

## 4. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

### 4.1. PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

*K bodům (01) až (09) návrhu*

#### 4.1.1. KOMENTÁŘ K POUŽITÝM PODKLADŮM

Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Středočeského kraje jsou stanoveny v souladu se základními programovými a koncepčními dokumenty na úrovni České republiky a Středočeského kraje, které mají vliv na územní rozvoj.

##### **Politika územního rozvoje České republiky**

Dokument PÚR 2008 schválený usnesením vlády ČR č. 929/2009 definuje základní priority územního rozvoje na úrovni republiky. Důraz je kladen zejména:

- na vyvážení vztahu územních podmínek pro zdravé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel;
- na zlepšení integrace území ČR do středoevropského prostoru;
- na polycentrický rozvoj sídelní struktury;
- zlepšení vazeb zkvalitňováním dopravní infrastruktury;
- na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území.

Zpracování ZÚR jednotlivých krajů by mělo znamenat zpětnou vazbu a korekci následující aktualizace PÚR.

##### **Strategie udržitelného rozvoje České republiky**

Dokument schválený usnesením vlády ČR č. 1242/2004 představuje dlouhodobý rámec pro udržení základních hodnot a kvality života a je východiskem pro další koncepční a plánovací dokumenty. Cíle a nástroje této strategie směřují k omezení nerovnováhy ve vzájemných vztazích mezi ekonomických, environmentálním a sociálním pilířem.

##### **Strategie regionálního rozvoje České republiky pro léta 2007 - 2013**

Dokument schválený usnesením vlády ČR č. 560/2006 nahrazuje předchozí strategii z roku 2000. Strategie formuluje cíle a opatření významné pro podporu regionálního rozvoje. Strategie regionálního rozvoje tak představuje základní strategický podklad pro orientaci programy regionálního rozvoje na centrální i regionální úrovni.

##### **Regionální operační program Region soudržnosti Střední Čechy pro období 2007 – 2013**

Jedná se o programový dokument určující prioritní cíle regionu pro sledované období.

Hlavním cílem je vytvoření podmínek pro ekonomický rozvoj regionu, zajištění kvality života obyvatel měst i venkova a zvyšování atraktivity území pro bydlení, podnikání, investice a cestovní ruch.

Hlavní problémy k dosažení těchto cílů:

*V příměstském území hl. m. Prahy:*

- živelný rozvoj výstavby bytů
- nevyhovující stav silniční a železniční sítě a v případě silnic též jejich přetíženost
- nedostatečná technická a sociální infrastruktura malých obcí (zejména těch, kde v důsledku suburbanizace dochází k výraznému nárůstu obyvatel)
- zhoršené životní prostředí

*Pro zónu mimo příměstské osídlení a větší města:*

- nízká nabídka pracovních příležitostí, zejména v okrajových a venkovských oblastech
- nízký rozsah a kvalita infrastruktury malých obcí

- nedostatečné využití potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu
- nevyhovující dostupnost center

*Specifické cíle strategie rozvoje regionu Střední Čechy jsou:*

- zajištění vysoké a udržitelné mobility obyvatel při současném snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí
- zvýšení využití přírodního a kulturního potenciálu kraje a posílení místních příjmů z rozvoje cestovního ruchu (významný potenciál má městská turistika)
- zvýšení kvality života ve městech i na venkově a posílení role městských center jako přirozených pólů rozvoje

## **Program rozvoje Středočeského kraje**

Aktualizace dokumentu schválena 18. září 2006 Zastupitelstvem Středočeského kraje.

Středočeský kraj sleduje ve střednědobém horizontu souhrnnou strategickou vizi:

- Středočeský kraj bude dynamicky se rozvíjejícím, ekonomicky výkonným a konkurenceschopným regionem se silnými a vzájemně výhodnými vztahy a vazbami na hl. m. Prahu a na sousední regiony, při respektování různorodosti přírodních, historických, sociálních, kulturních a ekonomických podmínek jednotlivých částí kraje a při vyváženém rozvoji městských, příměstských i venkovských oblastí.
- Středočeský kraj bude regionem s rozvíjející se ekonomikou a rostoucí životní úrovní jeho obyvatel. V rámci rozvoje kraje bude aktivně, efektivně a v souladu s principy udržitelného rozvoje využíván a rozvíjen potenciál a zdroje kraje.
- 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.

*Hlavním cílem* rozvoje Středočeského kraje je dosáhnout vyváženého hospodářského, kulturního a vzdělanostního růstu se silnými a vzájemně výhodnými vazbami na hl. m. Prahu, ale také na další regiony, při respektování podmínek ochrany životního prostředí.

*Díličí cíle:*

- využití blízkosti hl. m. Prahy a potenciálu Středočeského kraje k hospodářskému růstu regionu
- podpora rozvoje lidských zdrojů, zlepšování sociálních podmínek a zvyšování přitažlivosti území Středočeského kraje pro život obyvatel
- rozvoj technické infrastruktury tak, aby odpovídala rostoucím potřebám ekonomického rozvoje při respektování ochrany životního prostředí a splňovala požadavky obyvatelstva Středočeského kraje na trvalé zlepšování kvality života
- zlepšení podmínek života obyvatel se zvláštním důrazem na venkovský prostor, zvyšování přitažlivosti regionu důslednou ochranou a trvale udržitelným využitím přírodního a kulturního dědictví regionu a nabídkou rekreačních a sportovních aktivit

## **ÚP VÚC Pražského regionu**

Z ÚP VÚC Pražského regionu, schváleného dne 18. 12. 2006 Zastupitelstvem Středočeského kraje, byly beze změny převzaty (příp. aktualizovány dle dostupných podkladů) záměry veřejně prospěšných staveb, odpovídající úrovni ZÚR. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu a viz kap. 4.8. odůvodnění) jsou proto uvedena i jejich původní čísla.

## **ÚP VÚC okresu Benešov**

Z ÚP VÚC okresu Benešov, schváleného dne 18. 12. 2006 Zastupitelstvem Středočeského kraje, byly beze změny (příp. aktualizovány dle dostupných podkladů) převzaty záměry veřejně prospěšných staveb, odpovídajících ZÚR. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu) jsou proto uvedena i jejich původní čísla.

## **ÚP VÚC Mladá**

Z ÚP VÚC okresu Mladá schváleného vládou ČR dne 19. 12. 1994 a ze Změny č. 1 tohoto ÚP VÚC schválenou dne 31. 3. 2004 Zastupitelstvem Středočeského kraje, byly beze změny (příp. aktualizovány dle dostupných podkladů) převzaty záměry veřejně prospěšných staveb, odpovídajících ZÚR. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu) jsou proto uvedena i jejich původní čísla.

**ÚP VÚC okresu Příbram**

Z ÚP VÚC okresu Příbram, schváleného dne 12. 6. 2002 Zastupitelstvem Středočeského kraje, byly beze změny (příp. aktualizovány dle dostupných podkladů) převzaty záměry veřejně prospěšných staveb, odpovídajících ZÚR. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu) jsou proto uvedena i jejich původní čísla.

**ÚP VÚC Střední Polabí**

Z ÚP VÚC okresu Střední Polabí, schváleného dne 18. 12. 2006 Zastupitelstvem Středočeského kraje, byly beze změny (příp. aktualizovány dle dostupných podkladů) převzaty záměry veřejně prospěšných staveb, odpovídajících ZÚR. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu) jsou proto uvedena i jejich původní čísla.

**ÚP VÚC Rakovnicko**

Z ÚP VÚC okresu Rakovnicko, schváleného dne 18. 12. 2006 Zastupitelstvem Středočeského kraje, byly beze změny (příp. aktualizovány dle dostupných podkladů) převzaty záměry veřejně prospěšných staveb, odpovídajících ZÚR. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu) jsou uvedena patrná i jejich původní čísla.

**ÚZEMNÍ prognóza VÚC Mladoboleslavsko**

Z projednané územní prognózy velkého územního celku Mladoboleslavsko (zpracována v prosinci 2002) byly převzaty záměry veřejně prospěšných staveb. V tabulce veřejně prospěšných staveb (viz kap. 7 návrhu) jsou proto patrná i jejich původní čísla. Tyto záměry jsou považovány za nové, neboť prognóza nebyla dopracována a schvalována jako ÚP VÚC, a tudíž je možné ji považovat jen za podklad.

**4.1.2. KOMENTÁŘ KE STANOVENÍ PRIORITY**

Priority územního plánování sledují potřebu stabilizace ploch a koridorů pro mezinárodní, republikové i z hlediska potřeb kraje významné infrastrukturní záměry, podporu hospodářského rozvoje území, stabilizaci struktury osídlení a ochranu přírodních a kulturních hodnot v území kraje.

ZÚR navrhuje zásadní zlepšení dopravního spojení (silničního i železničního) prostoru Milovice – Mladá s Prahou a Mladou Boleslaví, které by mohlo podpořit směřování investic pro rozvoj ekonomických aktivit v tomto území. Území bývalého vojenského prostoru Mladá je jako jediné ve Středočeském kraji ve Strategii regionálního rozvoje ČR vymezené jako hospodářsky slabý region.

ZÚR sledují navrženou kategorizaci center cíl pro rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje i posílení některých center pro rozvoj či zachování jejich obslužné funkce v území.

ZÚR vytvářejí návrhem koridorů dopravy podmínky pro realizaci potřebných dopravních staveb sloužících nejen pro mezinárodní a republikové vazby, ale i pro zlepšení dopravní dostupnosti měst a regionů kraje.

ZÚR návrhem cílových charakteristik krajiny vytvářejí podmínky pro zachování rozmanitosti kulturní krajiny i posilování její stability.

ZÚR sledují vytváření podmínek pro stabilizaci a rozvoj ekonomických aktivit území a to zejména ve vymezených rozvojových oblastech a rozvojových osách.

ZÚR vymezením specifických oblastí na obvodě území kraje vytvářejí předpoklady pro spolupráci se sousedními kraji a hledání diferencovaných přístupů ke stabilizaci osídlení těchto oblastí vč. posilování místních center a rozvoje místní ekonomiky, orientované na využití potenciálu těchto území a ochranu jeho hodnot.

## 4.2. ROZVOJOVÉ OBLASTI, ROZVOJOVÉ OSY A CENTRA OSÍDLENÍ

*K bodům (10) až (87) návrhu*

### PŘÍSTUPY K VYMEZOVÁNÍ ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ A OS A SPECIFICKÝCH OBLASTÍ

#### ROZVOJOVÉ OBLASTI

Zahrnují intenzivně urbanizované území se silnými vazbami na jádrová území rozvojové oblasti.

*Rozvojová oblast Praha* je v rámci ČR výjimečným územím, zahrnuje množství měst v kategorii středních a nižších center a řadu velkých obcí v blízkosti hl. města, resp. dalších center oblastí, které vytvářejí jejich suburbánní okolí. Významné je koridorové uspořádání podél hlavních železničních tratí a hlavních silnic, umožňujících radiální spojení k Praze. Mimo hustoty zalidnění a intenzity vazeb jsou významnými kritérii rozvoj po roce 1990, kdy se výrazně obrátily dřívější trendy. *Nový vývoj se projevil zejména těmito faktory:*

- stagnaci větších, dříve výrazně průmyslově orientovaných center;
- posilování některých center, zejména v příměstském území Prahy a Milovic (specifický případ regenerace vojenského prostoru);
- výraznou orientací rozvoje bydlení do území s vyšší kvalitou prostředí (zejména jižně Prahy);
- rozvojem malých obcí (sídel) bez základní technické a sociální infrastruktury, v řadě případů i bez předpokladů kvalitní obsluhy hromadnou dopravou;
- v některých případech i značným rozvojem bydlení v územích s velmi nízkým krajinným potenciálem, kde jsou negativním důsledkem i zábory vysoce hodnotného půdního fondu,
- rozvojem rozsáhlých komerčních areálů s vysokým podílem logistiky s vazbou na mimoúrovňové křižovatky na hlavních trasách silniční dopravy a ve většině případů bez vazby na železnici. Tento rozvoj je mimo geografické polohy Prahy též ovlivňován vysokou výkonností (rozsahem výstavby i spotřebou obyvatel) u této nejvýznamnější rozvojové oblasti ČR.

*Do rozvojových oblastí nebyla zařazována území:*

- ležící mimo koridory dopravní infrastruktury;
- vyznačující se vysokou ochranou přírodních hodnot (CHKO a další přírodní areály);
- bez významnějšího sídelního potenciálu a infrastruktury;
- s horší dostupností Prahy a významnějších center.

Budoucí rozvoj by měl být výrazněji orientován na využívání vnitřních rezerv měst i dalších sídel. Rozsah těchto transformačních ploch je ve sledovaném území rozvojových oblastí poměrně vysoký.

#### *Další rozvojové oblasti*

Střední Polabí a Mladoboleslavsko zahrnuje více měst, zejména ve Středním Polabí se uplatňuje více center, která mají též významný kulturně historický potenciál.

Ostatní rozvojové oblasti jsou vztaženy k jednomu centru, bývalému okresnímu městu, jejich rozsah je poměrně malý a centrum v nich výrazně dominuje.

#### ROZVOJOVÉ OSY

Zahrnují osídlení v koridorech silnic a železnic, ve kterých jsou realizovány regionální vazby vč. vedení spojů hromadné dopravy. Nové trasy dálnic a rychlostních silnic v některých případech vedou mimo koridory osídlení a v těchto úsecích přenášejí především tranzitní vazby. V případech kvalitního napojení mohou přispívat i k posílení center ve větší vzdálenosti od trasy (MÚK).

V bezprostřední blízkosti kapacitních tras (ve vazbách na MÚK) se realizuje zejména rozvoj logistických areálů, které nemají potřebu intenzivních vazeb na osídlení.

Vymezování rozvojových os a oblastí vycházelo z katastrálních území, která jsou nejstabilnější a nejmenší územní jednotkou. Pouze ve dvou případech byl tento přístup korigován. Jedná se

o vypuštění rozsáhlého lesního komplexu Brdské vrchoviny, který je součástí k. ú. Dobříš a o vypuštění části k. ú. Lužná, které leží v CHKO Křivoklátsko.

## SPECIFICKÉ OBLASTI

Základní kritéria pro jejich vymezení:

- významné ztráty počtu obyvatel a to nejen v období po roce 1990;
- velmi nízká hustota osídlení (většinou menší než 25 obyv./km<sup>2</sup>);
- absence větších obcí v území, na které je vázána sociální infrastruktura;
- větší vzdálenost od silnějších center, poskytujících zajištění obslužných funkcí a nabídku pracovních příležitostí;
- poloha mimo hlavní dopravní trasy (silnice nadřazené sítě, hlavní železniční tratě);
- nízká úroveň místní silniční sítě;
- velmi malá výstavba bytů a nízký standard stávajících fondů;
- horší věková a vzdělanostní charakteristika obyvatelstva.

### 4.2.1. ROZVOJOVÁ OBLAST REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU OB1 PRAHA

*K bodům (10) až (12) návrhu*

ZÚR zpřesňují na území kraje rozvojovou oblast OB1 Praha na úroveň obcí.

PÚR 2008 vymezuje tuto oblast dle SO ORP:

Benešov (jen severní část), Beroun, Brandýs n. L.-St. Boleslav, Černošice, Český Brod (mimo jihovýchodní části), Dobříš (jen severovýchodní části), Kladno (mimo jihozápadní části), Neratovice, Říčany (mimo východní části), Slaný (jen jižní část).

Po zpřesnění ZÚR zahrnuje tato oblast (na území Středočeského kraje):

- téměř celé SO ORP Černošice bez Číčovic a Libochoviček na severu a částí SO POÚ Mníšek (jihovýchod) a Jílové u Prahy (jihozápad)
- západní část SO ORP Říčany vč. koridoru na Kostelec n. Č. L.
- téměř celé SO ORP Brandýs n. L.-St. Boleslav mimo území ležící na pravém břehu Labe
- severozápadní část SO ORP Český Brod
- téměř celý SO ORP Lysá n. L. (mimo jihovýchodní části)
- jižní část SO ORP Neratovice
- z SO ORP Kralupy n. Vlt. město a jeho okolí
- podstatnou část SO ORP Kladno mimo území Zákolanska na severovýchodě a území Křivoklátska na jihozápadě
- z SO ORP Beroun širší koridor dálnice D5 a Hlásnou Třebáň navazující na rozvojovou oblast v prostoru Dolního Poberouní (Řevnice)

Nejsou zahrnuta území (až na výjimky), která jsou součástí CHKO Křivoklátsko a CHKO Český Kras.

- z SO ORP Slaný je zahrnuto jen město Smečno s vazbami na města Slaný, Kladno a Praha
- z SO ORP Rakovník je zahrnuto jen město Nové Strašecí a obec Rynholec, které navazuje na sousední Stochovsko

Není zahrnuta Dobříš, která je součástí rozvojové osy krajského významu.

Přístup na vymezení vychází z intenzity osídlení a existence center. Mimo bezprostředního okolí hl. m. Prahy má rozvojová oblast v některých směrech koridorový charakter.

Rovněž nejsou zahrnována území s velmi nízkou hustotou zalidnění a území s nízkým obytným potenciálem.

Rozvojová oblast zahrnuje vyšší centrum Kladno, střední centra Beroun, Kralupy n. Vlt., Neratovice, Brandýs n. L.-St. Boleslav a Říčany a řadu nižších a lokálních center.

Větší města v podstatě stagnují, výjimkami jsou Říčany a Beroun.

Dochází k posilování měst v kategorii 5 – 10 tis. obyvatel, řada dalších obcí překročila 3 tis. obyvatel. Nejrychleji rostoucím městem jsou Milovice, které již překročilo 9,5 tis. obyvatel. Největší obcí je Jesenice s více jak 6,6 tis. obyvateli.

Závažným problémem zejména příměstského území Prahy je extrémní nárůst počtu obyvatel některých dříve velmi malých obcí (sídel), bez odpovídající sociální a technické infrastruktury a často i bez vazby na hlavní trasy dopravní infrastruktury.

Hlavním problémem rozvojové oblasti Praha jsou *deficity v dopravní infrastruktuře* a to jak silniční, tak železniční.

V silniční dopravě to jsou zejména:

- **silniční okruh kolem Prahy (SOKP)**, kde je v provozu jen západní a jižní část (mezi R7 D1) a malá východní část, propojující radiální silnice R10, D11 a I/12. Na území Prahy je dokončována východní část tzv. Vysočanské radiály, umožňující propojení od MÚK Satalice (R10) na Kbelskou a jejím prostřednictvím na dálnici D11.

Kritická je zejména situace v severozápadním segmentu, kde mezi R7 a D8 neexistuje propojení (tato část okruhu je téměř v celém rozsahu na území kraje Praha).

Mimo využívání dokončené části SOKP jsou tranzitní vazby vedeny přes území hl. m. Prahy a jsou realizovány prostřednictvím jihovýchodní části městského okruhu a navazující radiály Štěrboholské.

Na městském okruhu je ve stavbě významná severozápadní část Malovanka – Pelc Tyrolka vedená téměř výhradně v tunelech (navazuje na již existující tunely Strahovský a Mrázovka)

- **významné radiální trasy dálnice D3** (v celém úseku Jesenice – Mezno) a **silnice I/12** (v úseku Běchovice – Úvaly)
- **aglomerační okruh (AO)** – propojující regionální centra Středočeského kraje a umožňující jejich napojení na radiální trasy nadřazení silniční sítě (v provozu jen úseky R6 – Unhošť a Jesenice – D1 – Říčany)

V železniční dopravě to je zejména:

- vedení dálkové ve směrech na Ústí nad Labem, Pardubice, České Budějovice a Plzeň a regionální dopravy ve stejných koridorech,
- navrhovány jsou výstupní úseky hlavních tratí, které umožní využití stávajících koridorů pro městskou a příměstskou železniční dopravu,
- zcela nevyhovující spojení Prahy s Letištěm Praha Ruzyně a Kladnem, kde se dlouhodobě odkládá zahájení přestavby nejstarší a nejméně významné regionální železniční tratě,
- přestavba a nová trať Lysá n. L. – Milovice – Čachovice, umožňující zlepšení kolejového spojení jak v regionální úrovni Praha – Milovice, tak v meziregionálních vazbách Praha – Mladá Boleslav.

Koncepce řešení těchto problémů byla formulována již ve schválených ÚP VÚC Pražského regionu a Mladá, ZÚR je v zásadě přejímají.

Deficity v oblasti technické infrastruktury jsou postupně odstraňovány (např. kanalizace). V některých rozvojových obcích se zlepšila i situace v oblasti sociální infrastruktury (rozšíření či výstavba areálů základních škol). Problémy většinou nejsou v úrovni územních plánů obcí, ale v nedostatečnosti veřejných investic.

#### 4.2.2. ROZVOJOVÉ OSY REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU

*K bodům (13) až (31) návrhu*

Rozvojové osy nejsou vymezovány na území rozvojové oblasti Praha.

Do rozvojových os jsou zahrnována i na nich ležící území rozvojových oblastí krajského významu, ve kterých jsou soustředěny rozhodující aktivity.

## OS1 PRAHA – BEROUN - PLZEŇ

Je vázána na významné dopravní trasy – dálnici D5 a železniční trať č. 170 Praha – Plzeň.

Zahrnuje část SO ORP Beroun (v prostoru města Zdice) a část SO ORP Hořovice (s městy Hořovice, Žebrák a Komárov). Prostor Beroun - Králův Dvůr je součástí OB1 Praha.

V území je sledována modernizace (optimalizace) železniční trati a v dlouhodobém výhledu nové trati výstavba nové trati pro vysokorychlostní spojení Praha – Plzeň - Mnichov.

