje mimořádně příznivé podmínky pro bydlení (Benešov, Černošice, Říčany, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav); Dolní Poberežní a prostor Říčany – Mnichovice mají mimo jiné i výhodné kolejové spojení s Prahou (+1)
- V centrech osídlení dobrá veřejná občanská vybavenost (0)
- V příměstském území Prahy celá řada obchodních a zábavních center, což lze hodnotit z hlediska uspokojování vybraných potřeb obyvatelstva jako pozitivní (negativní vliv na krajinu a negativní vliv na místní obchodní síť viz jiné části textu) například Čestlice, Tuchoměřice (před dokončením) (0)
- Ve vybraných částech kraje mimořádně příznivé podmínky pro rekreaci – v RURÚ bylo vymezeno na území kraje 19 oblastí se zvýšeným významem pro rekreaci (0)

PŘÍLEŽITOSTI

- Díky sounáležitosti kraje s hlavním městem i díky založeným rozvojovým tendencím mají Střední Čechy výrazně nadprůměrné předpoklady pro další růst. (0)
- Souběžně s tím bude docházet i k posilování metropolitního areálu; hlavní příležitosti a zároveň potřebné podpory jsou trojího druhu:
 - nepochybný dynamický růst bude nutné zabezpečit především zásadním zlepšením dopravní, technické i sociální infrastruktury – s cílem posílení svébytnosti a soběstačnosti v lokální úrovni i celkové propojenosti v úrovni regionální (metropolitní), (+1)
 - v souladu s předpokládaným růstem je potřebná další podpora rozvoje kvality lidských zdrojů – vzdělanost, podnikatelská aktivita apod., (0)

- pravděpodobný další populační růst podmíněný i vyšší imigrací bude vyžadovat především rozšíření sociální infrastruktury, realizaci vhodné sociální politiky ve směru k zachování sociální soudržnosti apod. (+1)
- Využití územní diference (nerovnoměrnosti) prostřednictvím rozvoje územní dělby práce a adekvátním prohlubováním kooperace (zejména výrobní a zejména mezi silnými a slabými mikroregiony) a vhodné specializace dílčích územních jednotek; to může být cesta k vyrovnávání v socioekonomické úrovni (kvalitě života) obyvatelstva (+2)
- Zvýšení dostupnosti center zaměstnanosti a služeb (včetně posílení hromadné dopravy) (+1)
- Zajištění vhodné specializace místní ekonomiky; speciální pozornost a podporu přitom vyžadují dva extrémní typy území:
 - zaostávající a slabě osídlené prostory (především okrajová území zvláště v jižní části kraje), kde je potřebné posílení vlastní ekonomické základny regionálních středisek (např. Příbram, Vlašim, ale i menší střediska jako je Městec Králové nebo Zruč n. Sáz.); dále je zde důležitá podpora mikroregionální dopravní infrastruktury, harmonizace ochrany životního prostředí a zároveň i rozvoje rekreačních funkcí, (+1)
 - naopak v nejvíce exponovaných územích (metropolitní zázemí Prahy, hlavní urbanizované osy) bude potřebné „zvládnutí“ vysoké růstové dynamiky; podmínkou je potřebný rozvoj technické a sociální infrastruktury (viz aktuální stav v suburbanizační zóně) a zároveň efektivní užití nástrojů územní a regionální politiky v zájmu komplexní koordinace složek dynamického rozvoje (bydlení, rekreace, doprava služby) a ochrany hodnot krajiny. (+1)
- Optimalizace plánování rozvoje hl. m. Prahy a obcí v rámci společného metropolitního prostoru (+1)
- Vytvoření odpovídajících nižších center osídlení v příměstském území Prahy, schopných saturovat potřeby vlastních obyvatel i svého spádového území (Hostivice, Jesenice) (+1)
- Zlepšení podmínek pro rekreaci i cestovní ruch doplněním chybějící infrastruktury (+1)

Hodnocení vlivu ZÚR

Navzdory pravděpodobnému všeobecnému ekonomickému útlumu má středočeský prostor nadále výrazně nadprůměrný rozvojový potenciál. K jeho využití může nepochybně napomoci realizace návrhů ZÚR, a to v několika ohledech. Primární význam bude mít další rozvoj dopravní infrastruktury, neboť silnější vnitřní propojenost celého regionu zvyšuje možnosti ekonomické kooperace i všeobecné flexibility systému osídlení. Zvláštní efekty může přinést další expanze metropolitního areálu zejména východním směrem a podél hlavních komunikačních os.

Zlepšení dopravní obslužnosti ve spojení s podporou rozvoje mikroregionálních středisek je cestou ke zmírnění vnitřních územních disparit a k řešení problémů periferie. Pozitivní vliv v těchto souvislostech by měla i podpora aktivit ve sféře rekreace a cestovního ruchu.

Klíčový význam bude mít rozvoj dopravní infrastruktury, a to jak v úrovni hlavních silničních a železničních komunikací, tak v úrovni regionálních a lokálních komunikací zajišťujících napojení na dopravní makroinfrastrukturu. To je podmínkou pro rozvoj územní ekonomické kooperace i pro zvýšení mobility pracovní síly.

Vzhledem k významným územním rozdílům v intenzitě osídlení a hospodářské rozvinutosti má specifický význam podpora periferních prostorů. Ta je možná především prostřednictvím podpory středisek (Příbram, Rakovník, Vlašim, Sedlčany a dále Votice, Uhlířské Janovice a Zruč nad Sázavou) a zlepšením jejich dopravní dostupnosti. U exponovaných území v zázemí Prahy je nutný rozvoj nejen technické, ale zejména sociální infrastruktury, a to i v „nižších“ centrech jako jsou Říčany, Jesenice a Hostivice, které jsou schopné saturovat potřeby obsluhy svého území.

Hlavní problémy vyvolané nastupující ekonomickou recesí bude možné zmírnit především státními zásahy v rámci sociální (rozvoj a zlepšení sociálních sítí, rekvalifikačními programy apod.) a zejména ekonomické politiky (podpora strukturálních změn, podnikatelských aktivit, diverzifikace ekonomiky).

D.IV. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

Hlavním přínosem ZÚR Středočeského kraje je komplexní přístup k ochraně hodnot založený na principu trvale udržitelného rozvoje území. To znamená, že ZÚR Středočeského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu a rozvoj hodnot přírodních, ale i kulturně historických a civilizačních.

Hodnoty území byly zjišťovány již v Územně analytických podkladech Středočeského kraje. Mají buď charakter limitů využití území (zejména ze sféry ochrany přírody a krajiny a památek) nebo byly zjištěny vlastním šetřením či průzkumem zpracovatelského týmu.

V Zadání ZÚR byly v kapitole „Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot na území Středočeského kraje“ stanoveny požadavky na ochranu hodnot.

Kapitola č.5 návrhu ZÚR „**Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území**“ tyto podmínky stanovuje s ohledem na předešlé dokumentace a podklady. V kapitole č.5 návrhu ZÚR jsou jmenovitě stanoveny zásady pro zajištění ochrany území s přírodními a kulturně historickými hodnotami a možného rozvoje těchto území.

Podmínky ochrany hodnot jsou stanoveny v „**zásadách pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území**“ a ve „**stanovených úkolech pro územní plánování**“ v rozvojových oblastech a osách a specifických oblastech.

Hodnoty území byly také kritériem při vymezování **oblastí se shodným krajinným typem a cílových charakteristik krajiny**. Také při stanovení „**zásad pro plánování změn v území oblastí se shodným krajinným typem**“ byly hodnoty území zohledněny (*viz následující text*).

Promítnutí hodnot území do cílových charakteristik krajiny a oblastí shodných krajinných typů

Na podkladě krajských územně analytických podkladů, především s využitím „Výkresu hodnot“, byly vymezeny „Oblasti shodných krajinných typů“ a jejich cílové charakteristiky. Cílové charakteristiky uvedené v posuzované ZÚR vyjadřují skutečnosti, které mohou být procesem územního plánování ovlivněny.

Jedná se zejména o:

- návrh účelného využití území a jeho prostorového uspořádání,
- dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území,
- sledování potenciálu společenského a hospodářského rozvoje řešeného území,
- rámcovou specifikaci charakteru nezastavěného území na regionální úrovni tak,
- vyjádření převažujícího fenoménu vymezením oblastí krajinného typu,
- vyjádření poměru konzervativního a liberálního přístupu k případným změnám stávajícího využití území.

ZÚR vymezují na území kraje následující krajinné typy (v grafické části jsou označeny uvedenými kódy):

S - krajina sídelní;

U - krajina příměstská;

R - krajina rekreační;

krajina s komparativními předpoklady zemědělské produkce:

O - krajina polní

C - krajina chmelařská

V - krajina vinařská

W - krajina vodárenská;

N - krajina relativně vyvážená;

H - krajina zvýšených hodnot;

P - krajina přírodní;

ZÚR dále vymezují:

a) koridorové vazby v krajině („zelené klíny“)

Z názvů oblastí krajinného typu lze odvodit, které zvýšené hodnoty prezentují:

- **Krajiny přírodní** zahrnují území s relativně nejvyššími přírodními hodnotami, jejichž plošný rozsah dosahuje regionálního měřítka. V daném případě se jedná především o CHKO. ZÚR požadují výrazně konzervativní přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny zvýšených hodnot** zahrnují oblasti, ve kterých jsou ve zvýšené míře koncentrovány přírodní, kulturně historické a estetické hodnoty, ale svými parametry nesplňují kritéria pro vyhlášení CHKO. ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny vodárenské** zahrnují oblasti, u kterých byla v RURÚ vyhodnocena zvýšená vodohospodářská funkce a svým plošným rozsahem dosahují regionálního měřítka. ZÚR požadují výrazně konzervativní přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny s významnými předpoklady zemědělské produkce** zahrnují území, která mají zvýšené hodnoty pro zemědělskou produkci.
 - **Krajiny polní** zahrnují oblasti, ve kterých převládají půdy nadprůměrné kvality a i další přírodní podmínky (např. terénní) vytvářejí komparativní výhodu pro zemědělské hospodaření. ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
 - **Krajiny chmelařské** zahrnují oblasti, které jsou charakteristické přírodními předpoklady k produkci chmele (zejména půdní a klimatické). ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
 - **Krajiny vinařské** zahrnují oblasti, které jsou charakteristické přírodními předpoklady k pěstování vinné révy. ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny relativně vyvážené** představují oblasti, jejichž základní hodnota cílově spočívá v relativní vyváženosti mezi zachováním přírodních hodnot území a jeho exploatací. ZÚR předpokládají liberálnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.

1. Vliv řešení na stav a vývoj přírodních hodnot zjištěných v RURÚ

Přírodní hodnoty jsou evidovány a v ZÚR chráněny. Vybrané hodnoty jsou zobrazeny v koordinačním výkresu. Jedná se o celý systém zvláště chráněných území, lokalit NATURA 2000, mokřadní systémy, plochy pro těžbu surovin, vodohospodářsky významná území s velkými podzemními i povrchovými zdroji pitné vody, území s přírodními léčivými zdroji, krajinnářsky hodnotná území - krajinné památkové zóny, přírodní parky a území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, významné krajinné prvky mimo území CHKO a skladebné části ÚSES.

V ZÚR jsou stanoveny „*zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území*“. Tyto zásady mimo jiné stanovují požadavek respektovat ochranu výše uvedených přírodních hodnot, chránit a podporovat plnění krajinných funkcí souvisejících s přírodními hodnotami (ochrana biodiverzity a pozitivních charakteristik krajinného rázu, ekostabilizační a retenční funkce, trvale udržitelné využívání vodních zdrojů, ochrana nerostného bohatství, apod.). Stanovují zásady pro ochranu přírodních hodnot v souvislosti s možnými lidskými aktivitami v krajině (bydlení, rekreace, těžba, lázeňství, výstavba dopravní a technické infrastruktury, vodohospodářské úpravy apod.).

V návrhu ZÚR jsou v kapitole 5. **Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území kraje**, vymezeny nadmístní přírodní, kulturně historické a civilizační hodnoty. K těmto hodnotám se vztahuje posouzení vlivu ZÚR.

Přírodní hodnoty území

Vyhodnocení jednotlivých staveb a opatření upozornilo na potenciální dílčí střety. Následně bylo provedeno upřesnění průběhu koridoru (pokud to bylo na úrovni regionální dokumentace možné) a případně byla navržena opatření k jejich minimalizaci.

Zvláště chráněná území ochrany přírody a krajiny

Vzhledem k rozsáhlosti chráněných krajinných oblastí a jejich geografické poloze se v některých případech nelze vyhnout dílčím negativním zásahům.

Přírodní bariéry jsou překonávány při styku intenzivně osídlených oblastí dopravní a technickou infrastrukturou. Nutnou modernizací nebo dostavbou těchto zařízení dochází v řadě případů k nepříznivému ovlivnění hodnot řešeného území. Nepříznivé vlivy na sledované hodnoty ZÚR zmírňují nebo eliminují formou vyhledávání vhodných řešení, formou volby variant záměrů apod.

ZÚR vykazují dílčí negativní vlivy na hodnoty řešeného území, které nelze zcela eliminovat, ale lze je zmírnit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace (zpřesněním lokalizace), v rámci projektové dokumentace dílčích staveb (zpřesněním lokalizace a volbou vhodného technického řešení).

Lokality soustavy NATURA 2000 - evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možno přesně určit významnost vlivu. V těchto případech musí být vliv podrobně vyhodnocen v procesu dalšího posuzování záměrů.

Mokřadní ekosystémy - mezinárodně chráněné mokřady Liběchovky a Pšovky

Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném vyhodnocení by mohl být určen i jako významnější. ZÚR, respektive dokumentace SEA, navrhuje opatření vedoucí k minimalizaci těchto vlivů.

Krajinářsky hodnotná území - krajinné památkové zóny Osovsko a Žehušicko, přírodní parky a území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu

ZÚR respektují hodnoty, dílčím způsobem je rozvíjejí, ale vykazují též dílčí negativní vlivy na hodnoty řešeného území.

Vzhledem k rozsáhlosti obecně chráněných území (19 přírodních parků) a jejich geografické poloze se v některých případech nelze vyhnout dílčím negativním zásahům - zejména dopravní a energetické stavby a další vlivy.

Za pozitivní vlivy je možno pokládat vymezení krajinných typů a stanovení základních zásad ochrany přírodních hodnot a krajinného rázu.

Významné krajinné prvky mimo území CHKO

Vzhledem k rozsáhlosti obecně chráněných území se v některých případech nelze vyhnout dílčím negativním zásahům - zejména dopravní a energetické stavby a další vlivy.

Skladebné části ÚSES

ZÚR respektují hodnoty, dílčím způsobem je rozvíjejí, ale vykazují též dílčí negativní vlivy na prvky ÚSES.

Za pozitivní vlivy je možno pokládat vymezení skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES, které je koordinované a závazné pro celý kraj.

Za negativní lze považovat střety a křížení dopravních a energetických staveb s prvky ÚSES.

Pro předcházení střetům navrhuje ZÚR řadu zásad pro navrhování dopravních tras a infrastrukturních vedení ve vymezených koridorech. Další opatření navrhuje dokumentace Vyhodnocení vlivu na životní prostředí SEA, respektive Natura. Také tato opatření byla převzata do ZÚR Středočeského kraje.

2. Vliv řešení na stav a vývoj kulturních hodnot zjištěných v RURÚ

Kulturní hodnoty jsou evidovány a v ZÚR chráněny. Vybrané hodnoty jsou zobrazeny v koordinačním výkresu. Jedná se o památkově chráněná území a objekty: kulturní památku zařazenou do seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO - Kutná Hora, Průhonický park a zámek, národní kulturní památky, městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové rezervace, vesnické památkové zóny, archeologické památkové rezervace a další významné areály v památkovém zájmu.

V ZÚR jsou stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v souvislosti s ochranou a rozvojem kulturně historických hodnot“.

Tyto zásady mimo jiné stanovují požadavky:

- *při realizaci rozvojových záměrů v širším okolí památkově chráněných území a objektů respektovat kulturně historické hodnoty (tj. především hodnoty urbanistické a architektonické) a zvažovat možné střety s pozitivními znaky charakteristik krajinného rázu;*
- *stanovit podmínky pro využití kulturně historických hodnot pro cestovní ruch, s tím, že budou prosazovány trvale udržitelné formy cestovního ruchu a doprovodných služeb.*

3. Vliv řešení na stav a vývoj civilizačních hodnot zjištěných v RURÚ

Civilizační hodnoty jsou evidovány a v ZÚR chráněny, pro rozvoj civilizačních hodnot vytvářejí ZÚR předpoklady. Vybrané hodnoty jsou zobrazeny v koordinačním výkresu.