## OS2 PRAHA – KRALUPY NAD VLTAVOU – ÚSTÍ NAD LABEM

Je vázána na významné dopravní trasy – dálnici D8, železniční trať č. 090 Praha – Ústí n. L. a vodní cestu Praha – Mělník – Děčín.

Zahrnuje severozápadní část SO ORP Kralupy n. Vlt. (obce Nová Ves a Ledčice) a obec Sazená z ORP Slaný. Na území kraje je do ní zařazeno relativně malé území severně rozvojové oblasti Praha.

V prostoru Nová Ves ji protíná významná západovýchodní silniční trasa I/16 Slaný – Mělník.

V území je v návrhovém období sledována vysokorychlostní trať ve směru na Ústí n. L., která je vedená v koridoru dálnice D8 (spojení Praha – Drážďany).

## OS3 PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC

Je vázána na rychlostní silnici R10 a v severním úseku na železniční trať č. 070 Mladá Boleslav – Turnov. Železniční spojení Praha – M. Boleslav je vedeno v koridoru přes Lysou n. L.

Osa je rozdělena rozvojovou oblastí Mladá Boleslav na jižní a severní část (OBk2 s centry Mladou Boleslaví a Mnichovým Hradištěm).

Jižní část zahrnuje část ORP Mladá Boleslav s městem Benátky n. Jiz.

Severní část zahrnuje část ORP Mnichovo Hradiště s největší obcí Březina.

V dlouhodobém výhledu je v tomto území sledována zásadní přestavba železničních tratí v úseku Mladá Boleslav – Turnov.

## OS4 PRAHA – PODĚBRADY/KOLÍN – HRADEC KRÁLOVÉ/PARDUBICE (- WROCLAW)

Západní část je vedena v území ORP Český Brod a Kolín (bez významnějších sídel).

Osa zahrnuje severní a střední část OBk1 Střední Polabí.

Rozvojová osa je mezi aglomeracemi Kolín/Kutná Hora a Hradec Králové/Pardubice vedena dvěma koridory.

**Severní koridor (Praha - Poděbrady - Hradec Králové)** je vázán na dálnici D11 a železniční tratě č. 231 Praha – Lysá nad Labem - Nymburk – Velký Osek a č. 020 Velký Osek – Hradec Králové.

Osa je rozdělena rozvojovou oblastí Střední Polabí OBk1.

V severní části rozvojové oblasti OBk1 zahrnuje města Sadská a Poděbrady, ležící v koridoru dálnice D11 a města Nymburk, které je významným železničním uzlem.

Východní část v území ORP Poděbrady a Kolín (s větší obcí Žiželice - nemá napojení na D11). Rozvoj území je výrazně limitován Národní přírodní rezervací Žehuňská obora a Žehuňský potok.

Na navazujícím území Královéhradeckého kraje leží při této ose jediné významné město Chlumec nad Cidlinou (5,4 tis. obyv.).

V ZÚR je sledováno dokončení komunikací umožňujících zlepšení přístupu k MÚK na D11.

**Jižní koridor (Praha – Kolín - Pardubice)** je vázán na silnici I/12 Praha – Kolín a po peáži s I/38 (obchvat Kolína) na novou trasu I/2 (budoucí pokračování I/12) Hlízov – Chvaletice – Pardubice a na železniční trať č. 010 Praha - Kolín – Pardubice.

Západní část této osy je totožná s osou OS5. Ve střední části rozvojové oblasti OBk1 zahrnuje města Pečky a Kolín, ležící na železniční trati Praha – Pardubice – Česká Třebová.

Ve východní části této osy jsou nejvýznamnějšími sídly Týnec n. L. a Záboří n. L. ležící při hranici s Pardubickým krajem.

Na navazujícím území Pardubického kraje v této ose leží města Chvaletice (3,2 tis. obyvv.) a Přelouč (8,8 tis. obyvv.).

V území je v ZÚR sledováno (v koordinaci s Pardubickým krajem) nové silniční spojení Kolín – Pardubice nahrazující stávající silnice II/322 (Kolín – Týnec n. L. – Řečany n. L.) a I/2 (Nové Dvory – Bernardov – Zdechovice). Stávající silnice I/2 by měla být vrácena do dřívější kategorie II/333. V úseku na Hlízov (I/38) – Chvaletice se bude jednat o novou trasu, která bude systémově navazovat na silnici I/12 Praha – Kolín.

## **OS5 PRAHA – KOLÍN – JIHLAVA (- BRNO)**

Západní část (mezi oblastmi Praha a Střední Polabí) je totožná s OS4.

Je vázána na silnici I/12 Praha – Kolín a na ni navazující silnici I/38 Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava a na železniční trať č. 011 Praha – Kolín a navazující trať č. 230 Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. Ve střední části zahrnuje město Kolín z OBK1 Střední Polabí. V jižní části rozvojové oblasti OBK1 zahrnuje město Kutná Hora.

Jedná se o nejvýznamnější koridor osídlení mezi Prahou a Brnem, kde jediný úsek bez významnějšího osídlení je mezi městy Habry a Havlíčkův Brod na území kraje Vysočina. Naopak koridor dálnice D1, přenášející dálková spojení v délce cca 100 km mezi Mirošovicemi a Jihlavou (s výjimkou Humpolce) prochází velmi slabým osídlením.

Jihovýchodní část rozvojové osy je na území ORP Čáslav, zahrnuje i město Čáslav.

Významnou aktivitou v území je vojenské letiště Čáslav.

V území je připravována přestavba silnice I/38 v úseku Kutná Hora – Čáslav a přestavba železniční trati č. 230, která je součástí hlavních železničních magistrál dle dohody AGC. V úseku Čáslav – Světlá n. Sáz. by měla být výhledově trať vedena v novém koridoru.

## **OS6 PRAHA – BENEŠOV – ČESKÉ BUDĚJOVICE**

Severní část této osy představuje OBK6 Benešov s městy Benešov a Bystřice.

Jižně navazující osa v malém úseku zasahuje do SO ORP Benešov, podstatná část je na SO ORP Votice. Na severu navazuje na rozvojovou oblast krajského významu Benešov.

Zahrnuje město Votice a větší obce Olbramovice a Miličín.

Je vázána na stávající silnici I/3, v jižní části na úsek budoucí dálnice D3 a na železniční trať č. 220 Praha – Tábor – České Budějovice.

V území je připravována zásadní přestavba železniční trati Benešov – Tábor (s rozsáhlejšími novostavbami).

V jižní části do území rozvojové osy vstupuje připravovaná dálnice D3. Problémem řídce osídleného území je stabilizace potřebného centra Votice. V území mezi Voticemi a Chotovinami plní osa především roli dopravního spojení přes území České Sibiře.

### **4.2.3. ROZVOJOVÉ OBLASTI KRAJSKÉHO VÝZNAMU**

*K bodům (32) až (50) návrhu*

ZÚR Středočeského kraje vymezují 6 rozvojových oblastí krajského významu, jejich jádry jsou bývalá okresní města, z nichž tři jsou součástí rozvojové oblasti Střední Polabí.

#### **OBK1 STŘEDNÍ POLABÍ**

Území zasahuje do SO ORP Nymburk, Poděbrady, Kolín a Kutná Hora.

S výjimkou Kutné Hory další tři hlavní centra (ORP) leží na Labi. Dalšími městy jsou Pečky a Sadská.

Nejvýznamnějším centrem je město Kolín, které je též křižovatkou dálkových silničních i železničních tras. Dvojměstí Kolín – Kutná Hora jako jádrové území této rozvojové oblasti s více než 60 tis.



obyvateli lze považovat za vyšší centrum, konkurující některým krajským městům. Rozvojová oblast, zahrnující další dvě střední centra Nymburk a Poděbrady a dvě menší města Sadská a Pečky, má téměř 120 tis. obyvatel.

Kolín a Nymburk jsou železničními uzly republikového významu.

Západovýchodní spojení vytváří dálnice D11 Praha – Hradec Králové procházející jižně Poděbrad a silnice I/12 Praha – Kolín vedená prostorem Kolína jako I/38, pokračující ve směru na Pardubice novou trasou I/2.

Osou rozvojové oblasti, na které leží hlavní centra (mimo oblast též město Čáslav), je silnice I/38 pokračující severozápadním směrem na Mladou Boleslav a Českou Lípu a jihovýchodním směrem na Havlíčkův Brod a Jihlavu.

Souběžně je vedena i železniční trať Děčín – Nymburk - Kolín – Havlíčkův Brod – Brno zasahující do rozvojové oblasti v úseku Nymburk – Čáslav. Tato trať je součástí evropských magistrál (E61).

Území představuje jedno z nejvýznamnějších soustředění významných historických měst v ČR. Kutná Hora a Kolín jsou městskými památkovými rezervacemi (Kutná Hora navíc památkou UNESCO), města Nymburk a Poděbrady městskými památkovými zónami (Poděbrady jsou navíc významnými lázněmi).

V území je řada nedořešených problémů v oblasti dopravní infrastruktury. Celá trasa I/38 vyžaduje zásadní přestavbu, rozestavěn je obchvat Kolína.

Zcela nevyhovující je silniční spojení z Kolína ve směru na Pardubice (II/322) i ve směru na Poděbrady - (I/38), velkým problémem je též nedostatek mostů přes Labe.

Koncepce dopravy byla řešena ve schváleném ÚP VÚC Střední Polabí a je do ZÚR přejímána.

Hustota osídlení rozvojové oblasti je cca 280 obyv./km<sup>2</sup>.

## **OBk2 MLADÁ BOLESLAV – MNICHOVO HRADIŠTĚ**

Mladá Boleslav je po Kladnu druhým největším městem Středočeského kraje. Je nejvýznamnějším ekonomickým centrem Středočeského kraje a pátým nejvýznamnějším centrem ČR (v HDP na obyvatele přesahujícím i hl. m. Prahu). V podstatě se dnes jedná formálně o dvojměstí, neboť Kosmonosy se od Mladé Boleslavi po r. 1990 oddělily. Dalšími městy v této oblasti jsou Mnichovo Hradiště a Bakov n. Jizerou.

Dopravní páteří rozvojové oblasti je silnice R10 Praha – Mladá Boleslav - Turnov (- Liberec).

Významná je též silnice Mladá Boleslav – Jičín (I/16), kterou je realizováno spojení na Krkonoše i regionální vazby na Sobotku a Jičín (přesahující hranice kraje).

Železniční spojení Mladé Boleslavi s Prahou by se mělo zásadně zlepšit novostavbou trati Lysá n. L. – Milovice – Čachovice (napojení na trať Nymburk – Mladá Boleslav a následnou přestavbou tohoto úseku).

V území je koncentrován rozsáhlý výrobní potenciál, vázaný zejména na automobilový průmysl. Mladá Boleslav je nejvýznamnějším centrem nabídky pracovních příležitostí ve Středočeském kraji i v přilehlém území krajů Libereckého a Královéhradeckého.

Oblast zasahuje do SO ORP Mladá Boleslav a SO ORP Mnichovo Hradiště, má téměř 70 tis. obyvatel. Hustota osídlení rozvojové oblasti je téměř 390 obyv./km<sup>2</sup>.

## **OBk3 MĚLNÍK**

Rozvojová oblast má v podstatě koridorový charakter, její osou je silnice I/9 umožňující spojení s Prahou.

Územím prochází hlavní železniční trať Děčín – Mělník – Všetaty – Lysá n. L. – Kolín, která je využívána zejména pro dálková spojení v nákladní dopravě.

Železniční spojení Mělníka s Prahou je možné, nikoliv však atraktivní přes Všetaty a Neratovice.

Silniční spojení Mělníka s Prahou umožňuje též trasa I/16 do Nové Vsi a s následným využitím dálnice D8.

Významným centrem je město Mělník, dalšími většími obcemi Liběchov na pravém břehu Labe a Dolní Beřovice a Horní Počaply na břehu levém.

Elektrárna Mělník (Horní Počaply) je největším energetickým zdrojem kraje, zásobuje teplem Prahu a Mělník.

V Mělníce je nejvýznamnější říční přístav na území Středočeského kraje. Areál je dnes využíván jako logistické centrum (kontejnerové překladiště železnice – silnice) v současné době v podstatě bez využívání vodní cesty.

Oblast navazuje na východně ležící CHKO Kokořínsko, která je stejně jako město Mělník (městská památková zóna) významným turistickým cílem.

Oblast leží v SO ORP Mělník, má téměř 25 tis. obyvatel. Hustota osídlení oblasti je vzhledem k úzkému vymezení (mezi Labem a CHKO) poměrně vysoká – cca 350 obyv./km<sup>2</sup>.

#### **OBk4 RAKOVNÍK**

Město Rakovník je významným centrem severozápadního území kraje, které je jinak velice řídko osídleno. Město leží mimo hlavní dopravní trasu, kterou je silnice I/6 (R6) Praha – Karlovy Vary. Oblast přiléhá k CHKO Křivoklátsko.

Napojení Rakovníka na silnici R6 je do prostoru Nové Strašecí, kde trasa R6 dnes končí, silnicí II/237. Připravuje se kratší napojení do prostoru Krupé z části novou trasou II/229, které by mělo navazovat na pokračování trasy R6 západním směrem.

Mimo města Rakovník jsou významnými obcemi oblastí Řevničov (na R6), Lužná a Lubná v blízkosti Rakovníka.

Celá oblast leží v SO ORP Rakovník, má cca 22 tis. obyvatel. Hustota osídlení rozvojové oblasti je cca 240 obyv./km<sup>2</sup>.

#### **OBk5 PŘÍBRAM**

Město Příbram je významným centrem jihozápadního území kraje. Je třetím největším městem kraje s rozsáhlým, ale relativně málo osídleným spádovým územím. Severozápadně města se rozkládá vojenský prostor Brdy.

Oblast má poměrně dobré silniční spojení s Prahou trasou R4 a navazujícím přivaděčem I/18. Železniční spojení s Prahou je přes Zdice plzeňskou tratí.

Oblast zahrnuje blízké okolí města Příbram a malé město Milín ležící na R4.

Oblast leží v SO ORP Příbram, má cca 43 tis. obyvatel. Vzhledem k velkému počtu obyvatel Příbrami dosahuje oblast vysoké hustoty zalidnění – cca 390 obyv./km<sup>2</sup>.

#### **OBk6 BENEŠOV**

Město Benešov je významným centrem v jižní části Středočeského kraje. Leží na významné rozvojové ose Praha – Tábor – České Budějovice. Na severu navazuje na Pražskou oblast, která je v ZÚR vymezena přibližně údolím Sázavy. Koncentrace osídlení je v podstatě v dopravním koridoru, proto oblast nezahrnuje některá okrajová, řídko osídlená území obou měst (Benešov, Bystřice).

Spojení s Prahou je prostřednictvím silnice I/3 a následně (od Mirošovic) dálnicí D1.

Železniční spojení je tratí č. 220 Praha – České Budějovice, která je v úseku Benešov – Praha modernizována. Výhledově má být celý úsek Praha – Bystřice veden v novém koridoru s rozsáhlým podílem tunelů.

Město Benešov má velice rozsáhlé administrativní území, obdobně i další město v oblasti Bystřice.

Významným turistickým cílem je zámek a park Konopiště. V lokalitě Nesvačily (obec Bystřice) je nejvýznamnější sportovní letiště ve Středočeském kraji.

Oblast leží v SO ORP Benešov, má cca 20 tis. obyvatel. Hustota osídlení oblasti je cca 220 obyv./km<sup>2</sup>.

#### 4.2.4. ROZVOJOVÉ OSY KRAJSKÉHO VÝZNAMU

*K bodům (51) až (63) návrhu*

ZÚR Středočeského kraje vymezují 4 rozvojové osy krajského významu.

##### **OSk1 PRAHA – SLANÝ - CHOMUTOV**

Dopravní páteří osy je silnice R7 Praha – Chomutov. Trasa umožňuje propojení Prahy na významné středoevropské aglomerace Chemnitz/Zwickau a Leipzig/Halle.

Osa zahrnuje koridor obcí při této trase v SO ORP Slaný.

Rozvojový potenciál je soustředěn téměř v celém rozsahu ve městě Slaný, které je napojené na silnici R7 třemi MÚK. Mimo tento prostor je na území kraje jediná MÚK Hořešovice, která též napojuje největší obec Klobuky (cca 1000 obyv.) ležící v její blízkosti. Na trase R7 je severozápadně Slaného sledováno rozšíření na čtyřpruh a nový úsek v prostoru Lotouše.

##### **OSk2 PRAHA – PŘÍBRAM – PÍSEK/STRAKONICE**

Dopravní páteří osy je silnice R4 Praha – Strakonice.

Osa je rozdělena rozvojovou oblastí Příbram na dvě části. Severní část zahrnuje obce z SO ORP Dobříš (město Dobříš, obce Stará Huť a Obořiště) a prostor Dlouhá Lhota z SO ORP Příbram. Jižní část nezahrnuje významnější obce, největší jsou Zalužany s cca 350 obyv. ležící blízko malého jihočeského města Mirovic.

V území se připravuje výstavba rychlostní silnice R4 vedené souběžně se stávající I/4.

##### **OSk3 BENEŠOV – VLAŠIM**

Dopravní páteří osy je silnice II/112 a železniční trať č. 223 končící v Trhovém Štěpánově. Mimo vlastního města Vlašim jsou v této ose významnější obce Chotýšany, Postupice a Struhařov.

Rozvojová osa zasahuje do SO ORP Benešov a SO ORP Vlašim (zahrnuje jen město bez východní části Bolína).

##### **OSk4 MLADÁ BOLESLAV – JIČÍN**

Dopravní páteří osy je silnice I/16 a regionální železniční trať č. 064 Mladá Boleslav – Stará Paka.

Osa je v SO ORP Mladá Boleslav. Největším sídlem je malé město Dolní Bousov (cca 2,5 tis. obyv.) ležící blízko východočeského města Sobotka (rovněž cca 2,5 tis. obyv.).

V koridoru silnice I/16 význam centra Mladá Boleslav výrazně přesahuje do území Královéhradeckého kraje.

Do prostoru Sukorad je připravovaná přeložka silnice I/16 ze směru od Ml. Boleslavi (MÚK Kosmonosy), která navazuje na novou trasu I/38. Současná trasa v blízkosti MÚK Mladá Boleslav zůstane páteří zóny ekonomických aktivit, která již překročila silnici R10.

#### 4.2.5. KOMENTÁŘ KE STANOVENÍ ZÁSAD PRO USMĚRŇOVÁNÍ ÚZEMNÍHO ROZVOJE A PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH V ÚZEMÍ A ÚKOLŮ PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

Stavební zákon definoval nový přístup k územnímu plánování na úrovni regionů. Novými nástroji se staly PÚR a ZÚR, které se v oblasti řešení sídelní struktury soustřeďují na vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí. Tato území definuje vyhláška č. 500/2006 Sb., jako území se zvýšenými požadavky na změny v území.

Je zřejmé, že 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 kulturních a přírodních přírody hodnot, ochranu a tvorbu krajiny. Cílem je vyvážit požadavky na územní rozvoj v území rozvojových oblastí a os s požadavky na ochranu hodnot území.

Stanovení zásad pro usměrňování územního rozvoje a pro rozhodování o změnách v území rozvojových oblastí a os přesahuje rámec územního plánování. Na ZÚR a územní plány obcí, které jsou významným nástrojem pro přípravu územních podmínek pro rozvojové aktivity, musí navazovat plánování a rozhodování o finanční podpoře regionů a obcí, o investicích státu a kraje, o intervencích v oblasti zaměstnanosti, vzdělávání ap. Jde o velice logické provázání jednotlivých plánovacích nástrojů, které sice není v naší legislativě přímo zakotveno, je však nezbytné, pokud má vymezení rozvojových oblastí a os a též specifických oblastí být smysluplné.

#### 4.2.6. CENTRA OSÍDLENÍ

*K bodům (64) až (84) návrhu*

Struktura osídlení Středočeského kraje je výrazně ovlivněna Prahou, jejíž regionální význam zastihuje význam středočeských měst, zejména měst v území Pražského metropolitního regionu.

Významnější autonomii vykazují jen prostory Středního Polabí a Mladoboleslavsko. Nižší intenzitu vazeb vykazují města v západní části kraje Příbram a Rakovník, která leží v relativně řídké osídleném území (SO ORP Příbram 75 obyv./km<sup>2</sup>, SO ORP Rakovník 54 obyv./km<sup>2</sup>).

*ZÚR navrhuje následující kategorie center:*

metropolitní centrum	Praha (mimo území kraje)
vyšší centra	Kladno, Mladá Boleslav (vč. Kosmonos) a Kolín (v kooperaci s K. Horou);
střední centra významná	8 měst (16 – 35 tis. obyv.) - Příbram, Beroun (vč. Králového Dvora), Benešov, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora, Mělník, Rakovník;
střední centra ostatní	6 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.) - Benátky nad Jizerou, Čáslav, Čelákovice, Český Brod, Hořovice, Lysá nad Labem, Mnichovo Hradiště, Sedlčany, Milovice, Hostivice a Dobříš;
nižší centra ostatní	12 měst (5 – 7 tis. obyv.) - Bělá pod Bezdězem, Černošice, Jesenice u Prahy, Nové Strašecí, Odolena Voda, Roztoky, Stochov, Týnec nad Sázavou, Úvaly, Votice a Zruč nad Sázavou;
lokální centra	33 měst resp. obcí (většinou více než 3 tis. obyv.) - Bakov nad Jizerou, Březnice, Bystřice, Čerčany, Dobřichovice, Dolní Bouzov, Dolní Břežany, Jílové u Prahy, Kamenice, Klecany, Kosmonosy, Kostelec nad Černými Lesy, Kostelec nad Labem, Králův Dvůr, Libčice nad Vltavou, Městec Králové, Mnichovice, Mníšek pod Brdy, Neveklov, Pečky, Řevnice, Rožmitál pod Třemšínem, Rudná, Sadská, Sázava, Sedlec-Prčice, Uhlířské Janovice, Unhošť, Velké Přílepy, Velvary, Vrdy, Zdice a Zlonice;

Větší počet center této kategorie v příměstském území Prahy souvisí s demografickým rozvojem tohoto území. Týká se to jak samotných center, tak i obcí v jejich „spádovém“ území. Tento vývoj vyvolává potřebu posílení obslužných funkcí.

Ostatní obce s pověř. obec. úřadem 5 měst resp. obcí (méně než 2 tis. obyv.) - Křivoklát, Jesenice (u Rakovníka), Mšeno, Týnec nad Labem a Kouřim.

Kladno a Mladá Boleslav mají postavení statutárních měst.

Regionální význam většího Kladna (cca 70 tis. obyv.) je vzhledem k blízkosti Prahy a polohy mimo radiální trasy nižší než by odpovídalo jeho velikosti. Město si vytváří vlastní suburbánní zónu. Má velký rozsah a kvalitu obslužných funkcí, nenabízí však dostatek pracovních příležitostí ani pro vlastní obyvatele.

Mladá Boleslav má mimořádný (v důsledku své ekonomické výkonnosti) regionální význam. Součástí centra Mladá Boleslav je mimo vlastního města (cca 45 tis. obyv.) též dnes samostatné město Kosmonosy (téměř 5 tis. obyv.), neboť se jedná o souvislý urbanizovaný prostor. V souhrnu centrum dosahuje vč. odloučených obcí přes cca 50 tis. obyvatel

Dalším regionálně významným centrem je Kolín (31 tis. obyv.) a to zejména jako dvojměstí s Kutnou Horou (přes 21 tis. obyv.), vzdálenost center obou měst je 10 km, vzdálenost jejich administrativního území je jen 3 km (mezi leží obec Libenice).

Specifické je postavení center v území Pražského metropolitního regionu. Zde je mimo již zmíněného Kladna nejvýznamnějším centrem Beroun (18,5 tis. obyv.). Tvoří souvislý urbanizovaný prostor společně s dnes samostatným městem Králův Dvůr (6,5 tis. obyv.). Toto centrum, ležící na významné radiále ve směru na Plzeň, má celkem cca 25 tis. obyvatel.

Dalším centrem jsou Kralupy n. Vlt. (17,1 tis. obyv.), s Veltrusy a Nelahozevsí cca 21 tis. obyv. ležící v ose osídlení ve směru na Ústí n. L. Problémem je dosud chybějící nový most i nízká kvalita napojení na dálnici D8 (Úžice).

Pozice Brandýsa n. L.-St. Boleslavi (17,2 tis. obyv.) je oslabována skutečností, že leží mimo radiální železniční spojení, silniční spojení v trase R10 je naopak velmi dobré.

Velmi významný je koridor osídlení při lysecké trati. Tvoří jej města Čelákovice (11,5 tis. obyv.), Lysá n. L. (8,5 tis. obyv.) a Milovice (9,1 tis. obyv.) a na obvodě Prahy Zeleneč (2,8 tis. obyv.).

Souměstím jsou v podstatě Lysá n. L. a Milovice (města mají společnou hranici, vzdálenost center 5 km, zastavěného území 2 km). Je pravděpodobné, že Milovice v nejbližší době překročí 10 tis. obyv. a „společně“ město bude mít cca 20 tis. obyv. a bude aspirovat na roli středního centra.

"Dvojměstí" bude větší než další střední centra Neratovice (s minimálním regionálním významem), Brandýs n. L.-St. Boleslav a Říčany.

V souvislosti s rozvojem obytné funkce (v některých případech i ekonomických aktivit) výrazně rostou některá nižší centra. Hostivice a Roztoky překračují velikost 7 tis. obyv., Černošice 6 tis. obyv.

Největší obec ČR Jesenice s více než 6 tis. obyv., společně s Vestcem (dříve součást obce) má cca 8,5 tis. obyv. a blízkými Psáry má toto seskupení cca 12 tis. obyv.

Pětitisícovou velikost již překročila další města Odolena Voda a Úvaly. Již dříve ji překročil Týnec n. Sáz.

Významnou koncentraci obyvatel představuje i „dvojměstí“ Stochov (5,7 tis. obyv.) – Nové Strašecí (5,1 tis. obyv.) + Tuchlovice (2,2 tis. obyv.) celkem cca 13 tis. obyv. v koridoru silnice R6.

## **CENTRA MIMO ÚZEMÍ ROZVOJOVÉ OBLASTI PRAHA**

Role Mladé Boleslavi a Kolína–Kutné Hory již byla zmíněna. V území rozvojové oblasti Střední Polabí jsou další dvě střední centra Nymburk (14,5 tis. obyv.) a Poděbrady (13,5 tis. obyv.). Rovněž zde lze uvažovat o dvojměstí, neboť centra jsou vzdálena cca 7 km a města mají společnou hranici.

Další dvě střední centra Benešov (16,4 tis. obyv.) a Mělník (19,2 tis. obyv.) leží v blízkosti Pražské rozvojové oblasti, jejich regionální význam je především pro okrajové území kraje. Totéž platí pro další centrum Slaný (15,1 tis. obyv.).

V poměrně velké vzdálenosti od Prahy pak leží centra Příbram (s 34,2 tis. obyv. třetí největší město kraje), Rakovník (16,5 tis. obyv.) a Vlašim (12,0 tis. obyv.).

Pro zabezpečení obslužných funkcí na obvodě území kraje jsou významná i nižší centra Hořovice (6,7 tis. obyv.), Sedlčany (7,6 tis. obyv.), Votice (4,6 tis. obyv.), Zruč n. Sáz. (5,0 tis. obyv.) a Čáslav (10,1 tis. obyv.).

Mimo Čáslavi představuje významnější koncentraci obyvatel prostor Hořovic zahrnující též Komárov (2,4 tis. obyv.) a Žebrák (2,0 tis. obyv.), v souhrnu cca 11 tis. obyv.

Sedlčany a Zruč n. Sáz. leží mimo osy osídlení, jejich role v řídko osídleném území je velice významná.

## 4.3. SPECIFICKÉ OBLASTI

*K bodům (85) až (110) návrhu*

### 4.3.1. KOMENTÁŘ K VYMEZENÍ

Na území kraje se vyskytují území, která dlouhodobě vykazují depresi. Po obvodě kraje v některých případech tato území vytvářejí souvislé oblasti. Téměř vždy přesahují tyto oblasti i do území sousedních krajů.

Tato území vykazují některé *společné charakteristiky*:

- neexistující nebo slabé lokální centrum
- odlehlost území od radiálních os rozvoje i od významnějších center
- nedostatečná hromadná doprava a veřejná infrastruktura
- vyšší podíl primárního sektoru
- nižší vzdělanost obyvatelstva a nízká kvalifikace pracovní síly
- v některých případech limity rozvoje dané ochrannou přírodou
- tato území mají obvykle velmi nízkou ekonomickou výkonnost, většina sociálních charakteristik obyvatelstva i stavu bytového fondu je nepříznivá a má sestupnou tendenci
- hodnotou je v některých případech kvalita životního prostředí

### PODMÍNKY PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- Většinou se jedná o oblasti s dobrými až nadprůměrnými podmínkami pro životní prostředí.

### PODMÍNKY PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ

- Podmínky pro hospodářský rozvoj mají tato území výrazně ztížené. Nadprůměrná je zaměstnanost v primárním sektoru a vysoká vyjížďka. Hospodářská centra jsou vzdálená a špatně dopravně napojená. V území nejsou významnější zdroje, a to ani v oblasti cestovního ruchu (výjimkou je vodní nádrž Orlík), na kterých by se dala založit hospodářská prosperita. Chybí i potenciál pracovních sil, a to zejména s vyšší kvalifikací.
- Příležitostí by mohlo být využití potenciálu území pro cestovní ruch a transformované zemědělství. V některých případech může sehrát pozitivní roli zlepšení dopravní dostupnosti.

### PODMÍNKY PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL

- Soudržnost společenství obyvatel těchto území je ohrožena špatnými sociálními podmínkami. Chybí snadno dostupné zaměstnání, školy i služby.
- Území je populačně deficitní a trend úbytku obyvatel je dlouhodobý. Index stáří i vzdělanosti je podprůměrný. Bytový fond je starý, nová výstavba minimální.
- Pozitivní je rekreační využití chalup, které udržuje hmotnou i duchovní strukturu malých sídel.
- V těchto územích se projevují disproporce ve vyváženém vývoji, zejména výrazné ohrožení sociálních podmínek, které je v přímé vazbě na ekonomickou regresi.

Do specifických oblastí nejsou ve větším rozsahu zahrnována velkoplošná chráněná území přírody (CHKO) Křivoklátsko, Kokořínsko, Český Kras, Český ráj a Blaník, neboť tato území většinou sousedí s rozvojovými oblastmi a osami, na kterých jsou předpoklady ekonomického a sociálního rozvoje.

Zahrnut není ani vojenský prostor Brdy.

Cílem ZÚR je vytvoření předpokladů pro zachování struktury osídlení, nezbytné pro udržování kulturní krajiny a ochranu hodnot území.

### 4.3.2. CHARAKTERISTIKY OBLASTÍ

**Specifická oblast republikového významu Rakovnicko – Kralovicko - Podbořansko** (dle PÚR 2006). V PÚR 2008 byla tato oblast vypuštěna z oblastí republikového významu a v ZÚR přeřazena do krajské úrovně (jako SOBk8 Jesenicko-Čistecsko).

#### SPECIFICKÉ OBLASTI KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Vymezení specifických oblastí vychází z analýz Rozboru udržitelného rozvoje, částečně bylo korigováno.

##### **SOBk1 Brdy – Rožmitálsko**

Přestože vojenský prostor Brdy v podstatě je specifickou oblastí, není v ZÚR do této specifické oblasti zahrnut.

Bez vojenského prostoru poměrně malá oblast zahrnuje západní části SO POÚ Rožmitál p. Třemšínem a SO POÚ Březnice.

Na severu oblast navazuje na vojenský prostor Brdy. Obdobné, resp. horší charakteristiky vykazuje i okolí Nových Mitrovic a Mladého Smolince v Plzeňském kraji i území Předmíře a Bělčic v kraji Jihočeském.

V severní části území prochází silnice I/19 umožňující spojení Rožmitálska ve směru na Spálené Poříčí a Plzeň.

Hustota zalidnění je cca 30 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije cca 3,5 tis. obyvatel.

Největšími obcemi jsou Hvožd'any (0,8 tis. obyv.) a Věšín (0,6 tis. obyv.).

##### **SOBk2 Klučenicko – Petrovicko**

Oblast zahrnuje území od koridoru silnice R4 na levém břehu Vltavy (Bohostice – Kozárovice) při severní části vodní nádrže Orlík až po Nechvalice jižně Sedlčan.

Oblast zasahuje do SO ORP Příbram (levobřežní část) a SO ORP Sedlčany (pravobřežní část).

Západní část území Kozárovice – (Vystřkov) je dobře přístupná ze silnice I/4 (R4) silnicí Chraštice – Kozárovice. Východní část území je přístupná silnicemi II/102 Kamýk n. Vlt. – Krásná Hora (– Kovářov) a II/105 Sedlčany – Petrovice (– Milevsko), jejichž parametry jsou velmi nízké.

Významným potenciálem cestovního ruchu jsou lokality na pravém břehu vodní nádrže Orlík: Trhovky, Podskalí a Radava. Předpokladem rozvoje je zlepšení silniční sítě a realizace turistické infrastruktury pro celoroční využívání.

Hustota osídlení (mimo Petrovic) nepřevyšuje 25 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije cca 4,4 tis. obyvatel.

Největšími obcemi jsou Petrovice (1,3 tis. obyv.), Krásná Hora n. Vlt. (1,0 tis. obyv.), Nechvalice (0,6 tis. obyv.) a Klučenice (0,5 tis. obyv.).

##### **SOBk3 Neustupovsko – Načeradcko**

Menší oblast ležící jihovýchodně Votic a jižně CHKO Blaník.

Oblast má přirozené centrum na území Jihočeského kraje město Mladá Vožice (2,7 tis. obyv.), ke kterému vedou 3 silnice II. třídy:

II/124 Votice – Neustupov – Mladá Vožice

II/125 Vlašim – Louňovice p. Blaníkem – Mladá Vožice

II/137 Načeradec – Mladá Vožice

Největší obcí na středočeském území je Načeradec (1,0 tis. obyv.), v Jihočeském kraji Mladá Vožice (2,8 tis. obyv.).

Západní část oblasti zasahuje do SO ORP Votice (Neustupov, Ratměřice)

Východní část oblasti do SO ORP Vlašim (Kamberk, Načeradec)

ZÚR sledují zlepšení trasy II/150 pro spojení Votice – Vlašim. Tato trasa do specifické oblasti zasahuje jen v prostoru obce Ratměřice, přesto by mohla zlepšit napojení ve směru na Vlašim. Ve spolupráci s Jihočeským krajem je žádoucí sledovat výrazné zlepšení v koridoru Vlašim – Mladá Vožice – Tábor.

Hustota zalidnění je jen 20 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije necelých 2,7 tis. obyvatel.

#### **SOBk4 Dolní Kralovicko – Zbýšovsko**

Poměrně rozsáhlá oblast na pomezí tří krajů Středočeského, Jihočeského a Vysočina. Územím prochází dálnice D1, kterou v prostoru Lokte křížuje významná trasa II/150 Čechtice – Ledec n. Sáz. Osídlení je mimořádně slabé, území dlouhodobě vykazuje ztráty obyvatel.

Významným limitujícím faktorem rozvoje je vodní nádrž Švihov, která je zdrojem největší vodárenské soustavy v ČR Želivka (zásobuje vodou Prahu a centrální část Středočeského kraje).

Oblast zasahuje do SO ORP Vlašim (Dolní Kralovicko), SO ORP Kutná Hora (Posázaví s obcí Vlastějovice) a SO ORP Čáslav (Zbýšovsko).

ZÚR sledují zásadní přestavbu silnice II/150 v úseku Čechtice – Loket (D1) a nové vedení silnice II/126 v prostoru města Zruče n. Sáz., které je významným blízkým centrem oblasti.

Zlepšení silniční sítě by mohlo přispět k rozvoji ekonomiky středisek Zruč n. Sáz. a Čechtice na obvodě oblasti.

Zbýšovsko má relativně dobré vazby na Čáslav.

Hustota zalidnění (s výjimkou Bohdanče, Vlastějovic a Vlkouše) je nižší než 25 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije cca 7 tis. obyvatel.

Největšími obcemi jsou Dolní Kralovice (0,9 tis. obyv.), Loket (0,5 tis. obyv.), Vlastějovice (0,5 tis. obyv.), Vlkaneč (0,6 tis. obyv.) a Zbýšov (0,6 tis. obyv.).

#### **SOBk5 Kněžicko - Rožďalovicko**

Oblast leží při hranici s Královéhradeckým krajem. Zasahuje do tří SO ORP. Malou částí na severozápadě (Ledce) do SO ORP Mladá Boleslav. Střední část (Rožďalovicko) do SO ORP Nymburk a jihovýchodní část (Chotěšice – Kněžice) do SO ORP Poděbrady.

Území protíná přibližně severojižním směrem silnice I/32 Poděbrady (D11) – Jičín.

Nejvýznamnějším malým střediskem severozápadní části jsou Rožďalovice. V jihovýchodní části nejsou větší obce, relativně dobře dostupné je lokální centrum Městec Králové s dobrou sociální infrastrukturou, ale relativně slabým ekonomickým potenciálem. Město leží mimo hlavní silnice.

V okolí Rožďalovic je hustota osídlení více než 50 obyv./km<sup>2</sup>, v některých obcích oblasti je však nižší než 25 obyv./km<sup>2</sup>, průměr málo převyšuje 30 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije necelých 5 tis. obyvatel.

Největšími obcemi jsou Rožďalovice (1,6 tis. obyv.), Kněžice (0,5 tis. obyv.), Sloveč (0,5 tis. obyv.) a Chotěšice (0,3 tis. obyv.).

#### **SOBk6 Mšensko**

Oblast se rozkládá při hranici s Libereckým krajem, v malém rozsahu se dotýká kraje Ústeckého. Významná část území na severozápadě oblasti je součástí CHKO Kokořínsko.

Větší západní část oblasti je SO ORP Mělník, menší východní část pak v SO ORP Mladá Boleslav.

Území je velmi řídko osídlené, největším střediskem je malé město Mšeno (cca 1,5 tis. obyv.), další významnou obcí jsou Březovice (0,3 tis. obyv.).

Západní částí území prochází silnice I/9 Liběchov – Dubá, na které nelze dosáhnout parametry silnice I. třídy. Spojení Mšena s Mělníkem umožňuje silnice II/273, s Mladou Boleslaví silnice II/259, která rovněž severozápadním směrem propojuje Mšeno s Dubou. Silnice II/273 umožňuje spojení Mšena a Doks.

Oblast má významný potenciál cestovního ruchu, nástupními centry jsou Mšeno a Dubá (v Libereckém kraji).

ZÚR sledují podporu města Mšena jako centra pro udržení obslužné funkce v území.

S výjimkou Mšena je hustota osídlení nižší než 25 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije cca 4,7 tis. obyvatel.



## **SOBk7 Bílichovsko - Pochvalovsko**

Jedná se o velmi malé území při hranici s Ústeckým krajem. Západní část oblasti zasahuje do SO ORP Rakovník, východní část do SO ORP Slaný.

Oblast je na území Přírodního parku Džbán, který na území Ústeckého kraje dosahuje téměř k Žatci. V území nejsou větší sídla. Nástupními centry oblasti jsou větší obce na obvodě Hořešovice na R6, Mšec na silnici I/16 a Řevničov na silnici I/6 (R6).

Jedinou větší obcí uvnitř území na území Středočeského kraje je Pozdeň (0,4 tis. obyv.), na území Ústeckého kraje jsou většími obcemi Ročov (0,6 tis. obyv.) a Domoušice (0,6 tis. obyv.)

Další větší obce jsou: Srbeč (0,3 tis. obyv.) a Pochvalov (0,3 tis. obyv.).

Průměrná hustota zalidnění je cca 25 obyv./km<sup>2</sup>, v území žije jen 1,8 tis. obyv. Vzhledem k rozsahu oblasti je možné dále ji nesledovat (výrazně nejmenší území Středočeského kraje).

## **SOBk8 Jesenicko - Čistcko**

Vymezení na území Středočeského kraje je v celém rozsahu ve SO ORP Rakovník. Zahrnuje celé SO POÚ Jesenice a jihozápadní část SO POÚ Rakovník při hranici s Plzeňským krajem.

Toto území je součástí zřejmě nejvýznamnější vnitřní periferie ČR, která mimo Rakovníka zasahuje i do území tří dalších krajů – Ústeckého, Karlovarského a Plzeňského.

V severní části území prochází silnice I/6, která by měla být nahrazena rychlostní silnicí R6. Mimo MÚK Kolečov (na hranici kraje) se silnicí I/7 je další MÚK v prostoru Hořesedly (s II/227), již mimo specifickou oblast.

Zásadní dopravní investicí je přestavba silnice I/27, která umožní lepší spojení v severojižním směru pro dostupnost Jesenicka na silnější centra v tomto území Podbořany (5,0 tis. obyv.) a Kralovice (3,6 tis. obyv.) a zejména lepší propojení s Plzní.

Hustota zalidnění jen výjimečně převyšuje 25 obyv./km<sup>2</sup>, na území žije cca 6,7 tis. obyvatel.

Největšími obcemi jsou Jesenice (1,7 tis. obyv.) a Čistá (0,9 tis. obyv.).

Specifické oblasti krajské úrovně je žádoucí posuzovat společně s navazujícím územím sousedních krajů. To vyžaduje dohodu o společně akceptovatelných kritériích.

## **4.4. PLOCHY A KORIDORY**

**Nadmístní význam** je v ZÚR Středočeského kraje pojímán tak, že zahrnuje záměry regionálního charakteru. Tyto záměry se týkají především dopravní infrastruktury, tj. staveb silnic a železnic.

U železniční infrastruktury je vlastníkem a investorem stát, v podstatě všechny záměry mají regionální charakter.

V případě silniční infrastruktury, kde stát vlastní (a investuje) silnice D, R a I. třídy jsou sledovány investorem připravované záměry a další záměry na významných silnicích I. třídy, tak, aby tyto trasy neprocházely osídlením resp. byly odstraněny závažné závady.

U silnic II. třídy jsou sledovány záměry vycházející zejména ze schválených ÚP VÚC, kde byla dosažena stabilizace tras (koridorů). Přihlédnuto bylo k významu tras (např. napojení na stávající nadřazenou síť, zejména D a R), jejich zatížení a vliv na osídlení.

Byly zahrnuty všechny záměry silnic, které jsou připravované investorem (Středočeský kraj), tento soubor však není rozsáhlý.

ZÚR Středočeského kraje nenavrhuje žádné zastavitelné plochy. To je předmětem územních plánů konkrétních obcí.

Dříve sledované strategické zóny byly v řadě případů využity (např. Kolín-Ovčáry, Úžice-Kozomín), některé záměry byly opuštěny. Řada významných investorů směřovala na jiné lokality. Ve stávajících (připravených) komerčních zónách jsou zatím dostatečné územní rezervy.