Jedná se o:

- centra sídelní struktury uvedená v kapitole 2.5;
- nadmístní silniční síť tvořená dálnicemi D1, D5, D8, D11, rychlostními komunikacemi R4, R6, R7, R10 a vyhovujícími úseky silnic I. třídy č.3, 9, 12, 16, 18, 32 a 38, včetně silničního okruhu kolem Prahy (SOKP);
- železniční tratě celostátních drah Praha – Plzeň, Praha – Ústí nad Labem, Praha – Pardubice, Praha – Benešov, Praha – Lysá nad Labem, Mělník – Lysá nad Labem – Kolín – Čáslav (dvoukolejné, elektrifikované tratě s dokončenou či připravovanou modernizací);
- veřejné mezinárodní letiště Praha-Ruzyně; letiště Vodochody, Benešov-Nesvačily;
- vybrané prvky energetické infrastruktury - elektrárny EMĚ Horní Počaply, ECK Kladno, rozvodny (400 kV) Čechy Střed, EMĚ, Týnec nad Labem;
- vybrané stavby vodohospodářské infrastruktury – vodní nádrže: Slapy, Orlík, Švihov, Vrchlice.

Zásady pro usměrňování územního rozvoje a pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování v souvislosti s ochranou a rozvoje civilizačních hodnot jsou stanoveny v kap. 2. až 4. ZÚR kraje.

Silniční doprava

Trasy a zařízení dopravní infrastruktury, realizované předchozími generacemi, náleží k nejvýznamnějším civilizačním hodnotám. Návrh ZÚR tyto hodnoty plně akceptuje a vytváří stavebně právní podmínky pro jejich další rozvoj a zejména dokončení ucelených tras (definování jako VPS).

Železniční doprava

Trasy a zařízení železniční dopravy, realizované v posledních více než 150 letech jsou velmi významné civilizační hodnoty. Návrh ZÚR tyto hodnoty plně akceptuje a vytváří stavebně právní podmínky (definování jako VPS) pro jejich další rozvoj (zejména v případě realizace nových koridorů VRT).

Letecká doprava

Letiště Praha – Ruzyně představuje mimořádně významnou civilizační hodnotu. Významnými hodnotami jsou též letiště Vodochody a Benešov - Nesvačily, ve své kategorii nejvýznamnější

letišť i vzhledem ke svému rozvojovému potenciálu. Tyto hodnoty návrh ZÚR plně respektuje a vytváří podmínky pro rozvoj letiště Praha - Ruzyně.

Vodní doprava

Labská a Vltavská vodní cesta jsou rovněž nezpochybnitelnou civilizační hodnotou ovšem s problematickým plným využitím jejího potenciálu. ZÚR sledují záměr splavnění střední Vltavy doplněním chybějících plavebních objektů – lodních zdvihadel s využitím zejména pro rozvoj rekreace na údolních nádržích Slapy a Orlik.

Technická infrastruktura

Mezi civilizační hodnoty technické infrastruktury v rámci kraje lze zařadit síť VVN 400 kV včetně TS 400/110 kV pro pokrytí potřeb Prahy a přilehlého území Středočeského kraje, která je v návrhu ZÚR dokončována.

Dalšími základními hodnotami jsou i plynovody, produktovody, ropovody a další významná technická zařízení.

Za významnou civilizační hodnotu lze rovněž považovat vícezdrojové zásobování Prahy pitnou vodou, které je plně využíváno i pro zásobování rozsáhlých území kraje.

Průmyslové, skladové a logistické areály

Civilizačními hodnotami jsou i významné průmyslové, skladové a logistické areály. ZÚR je akceptují a vytvářejí podmínky pro jejich rozvoj.

E. Vyhodnocení přínosu zásad územního rozvoje k naplnění priorit územního plánování stanovených v PÚR

E.I. Naplnění priorit

Vláda ČR dne 20.7.2009 na svém jednání schválila usnesením č. 929 návrh Politiky územního rozvoje ČR 2008 (celostátní nástroj územního plánování), který byl pořízen Ministerstvem pro místní rozvoj. V kapitole 2.2 Republikové priority je devatenáct článků. V následujícím textu je uvedeno vyhodnocení přínosu ZÚR k naplnění těchto priorit.

Články jsou očíslovány dle PÚR:

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj hodnot řešeného území je posouzen v kapitole D.IV. tohoto vyhodnocení.

Již v územně analytických podkladech kraje byly stanoveny hodnoty území, a to jak vyplývající ze zákonných předpisů, tak hodnoty zjištěné aktuálním průzkumem a rozbořem.

ZÚR Středočeského kraje všechny tyto hodnoty respektují, vytvářejí podmínky pro jejich zachování a rozvíjení. Jedná se o přírodní, kulturně historické i civilizační hodnoty (*viz kap. 4.6 Územní podmínky ochrany a rozvoje přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v textu Odůvodnění ZÚR*).

Přírodní hodnoty byly v ZÚR kraje zohledněny jak při návrhu oblastí a os, tak i koridorů a ploch. Významně ovlivnily i návrh oblastí se shodným krajinným typem a cílových charakteristik krajiny (*viz kap. Cílové charakteristiky krajiny v textu Odůvodnění ZÚR*).

Pro ochranu a rozvoj kulturně historických hodnot kraje byly stanoveny zásady:

„při navazující výstavbě podřídít využití okolního území potřebám ochrany kulturně historických hodnot, podporovat rozvoj trvale udržitelného cestovního ruchu a doprovodných služeb (informační centra, infrastruktura veřejné dopravy apod.)“.

Také pro ochranu a rozvoj civilizačních hodnot kraje byly stanoveny zásady: *„podporovat trvale udržitelný rozvoj center sídelní struktury, podporovat obslužnost a veřejnou dopravu“.*

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

ZÚR nemají na tyto procesy přímý vliv. Vytvářením územně technických podmínek pro sociální rozvoj území je stanoven základní rámec i pro řešení těchto negativních jevů.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Při řešení ochrany hodnot území je nezbytné zohledňovat také požadavky na zvyšování kvality života obyvatel a hospodářského rozvoje území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli.

Při návrhu jednotlivých částí ZÚR byly zohledňovány důsledky pro všechny tři „pilíře“ udržitelného rozvoje území. Souhrnné vyhodnocení vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje území je součástí tohoto vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a je uvedeno v závěrečné kapitole F.

V ZÚR byla tato priorita promítnuta i do vymezování oblastí se shodným krajinným typem a při stanovování cílových charakteristik krajiny.

ZÚR Středočeského kraje stanovují takové podmínky pro využívání a rozvoj území, aby disproporce ve vyváženém rozvoji, zjištěné v RURÚ, byly postupně vyrovnávány (viz například specifické oblasti).

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

ZÚR vymezily specifické oblasti, které dlouhodobě vykazují depresi. Po obvodě kraje v některých případech tato území vytvářejí souvislé oblasti. Téměř vždy přesahují tyto oblasti i do území sousedních krajů.

Byly formulovány zásady pro udržitelný rozvoj těchto území. Cílem ZÚR je vytvoření předpokladů pro zachování struktury osídlení, nezbytné pro udržování kulturní krajiny a ochranu hodnot území. Podmínky pro lokalizaci zastavěných ploch budou promítnuty konkrétně až v úrovni územních plánů.

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

Tématu rozvoje sídelní struktury věnují ZÚR velkou pozornost, protože fungující střediska osídlení hrají významnou roli jak v rozvojových oblastech a osách, tak i v oblastech specifických. Prostřednictvím navržené kategorizace center vytvářejí ZÚR podmínky pro rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje a posílení některých center pro rozvoj či zachování jejich obslužné funkce v území. ZÚR vytvářejí návrhem koridorů dopravy podmínky pro realizaci potřebných dopravních staveb sloužících pro zlepšení dopravní dostupnosti měst a regionů kraje.

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání

území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje reagují na tuto prioritu v celém svém obsahu: Ve stanovení krajských priorit, v zásad stanovených pro osy a oblasti o pro oblasti se shodným krajinným typem i v upřesnění podmínek koncepce ochrany hodnot území. Například stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje:

„rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené sítě a na letiště, zejména na plochy brownfields; logistické a výrobní areály umisťovat tak, aby nezatěžovaly svými dopravními vazbami centrální a obytná území sídel; využívat možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů a dostavby ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách; ve vyšších centrech osídlení vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy; v nižších a lokálních centrech zlepšit situaci v dopravním napojení a dopravní obsluze spádového území“.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umisťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje stanovily „*Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí*“ (viz kapitola 4.3 Návrhu ZÚR).

Na základě doporučení SEA navrhuje ZÚR řadu společných prostorových a projektových opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury.

Co se týče územního systému ekologické stability ZÚR Středočeského kraje navrhuje systém regionálních i nadregionálních ÚSES jako veřejně prospěšná opatření. Vymezení je v souladu se Studií ÚSES Středočeského kraje – viz kapitola 7.7 návrhu ZÚR. V rámci projednání návrhu ZÚR s dotčenými orgány (s Českým báňským úřadem) bylo upřesněno vymezení prvků ÚSES ve vazbě na regionálně významná ložiska surovin.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje stanovují cílové charakteristiky krajiny ve vztahu k vymezeným oblastem krajinného typu. Oblasti krajinných typů a jejich cílové charakteristiky byly vymezeny zejména na podkladě krajských územně analytických podkladů, s využitím „Výkresu hodnot“. ZÚR vymezují krajiny sídelní, příměstské, rekreační, relativně vyvážené, přírodní, vodárenské, krajiny zvýšených hodnot, krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce (krajiny polní, chmelařské, vinařské). K jednotlivým typům krajiny byly vedle cílových charakteristik stanoveny „*základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich*“ a „*úkoly pro územní plánování*“.

(21) Vymežit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Kromě biokoridorů, prvků územního systému ekologické stability, jsou v návrhu řešení vyznačeny krajinářské vazby správního území hl. m. Prahy a jeho zázemí – **koridorové vazby v krajině**. Jedná se o koridory vyjadřující přírodní a rekreační vazby, tzv. „zelené klíny“ a jejich propojení. Charakteristický fenomén „**zelených klínů**“ a jejich příčného propojení spočívá v polyfunkčním charakteru koridoru a jeho veřejném charakteru. Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zajištění zejména přírodních, ekologických, vodohospodářských a rekreačních vazeb správního území hl.m. Prahy a jeho zázemí. Koridory jsou v návrhu ZÚR vyznačeny jejich osou – osa by měla být promítnuta v ÚPD dotčených obcí do pásu, vyjádřeného plochou s rozdílným způsobem využití typu - plochy smíšené v nezastavěném území. Pokud osu představuje vodoteč, měla by být dle možnosti v těžišti pásu. Minimální šířka pásu by kromě odůvodněných případů neměla klesnout pod 100 m.

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Tato problematika je řešena Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje v několika rovinách:

- v prioritách územního plánování kraje (priorita 07 c),
- v zásadách pro oblasti a osy (jak v oblastech a osách rozvojových – například v OB1 – v rozvojové oblasti celorepublikového významu, kde je zvýšený tlak na rekreační využívání území, které je také rekreačním zázemím hlavního města Prahy, tak i ve specifických oblastech, kde je cestovní ruch podporován jako jeden z potenciálů rozvoje těchto území),
- v rámci návrhu cílových charakteristik krajiny byla řešena i problematika rekreace a cestovního ruchu; rekreační využívání je zohledněno zejména v krajinných typech rekreačních a příměstských,
- ZÚR se zabývá také cyklistickou dopravou v souladu s Generelem cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008).

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístění dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umístit tato zařízení souběžně. Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.

Zlepšování dostupnosti, zejména středisek osídlení, je jedním z hlavních cílů ZÚR. Při návrhu dopravní obslužnosti i technické infrastruktury bylo dbáno na omezení nové fragmentace krajiny. Pokud to bylo technicky možné, byly trasy umísťovány do společných koridorů. ZÚR stanovily „Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí“, které jsou zaměřeny zejména na koridory pro navrhovanou dopravní a technickou infrastrukturu.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Rozšiřování sítě veřejné hromadné dopravy šetrné k životnímu prostředí je zásadou stanovenou v ZÚR zejména pro rozvojové oblasti a osy. Pro rozvoj bydlení v těchto oblastech je stanovena zásada orientovat jej do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové a s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou. Další zásadou je vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy. ZÚR se zabývají také cyklistikou, kterou chápou jako významnou součást infrastruktury pro rozvoj turistiky, ale i jako dopravní prostředek šetrný k životnímu prostředí.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

Z hlediska rozvoje technické infrastruktury jsou významné přínosy ZÚR ke splnění cíle minimalizovat rizika v případě havárií a jiných mimořádných událostí (např. terorismus) ve zdvojování zdrojů a přenosových tras v energetice tak, jak je to již zajištěno u vícezdrojového zásobování Prahy pitnou vodou.

Významné pro omezení rizik hrožících v případě klimatických změn je zapracování lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod jako územních rezerv.

Pro ochranu území ohrožených povodněmi navrhuje ZÚR jedenáct protipovodňových opatření. Další preventivní opatření budou navrhována v územních plánech. Kromě návrhu konkrétních protipovodňových opatření ZÚR stanovují obecné zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich. Mezi těmito zásadami je i požadavek „rozvíjet retenční schopnost krajiny“. V rámci zobrazení limitů obsahuje koordinační výkres ZÚR záplavové čáry Q100, které hrají roli při prevenci ohrožení hodnot území povodněmi.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Tato problematika je řešena Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje v několika rovinách:

- v prioritách územního plánování kraje (priorita 07 g),
„vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na rozvíjení systémů dopravní obsluhy a technické vybavenosti, soustav zásobování energiemi a vodou a na využití surovinových zdrojů pro výstavbu, s cílem zabezpečit podmínky pro hospodářský rozvoj vybraných území kraje a pro stabilizaci hospodářských činností v ostatním území kraje.
- v zásadách pro oblasti a osy (jak v oblastech a osách, tak i ve specifických oblastech),
- v zásadách pro centra osídlení,
- v úkolech pro územní plánování směřovaných na úroveň obcí.

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně – viz například priorita pro územní plánování kraje 07 a).

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně. Konkrétně lze zmínit návrhy hromadné dopravy směřující do příměstského prostoru Prahy (MetroBus, či zkapacitnění příměstské kolejové dopravy po uvolnění regionálních tratí od tranzitní dopravy, sledování systémů P+R a B+R). Naopak ve specifických oblastech je kladem důraz na zachování nezbytného rozsahu hromadné dopravy zejména směrem do center osídlení.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Tuto problematiku řeší ZÚR standardně, doplnění nadobecních vodovodních systémů je zařazeno mezi veřejně prospěšné stavby.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně. Konkrétně jsou z hlediska rozvoje technické infrastruktury je významné např. zdvojování zdrojů a přenosových tras v energetice.

(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně.

E.II. Přínos ZÚR Středočeského kraje ke zlepšení integrace ČR do středoevropského prostoru

Středočeský kraj s centrem nadnárodního významu Prahou je součástí širšího středoevropského prostoru. Právě v centru kraje se setkávají a protínají významné dopravní trasy silniční a železniční, na hranici s Prahou leží nejvýznamnější republikové letiště Praha – Ruzyně.

ZÚR vytvářejí návrhem koridorů dopravy a technické infrastruktury podmínky pro realizaci potřebných dopravních staveb sloužících pro mezinárodní a republikové vazby.

Silniční doprava

Záměry na silniční síti jsou v souladu s PÚR 2008.

ZÚR respektují a zpřesňují nejvýznamnější koridory mezinárodního významu. V návrhu jsou dosud chybějící či nevyhovující součásti těchto koridorů, které leží na území kraje:

D3 (na území kraje Praha – Mezno, dále směr Tábor – České Budějovice),

SOKP (silniční okruh kolem Prahy, významná část i na území kraje Praha),

R6 (na území kraje Nové Strašecí – Koleč, dále směr Karlovy Vary).

Další chybějící plnohodnotné součásti koridorů republikového významu:

R4 (na území kraje Dubenec – Zalužany, dále směr Strakonice),

R7 (na území kraje Slaný – Hořešovice, dále směr Chomutov),

S5 (silnice I/35 Jičín – Turnov/Mnichovo Hradiště) - v současné době vede trasa I/35 mimo území Středočeského kraje koridorem po severovýchodním obvodu jižní části CHKO Český ráj. Trasa je vedena v kontaktu s CHKO v údolí řeky Libuňky a souběžně se stávající železniční tratí 041 Děčín – Turnov. Na základě PÚR 2008 je na území Středočeského kraje jako územní rezerva sledována jedna z variant řešení této trasy, která využívá koridor silnice I/16 a II/268 (Horní Bousov – Mnichovo Hradiště). Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 vychází ze Studie proveditelnosti a účelnosti pro trasu R35 Turnov – Jičín, zpracované společností Valbek, s. r. o.

Železniční doprava

Také záměry PÚR 2008 sledované v železniční dopravě ZÚR respektují a upřesňují.