Zůstávají zatím nevyužity transformační území v Milovicích a Tuchlovicích, které jsou napojeny na nadřazenou silniční síť.

Územní ochrana je v ZÚR vyjádřena navržením veřejně prospěšných staveb, opatření a územních rezerv. Plochy, které mají tuto územní ochranu, nesmí být využity způsobem, který by v budoucnu znemožnil jejich cílové využití.

#### 4.4.1. PLOCHY A KORIDORY DOPRAVY

*K bodům (111) až (155) návrhu*

##### 4.4.1.1. PLOCHY A KORIDORY DOPRAVY MEZINÁRODNÍHO A REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU

*K bodům (111) až (136) návrhu*

#### Silniční doprava

*K bodům (111) až (120) návrhu*

Praha leží na křižovatce hlavních tras evropské silniční sítě (dle dohody AGR).

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| E50 | Norimberk – Brno  | D5 a D1 dokončeny v celém rozsahu   |
| E55 | Drážďany – Linec  | D8 na území kraje dokončena, předpoklad dokončení posledního úseku Lovosice – Řehlovice (Ústecký kraj) 2015<br>D3 na území kraje dokončen krátký úsek u Mezna, realizován úsek Mezno – Tábor, ve výstavbě úsek Tábor – Veselí n. L. v Jihočeském kraji  |
| E65 | Legnice – Brno  | dnes vedena přes Harrachov (I/10), na území kraje využívá trasy R10 a D1; výhledově by měla vést v koridoru přes Trutnov – Hradec Králové - Svitavy s využitím R/D11, R35 a R43 mimo území Středočeského kraje  |
| E67 | Praha – Hradec Králové – Wrocław  | D/R11, na území kraje dokončena   |
| E48 | Bayreuth – Karlovy Vary – Praha   | sledována jako R6 - v úseku od Krupé (přivaděč Rakovník) po Karlovy Vary prochází málo osídleným územím, měla by být zvážena potřebnost kapacitní trasy. Na území severního Bavorska prochází trasa (B303) přírodním parkem Fichtelgebirge a s její přestavbou na kapacitní parametry není uvažováno. |
| R1  | Silniční okruh kolem Prahy – SOKP (v PÚR jako SOP), propojuje jednotlivé radiály, a proto je i součástí mezinárodní sítě. | Dokončena západní a jižní část mezi radiálami R7 – R6 – D5 – R4 - D1. Dále je dokončen krátký východní úsek mezi R10, D11 a I/12.<br>Podstatná část SOKP leží na území hl. m. Prahy, zejména severozápadní segment (mezi R7 a D8) a jihovýchodní segment (mezi D1 a I/12).                            |

Význam jednotlivých tras je výrazně odlišný. Nezpochybnitelný je v případě tras hlavní sítě (dle AGR), tj. tras E50 a E55, propojujících hlavní město Praha na metropolitní regiony sousedních zemí. Součástí této úrovně je i okruh R1 (silniční okruh kolem Prahy), propojující tyto trasy.

Význam ostatních radiál je již rozdílný. Nejvýznamnější jsou spojení, vedené k metropolitním regionům sousedních zemí, tj. trasy:

- D11 – Wrocław/Varšava
- R7 – Chemnitz/Lipsko/Porúří/Hamburk

Výrazně slabší jsou trasy, směřující ke slabým (méně než 100 tis. obyv.) a značně vzdáleným zahraničním centrům:

- R6 – Bayreuth
- R4 – Pasov

Kapacitní parametry nejsou nezbytné pro dlouhé úseky, kde trasy procházejí územím bez větších center.

## SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY

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 deficity 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 Zdice. 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 (iniciovaná MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje a žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nesouhlasí, a tudíž je 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 - 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, oblužných 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.

### Komentář 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 radiálními. 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 přivaděčů sídel na radiální trasy (D, R, I. tř.). Vzhledem k většině úrovnových 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 převážující část AO. Využití stávajících MÚK na AO s radiálními (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 (neprověřeným) 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.

#### Mezinárodní tranzit v roce 2005 a jeho podíl na radiálách u Prahy

- na spojení Rozvadov – Břeclav 1 524 voz./24 hod.
  - na vstupu D5 do Prahy 45 700 voz. se podílel 3,3 %
  - na vstupu D1 do Prahy 93 500 voz. se podílel 1,6 %
- na spojení Rozvadov – Náchod 458 voz./24 hod.
  - na vstupu D5 do Prahy 45 700 voz. se podílel 1,0 %
  - na vstupu D11 do Prahy 31 400 voz. se podílel 1,5 %
- na spojení Cínovec – Břeclav 616 voz./24 hod.
  - na vstupu D8 do Prahy 30 300 voz. se podílel 2,0 %
  - na vstupu D1 do Prahy 93 500 voz. se podílel 0,7 %

*Další silnice mezinárodního významu, které v současné době nejsou součástí dohody AGR:*

R7 Praha – Chomutov – Chemnitz – Lipsko

Na území kraje jen úsek Praha – Slaný (vyžaduje rekonstrukci), ve výstavbě úseky v Ústeckém kraji. Dokončen přeshraniční úsek Chomutov – Marienberg (dvoupruh). Na území Ústeckého kraje bylo realizováno nebo je ve stavbě několik kapacitních úseků. Obchvat Loun (obdobně jako dříve obchvat Slaného) byl zatím realizován v polovičním profilu.

Význam trasy se zvýší po dokončení úseku A72 Chemnitz – Lipsko v r. 2012, neboť umožňuje nejkratší spojení z Prahy do severozápadní oblasti SRN (Porúří - Hamburk).

R4 Praha – Strakonice – Pasov

Dokončen úsek po Dubenec (přivaděč Příbram), dokončen úsek jižně Mirotic (cca 7 km) v Jihočeském kraji.

I/38 mezi evropské trasy je zařazena silnice I/38 zatím v úseku D1 - Jihlava - Znojmo – Vídeň (E59). Silnice I/38 společně s navazující silnicí I/9 na Českolipsku však umožňuje přímé propojení východního Saska (Bautzen) na Dolní Rakousko (Vídeň), úsek severozápadně Mladé Boleslavi již byl přestavěn. Dokončen byl obchvat Nymburka, před dokončením je obchvat Kolína.

Na území ČR umožňuje tato trasa propojení významných regionálních center České Lípy/Liberce – Mladé Boleslavi – Kolína/Kutné Hory – Havlíčkova Brodu – Jihlavy a Znojma.

Po roce 2006 (od schválení ÚP VÚC Pražského regionu) byly zpracovány následující ověřovací studie zabývající se severozápadní částí SOKP, které v převážné míře potvrzují správnost vedení trasy SOKP přes území Prahy ve stabilizované podobě:

- Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP; Mott MacDonald, 2007
- Pražský silniční okruh, stavby 518, 519, posouzení variant Ss a J; CityPlan spol. s r.o., 2007
- Rešerše a oponentní posudek na studii „Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP“, MMD, 2007; FAST VUT Brno; 2008
- Porovnání varianty J a Ss staveb č. 518 a 519 severozápadního okruhu města Prahy – podklady pro technickou komisi; Jacobs Consultancy, Ing. Jiří Lebeda, 2008
- Hodnocení variant pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí v praze; RNDr. Jan Maňák, EKOAIR; 2008
- Dopravně-inženýrské podklady pro vyhodnocení efektivnosti staveb 518 a 519 Pražského okruhu; TSK – ÚDI; 2008

### DÁLNIČE 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 (Pisnice).

**ZÚR přebírají trasu dálnice D3 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu;** o výběru koridoru pro dálnici D3 ve **variantě stabilizované** rozhodla vláda ČR na svém zasedání dne 14. 12. 2005 při řešení rozporu (dle § 136 stavebního zákona) mezi Středočeským krajem a MŽP v rámci pořizování ÚP VÚC okresu Benešov (usnesením č. 1643/2005).

**Tuto trasu, tzv. stabilizovanou, navrhl a dlouhodobě (od poloviny 70. let) sleduje Ředitelství silnic a dálnic ČR.** Varianta Zenkl - Vyhnálek vznikla v gesci MŽP v r. 2001 a mj. potvrdila průchod dálnice dolním Posázavím v trase varianty stabilizované. Varianta Promika, jejíž vznik iniciovaly obce a občanská sdružení nesouhlasící s variantou stabilizovanou, v podstatě využívá stávající silnici I/3 s odbočením u Senohrab ve dvou subvariantách se samostatným zaústěním na silniční okruh kolem Prahy. Posouzení variant bylo projednáno i za účasti obcí a veřejnosti z okresů Praha-východ a Praha-západ.

Byl posouzen a vyhodnocen podle řady parametrů s rozdílným významem vliv jednotlivých variant na životní prostředí, vč. vlivu bariérového efektu jednotlivých variant dálnice na migraci volně žijících živočichů a vlivu na ekologicky stabilní části krajiny s vyšší hodnotou krajinného rázu. Varianty trasy dálnice D3 byly posouzeny rovněž z hledisek dopravně inženýrských a dopravně technických.

Ze závěrů posouzení SEA ke konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyplývá, že z komplexního vyhodnocení vlivů na životní prostředí, je jako **nejvhodnější hodnocena varianta stabilizovaná**. Je nutné zdůraznit, že **bylo třeba vyhodnotit varianty i z ostatních hledisek – environmentálních, dopravně urbanistických a sociálně ekonomických - ne pouze z hlediska ochrany přírody a krajiny tak, aby se řešení co nejvíce přibližovalo zásadám trvale udržitelného rozvoje.**

## SILNICE R6

Silnice umožňuje spojení Praha - Karlovy Vary (navazující úsek Karlovy Vary – Cheb již má kapacitní parametry). Karlovy Vary nemají přímé železniční spojení s hl. m. Prahou, zlepšení silničního spojení je pro tyto meziregionální vazby velice významné. Na území Středočeského kraje jako rychlostní silnice tato trasa dnes končí v Novém Strašeci. V následujícím úseku vykazuje průjezdy sídly Řevničov, Krušovice, Krupá, Hořesedly a Hořovičky. Nová trasa umožňuje nejen odstranění těchto průjezdů a mimoúrovňové křížení železniční trati, ale umožňuje i nové napojení města Rakovník částečně přestavěnou trasou II/229. Dále umožní i nové napojení silnice I/16 v prostoru Řevničova. Západně silnice I/27 (spojení na Plzeň a Žatec) již trasa prochází málo osídleným územím, s výjimkou Lubence (1,5 tis. obyv.) a Bochova (2,1 tis. obyv.) mimo větší sídla.

## SILNICE R7

Silnice umožňuje spojení Praha – Chomutov (resp. západní část osídlení Ústeckého kraje od Klášterce n. O. po Bílinu). Přináší též vazby z prostoru Louny – Žatec k hl. městu a mezinárodní vazby na západní Sasko (Chemnitz, Lipsko).

Mimo zkapacitnění úseku Slaný – Louny je potřebná i rekonstrukce úseku Praha – Slaný.

## SILNICE I/38

Umožňuje dálkové spojení východního Saska s oblastí Vídně. Na českém území spojení Liberec/Česká Lípa – Jihlava, Znojmo. V rámci Středočeského kraje je spojením významných regionů Mladoboleslavska a Středního Polabí s hlavními centry Kolín, Kutná Hora.

Po dokončení obchvatu Kolína jsou hlavními problémovými úseky:

Nymburk sever – obchvat Luštěnic (včetně)

D11 – I/38 (Kolín)

Kolín-jih – Hlízov (odbočení na Kutnou Horu) – přestavba

Malín – obchvat Církvice (včetně)

Kapacitní parametry jsou sledovány v úseku Kolín – D11 a Kolín – odbočení na Kutnou Horu.

V souvislosti s postupnou přestavbou této trasy nepochybně vzroste její mezinárodní i republikový význam.

## Železniční doprava

### K bodům (121) až (129) návrhu

V síti hlavních evropských železničních magistrál jsou tratě:

- E40 Plzeň – Praha – Pardubice  
ve směru na Pardubice je dokončována modernizace (uzel Kolín)  
ve směru na Plzeň je sledována novostavba v úseku Praha – Beroun a dále optimalizace  
a jako územní rezerva výhledová vysokorychlostní trať.
- Vzhledem k silnému zatížení regionální železniční dopravou je sledován výstupní úsek Běchovice - Poříčany, vedený ve vysokorychlostních parametrech v koridoru dálnice D11.
- V současné době je ověřována trasa Donau – Moldau – Bahn (Regensburg – Plzeň – Praha) s pokračováním do Mnichova v parametrech modernizace/novostavba pro rychlost cca 200 km/hod.
- Spojení Praha – Norimberk by bylo realizováno přes Regensburg (využití trati Norimberk – Regensburg - Pasov – Linec). Významnější je však spojení na Mnichov, které navazuje na vysokorychlostní koridor Paříž – Štrasburk - Karlsruhe – Stuttgart - Mnichov – Linec - Vídeň a na přesalpský koridor Mnichov – Innsbruck - Verona.
- Spojení Praha – Frankfurt n. M. by bylo výhledově realizováno přes Drážďany, Lipsko a Erfurt (využití budoucího přímého vysokorychlostního spojení Berlín – Lipsko - Frankfurt a. M.
- E55 Drážďany – Praha – Linec  
Ve směru na Ústí n. L. byla dokončena modernizace. Ta nedosahuje požadovaných rychlostních parametrů pro hlavní tratě dle dohody AGC.
- Sledována je výstavba nové vysokorychlostní tratě, umožňující napojení na Drážďany, kde je vazba do směrů Berlín a Lipsko s pokračováním na Porúří, Frankfurt a. M. a Hamburk.
- Ve směru na České Budějovice je optimalizován úsek do Benešova (Bystřice).
- Zahájena byla modernizace v úseku Bystřice – Tábor s řadou nových úseků, aby bylo dosaženo odpovídajícího standardu pro hlavní tratě.
- Následně je sledována výstavba nové trati Praha – Benešov s dlouhým tunelem.
- E61 Děčín – Lysá n. L. – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno  
Trať má velký význam především v nákladní dopravě, neboť vůči Pražskému regionu má tangenciální charakter.
- Sledována modernizace s malým podílem novostaveb Úsek Čáslav – Světlá n. Sáz., kde je potřebné nové vedení trasy je zařazen jako územní rezerva.
- Významným koridorem je též směr Praha – Mladá Boleslav – Liberec, v evropské síti sledován pro kombinovanou dopravu.
- V ZÚR jsou sledovány lokální úpravy trasy (Mstětice, Čelákovice) a rekonstrukce na úseku Praha – Lysá n. L., novostavba úseku Lysá n. L. – Milovice – Čachovice a zdvoukolejnění trati Čachovice – Mladá Boleslav.
- Úsek Mladá Boleslav – Turnov je sledován jako územní rezerva.
- V dalším pokračování je tato trať vzhledem k terénním podmínkám velice náročná a zcela nepochybně není řešením pro budoucí propojení v koridoru Praha – Wroclaw – Varšava. Ten lze spíše uvažovat přes Hradec Králové s vedením v souběhu s trasou D/R11.
- Ve směru na Brno je v PÚR 2008 sledována vysokorychlostní trať. Výhodou v návrhu ZÚR stanoveného koridoru je využití i pro spojení ve směru na Pardubice, Olomouc a Ostravu, která představuje nejvýznamnější výkony v dálkové železniční dopravě. Úsek Praha – Poříčany by měl být realizován i v případě, že by do něj nebyla výhledově vedena vysokorychlostní trať, neboť řeší nedostatek kapacity stávající tratě v regionální dopravě. V současné době zřejmě nelze předpokládat dokončení tzv. tranzitních koridorů před r. 2030. Tato situace znamená možnost reálného rozvoje VRT až v následném období.
- Úkol z PÚR 2008 pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány "Provéřit realnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv" dosud nebyl splněn, požadavky PÚR 2008 tudíž nemohly být promítnuty do ZÚR.

Vysokorychlostní železniční spojení je v sousedních zemích SRN a Rakousko (kde je provozován systém ICE) realizováno kombinací přestavby (nad 200 km/hod) a novostavby (nad 250 km/hod) dle standardu AGC. Ve skutečnosti jsou dosahovány dle možnosti i vyšší parametry. Hlavní západovýchodní trasy jsou vedeny mimo území ČR tak, aby propojovaly významné středoevropské regiony a směřují do Podunají a jižního Polska. PÚR 2008 není s evropskou koncepcí vysokorychlostních tratí kompatibilní. Napojení Prahy je možné přes Drážďany a Mnichov.

## Vodní doprava

### *K bodům (130) a (131) návrhu*

Vzhledem k plavebním podmínkám na Labi a to nejen na Děčínsku, ale též na celém německém úseku nad Magdeburkem, zejména však k významné změně orientace ekonomiky Saska i ČR zřejmě nelze předpokládat významný rozvoj tohoto segmentu dopravy. Sledované investice jsou na území Ústeckého a Pardubického kraje.

Nejvýznamnějším aktuálním záměrem na území kraje je prodloužení Vltavské vodní cesty, kde se jedná o doplnění plavebních objektů - lodních zdvihadel k překonání výškových rozdílů stávajících přehradních nádrží (Slapy, Orlík).

Přínos může mít vytvoření souvislé cesty zejména pro turistiku a cestovní ruch.

## Letecká doprava

### *K bodům (132) až (134) návrhu*

V letecké dopravě dlouhodobě dochází ke koncentraci výkonů na velké terminály, nabízející vysokou četnost spojů do velkého počtu destinací. Letiště Praha Ruzyně (zatím max. 12,5 mil. cestujících v r. 2008) již dnes patří k významným středoevropským terminálům. Řádově se odlišuje od letišť v Brně či Ostravě, které v evropském kontextu jsou spíše letišti regionálními (300 až 500 tis. cestujících za rok).

Ve středočeském prostoru jsou úvahy o změně využívání letiště Vodochody (neveřejné tovární letiště).

Poměrně blízko Prahy je civilní provoz na letišti v Pardubicích (zatím výkon pod 100 tis. cest./rok).

Letiště Praha Ruzyně sleduje přestavbu dráhového systému. Nově by měla být vybudována paralelní RWY 06R/24L. Tato stavba částečně ve své západní části zasahuje do území Středočeského kraje.

Přínosem navrhovaného řešení jsou:

- zvýšení kapacity dráhového systému a to zejména v oblasti počtu pohybů  
Letiště Praha Ruzyně vykazuje vzhledem k tomu, že jsou na něj jako na jediný významný terminál v ČR soustředěny též charterové a nízkonákladové lety (realizované různými typy letadel) vysoký počet pohybů (153 tis. v r. 2010).
- **výrazné zvýšení bezpečnosti při možnosti nezávislého využívání paralelních drah**
- **snížení počtu obyvatel zatížených hlukem** vyloučením využívání RWY 13/31. Provoz na této VPD zatěžuje hlukem hustě obydlené území na jihozápadním obvodu hl. m. Prahy. Počet obyvatel, který bude nově zasažen hlukem v koridoru nové RWY 06R/24L je výrazně nižší než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 13/31
- realizace paralelní dráhy umožní optimalizaci příletových a odletových postupů, znamenající možnost celkového snížení hlukové zátěže širšího okolí Letiště Praha Ruzyně

Změna způsobu **využívání stávajícího letiště ve Vodochodech** není obsahem návrhu ZÚR, protože **se nejedná o vymezování nových ploch či koridorů**, ale „jen“ o jiný režim provozu. Povolování těchto změn probíhá v jiných druzích řízení. V době vydávání ZÚR je k dispozici dokumentace a posudek EIA, který upravuje podmínky pro změnu užívání letiště tak, aby neměla nepřípustný vliv na obyvatele okolních obcí. Využívání dosavadního továrního letiště (Aero) Vodochody pro veřejný provoz může znamenat odlehčení letiště Praha Ruzyně, uváděný záměr na 3 mil. odbavených cestujících, představuje 25 % současného výkonu letiště Praha Ruzyně. Charterové lety se však na současném výkonu letiště Praha Ruzyně podílejí cca 12 %. Výše podílu na celkovém objemu odbavených cestujících bude ovlivněno marketingovou politikou provozovatelů.

Významnější uplatnění letiště v Pardubicích vzhledem ke zcela převažujícím zdrojům a cílům letecké dopravy do Pražského regionu nelze předpokládat.



Rovněž nelze v ČR uvažovat v reálném časovém horizontu (cca 20 let) s přenesením části výkonů z letecké dopravy na "vysokorychlostní" železniční dopravu, které by umožnilo napojení Prahy na významná středoevropská letiště Frankfurt a. M., Mnichov a Berlín.

### Transevropské multimodální koridory

*K bodům (135) a (136) návrhu*

Jediným navrhovaným koridorem tohoto typu je propojení Prahy na prostor Lince. Součástí tohoto multimodálního koridoru je dálnice D3 a železniční trať č. 220 (IV. tranzitní koridor). Existují reálné předpoklady, že tento hlavní evropský koridor (v obou případech E55) dosáhne i u železnice parametrů AGC, tj. rychlosti nad 160 km/hod.

### Veřejná logistická centra (VLC)

Ve středočeském prostoru rozvoj těchto center není sledován. V příměstském území Prahy prakticky již na většině kapacitních silničních radiálách byly realizovány rozsáhlé logistické areály.

V těchto areálech operují nadnárodní logistické firmy.

Vzhledem k nedostatečné schopnosti železniční dopravy garantovat potřebnou úroveň služeb jsou tyto areály (i v případech, kdy jsou napojeny na železnici) orientovány zejména na silniční kamionovou dopravu. V přístavu Mělník (kontejnerový terminál) probíhá překládka silnice/železnice, vodní doprava v podstatě není v logistických řetězcích využívána.

#### 4.4.1.2. PLOCHY A KORIDORY DOPRAVY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

*K bodům (137) až (155) návrhu*

### SILNIČNÍ DOPRAVA

*K bodům (137) až (146) návrhu*

#### VÝCHODISKA

Uspořádání silniční sítě v území Pražského metropolitního regionu vychází z potřeby vazeb. Výrazně dominují vazby radiální, a to zejména vazby regionální (příměstské území vůči Praze, resp. k aktivitám na obvodě hl. města).

Tranzitní vazby mezinárodní a meziregionální jsou relativně velmi nízké. V r. 2005 dosahovaly relace vedené přes území Pražského regionu následujících hodnot:

	<b>všechna vozidla</b>	<b>těžká nákladní vozidla</b>
Rozvadov (D5) – Břeclav (D2)	1 524	1 243
Cínovec (I/8) – Břeclav (D2)	616	443
Rozvadov (D5) – Náchod (I/33)	458	326
Rozvadov (D5) – Český Těšín (R47)	314	226
Rozvadov (D5) – St. Hrozenkov (I/50)	129	77
Cínovec (I/8) – Hatě (I/38)	121	67
<i>celkem</i>	<b>3 162</b>	<b>2 382</b>

Sledovány silnice zahrnuté do evropských tras.

Meziregionální tranzit (mezi kraji) lze odvozovat ze zatížení na hranicích mezi jednotlivými kraji. Např. na dálnici D5 bylo v tomto profilu 28,5 tis. voz./24 hod., z toho mezinárodní tranzit cca 2,5 tis. voz./24 hod.

Významná část meziregionálního tranzitu (přes území Středočeského kraje) však má zdroje a cíle na území hl. m. Prahy.

Koncepce silniční dopravy v Pražském metropolitním regionu je dlouhodobě založena jako radiálně okružní.

Z regionálního hlediska je nejvýznamnější Pražský okruh (SOKP), který je z větší části veden na území hl. m. Prahy. Má charakter rychlostní silnice (R1). Umožňuje souvislé vedení trasy E50 využívající dálnic D5 a D1.

#### Nejvíce zatížené úseky SOKP (voz./24 hod.)

Ořech – Barrandovská	66 975
D5 – Ořech	63 182
Evropská – Letiště Ruzyně	63 000
I/12 – D11	59 759
R6 – D5	54 127
Evropská – R6	43 738
D11 – R10	41 433

Na ostatních úsecích je zatížení nižší než 40 tis. voz./24 hod.

Na území Středočeského kraje, zejména v severní části příměstského území je dlouhodobě sledován tzv. aglomerační okruh (AO).

V podstatě z něj existuje jen několik úseků, kde je veden v budoucí trase.

#### Nejvíce zatížené úseky AO (v r. 2010 mimo měst) (voz./24 hod.)

Říčany – D1	16 447
Kladno – R7	10 465
Kladno – R6	8 044
Jesenice – D1	6 727
Kralupy n. Vlt. – D8	6 491
Kostelec n. L. – Brandýs n. L.	6 344
Unhošť – R6	5 723
Jirny (D11) – Zápy (R10)	5 003

Na ostatních úsecích bylo zatížení menší než 5 000 voz./24 hod., částečně je to způsobeno nevyhovujícími parametry.

Vzhledem k tomu, že žádný z těchto „okruhů“ není dokončen je podstatná část i tranzitních vazeb (s cíli mimo Prahu) vedena přes území hl. m. Prahy.

Rovněž městský okruh (MO) zatím není dokončen, jeho významná část (tunelový komplex Blanka a navazující stavby) by měla být v provozu v r. 2014.

Na nejvíce zatíženém úseku MO (Jižní spojka) je zatížení od 100 tis. po 132 tis. voz./24 hod.

Západní část MO zahrnující tunely Strahov a Mrázovka a úsek po Barrandovský most vykazuje zatížení od 40 po 72 tis. voz./24 hod.

Ve východní části Prahy je významnou trasou tzv. Průmyslový polookruh (Kbelská, Průmyslová) se zatížením 32 – 43 tis. voz./24 hod., umožňuje propojení od D8 na Jižní spojku.

V důsledku transformace ekonomické základny jsou vazby mezi městy v území severně Prahy velmi slabé. Nabídka pracovních příležitostí je nízká. Města nevykazují deficity ve školách.

Dojíždka (do zaměstnání a škol) v rozsahu 100 – 150 osob byla v r. 2001 (lze ji odvozovat ze SLDB) jen v těchto případech: Úvaly – Říčany

Kralupy n. Vlt. – Neratovice

Neratovice – Kostelec n. L.

Neratovice – Brandýs n. L.

Unhošť – Kladno

Rudná – Kladno

Více než 200 dojíždějících bylo jen v relaci Buštěhrad – Kladno.

Zcela převažuje dojíždka do Prahy, která je řádově vyšší. Úseky AO slouží především k radiálním vazbám, jako přivaděče od měst/obcí ležících mimo radiální trasy (D, R, I. tř.) k těmto komunikacím.

## ZÁSADY ŘEŠENÍ

Mimo síť republikového významu, zahrnující dálnice, rychlostní silnice a trasu I/38 (Česká Lípa - Havlíčkův Brod - Jihlava) ZÚR sledují zlepšení v dalších propojeních celokrajského významu a na těchto trasách navrhují změny, směřující k dosažení standardů na souvislých úsecích.

Jedná se zejména o koridory:

- I/12 (I/2) radiální spojení Praha – Kolín – Pardubice/Chrudim s novým úsekem Hlízov (I/38) – Chvaletice; tento koridor má i značný republikový význam, neboť s navazujícím úsekem I/17 Chrudim – R35 (Ostrov) umožňuje souvislé spojení do prostoru Vysokého Mýta
- I/16 Řevničov – Slaný – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín - tangenciální propojení v severní části kraje; rovněž tato trasa má republikový význam, neboť v severovýchodní části (Mladá Boleslav – Jičín) je využívána pro spojení Praha - Krkonoše
- propojení Kralup nad Vltavou novou trasou II/240 ve směru na Letiště Praha Ruzyně a v jihozápadní části Kralup n. V. navazující trasa II/101 s novým mostem přes Vltavu, umožňující napojení na dálnici D11 ve stáv. MÚK Úžice.
- propojení v jihovýchodní části kraje silnicemi II/125 a II/150 v koridoru Kolín – D1 – Vlašim – Votice
- propojení radiál R4 a D5 Dobříš – Zdice
- celkové zlepšení trasy II/112, navazující v Benešově na Václavickou spojku (přivaděč k D3), v koridoru Vlašim – Čechtice s pokračováním na Pelhřimov a Jihlavu v kraji Vysočina

### Silnice I/12 (I/2)

Zásadní přínosy jsou ve dvou úsecích:

- Příměstské území Prahy

Významná část tohoto úseku vede po území Prahy, dnes s dlouhým průjezdem Běchovicemi a Újezdem n. L. Silně rozvojové území je i jižně této trasy (Sibřina, Květnice) na území Středočeského kraje.

Kapacitní čtyřpruhová silnice vč. obchvatu Úval umožní jednak vyloučení průjezdu sídly, jednak vyšší využívání této trasy v meziregionálních vazbách (od Kolína a Kutné Hory).

Kapacitní trasa by měla být následně prodloužena do Českého Brodu. V dalším průběhu po Kolín je trasa upravována (doplnění MÚK).

- Spojení Kolín/Kutná Hora – Pardubice

Toto spojení je dnes realizováno silnicemi II/322 přes Týnec n. L. a I/2 (dříve II/333) přes Svatý Mikuláš.

Návrh ZÚR, převzatý z ÚP VÚC Střední Polabí a koordinovaný se ZÚR Pardubického kraje sleduje pokračování trasy I/12 (po peáži s trasou I/38 – obchvat Kolína) od MÚK Hlízov (též napojení Kutné Hory přes Kaňk) novou trasou vedenou v koridoru jižně Starého Kolína a jižně Záboří nad Labem do prostoru Chvaletic (kde je dále využívána stávající silnice II/322 vedená v koridoru se železniční tratí) s pokračováním na Přelouč (obchvat) a Pardubice stávající silnicí I/2.

Nový úsek umožní výrazné zlepšení silničního spojení velkých obcí Starý Kolín a Záboří n. L. jak ke Kolínu, tak ke Kutné Hoře). Především pak bude znamenat výrazné zlepšení prostoru Kolín – Kutná Hora s jižní částí Hradeckopardubické aglomerace (Pardubice – Chrudim)

*Silnice I/16*

Na této trase je nejvýznamnějším záměrem severní obchvat města Slaný, který umožní vyloučení necílové dopravy z historického jádra města i napojení severní výrobní zóny. Tím bude umožněno souvislé propojení center v severní části kraje Slaný a Mělník s dálnicí D8.

Dalším významným záměrem je nové vedení východně Mladé Boleslavi (úsek Mladá Boleslav - Sukorady). Trasa je vedena z MÚK Kosmonosy (navazuje na zde připojovanou silnici I/38 od České Lípy). Umožňuje převedení dopravy do nového severního koridoru, který vede mimo současnou trasu s průjezdem čtyř sídel, která zůstává k využití pro aglomerační vazby.

*Nová trasa II/240 a navazující II/101*

Současná trasa II/240 propojující po levém břehu Vltavy Kralupy n. Vlt. s Prahou prochází řadou sídel (Tursko, Velké Přílepy, Statenice – Černý Vůl a Horoměřice) a směřuje přes Šárecké údolí v Praze na Evropskou třídu. Nová trasa navazuje na úsek II/101 nové přemostění Vltavy jižně Kralup n. Vlt. – napojení na MÚK Úžice na D8.

Prochází západně Turska a Velkých Přílep a napojuje se na R7 v MÚK Tuchoměřice. Umožňuje jak vazby Kralupska k letišti Praha Ruzyně, tak dopravní obsluhu rozvojového příměstského území na levém břehu Vltavy (bydlení v řadě obcí v tomto území).

Zprostředkovatelně umožňuje i propojení Kladna ve směru na D8.

*Propojení R4 – D5*

Na západním obvodu Pražského metropolitního regionu chybí kvalitní propojení těchto významných radiál. Silnice II/118 v koridoru Příbram – Jince – Lochovice je vedena v téměř souvislé zástavbě údolí Litavky, zlepšení jejich parametrů není reálné. Proto je sledováno propojení v koridoru Dobříš – Hostomice – Zdice. Významnými novostavbami jsou obchvat Dobříše a nové vedení v úseku Hostomice – Libomyšl.

*Význam trasy II/112*

Silnice II/112 je ve velkém rozsahu od Benešova po Pelhřimov souběžná s dálnicí D1 a v určitém smyslu vytváří její doprovodnou trasu. Východním směrem dnes pokračuje jako II/602 do Jihlavy.

V souvislosti s dálnicí D3 je silnice II/112 prodlužována západním směrem jako tzv. Václavická spojka (přivaděč k Benešovu, propojení na I/3). Na této trase na rozdíl od dálnice D1 leží řada významnějších měst a obcí (Benešov, Struhařov, Vlašim, Čechtice, Košetice). Nejvýznamnějším záměrem je obchvat Čechtice.

Nezbytné je však i zlepšení propojení této trasy s dálnicí D1 silnicemi II. třídy 111, 125, 126 a 150.

Silnice je v rozsahu Benešov – Vlašim páteří osídlení krajského významu.

V ZÚR Kraje Vysočina je navrhováno vrátit úsek Pelhřimov – Jihlava do I. třídy jako pokračování dálkové trasy I/19, umožňující spojení Plzeň – Jihlava mimo území středních Čech.

**V NÁSLEDUJÍCÍM TEXTU JE SOUHRNNÝ POPIS SILNIČNÍ SÍTĚ V ČLENĚNÍ:**

- a) na trasy stabilizované
- b) trasy s návrhem změn
- c) trasy s návrhem změn v územní rezervě

Územím Středočeského kraje jsou vedeny úseky dálnic D1, D5 a D8 a úseky rychlostních silnic R1, R4, R6, R7 a R10 a tento nosný základní komunikační systém území doplňuje vedení silnic I. třídy, a to silnice I/2, I/3, I/4, I/6, I/7, I/9, I/11, I/12, I/17, I/18, I/19, I/32, I/38, I/61 a I/66.

Současný stav většiny silnic I. třídy není zcela uspokojivý ani pro zajištění stávajících přepravních potřeb, ani ve vztahu k požadavkům na tvorbu a ochranu životního prostředí a neodpovídá běžným evropským standardům. Rozvoj dopravního systému zaostává za celkovým rozvojem území nedostatečnou nabídkou po stránce kapacity, technické kvality, pohodlí a rychlosti.

System je dále doplněn poměrně hustou sítí silnic II. třídy, které mají především význam pro zpřístupnění sídel neležících na hlavních trasách. Tyto silnice zabezpečují především potřeby dopravy regionálního charakteru.

## VÝCHOZÍ PŘEDPOKLADY ZÁKLADNÍ KONCEPCE SILNIČNÍ DOPRAVY

Současná silniční síť a plánované záměry na silniční síti Středočeského kraje vychází z celkové (schválené) koncepce silniční sítě ČR s vazbou na aktualizované záměry vedení silniční sítě, zapracované v jednotlivých územních plánech VÚC, měst a obcí.

Vedení dálnic a rychlostních silnic vytváří podmínky pro kvalitativně vyšší úroveň napojení území kraje nejen na velké sídelní aglomerace ČR, ale i propojení tohoto území s okolními státy. Na uvedený systém navazuje síť silnic I. třídy. Jejich současné vedení je z větší části možno považovat za stabilizované a je u nich sledováno především zkvalitnění, které by odpovídalo návrhovým normovým parametrům a výhledovým potřebám. Z toho a dále s ohledem na jejich dopravní význam vyplývají navrhovaná přeložení jejich současných tras mimo zastavěná území jednotlivých sídel. Základní silniční síť pak dále doplňují silnice II. tříd, u kterých je především sledováno odstranění jednotlivých dopravních závad, úpravy šířkového uspořádání a případné přeložky vyvolanými s navrhovanými změnami vedení nadřazené silniční a dálniční sítě. Silnice II. tříd se v zásadě dělí do dvou kategorií a to na významné silnice II. tříd, které doplňují nadřazený systém a převádějí významné regionální dopravní vazby a na ostatní silnice II. tříd, které v podstatě umožňují dopravní napojení jednotlivých sídel a v základním komunikačním systému kraje se uplatňují minimálně. Rozsah navrhovaných úprav je tedy uvažován s přihlédnutím dopravnímu významu silnic z hlediska přenosu významných dopravních vazeb. Ostatní záměry lokálního významu či řešící vnitřní komunikační systém sídel je nutné řešit v rámci územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí.

## DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ SILNICE

### a) Dálnice a rychlostní silnice stabilizované

- dálnice D1 (Praha – Brno)
- dálnice D5 (Praha - Plzeň)
- dálnice D8 (Praha – Ústí nad Labem)
- dálnice D11 (Praha – Hradec Králové)
- silnice R10 (Praha – Turnov)

Na těchto dálnicích a rychlostních silnicích je pouze navrhováno doplnění některých mimoúrovňových křižovatek, které však souvisí s návrhy přeložek ostatních silnic a jejich nového připojení na tyto komunikace.

### b) Dálnice a rychlostní silnice s návrhem změn (širší komentář je uveden dále v kap. 4.4.1.1.)

*Dálnice D3 (Praha – České Budějovice)* - je navrhována v nové trase dle ÚP VÚC Pražského regionu v tzv. západní variantě (západně od Jílového) a prostoru Libře v poloze západní a dle ÚP VÚC okresu Benešov v koridoru varianty stabilizované, s dílčím směrovým posunem v prostoru Lešan, a na jižním okraji kraje navazuje v prostoru Mezna na realizovaný úsek na území Jihočeského kraje.

*Silniční okruh kolem Prahy – SOKP (R1)* – je veden jak na území Středočeského kraje, tak na území hl. m. Prahy; je řešen v souladu s územním plánem hl. města Prahy, převážně v dálniční kategorii D26,5(D34)/120. SOKP propojuje po obvodě Prahy jednotlivé dálnice, rychlostní komunikace a další silnice, směřující radiálně do města. Tím je zabezpečeno převedení tranzitní dopravy a rozvedení regionální dopravy již na obvodě hlavního města. V návrhu se předpokládá v návaznosti na již realizované úseky plně vybudování severního úseku od Březiněvsí (D8) přes Suchdol do Ruzyně (R7), jihovýchodního úseku od Modletic (D1) po Dubeč (I/12) a úsek SOKP v severovýchodním sektoru mezi Horními Počernicemi (I/10) a Březiněvsí (D8).

*Silnice R4 (Praha – Strakonice/Písek)* – je v úseku od Prahy až po křižovátku se silnicí I/18 plně stabilizována ve stávající trase. V navazujícím úseku je navrhována přestavba stávající silnice do kategorie rychlostní čtyřpruhové silnice a to částečně s využitím stávající trasy a částečně s novými úseky mimo zastavěná území sídel a to až po hranice kraje..

*Silnice R6 (Praha – Karlovy Vary)* – byla realizována v úseku od Nového Strašecí po napojení na SOKP. Na stávajícím úseku je navrhováno doplnění křižovatky se stávající silnicí II/606 západně od Kamenných Žebrovic. Úsek silnice od Nového Strašecí po hranice kraje je navrhován v nové trase po hranice kraje. Ve stávající trase jsou rozsáhlé průjezdy sídly Řevničov, Krušovice, Hořesedly a Hořovičky a dvě úroňová křižení se železničními tratěmi. Součástí stavby bude i nové napojení silnice I/16 od Slaného mimo zastavěné území Řevničova.

*Silnice R7 (Praha – Chomutov)* - je v současné době vybudována od Prahy až po Jemníky ve čtyřpruhovém uspořádání. Odtud dále vede v polovičním profilu včetně obchvatu města Slaný, obchvatu Kutovic a Třebíze s chybějícím úsekem kolem Lotouše. V návrhu se dle ÚP VÚC Rakovnicka a Pražského regionu předpokládá s dokončením celé této trasy ve čtyřpruhovém uspořádání tedy včetně přeložení trasy v prostoru Lotouše. Na stávajícím již realizovaném úseku směrem na Prahu a to v úseku MÚK Makotřasy – MÚK Aviatická se předpokládá její přestavba s úpravami jejího šířkového uspořádání včetně úprav stávajících křižovatek.

*Aglomerační okruh (AO)* - v současné době plní funkci tangenciálních vztahů vůči jádru regionu (Praze), dále spojuje významná sídla v řešeném území a plní funkci přivaděče k radiálním trasám. V souladu s celkovou koncepcí, kdy je AO prioritou Středočeského kraje, je tedy nutné vedení a šířkové uspořádání AO v jednotlivých sektorech navrhnout podle konkrétních podmínek a potřeb v závislosti na dopravním významu a zatížení (čtyřpruhové uspořádání).

### *c) Dálnice a rychlostní silnice s návrhy změn v územní rezervě*

*Silnice I/35 (Jičín – Turnov/Mnichovo Hradiště) - D521* - 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.

Jedná se o nesystémové řešení, které výrazně prodlužuje spojení Jičín – Turnov a znamená zásadní přestavbu silnice I/16 v úseku Jičín – Horní Bousov, který je na poměry ČR velmi kvalitní silnicí I. třídy (trasa prochází jen velmi malým sídlem Ohařovice – 65 obyvatel, s možností krátké přeložky).

Význam silnice I/35 (R35) v silniční síti ČR je výrazně rozdílný. Zcela mimořádný je v úseku Sedlice (D11) – Lipník n. B. (D1), kde zprostředkovává propojení dvou nejvýznamnějších metropolitních regionů ČR Pražského a Ostravského přes významné aglomerace (Hradecko-pardubická, Olomoucká).

Zařazení úseku Turnov – Liberec jako I/35 – R35 je z hlediska uspořádání silniční sítě ČR překonaným omylem.

Celá trasa Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – Hrádek n. N., významná dopravní osa rozvojového koridoru by měla být vedena jako R10 (I/10).

Současná trasa E65 Brno – Legnica by měla z koridoru vedeného přes Prahu a Turnov přejít do koridoru Svitavy – Hradec Králové (zde je využito trasy R35) – Trutnov – Bólkow.

Význam trasy I/35 severozápadně Hradce Králové je v podstatě jen meziregionální. Kapacitní opodstatnění má především úsek Hradec Králové – Hořice (silné regionální vazby ke krajskému městu) a dále úsek navazující Hořice – Úlibice, který umožňuje spojení ve směrech na Mladou Boleslav, Jilemnici a Vrchlabí prostřednictvím silnice I/16.

Silnice I/16 Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka je významnější než úsek I/35 Jičín – Turnov.

Mikroregiony Jičín, Nová Paka, Vrchlabí a Jilemnice v makroregionální úrovni již v r. 2001 spadovaly přímo do hl. m. Prahy, příp. do Mladé Boleslavi, nikoliv do Liberce či Hradce Králové. V současné době lze předpokládat i orientaci mikroregionu Turnova (v koridoru R10) k těmto centrům. Silniční spojení je koridory R10 – I/16 a D11 – I/32.

Úsek I/35 Jičín – Turnov tedy přenáší zejména mikroregionální vazby center stejné úrovně, které jsou relativně nízké. Významným spádovým centrem je pro obě města Mladá Boleslav.

Velmi nízké jsou i meziregionální vazby krajských měst Liberce a Hradce Králové, kde zcela dominují radiální vazby k hl. m. Praze. Makroregionální význam obě krajská města uplatňují zejména k „odstředivým“ příhraničním regionům.