Jedná se o: VR1 – vysokorychlostní tratě do směrů Ústí nad Labem, Plzeň, Brno.

ZÚR tyto koridory zpřesňují, výstupní úseky z Prahy sledují jako veřejně prospěšné stavby, další úseky pak jako územní rezervy. Vysokorychlostní železniční spojení je nadnárodní koncepce, nelze je zejména na malém území ČR uvažovat jako izolovaný systém. Středoevropské koridory vysokorychlostního typu budované v sousedních zemích (SRN, Rakousko) vedou v hlavních osách středoevropského osídlení, tj. mimo území ČR. Napojení hl. m. Prahy na tyto koridory je nejvhodnější přes Drážďany a Regensburg.

Železniční tratě dle dohody AGC

(Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách):

C-E 551 Praha – České Budějovice – hranice ČR – (Linz),
C-E 61 Děčín – Lysá n. L. – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno,
C-E 40a (Nurnberg-) hranice SRN/ČR – Cheb – Plzeň – Praha.

ZÚR tyto koridory zpřesňují. Významné zlepšení parametrů (modernizace vč. novostaveb) je na trati Praha – České Budějovice.

KD1 - železniční trať pro kombinovanou dopravu dle dohody AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech): Praha – Liberec. ZÚR tuto trať uvažují nikoliv ve stávajícím vedení přes Neratovice / Všetaty, ale v koridoru Praha – Lysá n. L. – Milovice – Mladá Boleslav.

Vodní doprava

PÚR sleduje koridory vodní dopravy mezinárodního významu:

VD1 Labe (Pardubice – hranice ČR),

VD2 Dolní Vltava (Mělník – Praha – Třebenice)

Jedná se o stávající plavební úseky, které ZÚR přebírají.

VD5 Střední Vltava

ZÚR v souladu s PÚR navrhuje doplnění chybějících plavebních objektů – lodních zdvihačů na přehradních nádržích Slapy a Orlík (význam bude rekreační).

Letecká doprava

PÚR 2008 stanovuje v čl. 131 úkol rozšíření letiště Praha – Ruzyně - vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), které částečně zasahuje do území Středočeského kraje. ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (nová paralelní dráha a prodloužení stávající dráhy západním směrem - plocha pro veřejně prospěšnou stavbu D300). ZÚR reflektují úkol pro územní plánování stanovený pod písm. b) čl. 131 PÚR 2008 návrhem přímého napojení na systém příměstské železniční dopravy, umožňující spojení jak s centrem hl. m. Prahy, tak i s největším středočeským městem Kladnem (VPS D208 a D209). ZÚR dále navrhuje dostavbu silničního okruhu kolem Prahy (severozápadní segment) a přestavbu navazujícího úseku rychlostní silnice R7, na kterou je areál letiště napojen.

Transevropské multimodální koridory sledované v PÚR

Využívají stávající či k modernizaci navrhované tzv. koridorové tratě ve směrech na Ústí n. L., Jihlavu a Plzeň a stávající dálnice ve směrech na Ústí n. L., Jihlavu a Plzeň.

Nově je navrhován koridor M1 Praha – České Budějovice zahrnující novou dálnici D3, modernizovanou železniční trať č. 220 (na parametry AGC). Doplnující význam (zejména pro rekreační dopravu v území Středního Povltaví) má Vltavská vodní cesta.

Plochy a koridory technické infrastruktury

Za strategicky nejvýznamnější lze pokládat zkapacitnění ropovodu Družba (v PÚR označení DV1) a ropovodu IKL Ingolstadt – Kralupy nad Vltavou – Litvínov (v PÚR označení DV2). Oba tyto záměry jsou do ZÚR zapracovány.

Také další záměry - elektrorozvodné – propojení rozvoden Výškov – Čechy Střed a Výškov – Řeporyje vedeními VVN 400kV (v PÚR označení E10) a plynárenské - VVTL plynovod DN500 PN63 (v PÚR označení P8) Drahelčice – Háje ZÚR Středočeského kraje obsahují.

F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

F.I. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje území.

Kraj jako celek

Rozvoj Středočeského kraje je z hlediska vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území vyvážený, pokud bychom za bilanční jednotku vzali území celého kraje. Hospodářské a sociální podmínky jsou silně pozitivně ovlivněny hlavním městem Prahou, která se Středočeským krajem vytváří jeden neoddelitelný organismus. Přitom přírodní prostředí kraje je hodnotné a je cenným základem zejména pro silně urbanizovaná území.

Jednotlivé části kraje

Při podrobnějším pohledu z hlediska území obcí s rozšířenou působností, nebo obcí s pověřeným obecním úřadem byly v rozborech udržitelného rozvoje území kraje nalezeny dílčí nevyváženosti. Tyto disproporce jsou logické vzhledem k různým předpokladům a podmínkám vývoje území. Odlišnosti v kvalitě přírodních, hospodářských a sociálních podmínek jsou do jisté míry přirozené a ZÚR Středočeského kraje s nimi spíše pracují a využívají je, než aby je odstraňovaly. Pokud však byly v rozborech zjištěny významné disproporce, které již ohrožují udržitelný rozvoj území, navrhuje ZÚR opatření pro jejich vyrovnání.

Vymezení rozvojových os a oblastí na jedné straně a vymezení specifických oblastí na druhé straně je toho výsledkem. Stanovení „zásad pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a dále stanovení „úkolů pro územní plánování“ v těchto oblastech a osách jasně sleduje cíl vytvářet podmínky pro udržitelný rozvoj území.

Rozvojové osy a oblasti

V rozvojových osách a oblastech jsou zdůrazněny podmínky pro zachování přírodních a kulturně historických hodnot, i přes snahu o optimální využití existujícího potenciálu středisek osídlení a podmiňující rozvoj dopravní, technické i sociální infrastruktury. Prosperita rozvojových os a oblastí je významná i pro území, která v rozborech udržitelného rozvoje území byla označena jako mezilehlá a periferní.

Suburbánní příměstský prostor kolem Prahy

Rozbory udržitelného rozvoje území Středočeského kraje upozornily na ohrožení vyváženého rozvoje suburbánního příměstského prostoru kolem Prahy. ZÚR se proto v rozvojové oblasti republikového významu OB1 Praha zaměřily na řešení základních problémů tohoto území.

V „zásadách pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ je navržena celá řada zásad, které by měly pomoci regulovat rozvoj těchto území, který má v některých případech živelný průběh. Jedná se zejména o návrh řešení dopravy, usměrňování rozvoje ekonomických aktivit do ploch s návazností na železnici, bydlení do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy (zejména kolejové) a do lokalit s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou, vytváření podmínek pro prostupnost území, rekreaci atd.

Ve výkresu oblastí se shodným krajinným typem jsou naznačeny směry přírodně rekreačních vazeb hlavního města Prahy do jeho zázemí ve Středočeském kraji – koridorové vazby v krajině. Krajský úřad Středočeského kraje ověřil ve studii „Zelené pásy - vytvoření podmínek pro vznik ploch veřejně přístupné zeleně“ (U-24 s.r.o., 2009) koncepci celého systému a následně také návrh zelených pásů v území ORP, které navazují na město Prahu (Brandýs n. L., Černošice a Říčany). Tento systém se může v budoucnu stát součástí dokumentace ZÚR kraje (zpracování systému v rámci aktualizace ZÚR).

V rámci návrhu ploch a koridorů nadmístního významu je řešen celý soubor dopravních a infrastrukturních staveb, včetně veřejné hromadné dopravy, a to v koordinaci s územně plánovací dokumentací Prahy.

Také stanovené „úkoly pro územní plánování“ sledují záměr podpořit podmínky pro udržitelný rozvoj suburbánního území tak, aby hospodářský rozvoj byl dostatečně koordinován a rozvoj sociálních podmínek za ním nezaostával. Současně je sledován cíl omezit negativní vlivy hospodářského rozvoje na životní prostředí, přírodu a krajinu.

Specifické oblasti

Ve specifických oblastech (v ZÚR Středočeského kraje se jedná o periferní – problémové oblasti) upozornily rozboru udržitelného rozvoje území na disproporce ve vyváženém vývoji, zejména ohrožení na trhu práce pro sociální stabilitu (zvýšeně to platí pro období ekonomické recese). V těchto oblastech, které mají většinou kvalitní přírodní prostředí, se ZÚR zaměřují na vytvoření podmínek pro využití existujícího potenciálu pro hospodářský rozvoj, který může představovat cestovní ruch, agroturistika, využívání přírodních zdrojů pro specifické hospodářské aktivity (drobné výrobní provozy využívající místní zdroje - nerostné suroviny, lesy, alternativní zdroje energie, místní tradice a volnou pracovní sílu), ale přitom je vždy zdůrazněna podmínka udržitelného rozvoje území spojená s ochranou přírodních a kulturně historických hodnot a krajinného rázu.