Zásadním problémem je vkládání kapacitní trasy do území, které komunikaci této kategorie nevyžaduje. Ve stávajícím koridoru nejsou významnější sídla. Největší Libeň má cca 820 obyvatel, Karlovice

cca 740, město Rovensko p. T. (mimo trasu) 1 240. Důležitější je však trasa pro obsluhu navazujícího území Českého ráje, které je významným regionem cestovního ruchu.

Zatížení na hranicích krajů bylo v r. 2005 6,6 tis. (v r. 2010 jen 6,3) voz./24 hod. Modelová prognóza k r. 2025 předpokládá, že na stávající trase by (při vedení tzv. jižním koridorem) bylo zatížení 6,1 – 8,5 tis. voz./24 hod., tj. zatížení vyšší než současné (z toho cca 1 300 voz./24 hod. představuje dálkový tranzit).

V současné době existuje souvislá trasa E40 vedená na území Saska a polského Slezska v dálničních parametrech. Trasa propojuje významné středoevropské metropolitní regiony (Dresden, Wrocław, Katowice a Krakov) a další aglomerace (Görlitz, Legnica, Opole). Přenášení těchto nadregionálních vazeb na území ČR (přes Liberec) není reálné ani žádoucí. Aglomerace Hradec Králové – Pardubice bude na trasu E40 napojena prostřednictvím silnice R11 (přes Trutnov) a Ostravsko zejména dokončovanou dálnicí D1 (přes Bohumín).

## SILNICE I. TŘÍDY

### a) silnice I. třídy stabilizované

U silnic I. třídy lze za stabilizované považovat úseky silnic, které již byly realizovány v odpovídajících parametrech a nebo jejich dopravní význam nevyžaduje řešení a tedy tyto úseky nejsou zahrnuty mezi úseky silnic s navrhovanými změnami.

*Silnice I/6 (Nové Strašecí – Karlovy Vary)* – stávající silnice bude po realizaci rychlostní silnice R6 převedena do silnic II. třídy jako II/606. Nelze vyloučit, že vzhledem k zatížení může být zvoleno i jiné řešení, ve větším rozsahu využívající stávající trasy.

*Silnice I/7 (Jemníky – Louny)* – bude po přestavbě převedena do kategorie rychlostních silnic jako silnice R7.

*Silnice I/17 (Čáslav - Chrudim)* – její vedení je v území možno považovat za stabilizované a i přes dopravní závady (průtah v prostoru obcí Vrdu) vzhledem k jejímu dopravnímu významu se ani zde nepředpokládá její přeložení do nové trasy.

*Silnice I/66 (Mlín – Příbram)*

### b) silnice I. třídy s návrhem změn

*Silnice I/2 (Praha – Kutná Hora – Pardubice)* - je z důvodu neodpovídajícího významu i neodstranitelných omezených parametrů, které spočívají především v dlouhých průjezdných úsecích plně zastavěným územím, výhledově navrhována k opětovnému převedení do silnic II. třídy jako II/333 (původní značení). Dá se předpokládat, že po realizaci přeložky silnice I/12 od Prahy za Úvaly a po realizaci jižního obchvatu Kolína (ve stavbě) budou dopravní vazby Praha – Kutná Hora přesunuty ze silnice I/2 na trasu silnice I/12 a I/38. Tato trasa je sice o něco delší, ale její kvalita bude výrazně vyšší. Silnice tak zůstává vedena ve stávající trase, kromě obchvatů sídel Vyžlovka, Suchdol a Miskovice. Vzhledem k dopravnímu významu silnice se dá předpokládat s realizací těchto záměrů dle ÚPO až v časově dlouhodobějším horizontu. V úseku od silnice I/38 ve směru na Pardubice je navrhováno přeložení do zcela nové trasy, která by upřednostňovala vazby od Pardubic na silnici I/38 a dále ve směru na Prahu na silnici I/12. Z tohoto důvodu je navrhováno i její přečíslování na silnici I/12. Stávající vedení silnice I/2 od křižovatky u Nových Dvorů by tak bylo převedeno do silnic II. třídy (II/333) a ponecháno v současné trase.

*Silnice I/3 (Mirošovice – Mezno)* – je v úseku Mirošovice – Benešov navržena k přestavbě na vícepruhové uspořádání (vystřídání třípruh) s navrhovaným doplněním stávajících neúplných mimoúrovňových křižovatek Čtyřkoly a Čerčany na úplné mimoúrovňové. Přestavba bude kapacitně odůvodněná především silnými regionálními vazbami a to i po zprovoznění dálnice D3. Území severně Benešova je jedním z nejrozvojovějších prostorů Pražského regionu. Přestože má i kvalitní železniční spojení, indukuje silné vazby v silniční dopravě. V prostoru Benešova jsou to pak úpravy současné trasy v souvislosti s úpravou šířkového uspořádání. Přeložení do nové trasy je navrhováno pouze v prostoru Olbramovice (obchvat)..

*Silnice I/9 (Praha – Mělník – Dubá)* - v současné době vedoucí od křižovatky Zdiby (D8) kolem Neratovic a dále přes Mělník na Dubou v návrhu ukončena ve městě Mělník, v místě připojení na silnici I/16. V dalším pokračování od Mělníka na Dubou je uvažováno s jejím převedením do kategorie silnic II. třídy jako silnice II/609. Důvodem pro toto přeřazení je především nemožnost navržení odpovídajících parametrů pro silnici I. třídy na jejím průchodu údolím Liběchovky a záměr, aby do-

pravní vazby v severním směru na Českou Lípu nebyly vedeny tímto krajinářsky exponovaným územím, ale spíše prostřednictvím silnic R/10 a I/38 (přes Mladou Boleslav). Stávající silnice I/9 tak zůstává v návrhovém období vedena v maximální míře po stávající trase s obchvaty Líbeznice a Byškovice, s novým mostem "Na Štěpáně" a navazující přeložkou mimo zástavbu Kelských Vinic. Přeložka ve městě Mělník je uvažována s ukončením na napojení na severní obchvat silnice I/16. Na této rekonstruované trase jsou uvažovány mimoúrovňové křižovatky v místě připojení silnic II/244, II/101 od východu a II/331 u Kel. V návrhovém období je uvažováno její vedení v kategorii S 22,5/100 ve směru od Zdib až po navrhované nové napojení silnice II/101 ze směru od Úžice. Výhledově se pak uvažuje s jejím rozšířením na kategorii S 22,5/100 i v navazujícím úseku s tím, že od vstupu do Mělníka by byla vedena ve směrově neděleném čtyřpruhovém uspořádání. Z hlediska možného střetu s ochranou přírody je třeba minimalizovat zásah do ZCHÚ - ochrana lužních ekosystémů.

*Silnice I/12 (Praha - Kolín)* – tato navazuje ve směru od Prahy na Štěrboholskou radiálu v nové trase ve čtyřpruhovém uspořádání jižně od Běchovic a Újezda nad Lesy až po napojení na svou dnešní trasu za Úvaly. V dalším pokračování východním směrem je v souvislosti s její přestavbou na čtyřpruhové uspořádání až po napojení Českého Brodu v navrhované mimoúrovňové křižovatce vedena v nové odsunuté trase souběžně se stávající trasou. Dále ve směru na Kolín zůstává vedena ve stávající trase ve dvoupruhovém uspořádání a je na ni řešena pouze četnost křižovatek a jejich přestavba na mimoúrovňové. Dále je navrhováno její prodloužení od silnice I/38 ve směru na Pardubice místo dnešní silnice I/2 (viz. popis této silnice).

*Silnice I/16 (Řevničov – Slaný – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín)* - tvoří severní tangentu Středočeského kraje ve směru východ – západ. Umožňuje tak přímé propojení řady větších sídel. Po postupném odstranění hlavních dopravních závad se dá předpokládat podstatné zvýšení jejího dopravního významu. Z tohoto důvodu jsou v celé její trase navrhovány přeložky jednotlivých sídel, odstraňující hlavní dopravní závady a umožňující tak její vedení v parametrech, odpovídajících předpokládanému významu. Mezi navrhované úpravy je zahrnuta přeložka v prostoru Řevničova, která však bude plně realizována až v souvislosti se stavbou rychlostní silnice R6. Dále se předpokládá její přeložení mimo zástavbu obce Mšec a to po jejím severním okraji, dále severní poměrně značně dlouhý obchvat Slaného až za Ješín, který umožní vyloučení necílové dopravy z historického jádra města i napojení severní výrobní zóny. Další úsek kolem Velvar až po Novou Ves byl již realizován v nové trase, stejně tak i obchvat obce Býkev a úsek Mlčechvosty – Spomyšl. Dále ve městě Mělník je to severovýchodní propojení jako peážní úsek s dnešní silnicí I/9. Od silnice I/9 je vedena ve stávající trase po Malý Újezd s následnou jihovýchodní přeložkou sídla Vavřínče. V dalším pokračování směrem na Mladou Boleslav jsou další navrhované obchvatové úseky mimo zastavěné území jednotlivých sídel a to severně od Liblic a Byšic a dále jižní obchvat obce Vysoká Libeň. Dále ve směru na Mladou Boleslav je navrhována přeložka na přechodu Košáteckého potoka a přeložky v prostoru obcí Bezno a Jizerní Vteln. V souvislosti s novým řešením napojení silnice I/38 na rychlostní silnici R10 je do této nové MÚK připojena i silnice I/16. V prostoru východně od rychlostní silnice R10 je silnice I/16 navržena v nové trase, protože její současná trasa je znehodnocena větším počtem napojení rozvojových ploch, a to z MÚK Kosmonosy severně Plaz a Židněvsi. Na tuto novou trasu pak navazuje přeložka v poloze severního obchvatu Sukorad.

*Silnice I/18 (Rožmitál pod Třemšínem - Příbram - Sedlčany – Olbramovice)* - zůstane i výhledově významnou nadregionální trasou s přímým napojením na rychlostní silnici R4 a dálnici D3. V této souvislosti je na území VÚC Benešovska sledovaná přeložka silnice jižně od Voračic s napojením na dálnici D3 - MÚK Voračice a přeložka silnice v úseku Křešice – Veselka, která odstraňuje nepříznivý průjezd Křešicemi. Na území Příbramska se předpokládá poměrně značně dlouhý obchvat Příbrami a Bohutína s následným obchvatem Vranovic.

*Silnice I/19 (Plzeň – Rožmitál pod Třemšínem – Mirovice – Milevsko – Tábor)* – má dopravní význam především v úseku Plzeň – Rožmitál pod Třemšínem, kde umožňuje také vazby mezi Plzní a Příbramí, které jsou jinak omezeny přírodní bariérou pohoří Brdy. V tomto úseku se předpokládá severní obchvat Věšína. Následný úsek na území Středočeského kraje zůstává ve stávající trase v současných parametrech. Na pokračování trasy na území Jihočeského kraje je připravována MÚK s R4 a následně přeložky Mirovice a Lety.

*Silnice I/27 (Plzeň – Žatec)* – je významným a v podstatě jedinným propojením severních Čech (Chomutov, Most, Teplice) ve směru na Plzeň a tomu odpovídá i její současné dopravní zatížení. Úprava její současné trasy se předpokládá v souvislosti s výstavbou mimoúrovňové křižovatky s rychlostní silnicí R6 a dále především její přeložení do nové trasy mimo zastavěná území v prostoru Jesenice a navazujících sídel Tlesky a Žďár. Do území Středočeského kraje zasahuje přeložka trasy,



kteřá je navrhována na území Plzeňského kraje, a která řeší problematiku vedení trasy silnice I/27 v prostoru Kralovic. Význam trasy je zatím ovlivněn nevyhovujícími úseky v Ústeckém a Plzeňském kraji.

*Silnice I/32 (Poděbrady - Jičín)* – jedná se o poměrně kvalitní trasu s průtahy pouze obcí Okřínek a Senice. Jako územní rezerva je uvažováno přeložení trasy silnice mimo zastavěné území obce Okřínek. Průtah obcí Senice zatím zůstává, protože současná trasa je vedena v příznivých parametrech. Silnice je součástí významného spojení Praha – Jičín – Krkonoše (zejména přes Novou Paku ve směrech Jilemnice – Rokytnice n. J a Vrchlabí – Špindlerův Mlýn).

*Silnice I/38 (Mladá Boleslav – Nymburk – Poděbrady – Čáslav – Havlíčkův Brod)* – z dopravního hlediska se jedná o velmi významný dopravní tah s velkým dopravním zatížením, který propojuje významné sídelní aglomerace. Předpokládá se její přestavba téměř v celé délce s cílem odstranění úseků procházejících zastavěnými částmi měst a obcí. Z plánovaných staveb byl zatím realizován pouze obchvat v prostoru Čáslavi a obchvatová trasa kolem Nymburka navazující na nový most přes Labe. V úseku R10 – Nymburk je navrhováno nové napojení na R10 a dále přeložky do nové trasy v prostoru Libichova, Luštěnic, Vlčavy, Jizbice a Zavadilky. Od odpojení od stávající trasy před obcí Krchleby je její navrhovaná trasa přivedena do těsného souběhu s železniční tratí západně od obcí Krchleby a Všechlapy a navazuje vstřícně na realizovaný obchvat Nymburka. Úsek mezi II/610, D11 (MÚK Poděbrady-jih) a až do prostoru severozápadně od Osečka je navrhován pro přestavbu na vícepruhové uspořádání a to z kapacitních důvodů. Navazující úsek až po budoucí MÚK s trasou I/12 na západním obvodu Kolína je uvažován též jako vícepruhový (hlavní přivaděč od Kolína na D11) a prakticky v celém rozsahu v nové trase mimo zastavěné území sídel. Dále jihovýchodním směrem navazuje obchvat Kolína (ve výstavbě). Na to navazuje navrhovaná rekonstrukce stávající trasy v úseku Kolín – Malín též na možné vícepruhové uspořádání. Další úprava trasy je sledována mezi dříve realizovaným úsekem u Malína a obchvatem Čáslavi v prostoru Církvice.

*Silnice I/61 (R6 – Kladno – R7)* – umožňuje v rámci AO (aglomerační okruh) napojení Kladna na radiální trasy R6 a R7a předpokládá se u ní celková přestavba. Její vedení se předpokládá od křižovatky Fialka (R6) téměř přímým severním směrem až po napojení na svou současnou stopu východně od Kladna v prostoru obce Hřebeč a včetně propojení se stávající trasou na jižním okraji Kladna. V dalším pokračování je silnice I/61 vedena po stávající trase do prostoru na západním okraji Buštěhradu s navrhovanou úpravou jejího šířkového uspořádání na vícepruhovou komunikaci. Dále pokračuje v nové trase severním obchvatem Buštěhradu do MÚK Stehelčevy na rychlostní silnici R7.

### c) silnice I. třídy s návrhy změn v územní rezervě

*Silnice I/2 (Praha – Kutná Hora)* - s označením v grafické části D510 a D511 - Silnice je dnes vedena jako silnice I/2, ale předpokládá se její převedení zpět do silnic II. třídy. V souvislosti s navrhovaným řešením v širších souvislostech (viz. přestavba silnice I/12) jsou prostoru Kutné Hory v delším časovém horizontu sledovány dva úseky přeložek silnice doplňující stávající komunikační systém města. Jedná se o přeložky severozápadně od města a to směrem od západu po obec Kaňk s odbočkou severním směrem s napojením na silnici I/38. Přeložky by výhledově měli odvést průjezdnou dopravu z centrální části města.

*Silnice I/16 (Řevničov – Slaný – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín)* - D520 - Územní rezerva se dotýká pouze prostoru Mělníka a návaznosti trasy na jeho vnitřní komunikační systém z východního směru. Koridor územní rezervy silnice I/16 je navrhován z prostoru západně od Malého Újezda s navazujícím pokračováním severně od Velkého Borku s napojením na komunikační systém Mělníka ve dvou variantách.

## SILNICE II. TŘÍDY

### a) silnice II. třídy stabilizované

Za silnice II. třídy považované z hlediska ZÚR za stabilizované jsou silnice, které již byly realizovány v odpovídajících parametrech, nebo silnice menšího dopravního významu nevyžadují zásadnější úpravy:

Silnice II/102 (Praha – Chotilsko – Krásná Hora nad Vltavou – I/19 Kostelec nad Vltavou)

Silnice II/109 (Chocerady – Poříčí nad Sázavou)

Silnice II/113 (Český Brod – Chocerady – Divišov – Vlašim)

Silnice II/119 (Dobříš – Sedlčany)

Silnice II/120 (Sedlčany - Sedlec-Prčice - Sudoměřice u Tábora)  
 Silnice II/124 (Votice – Mladá Vožice)  
 Silnice II/127 (Načeradec - Pravonín - Trhový Štěpánov)  
 Silnice II/137 (Mladá Vožice – Načeradec)  
 Silnice II/191 (Rožmitál pod Třemšínem – Nepomuk)  
 Silnice II/201 (Unhošť – Zbečno – Křivoklát - Slabce)  
 Silnice II/206 (Žihle - Žďár)  
 Silnice II/221 (Velká Černoc - Svojetín)  
 Silnice II/228 (Jesenice - Rakovník)  
 Silnice II/233 (Rakovník – Zvíkovec – Radnice)  
 Silnice II/237 (Rakovník – Nová Strašecí – Mšec - Peruc)  
 Silnice II/239 (Černuc – Peruc - Louny)  
 Silnice II/243 (Líbeznice – Praha)  
 Silnice II/259 (Mladá Boleslav – Mšeno – Dubá)  
 Silnice II/273 (Mělník – Mšeno – Doksy)  
 Silnice II/274 (Mělnické Vtelno – Mšeno)  
 Silnice II/275 (Luštěnice – Křinec - Dymokury)  
 Silnice II/276 (Bělá pod Bezdězem – Bakov nad Jizerou – Kněžmost)  
 Silnice II/277 (Mnichovo Hradiště – Český Dub)  
 Silnice II/279 (Mcery – Dolní Nouzov - Příšovice)  
 Silnice II/281 (Dolní Nouzov – Sobotka)  
 Silnice II/322 (Kolín - Přelouč)  
 Silnice II/324 (I/32 – Městec Králové – Nový Bydžov - Nechanice)  
 Silnice II/336 (Uhlířské Janovice – Zruč nad Sázavou – II/150)  
 Silnice II/337 (Uhlířské Janovice – Čáslav - Seč)  
 Silnice II/338 (Štipoklasy – Čáslav – I/2)  
 Silnice II/522 (Chlumín – Postřizín)

A dále jsou to doprovodné trasy rychlostních silnic a dálnic (bývalé silnice I. třídy) II/603, II/605, II/606, II/608, II/610 a II/611, které zůstávají vedeny v dnešních trasách a jejich případné přeložky souvisejí s realizací ještě nedokončených úseků rychlostních silnic.

#### *b) silnice II. třídy s návrhem změn*

*Silnice II/101* - v současné době plní funkci tangenciálních vztahů vůči jádru regionu (Praze), dále spojuje významná sídla v řešeném území a plní funkci přivaděče k radiálním trasám. S ohledem na navrhovaný komunikační systém a zejména vedení SOKP, který je v některých segmentech excentricky vysunut směrem od jádra, však tuto funkci tangenciálních vztahů v některých částech regionu z větší části nebo zcela převezme právě navrhovaný SOKP. Nejvýznamnější částí je úsek mezi silnicemi R6 a R7, který umožňuje napojení největšího středočeského města Kladna na radiální trasy, a tudíž i vazby k hl. městu Praze. Mezi silnicemi R6 a R7 plní funkci silnice I/61. Navrhované řešení je popsáno v rámci silnice I/61. Na tento úsek v jižním směru navazuje významný úsek umožňující napojení Kladna na dálnici D5. Z hlediska napojení Kladna na dálnici D8 je významný i navazující úsek v západním směru, kde je aglomerační okruh veden částečně v peáži se silnicí II/240 (viz popis této silnice). V jihovýchodním sektoru od Prahy vykazuje velmi vysoké dopravní zatížení úsek od Říčan k dálnici D1 a následně až do prostoru Jesenice. Tento úsek umožňuje rychlé radiální spojení z prostoru Říčan na Prahu a napojuje významné logistické areály situované u dálniční křižovatky. Ostatní úseky vykazují již nižší dopravní zatížení.

#### Úsek silnice II/101 Říčany – Rudná (D5)

Trasa silnice II/101 je ve směru od Říčan vedena přes křižovatku s dálnicí D1 až po prostor Jesenice ve stávající trase. V prostoru jižně od Jesenice se v dalším pokračování předpokládá přeložení současné trasy do jižního obchvatu s přímou vazbou na stávající MÚK Jesenice na SOKP. Tím dojde k odstranění nevhodného průjezdu přes zastavěné území obce a zejména přes její centrální část. Od uvažované křižovatky SOKP s dálnicí D3 až po Zbraslav je pak trasa silnice II/101 ponechána v současné trase beze změn. Stejně tak i její další pokračování od Lahovic přes Radotín, Třebotov až po obec Chýnčice, kde by byla nově připojena na navrhovanou trasu silnice II/116. Odtud pokračuje

krátkou peáží s touto silnicí a u obce Kuchař se opět odklání severním směrem na Tachlovice a přeložkou jižně od Nučic pak bude přivedena do křižovatky s dálnicí D5 u Rudné. V celém tomto jihozápadním sektoru nemá trasa silnice II/101 funkci AO. Tu zcela přebírá realizovaný úsek SOKP a příměstský úsek dálnice D5 po MÚK Rudná. V tomto úseku AO zajišťuje především dopravní obsluhu přilehlých obcí a nepřevádí významnější regionální vazby. Navrhované přeložky souvisejí především s odstraněním největších dopravních závad, které jsou soustředěny především do průjezdných úseků zástavbou obcí.

V dalším sektoru, vymezeném dálnicemi D5 a D8, naopak tato trasa silnice II/101 zcela plní funkci AO s napojením významného subregionu Kladna.

Úsek silnice II/101 Unhošť – Rudná (D5):

V úseku mezi křižovatkou Rudná (D5) a křižovatkou Fialka (R6) je její trasa uvažována v přeložené poloze zcela mimo zástavbu jednotlivých obcí. Problematika vedení silnice II/101 byla již dříve podrobně prověřována a výsledkem bylo vedení trasy podle základní varianty a to s pokračováním od Unhoště západně od Červeného Újezda, severovýchodně od Svárova a dále mezi Ptíicemi a Červeným Újezdem. Nové vedení trasy silnice kříží svoji současnou trasu v prostoru mezi Ptíicemi a Červeným Újezdem a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení se severním objezdem Červeného Újezda je částečně problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do ochranného pásma lokality Hájek. Z dopravního hlediska variantní trasa sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, což by mělo dopad na vyšším dopravním zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Sledovaná základní varianta (a) (v kategorii územní rezerva) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Úsek silnice II/101 R6 –R7

Mezi silnicemi R6 a R7 plní funkci silnice I/61. Stávající silnice II/101 v úseku Kladno – Kralupy n. Vlt. – Veltrusy – Obříství – Neratovice není pro aglomerační okruh využívána, její současné neodpovídající parametry omezené konfigurací terénu a stávající zástavbou neumožňují její přestavbu. Trasa je proto vedena v jiném koridoru.

Úsek silnice II/101 R7 a D8

V dalším úseku mezi radiálními trasami silnice R7 a dálnicí D8 bylo již dříve zpracováno více variantních řešení. V ÚP VÚC Pražského regionu je AO navrhován peáží v trase rychlostní silnice R7 až do MÚK Středokluky a odtud v trase dnešní silnice III. třídy s nutným jejím rozšířením na odpovídající parametry s napojením na navrhovanou novou trasu silnice II/240. Po ní pak bude peážovat až k rozbočení silnic západně od Debrna a trasa přeložky silnice II/101 pak pokračuje k novému přemostění Vltavy jižně Kralup nad Vltavou. Východně je pak přes stávající silnici II/608 připojena severně od Kozomína do křižovatky Úžice (D8). Výrazným přínosem navrhovaného řešení s novým přemostěním Vltavy je podstatné snížení dopravních intenzit z průjezdného úseku současné trasy silnice vedoucí přes centrální část města Kralupy n. Vlt., kde v současné době dosahují intenzity velmi vysokých hodnot a to zejména proto, že do tohoto koridoru je soustředěna pohyb místní dopravy.

Úsek silnice II/101 D8 – R10

V úseku od dálnice D8 po silnici I/9 je v současné době silnice vedena v naprosto neodpovídajících parametrech a proto na křižovatku Úžice (D8) navazuje nová trasa silnice II/101, a to až po křižovatku se silnicí I/9 u Byškovic. Silnice II/101 v dalším úseku je v návrhu vedena mimo zastavěné území jednotlivých, poměrně významných, sídel s tím, že mezi nimi využívá stávající trasy. To umožňuje realizovat jednotlivé přeložky časově nezávisle podle potřeb. Dále tedy silnice pokračuje od silnice I/9 z křižovatky jižně od Byškovic jižním obchvatem Neratovic, který je připojen na stávající trasu jižně od Lobkovic. Odtud dále pokračuje po své dnešní trase až do prostoru Kostelce nad Labem s navrhovaným jižním obchvatem města. Za Kostelcem nad Labem je silnice dále vede v dnešní trase až před Brandýs nad Labem. Zde je opět její navrhovaná trasa vedena jižním obchvatem s napojením na silnici II/610. Odtud pokračuje s přeložkou v prostoru Zápy. Přeložka silnice II/101 je zde navrhována v jižnější trase v souběhu s koridorem inženýrských sítí s novým objektem přes silnici R10 a s napojením na stávající trasu. Napojení do stávající mimoúrovňové křižovatky bude zajištěno navrhovanou přeložkou silnice II/245 vedoucí po západním okraji obce Zápy a ukončenou právě na navrhované přeložce silnice II/101. V tomto úseku navrhovaná trasa silnice umožňuje kvalitní propojení jednotlivých sídel a rozvedení regionální dopravy na radiální trasy.

## Úsek silnice II/101 R10 – D11 – I/12

Další přeložky této silnice se předpokládají v prostoru napojení do již realizované křižovatky Jirny na dálnici D11 s navazujícím obchvatem sídel Jirny a Nové Jirny, kde bylo zvažováno a vyhodnocováno variantní řešení. Základní varianta byla 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 je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek by bylo možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle základní varianty umožní dobré napojení zástavby Nových Jiren a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice III/10164 mezi Horoušánky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na průjezdu Horoušánek. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Variantní řešení časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval. Na základě projednání bylo do návrhu zapracováno navrhané nové variantní řešení. Po propojení na stávající silnici II/101 je jižně Jiren navržena propojovací komunikace. Další informace k výběru varianty viz kapitola 2..

## Úsek silnice II/101 I/12 - Říčany

V prostoru Úval se uvažuje s jejím přeložením východně s napojením na silnici I/12. Vzhledem k nutnosti řešit stávající dopravní závady na silniční síti mezi Říčany a Úvaly jsou navrženy přeložky v prostoru Škvorce a dále jižně od obcí Sluštice, Zlatá a Křenice, kde navrhané řešení, vycházející z podrobné ověřovací studie, bylo upraveno podle rozvojových záměrů obcí. V prostoru Pacova navazuje na stávající trasu. Vzhledem k tomu, že je trasa silnice II/101 Říčany – Jesenice vedena v blízkosti koridoru SOKP, bude silnice přenášet zejména regionální vazby v území a to především z prostoru Řičan do prostoru Polabí včetně návaznosti na radiální trasy I/12, D11 a R10 v odstředivém směru.

*Silnice II/104 (Davle - Jílové)* - je ve směru od Davle až po křižovatku s dálnicí D3 ponechána ve stávající trase, pouze s krátkou přeložkou v obci Petrov řešící dopravní závady na průtahu obcí. Od křižovatky s dálnicí D3 východním směrem je navrženo její prodloužení a převedení do trasy vedené severním obchvatem Jílového, mimo zastavěné území, přes Radlík směrem na Sulice, kde je navržen krátký obchvat sídla řešící nevyhovující směrové poměry.

*Silnice II/105 (Praha - Kamenný Přívoz - Sedlčany – Milevsko)* - význam trasy II/105 se v souvislosti s vedením dálnice D3 zásadně mění.

Severní úsek umožňuje napojení Dolních Jirčan do stávající MÚK Jesenic (napojení trasy II/603).

Sídla Libeň a Psáry by měla být přímo napojena na D3. V prostoru MÚK Jílové u Prahy bude trasa II/105 přeložena jako přivaděč k uvedené MÚK.

Území jižně Sázavy je obsluhováno prostřednictvím MÚK Hostěradice.

Trasa II/105 se napojuje na budoucí D3 MÚK severně Netvořic.

V souladu se západním posunem dálničního koridoru je zachována silnice II/105 v původní trase Netvořice – hájovna Lípa s obousměrnou návazností na MÚK Netvořice. Průtah Kamenným Přívozem je soustředěn do společné trasy se silnicí II/106 - řešeno dílčí přeložkou silnice II/105 s napojením na silnici II/106 v místě východního obchvatu Hostěradic.

*Silnice II/106 (Štěchovice - Kamenný Přívoz - Týnec nad Sázavou – Benešov)* - je v úseku Krňany – Kamenný Přívoz v souvislosti s předpokládanou realizací dálnice D3 navrhaná částečně v nové trase s příamou návazností na MÚK Hostěradice.

*Silnice II/107 (Týnec nad Sázavou – Říčany)* - je v návrhu částečně převedena do zcela nové trasy z důvodu zcela nevyhovujících parametrů stávající trasy a vede z navrhané křižovatky s dálnicí D3 Dunávice do Týnce n. Sázavou dále přes Čakovice do Babic, kde se připojuje na silnici II/603. Východně od této silnice sleduje stávající trasu až po Velké Popovice, kde je navrhaný severozápadní obchvat odstraňující neúměrné soustředění dopravní zátěže v centru sídla a to včetně těžké nákladní dopravy místního pivovaru. Další navrhaná trasa silnice je vedena východně od Všechrom a prostorem mezi obcemi Strančice, Světice a Všestary a dále obchvatem obce Tehov s pokračováním v současné trase silnice III/1011 až po napojení na silnici I/2 (Říčany – Kutná Hora). Tento návrh řeší částečné odlehčení současné trasy silnice I/2 na průjezdu Říčany převedením části dopravní zátěže od Mukařova a Kostelce n. Č. I. do koridoru dálnice D1.

*Silnice II/108 (I/12 – Stříbrná Skalice)* - zůstává v dnešní trase beze změn, pouze v prostoru Kostelce nad Černými Lesy je navržena přeložka východně od sídla Svatbín odvádějící část dopravní zátěže z centrální části Kostelce nad Černými Lesy.

*Silnice II/111 (Bystřice – Český Šternberk – II/125)* – je s ohledem na vzrůstající dopravní význam ve vztahu k dálnici D1 – MÚK Šternov navrhována k dílčí přestavbě. V prostoru Divišova se předpokládá severní obchvat sídla a dále severovýchodní obchvat Bystřice s připojením na trasu silnice I/3 severně od města.

*Silnice II/112 (Benešov – Vlašim – Pelhřimov)* - je v prostoru Benešova sledována v nové trase severovýchodního obchvatu Benešova s návazností na silnici I/3 - MÚK Benešov, sever. Navrhované řešení je nezbytné pro výrazné snížení dopravního zatížení vnitřního komunikačního systému města. V koordinaci s připravovanou dálnicí D3 je navrženo nové silniční napojení Benešova na D3 (součást silnice II/112) v nové trase Benešov, sever – Václavice. Od Benešova jihovýchodním směrem plní silnice funkci i doprovodné (odklonové) trasy k dálnici D1. Z tohoto důvodu je navrhován severovýchodní obchvat kolem Čechtíc, který by zabezpečil převedení dopravy mimo zástavbu obce.

*Silnice II/114 (Jírovice – Neveklov – Dobříš – Hořovice – Cerhovice)* – je jednou ze silnic umožňující propojení přes Brdy a Hřebeny a propojující významnější sídla Hořovice, Hostomice ve směru na Dobříš. Vzhledem k tomu, že u dalšího možného propojení přes Brdy je vedeno po silnici II/118 není reálná jeho přestavba do odpovídajících parametrů, je na této silnici navrhována řada přeložek umožňujících výrazné zlepšení trasy a tedy dosažení požadovaného kvalitního propojení dálnice D5 a rychlostní silnice R4. Kromě navrhované přeložky po západním okraji Dobříše s přímým napojením na R4 je ve směru od Dobříše je navrhováno vyrovnání směrových parametrů trasy severozápadně od Dobříše. Zásadní přeložka je navrhována v prostoru Hostomic s odklonem od stávající trasy již před obcí s převedením nové trasy do těsného souběhu železniční tratí, kde kříží silnici II/115, Odtud dále pokračuje v souběhu se železniční tratí severně od sídla Bezdědice, za nimiž kříží svoji stávající trasu a obchází po západní straně sídlo Radouš. V souběhu se železniční tratí (po její západní straně) pokračuje až po napojení do dnešní křižovatky silnic II/114 a III/11411. S ohledem na celkový záměr zkvalitnění propojení mezi D5 a R4 by poté silnice II/114 pokračovala v trase silnice III/11411 až před Litomyšl, kde by přeložkou jižně od obce navázala na přeložku silnice II/118, která po západní straně obchází obec. V prostoru Hořovic je navržena přeložka, odstraňující nevhodný průjezd přes centrální část města, silnice po východním okraji města s napojením na dnešní silnici II/117 před nadjezdem přes železniční trať. V souvislosti s navrhovaným přeložením trasy silnice II/117 je silnice II/114 převedena do MÚK Žebrák, kde by byla ukončena. Na území Benešovska je tato silnice v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 - MÚK Neveklov navržena k dílčí přestavbě. Nevyhovující průtah Neveklovem je řešen jižním obchvatem s novou křižovatkou se silnicí II/105 jihozápadně od Neveklova.

*Silnice II/115 (Praha – Řevnice – Jince)* - silnice je v podstatě stabilizována ve své trase pouze v prostoru Černošic je navrhována přeložka v souběhu se železniční tratí odstraňující stávající nevyhovující úroveň železniční přejezd.

*Silnice II/116 (Nový Knín – Řevnice – Chýnice/Beroun – Lány)* - je v současné době vedena v trase Nový Knín - Mníšek pod Brdy - Řevnice – Beroun - Lány. V návrhu zůstává její vedení od jihu až po jižní okraj Řevnic nezměněno. V prostoru Řevnic bylo navrženo její přeložení do obchvatové trasy, vedené po západním okraji obce s novým mostem přes údolí Berounky. V dalším pokračování je silnice vedena v nové trase ve směru Mořina - Kuchař - Chýnice s napojením na SOKP v prostoru stávající MÚK Jinočany. V této nové trase se předpokládá maximální využití současných silnic III. tříd s krátkými obchvaty jednotlivých obcí, které jsou navrženy s ohledem na stávající dopravní závady na průjezdech těmito obcemi. Současné vedení silnice II/116 od Řevnic do Berouna je vzhledem k parametrům této trasy, omezeným složitou konfigurací terénu, a vzhledem k jejímu malému dopravnímu významu navrženo k vyřazení ze silnic II. třídy. Přeložení trasy silnice II/116 s navázáním na komunikační systém hlavního města Prahy sleduje především částečné odklonění dopravy ve směru na Prahu ze současné trasy (II/115) vedené podél Berounky přes Dobřichovice, Černošice a Radotín. Z hlediska možného střetu s ochranou přírody je třeba minimalizovat zásah do EVL a při vedení trasy nutno respektovat zástavbu sídla Mořina (zajistit vhodná protihluková opatření).

*Silnice II/117 (Žebrák – Hořovice – Strašice)* – většího dopravního významu dosahuje pouze v úseku od Komárova po Žebrák. V dalším pokračování západním směrem její význam postupně klesá. V úseku mezi Komárovem a Hořovicemi je však v podstatě jedinou komunikací, do které je tak soustředěna veškerá doprava včetně vnitřní dopravy Hořovic. Z tohoto důvodu bylo navrženo její přeložení do polohy severně od Komárova a Hořovic. Vzhledem k rozsahu přeložky je maximálně využíváno stávající vedení silnic III. tříd a to silnic III/11713, III/11712, III/1141 a III/1143.

*Silnice II/118 (Budyně nad Ohří – Slaný – Kladno – Beroun/Zdice – Příbram – Krásná Hora nad Vltavou – Petrovice)* - silnice má nezanedbatelný význam pro regionální vazby. Severně od Slaného je tak navrhována poměrně dlouhá přeložka v prostoru sídel Zlonice, Bakov a Želčovice. Jižně od Slaného je pak její vedení navrhováno k převedení do trasy silnice III. třídy ve směru od Slaného přes křižovatku se silnicí R7 u Knovíze a dále přes Pchery do Kladna. Odkud je též převedena po trase dnešní silnice III. třídy do Velké Dobré, kde je napojena na křižovatku se silnicí R6. Dále pak pokračuje až do Berouna ve své dnešní trase. V úseku mezi Zdicemi a Příbramí je významnou trasou umožňující jedno z mála možných propojení přes terénní bariéru Brd a Hřebenů. Její vedení však vykazuje řadu v podstatě neodstranitelných dopravních závad, především směrových parametrů. Z tohoto důvodu je její vedení ponecháno v současné trase kromě navrhované přeložky v prostoru Libomyšle ve vazbě na navrhované přeložky silnice II/114, které souvisí se záměrem zkvalitnění propojení dálnice D5 a rychlostní silnice R4. V dlouhodobějším horizontu je navrhována poměrně dlouhá přeložka západně od Libomyšle, pokračující v souběhu s železniční tratí a navazující na severozápadní obchvat Lochovic, který je též veden v těsném souběhu se železniční tratí. Navrhované vedení předpokládá mimoúrovňové řešení křížení se železniční tratí. V úseku od Příbrami po Petrovice je stabilizována ve své dnešní trase.

*Silnice II/121 (Votice – Sedlec-Prčice – Milevsko)* - je v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 - MÚK Loudilka navrhována k dílčí přestavbě s jihovýchodním obchvatem Heřmaniček. Nevyhovující průtah Sedlcem-Prčicemi je navržen k přestavbě v nové trase severozápadního obchvatu sídla. V prostoru Votic je dále navrhován severozápadní obchvat umožňující napojení na silnici I/3 mimo zastavěné území sídla.

*Silnice II/125 (Mladá Vožice - Vlašim - Uhlířské Janovice – Kolín – D11)* – silnice patří mezi nejvýznamnější silnice II. tříd propojující oblast Kolína s prostorem Vlašimi s vazbou na dálnici D1 a dále mezi Kolínem a dálnicí D11, kde plní funkci dálničního přivaděče. Vzhledem k jejímu významu i v širších souvislostech je na její současné trase navrhována řada přeložek odstraňující hlavní dopravní závady, tedy především nevyhovující průjezdy zastavěným územím jednotlivých obcí. Od jihu jsou to obchvaty Kamberka a Kondrace, dále jihovýchodní obchvat Vlašimi a přeložka u Pavlovic. Severně od dálnice D1 je to přeložka v prostoru Veselka a navrhované zlepšení směrových a výškových poměrů v místě dnešního stoupání za přechodem Sázavy, což je však s ohledem na technickou náročnost, a tedy i investiční, dlouhodobou záležitost. V dalším pokračování jsou navrhovány přeložky severozápadní obchvat Mitrova, severozápadní obchvat Uhlířských Janovic, severozápadní obchvat Jindic a východní obchvat Červeného Hrádku s napojením do nové křižovatky s dnešní silnicí I/2. Od této křižovatky je vedena ve směru Kolín vedena s navrhovaným severozápadním obchvatem obce Kořenice, včetně mimoúrovňového křížení železniční tratě, a navazujícím jihovýchodním obchvatem sídla Kbílek. Na vjezdu do Kolína její úpravy souvisejí s výstavbou jižního obchvatu silnice I/38 (v realizaci) města Kolína. Severně od Kolína pro dopravní napojení průmyslové zóny bylo již realizováno její přeložení jižně od Velkého Oseka směrem na Ovčáry na silnici II/328.

*Silnice II/126 (Trhový Štěpánov - D1 – Zruč nad Sázavou – Kutná Hora)* - je bývalou trasou silnice I/33, a tomu odpovídají i její současné parametry. Úsek v prostoru Kutné Hory mezi silnicemi I/2 a II/337 byl již dříve rekonstruován. Z dalších úseků je problematický zejména přechod údolí Sázavy ve Zručí nad Sázavou, kde je její vedení navrhováno objízdou trasou s novým mostem přes Sázavu. Vzhledem k rozsahu nutných investičních prostředků se však jedná o dlouhodobý záměr. Další navrhované přeložky jsou jihovýchodní obchvat Zbraslavic a jihovýchodní obchvat Štipoklas odstraňující omezení vyplývající z poměrně dlouhého průjezdu zástavbou. Trasa silnice II/126 je v současné době ukončena v místě napojení na dnešní silnici I/2 v Kutné Hoře. V návrhu se předpokládá prodloužení jejího vedení přes obec Kaňk s napojením na silnici I/38 vstřícně do křižovatky Hlízov na níž navazuje navrhované pokračování silnice I/12 ve směru na Pardubice.

*Silnice II/150 (Votice - Olešná - Čechtice - Žďár nad Sázavou)* - s přímou návazností na dálnici D1 – MÚK Loket zůstane významnou mikroregionální přepravní osou území, s vyšším přepravním významem v dosahu dálnice D1 v úseku Čechtice – MÚK Loket (D1) – Ledec nad Sázavou. V této souvislosti jsou navrhovány přeložky její trasy u sídel Křivsoudov a Alberovice. V pokračování od Čechtice na Votice jsou navrhovány přeložky silnice v prostoru Otradovice, Libuně a severně od Louňovice, které odstraňují úseky silnice s nejméně omezenými parametry.

*Silnice II/174 (Milín – Březnice – Lnáře)* – je jednou z významnějších silnic II. třídy v tomto prostoru, ale i přesto je stabilizována ve stávající trase s lokální přeložkou u Březnice řešící nevyhovující podjezd pod železniční tratí. Dále je uvažována přeložka v prostoru obce Lazsko v poloze jihovýchodního obchvatu odstraňující lokální dopravní závady na průjezdu obcí.

*Silnice II/176 (Březnice – Starý Smolinec)* – má poměrně nízký dopravní význam a navrhovaná přeložka v Březnici je lokální přeložkou řešící snížení dopravního zatížení obytné části města.

*Silnice II/227 (Žatec – Rakovník - Křivoklát)* – má dopravní význam především pro regionální vazby mezi Žatcem, silnicí I/6 a Rakovníkem. Dopravní závadou v tomto úseku je její současné připojení na silnici I/6 a to ve dvou odskočených křižovatkách. Tento problém je řešen v souvislosti s realizací nové trasy silnice R6, a to přeložkou od severu západně od železniční tratě s napojením do stávající křižovatky s dnešní silnicí I/6, do které se od jihu připojuje silnice II/227. Jihovýchodně od Rakovníka její význam klesá a nepředpokládají se na ní žádné do nové trasy.