Sledovaným cílem je i zachování struktury osídlení schopné dlouhodobě udržovat krajinu. S tím souvisí potřeba zachování kvalitní dopravní sítě a veřejné dopravy. Zachování stávajících funkcí těchto oblastí je důležité i pro území rozvojová a mezilehlá (přírodní zdroje, prostor pro regeneraci obyvatel širšího území).

Oblasti se shodným krajinným typem a stanovení cílových charakteristik krajiny

Návrh vymezení oblastí se shodným krajinným typem a stanovení cílových charakteristik krajiny reflektuje kromě civilizačních hodnot ve zvýšené míře hodnoty přírodní a kulturně historické. Těmito oblastmi je v ZÚR pokryto území celého kraje.

ZÚR stanovují základní „zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich“. Pro jednotlivé oblasti se shodným krajinným typem jsou stanoveny „zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich“, které představují podmínky pro udržení základních charakteristik těchto oblastí.

Vyhodnocení vlivu ZÚR na životní prostředí (SEA) a na území NATURA

Tato dílčí vyhodnocení zaměřená na přírodní pilíř upozornila na některé střety záměrů (veřejně prospěšných staveb a opatření) s prvky přírodního prostředí a na jejich negativní vliv na hygienu životního prostředí. Vznik těchto střetů a vlivů nelze zcela vyloučit, ale návrh ZÚR se je snažil omezit na minimum. Také stanovením podmínek pro následnou dokumentaci lze zajistit další omezení negativních vlivů těchto staveb. Z hlediska celkového vyhodnocení vlivu řešení na udržitelný rozvoj území jsou však tyto negativní skutečnosti vždy kompenzovány pozitivním působením na hospodářský a sociální rozvoj.

F.II. Shrnutí přínosu zásad územního rozvoje k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích

Zpracování ZÚR Středočeského kraje předcházelo zpracování územně analytických podkladů, které v části Rozbor udržitelného rozvoje území vyhodnotily metodou SWOT analýzy mimo jiné i základní hrozby – rizika, ohrožující podmínky života současné i budoucí generace.

V Zadání ZÚR pak byly stanoveny požadavky, které směřují k odstranění, či zmírnění těchto rizik a ohrožení.

ZÚR proto v rámci svého obsahu daného právními předpisy navrhuje řadu zásad, podmínek i konkrétních opatření a staveb, které sledují tento cíl. Projevuje se to jak ve stanovených prioritách územního plánování, tak v zásadách pro osy a oblasti, včetně cílových charakteristik krajiny. Také podmínky koncepce a ochrany přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území kraje se snaží předcházet rizikům, které s sebou přináší rozvoj území, ale i těm, která leží mimo rámec územního plánování a jejich příčiny jsou často i globálního charakteru.

Za hlavní přínosy ZÚR k řešení komplexního územního rozvoje a ke splnění cíle minimalizovat rizika a ohrožení potřeb současné generace a podmínek života generací budoucích v kraji lze označit tyto:

1. Stanovení základních forem aktuální územní diferenciaci jako východiska koncepčních přístupů ke koordinovanému rozvoji jak celého kraje, tak i jeho dílčích částí.

Jedná se zejména o:

- hierarchickou kategorizaci center osídlení;
- hierarchickou kategorizaci os osídlení;
- vymezení rozvojových oblastí na jedné straně a problémových (tzv. specifických) oblastí na straně druhé.

Toto rozlišení vnitřních územních částí kraje směřuje jednak k jejich významovému rozlišení a jednak ke stanovení jejich základních specifik a následně i vhodné funkční specializace. Celkově pak určuje možné, resp. žádoucí uspořádání systému osídlení. Přestože řešení velké části rozvojové problematiky je v první řadě věcí regionálního plánování a regionální politiky, jsou výše zmíněná stanovení důležitým podnětem pro tato řešení. Zároveň jsou i koncepčním rámcem pro samotnou sféru územně plánovací činnosti.

Rozvojové oblasti a osy se vymezují s cílem definovat území, v němž se předpokládá zvýšená urbanizace prostoru a soustředění investiční výstavby. Tím zároveň vzniká požadavek na zvýšenou ochranu kulturně historických a přírodních hodnot a ochranu a tvorbu krajiny. Cílem je vyvážit požadavky na územní rozvoj v území rozvojových oblastí a os s požadavky na ochranu hodnot území.

2. ZÚR komplexním způsobem naplňují uvedenou koncepci rozvoje v úrovni územně technických zásad a příslušných nástrojů. Důraz je zde kladen na koordinaci zájmů ekonomických, sociálních i ekologických a na minimalizaci jejich střetů.

ZÚR stanovují priority pro zajištění udržitelného rozvoje území. V těchto prioritách jsou zohledněny principy udržitelného rozvoje, které se dále promítají do celého řešení ZÚR.

Pro rozvojové osy a oblasti, pro specifické oblasti, pro oblasti se shodným krajinným typem a pro plochy a koridory jsou vhodně a diferencovaně stanoveny zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování.

Významné je i stanovení zásad pro zajištění ochrany území s přírodními, kulturně historickými a civilizačními hodnotami a zásad možného rozvoje těchto území.

K ochraně hodnot území přispívá i vymezení cílových charakteristik krajiny, které jsou vztaženy k oblastem se shodným krajinným typem.

3. K naplnění priorit stanovených v regionálních strategických dokumentech i v Zadání ZÚR vytvářejí ZÚR územně technické podmínky mimo jiné v podobě vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby a opatření, pro dopravní a technickou infrastrukturu a ale i pro územní systém ekologické stability a přírodně rekreační vazby (zelené klíny).

Výjimečný význam je v ZÚR přikládán rozvoji dopravní a technické infrastruktury, která má zásadní podmiňující vliv jak na zachování růstové dynamiky hlavních rozvojových prostorů, tak na stabilizaci a eventuelní zlepšování stavu v územích periferního typu.

Jedná se o dopravní infrastrukturu nezbytnou pro republikové i evropské vazby, která často přenáší i zátěž rozvojových oblastí a os. V těchto prostorech ZÚR doplňují další propojení regionálního významu, která tuto zvýšenou zátěž pomohou přenášet (zejména v územích zvýšené suburbanizace). Dopravní obsluha území hraje velkou roli i v územích specifických oblastí, kde proto ZÚR doplňují celou řadu nových propojení a navrhuji úpravy pro zlepšení parametrů na silnicích regionálního významu zajišťujících vazby na centra osídlení i do okolních regionů.

Z hlediska rozvoje technické infrastruktury jsou významné přínosy ZÚR ke splnění cíle minimalizovat rizika v případě havárií a jiných mimořádných událostí (např. terorismus) ve zdvojování zdrojů a přenosových tras v energetice tak, jak je to již zajištěno u vícezdrojového zásobování Prahy pitnou vodou. Významné pro omezení rizik hrozících v případě klimatických změn je zapracování lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod jako územních rezerv. Pro ochranu území ohrožených povodněmi navrhuji ZÚR jedenáct protipovodňových opatření.

4. ZÚR konečně zdůrazňují i předpoklady aktivizace rozvojového potenciálu kraje ve sféře cestovního ruchu, rekreace a turistiky. To může přinést jak celokrajské efekty, tak i potřebný rozvoj problémových, avšak ekologicky atraktivních území.

Zásady územního rozvoje stanovují zásady podpory cestovního ruchu ve vybraných oblastech tak, aby se zlepšovala infrastruktura tohoto území a mohly být rozvíjeny tradiční i nové formy rekreace a cestovního ruchu, stanovují také zásady využití mimořádného potenciálu historických měst a některých dalších areálů pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu. Dotýkají se problematiky území přetížených individuální pobytovou rekreací, i když těžiště řešení spočívá na územních plánech (měst a obcí). Zabývají se rekreačním využitím Středního Povltaví, jako nejvýznamnější oblasti rekreace a cestovního ruchu ve Středočeském kraji (viz krajina rekreační jako jedna z oblastí se shodným krajinným typem). ZÚR podporují využití vysokého potenciálu Středního Povltaví (vodní nádrže Slapy a Orlík) pro formy

rekreace odpovídající standardům využívání vodních ploch; k tomu přispívá zlepšení dopravní dostupnosti těchto území silniční dopravou (toto zlepšení se výrazně opírá o dálnici D3, která zpřístupňuje území jižně řeky Sázavy) a vytvoření souvislé vodní cesty Praha – České Budějovice doplněním zdvihaadel na přehradách Slapy a Orlík ve Středočeském kraji. Řeší i problematiku každodenní a krátkodobé rekreace, zejména nekomerční v příměstských prostorech (viz krajina příměstská jako jedna z oblastí se shodným krajinným typem). ZÚR chrání navržený systém přírodně rekreačních vazeb na hranici hlavního města vymezený v rámci Krajské koncepce ochrany přírody hl. města Prahy (viz „koridory propojení zeleně“ vymezené ve výkresu „Oblasti se shodným krajinným typem“) a přebírají koncepci cyklistické dopravy Středočeského kraje.

F.III. Vyhodnocení variantních návrhů z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje území

V ZÚR bylo ve versi ke společnému jednání vyhodnoceno několik variantních návrhů. V této kapitole je jejich vyhodnocení včetně výběru konečné varianty.

Poznámka: v tabulkách jsou použita znaménka +, -, případně 0.

Tato znaménka signalizují výsledek hodnocení vlivu dané varianty na příslušný pilíř:

- + převažují kladné vlivy,*
- převažují negativní vlivy,*
- 0 v dané míře podrobnosti řešení nelze vlivy vyhodnotit.*

Podbarvena je u každé stavby vybraná varianta.

Koridor II/101 Rudná – Unhošť územní rezerva D523

varianty	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
Var. a	Koridor II/101 Rudná – Unhošť, přeložka západně Červeného Újezdu – západní varianta	náklady 853 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; lepší dopravní napojení sídel +	prochází mezi Č. Újezdem a Svárovem, lépe obslouží území +	možný vliv dopravy na obyvatelstvo z hlediska hygieny prostředí (hluk) nutno řešit technickými opatřeními -
Var. b	Koridor II/101 Rudná – Unhošť, přeložka východně Červeného Újezdu - východní varianta	náklady 935 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; horší dopravní napojení sídel; souběh s koridorem TI -	menší přínos pro obsluhu obytného území -	menší vliv dopravy z obchvatu na obyvatelstvo, avšak větší zatížení dopravou při průjezdu napojovací komunikace Č. Újezdem +

Vyhodnocení SEA

Obě varianty odvádějí tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonic, čímž dojde ke zlepšení stavu ovzduší v území podél stávajících průtahů těmito obcemi. Varianta (a) prochází v těsnější blízkosti zástavby než varianta (b). Proto představuje varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí. Na druhou stranu, tato varianta umožňuje lepší dopravní obsluhu přilehlých obcí. Míra snížení dopravní zátěže v zástavbě dotčených obcí bude v této variantě nepřímo úměrná podílu cílové a zdrojové dopravy do těchto obcí na celkové dopravní zátěži. Rozdíly mezi variantami jsou však poměrně mírné, negativní dopady varianty (a) lze omezit za předpokladu aplikace protihlukových opatření.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Realizace obou z předložených variant bude spojena se zábořem ZPF vysoké kvality. Žádná z předkládaných variant nemá vliv na PUPFL. Z hlediska vodohospodářských poměrů jsou obě varianty srovnatelné, bez významnějšího vlivu. Ani v jedné variantě nemá záměr vliv na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou obě z předložených variant řešení hodnoceny jako rovnocenné. Významné vlivy na sledované prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny nebyly v měřítku hodnocení identifikovány.

Vyhodnocení vybrané varianty územní rezervy D523

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo variantu (a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání byla vybrána varianta (a).

Vedení trasy silnice dle varianty (a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Ptice a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení se severním objezdem Červeného Újezdu dle varianty b) je částečně problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do ochranného pásma lokality kláštera Hájek.

Z dopravního hlediska variantní trasa (b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení částí území, což by mělo dopad na vyšší dopravní zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Základní varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Koridor aglomeračního okruhu - úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly
veřejně prospěšná stavba D064

Kód VPS	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
D064 a	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly, západní varianta	náklady 668 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; dopravně výhodnější pro obsluhu sídel; možnost etapizace výstavby +	dostává se do bližšího kontaktu se sídly -	poněkud méně příznivá varianta z hlediska vlivu dopravy na obyvatelstvo -
D064 b	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly, východní varianta	náklady 648 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; dopravně méně výhodná varianta pro obsluhu sídel; -	v roce 2009 je požadována představiteli obcí, je vnímána jako méně problematická ve vztahu k zástavbě +	je hodnocena příznivěji SEA +

Základní varianta (a) je vedena od dálnice D11 východně od obce Jirny a dále prostorem mezi Novými Jirny a Horoušánky, kde se v krátkém úseku přimyká k současné trase, od které se opět odklání a pokračuje do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12. Ve variantním řešení (b) je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Trasa bude řešena jako dvoupruh.

Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty (a), a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek je možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle základní varianty (a) umožní dobré napojení zástavby Nových Jirny a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/10164 mezi Horoušánky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na příjezdu Horoušánek. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Varianta (b) časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

Vyhodnocení SEA

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučuje vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ (b). Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin. Toto rozhodnutí je podpořeno skutečností, že varianta (a) je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vedení trasy v tomto prostoru by znamenalo snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

Vyhodnocení vybrané varianty stavby D064

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (b) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání byla vybrána varianta (b), která je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na životní prostředí a vyhovuje dotčeným obcím.

Koridor železniční tratě č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova
přeložka železniční tratě
veřejně prospěšná stavba D204

Kód VPS	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
D204 a	Koridor železniční tratě č. 221: úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta (a) - západní	náklady 28 580 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; +	vyhýbá se více sídlům +	minimální rozdíly variant 0
D204 b	Koridor železniční tratě č. 221: úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta (b) - východní	náklady 30 000 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; realizace bude pravděpodobně technicky náročnější -	pravděpodobně se dostane do bližšího kontaktu se sídly -	minimální rozdíly variant 0

U výstupní trasy železniční tratě č. 221 z Prahy je rozdíl v nákladech jen minimální, daný o něco větší délkou tunelového vedení trasy ve variantě b – východní.

Trat' č. 221, 220 Praha – Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště (IV. tranzitní železniční koridor) - je součástí spojení Balt - Jadran. Koridor je součástí sítě TEN-T s cílem jeho zásadní přestavby. Přestavba IV. TŽK Praha - Horní Dvořiště v zásadním řešení představuje zdvoukolejnění, úplnou elektrifikaci trati a zajištění podmínek pro zásadní zvýšení traťové rychlosti. Na stávajícím dvojkolejním elektrifikovaném úseku tratě Praha - Čerčany - Benešov v současné době probíhá optimalizace ve stávajícím koridoru, které umožní zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod., což je dlouhodobě nevyhovující.

Z tohoto důvodu je pro možnost zkapacitnění IV. tranzitního koridoru navrhováno přeložení tratě pro rychlost 200 – 250 km/hod. do nového koridoru v úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova. Navazující úsek stávající elektrifikované jednokolejné trati v úseku Bystřice u Benešova - Votice - jižní hranice kraje je navržen k zásadní modernizaci s dílčími přeložkami pro rychlost 160 km/hod a je již ve fázi realizace.

Vyhodnocení SEA

Obě varianty jsou hodnoceny jako rovnocenné spojené s významnými vlivy na vodohospodářské poměry v území. Realizace záměru v obou variantách je spojena s vlivy na režim povrchových a podpovrchových vod. Důvodem tohoto hodnocení je tunelové řešení trasy v obou variantách. Trasa ve variantě (a), zasahuje ochranné pásmo vodního zdroje jižně Velkých Popovic. Z hlediska vlivu na ZPF a PUPFL jsou obě z předložených variant hodnoceny jako přibližně rovnocenné. V obou případech si realizace vyžádá zábor kvalitní zemědělské půdy a zásady do lesních porostů.

Obě sledované varianty se dostávají do střetu s prvky ochrany přírody a představují významný zásah do krajiny. Koridor varianty D204a zasahuje do CHLÚ výhradního ložiska stavebního kamene Pyšely. Z tohoto důvodu je v rámci vlivů na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin tato varianta hodnocena jako méně příznivá.

V měřítku hodnocení SEA nelze určit variantu z hlediska vlivů na životní prostředí šetrnější. Identifikované rozdíly lze označit za minimální.

Vyhodnocení vybrané varianty stavby D204

V měřítku hodnocení SEA nebylo možné určit variantu z hlediska vlivů na životní prostředí šetrnější.

Identifikované rozdíly lze označit za minimální.

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání byla vybrána varianta (a). Tato varianta se více vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady pro technicky poněkud méně náročné řešení trasy. Tato varianta je výhodnější i z hlediska širších vazeb trati a napojení Benešova.

**Koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020
územní rezerva D608a a D608b**

Kód ÚR	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
D608 a	Koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020 – varianta (a) – jižní	náklady 414 mil.Kč + výrazně vyšší provozní náklady - horší směrové parametry -	srovnatelný s variantou b 0	šetrnější k životnímu prostředí +
D608 b	Koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020 – varianta (b) – severní	náklady 1 150 mil.Kč – výrazně nižší provozní náklady + podstatně lepší směrové parametry +	srovnatelný s variantou a 0	méně šetrná varianta k životnímu prostředí -

Železniční trať č. 020 Velký Osek – Hradec Králové – Letohrad – pro zlepšení dopravních vazeb je navrhováno přímé propojení od trati č.231 na trať č.020 severně od Velkého Oseka při dálnici D11 (tzv. "Libická spojka"). Nové propojení umožní přímé spojení ve směru od Nymburka na Hradec Králové bez nutnosti vedení spojů přes Velký Osek. Zatím sledováno ve dvou variantách. Kratší varianta (a) je z hlediska nákladů výrazně levnější. Další varianta (b), vedená souběžně (severně) dálnice D11, umožňuje vyšší rychlostní standard. Trať Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín je součástí hl. evropských železničních magistrál (AGC); požadovaného standardu (nad 160 km/hod) však nedosahuje. Trať Praha – Lysá nad Labem je uvažována k přestavbě na 160 km/Hod. Pokud by bylo dosaženo těchto parametrů, je žádoucí sledovat celkové zlepšení v trase Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Hradec Králové i s úpravami na území Královéhradeckého kraje.

Kratší, jižní varianta(a) byla sledována již několik desetiletí, dokonce i ve formě mimoúrovňové. Z hlediska dlouhodobého je však nesporně lepší varianta severní, u které se vyšší investiční náklad plně vyrovná výraznou provozní úsporou, navíc tato varianta směrově umožňuje podstatně vyšší rychlosti průjezdu tímto úsekem. Varianta podél dálnice má mnohem lepší směrové parametry a pro jízdu je také ve výsledku výrazně kratší, než varianta spojky až na okraji Velkého Oseka.

Vyhodnocení SEA

V měřítku provedeného hodnocení je jako varianta šetrnější, z hlediska záboru ZPF a PUPFL, hodnocena varianta D608a. Řešení ve variantě D608b, které je dopravně účinnější, je možné realizovat v případě zajištění prostorové koordinace s tělesem dálnice D11, za účelem omezení fragmentačních účinků stavby.

Závěr vyhodnocení

Záměr byl přeřazen v obou variantách mezi územní rezervy. Z hlediska hodnocení SEA byla hodnocena lépe varianta (a) – menší zábor ZPF a PUPFL. Z hlediska dopravního efektu je vhodnější delší varianta (b), která by měla být maximálně přiblížena ke koridoru dálnice D11.

**Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje
veřejně prospěšná stavba E01**

Kód VPS	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
E01 a	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (a) - východní	náklady 1 760 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; další nelze v rámci tohoto úkolu posoudit 0	střet s VPR Třebíz -	z hlediska ŽP hodnocena nejlépe +
E01 b	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (b) - západní	náklady 1 780 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; další nelze v rámci tohoto úkolu posoudit 0	0	-
E01 c	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (c) = kombinace a +b + jejich propojení	náklady 1 840 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; další nelze v rámci tohoto úkolu posoudit 0	0	-

Stavba E01 je upřesněním koridoru sledovaného v PÚR 2008. Cílem je zvýšení přenosové schopnosti a spolehlivosti dodávky elektrické energie.

V případě vedení z rozvodny Výškov do rozvodny Řeporyje byly původně sledovány dvě základní varianty a třetí varianta příčného propojení při event. přechodu ze severní trasy do jižní trasy (tzn. varianty E01a, b, c). Z hlediska investičního byl rozdíl mezi variantami nepodstatný.

U varianty (a) je problematické vedení v blízkosti venkovské památkové rezervace Třebíz, ale v tomto úseku se bude jednat o souběh s existujícím elektrickým vedením, což je přijatelnější varianta než budování nového..

Vyhodnocení SEA

Výstavba vedení nemá žádný vliv na stav ovzduší nebo hlukovou zátěž obyvatel.

Z hlediska vlivu na ZPF není mezi variantami rozdíl – negativní vlivy na ZPF jsou u nadzemních vedení minimální (pouze bodové ve stožárových místech). Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta s nejvýznamnějším negativním vlivem hodnocena varianta E 01b. U var. E 01a a E 01c je vliv hodnocen jako minimální.

Výstavba vedení není v žádné z původně předložených variant spojena s významnými negativními vlivy na vodohospodářské poměry v území.

Žádná z variant nepřináší významný negativní vliv na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin. Méně příznivě jsou hodnoceny varianty E01b a E01c z toho důvodu, že procházejí dobývacím prostorem s ukončenou těžbou. Varianta E01b navíc prochází územím potenciálních sesuvů a v případě realizace je nutné přihlédnout ke ztíženým základovým podmínkám.

Realizace záměru v obou variantách je spojena s výrazným ovlivněním krajinného rázu dotčeného území. Varianta E01a je hodnocena z hlediska krajinného rázu jako přijatelnější z důvodu její lokalizace v krajinářsky méně hodnotném území v souběhu s koridorem silnice I/7. Varianty E01b a E01c zasahují do přírodních parků: Džbán a Povodí Kačáku. Nejméně přijatelnou variantou je E01b, která navíc představuje významný zásah do nadregionálního biocentra a lesních porostů.

Vyhodnocení vybrané varianty stavby E01

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání byla vybrána varianta (a), která je přijatelná i z hlediska dalších pilířů udržitelného rozvoje. Tuto variantu sleduje také správce sítě.

Určitým problémem je přiblížení k venkovské památkové rezervaci Třebíz. V tomto úseku trasy se však bude jednat o souběh s existující trasou elektrického vedení.

Vysvětlení použitých zkratk

ČHMÚ Český hydrometeorologický ústav
ČOV čistírna odpadních vod
ČR Česká republika
ČSÚ Český statistický úřad
EIA posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
EO ekvivalentní obyvatel
EU Evropská Unie
EVL evropsky významné lokality (soustavy Natura 2000)
CHKO chráněná krajinná oblast
CHLÚ chráněné ložiskové území
CHOPAV chráněná oblast přirozené akumulace vod
KES koeficient ekologické stability
KÚ krajský úřad
LBC lokální biocentrum
LBK lokální biokoridor
MŽP ČR Ministerstvo životního prostředí České republiky
NP národní park
NPP národní přírodní památka
NPR národní přírodní rezervace
NV nařízení vlády
OKEČ Odvětvová klasifikace ekonomických činností dle ČSÚ
OP ochranné pásmo
ORP obec s rozšířenou působností
OZKO oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší
PHO pásmo hygienické ochrany
PLO přírodní lesní oblast
PO ptáčí oblasti (lokalita soustavy Natura 2000)
POH plán odpadového hospodářství
POÚ (obec) s pověřeným obecním úřadem
PP přírodní památka
PPO protipovodňová opatření
PR přírodní rezervace
PUPFL pozemky určené k plnění funkcí lesa
RURÚ rozbor udržitelného rozvoje území
ŘSD ČR Ředitelství silnic a dálnic ČR
SLDB sčítání lidu, domů a bytů ČSÚ
SEA hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SEZ staré ekologické zátěže
SOKP silniční okruh kolem Prahy
SWOT analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
SZ stavební zákon
SŽDC Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TOB trvale obydlené byty
TTP trvalé travní porosty
ÚAP územně analytické podklady
ÚHDP úhrnné hodnoty druhů pozemků
ÚP územní plán
ÚPD územně plánovací dokumentace
ÚPNSÚ územní plán sídelního útvaru (návrh)
ÚP VÚC územní plán velkého územního celku
ÚSES územní systém ekologické stability
VaV výzkum a vývoj
VKP významný krajinný prvek
VN vodní nádrž
VPO veřejně prospěšná opatření
VPS veřejně prospěšné stavby
VVP vojenský výcvikový prostor
ZCHÚ zvláště chráněné území
ZPF zemědělský půdní fond
ZÚR zásady územního rozvoje