*Silnice II/229 (Louny – Rakovník - Kralovice)* – je jednou z významnějších silnic II. třídy v tomto prostoru, a to ve směru od Kralovic do Rakovníka a dále pak zejména od Rakovníka po napojení na dnešní silnici I/6. Severně od této silnice její dopravní význam výrazně klesá. Po realizaci prodloužení rychlostní silnice R6 západně od Nového Strašecí vzroste význam pro napojení Rakovníka na tuto silnici, jako nejkratšího možného připojení. Dopravnímu významu jednotlivých úseků této silnice odpovídají i připravované záměry jejich přeložek a to východní obchvat Rakovníka s napojením silnice II/237 a západní obchvat obce Lišany, včetně mimoúrovňového křížení se železniční tratí. V navazujícím úseku západně od Rakovníka pak je na ní navržena pouze přeložka u obce Všesulov.

*Silnice II/236 (Zdice – Křivoklát – Lány - Slaný)* - v území jižně od silnice R6 lze s větším dopravním významem této silnice uvažovat pouze pro rekreační dopravu. Dopravní závady na této silnici vyplývají především ze složité konfigurace terénu, ale vzhledem k dopravnímu významu se na ní nepředpokládají žádné přeložky do nové trasy. Severně od silnice R6 je její význam značně větší zejména pro dopravní vazby ve směru na Slaný a zde je tedy navrhován jižní obchvat Smečna (stávající trasa prochází územím městské památkové zóny).

*Silnice II/238 (Kladno – Kamenné Žebrovce)* – je nosnou silnicí základního komunikačního systému Kladna a její navrhovaná přeložka zásadním způsobem právě řeší problematiku základního komunikačního systému města.

*Silnice II/240 (Roudnice nad Labem – Velvary – Praha)* - je vedena od severu až po Velvary ve stávající trase. V prostoru Velvar je navrhován severovýchodní obchvat s napojením do mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/16 východně od Velvar odstraňující nevhodný průtah silnice přes centrální část města. Dále se předpokládá mimoúrovňové křížení železniční tratě východně sídla Zeměchy. Kromě další krátké přeložky v prostoru Mikovic se další úpravy jejího vedení v této části nepředpokládají. V úseku od Kralup nad Vltavou ve směru na Prahu její dopravní význam a dopravní zatížení výrazně narůstá, a to zejména po napojení nové přeložené trasy silnice II/101. Z tohoto důvodu je navrženo její přeložení do zcela nové trasy, a to s vedením mezi Turskem a Holubicemi, východně od Svrkyně, západně od Velkých Přílep a východně od Lichocevsí s napojením na silnici R7 do upravené MÚK Tuchoměřice.

V úseku silnice II/101 mezi radiálními trasami silnice R7 a dálnicí D8 (v ZÚR se jedná o VPS D057, D058, D059) bylo již dříve zpracováno více variantních řešení (viz koncept ÚP VÚC Pražského regionu). Aglomerační okruh byl navrhován peáží v trase rychlostní silnice R7 až do MÚK Středokluky a odtud v trase dnešní silnice III. třídy s nutným jejím rozšířením na odpovídající parametry, s napojením na navrhovanou novou trasu silnice II/240. Po ní pak bude peážovat až k rozbočení silnic západně od Debrna a trasa přeložky silnice II/101 bude pokračovat k novému přemostění Vltavy jižně od Kralup nad Vltavou. Východně je pak přes stávající silnici II/608 připojena severně od Kozomína do křižovatky Úžice (D8).

Varianta východně od Turska je problematická z důvodu komplikovaného a nákladného řešení vzhledem k terénu (mostní objekty přes příčná údolí), prodlužuje záměr, a tím snižuje dopravní účinnost. Trasa v návrhu ZÚR je navržena ve vzdálenosti několika set metrů od zástavby, nekoliduje s RBC Ers, neovlivňuje přírodní park Okolí Okoře a při průchodu terénní elevací dává možnost částečného zahloubení jako nejúčinnější obraně proti hluku. Pozemkové úpravy měly být vytvořeny tak, aby trasu aglomeračního okruhu respektovaly, protože v této stopě byl plánován již na začátku století (byl zanesen i v územním plánu obce a v ÚP VÚC Pražského regionu). Trasa je vedena rovněž v dostatečné vzdálenosti od vesnické památkové zóny Debrno.

*Silnice II/244 (Byšice – Všetaty – Líbeznice)* - je v úseku od křižovatky se silnicí II/331 po Byšice navržena vzhledem k menšímu dopravnímu významu k vyřazení ze silnic II. třídy. V úseku II/331 přes most v Kostelci n. L. je trasa stabilizovaná. Výhledově se ve směru od Kostelce nad Labem na Prahu uvažuje s jejím přeložením do nové trasy, a to s radiálním napojením na SOKP u Přezletic. Úsek Mratín - I/9 (severně Líbeznice) s průjezdem sídly by po realizaci nového napojení měl být vyřazen ze silnic II. třídy.

*Silnice II/245 (Brandýs nad Labem – Čelákovice – Český Brod)* - je v prostoru Brandýsa navržena k přeložení do nového napojení na silnici R10 u obce Zápy, které souvisí s řešením trasy silnice II/101. Dále až do Čelákovic je vedena ve své dnešní trase, odtud je pak přeložena do nové trasy s napojením do nově navrhované křižovatky s dálnicí D11 východně od Nehvizd. Tato navrhovaná přeložka slouží především dobrému napojení prostoru Čelákovic na dálnici D11. Stávající vedení od Čelákovic do Českého Brodu je navrhováno k vyřazení ze sítě silnic II. třídy.

*Silnice II/246 (Mělník – Roudnice nad Labem)* – je v místě jejího připojení na silnici I/16 navržena k přeložení tak, aby zde bylo možno rozvinout mimoúrovňovou křižovatku. Dále je pak navrhován jižní obchvat Cítova, kde je dnes silnice vedena poměrně dlouhým průjezdným úsekem..

*Silnice II/261 (Liběchov – Štětí)* – zasahuje do území pouze krátkým úsekem a zde je navrhován jihozápadní obchvat Liběchova vedený podél železniční tratě řešící současný nevhodný průjezd.

*Silnice II/268 (Mimoň – Mnichovo hradiště – Přepere)* - zajišťuje poměrně velmi významné propojení z prostoru Ralska a Mnichova Hradiště ve směru na Jičín a proto jsou zde navrhovány přeložky v poloze obchvatových tras mimo stávající zástavbu v prostoru obcí Boseň a Kněžmost. Jinak je silnice stabilizována v současné trase.

*Silnice II/272 (Bělá pod Bezdězem – Benátky nad Jizerou – Český Brod)* – má dle dopravního významu dva rozdílné úseky. Za úsek nižšího dopravního významu lze považovat úsek Bělá pod Bezdězem – Benátky nad Jizerou, která je stabilizována ve stávající trase. Ná vazný úsek Benátky nad Jizerou – Český Brod má výrazně vyšší dopravní význam a proto jsou zde navrhovány přeložky trasy, a to východní obchvat Lysé nad Labem, v prostoru Starého Vestce a východní obchvat Kounic.

*Silnice II/280 (Březno – Kopidlno)* - v souvislosti s realizací obchvatové trasy silnice I/16 severně od Plaz a Židněvsí jsou navrhovány přeložky trasy silnice na území obcí Židněves a Březno, a to východně od stávající zástavby.

*Silnice II/327 (Nové Dvory – Týnec nad Labem – Chlumeck nad Cidlinou)* - vedení této silnice v úseku mezi Novým Dvorem a Týncem nad Labem souvisí s navrhovanou přeložkou silnice I/12. V této souvislosti se navrhuje převedení tohoto úseku do silnic III. třídy. Severně od Týnce nad Labem je její trasa stabilizována s navrhovanou přeložkou východně od Hradišťka II., která navazuje na již realizovaný obchvat Loukonos.

*Silnice II/328 (Kolín – Městec Králové - Jičíněves)* – úsek této silnice od dálnice D11 po Sendražice byl v souvislosti se zpřístupněním průmyslové zóny již realizován v odpovídajících parametrech včetně přeložek v prostoru obcí Ovčáry a Jestřábí Lhota. Úsek severně od dálnice D11 nebyl zatím realizován a zde se navrhuje přeložení trasy jihozápadně od Dobšic a západně od obce Hradčany s napojením na dnešní silnici I/11 u Opočnice. V dalším úseku severně od stávající silnice I/11 je její vedení ponecháno ve stávající trase s návrhem jihovýchodního obchvatu Městce Králové umožňující převedení dopravních vazeb ze silnic II/324 a II/328 ve směru na silnici I/11 mimo zastavěné území Městce Králové. V souvislosti s řešením problematiky dopravního zatížení průjezdným úseků silnic v centru Kolína je navrhována z prostoru jižně od Velkého Oseka odbočná větev, a to západním směrem s novým mostem přes Labe a napojením na silnici I/38. Přeložka je vedena prostorem mezi sídly Hradišťko a Veltruby na pravém břehu Labe a na levém břehu jižně od sídla Ohrada s vazbou na navrhovanou trasu silnice I/38 a v dalším pokračování i na silnici I/12. Toto řešení by umožnilo přístup do průmyslové zóny od západu s eliminováním průjezdu od dálnice D11 Velkým Osekem a zároveň by vytvářela i severní objízdnu trasu Kolína. V ověřovací studii uvažovaný východní most je především problémem samotného města Kolína. Východní varianty je nezbytné komplexně posoudit v rámci nového územního plánu města. Po dokončení obchvatu Kolína (2012) se zřejmě výrazně změní dopravní situace a tím zpřesní výchozí podmínky pro posuzování variant v širším územním kontextu.

Západní most má širší regionální význam a proto územní ochrana koridoru by měla zůstat zachována.

*Silnice II/329 (Křinec – Netřebice – Poděbrady – Pečky – I/12)* – v severní části propojuje silnice II/275 a II/330 a tedy prostor Křince nejen s Poděbrady, ale i s Nymburkem. Jižně od silnice II/611 má dopravní význam zejména pro napojení Peček na dálnici D11. V prostoru Peček již došlo v souvislosti s modernizací železničního koridoru k jejímu přeložení na západní okraj města s novým mimoúrovňovým křížením železniční tratě s navazující jižní částí obchvatové trasou. V návrhu se tedy předpokládá úplné dokončení severního úseku obchvatové trasy kolem celého města. V dalším pokračování jižním směrem je navrhováno v prostoru Radimi a Plaňan. Navrhovaná trasa navazuje na obchvat Peček a obchází východně obec Radim a to až před vstup do Plaňan kde je vedena po západním okraji obce k nově navrhované mimoúrovňové křižovatce se silnicí I/12 východně od obce Vrbčany. Nově navrhované řešení je sice časově dlouhodobější, ale systémově odpovídající. Umožňuje souvislé kvalitní spojení D11 – I/12 (přes Pečky) a navazuje na připojení jižně ležícího města Kouřim na I/12.



Stávající MÚK Plaňany zůstává zachována pro přímé napojení sídel. Odtud by trasa silnice II/329 pokračovala po dnešní silnici III/3244 do Kouřimi, kde by dále byla vedena v dnešní trase silnice II/334 až po napojení na silnici I/2 u obce Ždánice.

*Silnice II/330 (Český Brod – Sadská - Činěves)* - je významnou trasou zejména pro připojení Nymburka na dálnici D11 a tedy i na silnici II/611 ve směru na Prahu. V severní části území je tedy navrhováno pouze přeložení její trasy jižně od obce Činěves odstraňující průjezd obcí s napojením na silnici I/32. V navazujícím úseku směrem na Nymburk se žádné přeložky neuvažují. V prostoru Nymburka je navrhováno její přeložení do polohy jižního obchvatu města s novým jihovýchodním přemostěním Labe. Z hlediska vazeb na nadřazenou síť je současným dopravním problémem propojení města Nymburk na trasu D11 ve směru na Prahu. Z tohoto důvodu je navrhována východní přeložka v prostoru Sadské s napojením na dálnici D11 v nově navrhované MÚK, které využívá stávajícího nadjezdu silnice II/334.

*Silnice II/331 (II/610 – Lysá nad Labem – Nymburk - Poděbrady)* - je poměrně významnou silnicí II. třídy propojující větší sídelní útvary severně od Labe. Z tohoto důvodu je u ní je navrhováno přeložení do nové trasy v prostoru obcí Tišice a Chrást, dále přeložka v prostoru Staré Boleslavi mimo zástavbu s přímým napojením do stávající mimoúrovňové křižovatky se silnicí R10. Východním směrem jsou dále uvažovány přeložky u obce Lojovice, lokální úprava trasy u sídla Dvorce, v prostoru Lysé nad Labem v poloze severního obchvatu a v prostoru Nymburka je převedena do souběhu s železniční tratí. Dále je možno její trasu považovat za stabilizovanou.

*Silnice II/332 (Lysá nad Labem - Krchleby)* – její dopravní význam je především pro připojení Milovic na silnici I/38 a v návaznosti na obchvat silnice II/272 Lysé nad Labem v dalším průběhu využití společného koridoru s přeloženou železnicí v souvislosti s jejím mimoúrovňovým křížením jihozápadně Milovic, následující přeložky mimo zástavbu Milovic a Zbožíčka.

*Silnice II/334 (Sadská – Kouřim – II/335)* - Tato silnice je v návrhu přeložena do nové trasy, a to po trase dnešní silnice III/32420 a silnice III/33321 s navázáním v širších vazbách na navrhovanou přeložku silnice II/108 v křižovatce se stávající silnicí I/2 u Svatbína. V případě jejího převedení do nové trasy je nutno na dnešních silnicích III. třídy realizovat řada rektifikací směrových oblouků, či obchvat u obce Benátky a obchvat obce Nučice. Současné vedení silnice by bylo v úseku Újezdec – Ždánice a v úseku Kouřim – Sadská převedeno do silnic III. třídy a to vzhledem k jejím zcela neodpovídajícím parametrům, jejichž odstranění by vyžadovalo neúměrné investiční náklady.

*Silnice II/335 (Mnichovice – Sázava – Uhlířské Janovice – Zbraslavice – II/339)* – zůstává ve směru od východu v dnešní trase beze změn až po Mnichovice, kde je v současné době ukončena. Od Mnichovic ve směru na Prahu je v souvislosti s navrhovaným komunikačním systémem prostoru jižně od Říčán navrženo zařazení stávající silnice III/1012 do silnic druhé třídy, právě jako silnice II/335. Tato silnice by tak pokračovala od Mnichovic přes Všestary a Světic navazující přeložkou jižně od Říčán přes silnici II/101 k napojení na SOKP a dále pak severně od Lipan a Benic a jižně od Uhříněvsi s napojením na navrhovaný komunikační systém Prahy. Tímto řešením dochází k odvedení dopravní zátěže z prostoru centra Říčán a navíc dochází k výraznému zkvalitnění dopravní dostupnosti přilehlých obcí.

*Silnice II/339 (Ledeč nad Sázavou – Štipoklasy - Čáslav)* - je v úseku mezi Štipoklasy (II/126) a Čáslaví bývalou trasou silnice I/17, která byla s ohledem na nižší dopravní význam přeřazen do kategorie silnic II. třídy. Trasu této silnice je možno považovat vcelku za stabilizovanou, odpovídající jejímu dopravnímu významu. Na její trase je tak navrhován pouze severní objezd Červených Janovic, odstraňující nevhodný průjezd obcí. Přeložka v prostoru Štipoklas souvisí s přeložkou silnice II/125.

#### c) silnice II. třídy s návrhy změn v územní rezervě

*Silnice II/105 (Praha - Kamenný Přívoz - Sedlčany – Milevsko)* – s označením v grafické části D502 - ve vazbě na budoucí trasu dálnice D3 je sledována přeložka silnice v poloze severozápadního obchvatu sídla Všetice odstraňující neodpovídající parametry na průjezdu obcí.

*Silnice III/110 (Sázava – Benešov)* – D503 - v souvislosti s vazbou silnice od Benešova na dálnici D1 je sledován jižní obchvat Kozmic.

*Silnice II/121 (Votice – Sedlec-Prčice – Milevsko)* - D504 - v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 je sledována přeložka v prostoru Nazdic, v rámci přestavby železničního koridoru s odstraněním nevyhovujícího mostu přes železniční trať.

*Silnice II/125 (Mladá Vožice - Vlašim - Uhlířské Janovice – Kolín – D11)* – D505 - v rámci zkvalitnění celé trasy silnice je sledována přeložka mimo zastavěné území Tehova a to z důvodu zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb.

*Silnice II/150 (Votice - Olešná - Čechtice - Žďár nad Sázavou) - D506 až D509 - v rámci zkvalitnění celé trasy silnice jsou v kategorii územních rezerv sledovány přeložky v prostoru obcí Ratměřice, Načeradec a u místní části Horní Lhota. Další přeložka v prostoru Čechtice je uvažována v souvislosti a v návaznosti na přeložku silnice II/112 a pro převedení dopravních vazeb této silnice mimo zástavbu Čechtice ve vazbě na dálnici D1.*

*Silnice II/240 (Roudnice nad Labem – Velvary – Praha) – D513 - v souvislosti s přestavbou téměř celé trasy silnice je sledován i severovýchodní obchvat obce Černuc, která by po realizaci návazných staveb zůstala jedinou obcí s průjezdovým úsekem obytnou zástavbou.*

## ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

*K bodům (147) a (148) návrhu*

### ZÁSADY ŘEŠENÍ

ZÚR vytvářejí podmínky pro zlepšení obsluhy území železniční dopravou, a to zejména v intenzivně urbanizovaných územích rozvojových oblastí Praha a Střední Polabí, kterými prochází hlavní železniční tratě s realizovanými či navrhovanými modernizacemi.

Nejvýznamnější jsou radiální tratě vedené k hl. městu Praze, které je cílem regionální i meziregionální železniční dopravy. V příměstském území jsou ve čtyřech základních směrech navrhovány nové výstupní úseky hlavních tratí (příp. VRT), které by měly umožnit na stávajících tratích podstatné zlepšení příměstské a městské (na kratších ramenech) hromadné dopravy. Na území Prahy je navrhována optimalizace zastávek a zlepšení vazeb příměstské železnice na stanice metra.

Mimo tyto čtyři směry jsou navrhovány zásadní přestavby tratí: Praha – Kladno a Praha – Milovice (zejména nový úsek Lysá nad Labem - Milovice). Jedná se o koridory s vysokou koncentrací obyvatel, zahrnující na trati Praha – Kladno další města Hostivice a Unhošť a na trati Praha - Milovice města Čelákovice a Lysou nad Labem. Trať Praha – Milovice bude po propojení na trať Nymburk – Mladá Boleslav (Čachovice) přenášet i meziregionální vazby na Mladou Boleslav, Turnov a Liberec.

Významné je i zlepšení železniční dopravy v koridoru Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav. Zde, zejména v rozvojové oblasti Střední Polabí, je žádoucí zvýšení podílu železniční dopravy na regionální hromadné dopravě. Proto je navrhováno i zdvoukolejnění úseku Čachovice – Nymburk.

V následujícím přehledu jsou komentovány záměry na jednotlivých tratích.

Předpokládaný rozvoj železniční dopravy je nutno rozdělit do jednotlivých kategorií dle jejich předpokládaného významu. Pro zařazení těchto tratí do jednotlivých kategorií a stanovení jejich (především rychlostních) parametrů je nutno vycházet z evropských dohod AGC a AGTC o železničních magistrálách. Jedná se především o tratě v základních směrech sever – jih, což jsou na našem území Děčín (Německo) - Praha - Horní Dvořiště/České Velenice (Rakousko); západ – východ (Německo) - Cheb/Domažlice - Praha - Petrovice (Polsko)/Mosty u Jablunkova (Slovensko), (Německo) - Děčín - Nymburk - Kolín - Brno - Břeclav (Rakousko/Slovensko).

Prioritním záměrem střednědobého časového horizontu je modernizace hlavních železničních koridorů, modernizace ostatních tratí celostátního významu a uvedení regionálních tratí do normového stavu. V dlouhodobějším horizontu je to pak výstavba vysokorychlostních tratí. U železničních tratí regionálního významu se nepředpokládá zlepšení stávajících parametrů.

Pro zlepšení nabídky a dosažení konkurenceschopnosti na rozhodujících přepravních směrech je nutné provést rekonstrukce a modernizace na vybraných úsecích. Základními cíli je zvýšení cestovní rychlosti, rozšíření nabídky spojů a zvýšení spolehlivosti, dosažení kvalitního spojení rozhodujících sídel, turistických oblastí a také sousedních krajských měst.

#### a) *Železniční tratě stabilizované*

*Železniční tratě celostátní:*

**č. 010 Praha - Pardubice - Česká Třebová**

**č. 090 Praha – Ústí nad Labem**

č. 060 Poříčany – Nymburk

č. 061 Nymburk – Kopidlno

**č. 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ**

č. 110 Kralupy – Slaný – Louny – Most

č. 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy

- č. 124 Lužná u Rakovníka - Rakovník
- č. 126 Rakovník – Louny
- č. 174 Beroun - Rakovník
- č. 200 Zdice – Příbram – Protivín
- č. 230 Kolín – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod
- č. 231 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín.

Všechny výše uvedené tratě jsou drahami celostátními, ve smyslu zákona o drahách č. 266/94 Sb. Realizuje se na nich rozhodující část výkonů železniční přepravy. Zvýrazněny jsou dvoukolejné elektrifikované tratě.

*Železniční tratě regionální:*

- č. 012 Pečky – Bošice – Kouřim
- č. 013 Bošice – Bečváry
- č. 014 Kolín – Ledebčko
- č. 062 Křinec – Chlumeck nad Cidlinou
- č. 063 Bakov nad Jizerou - Kopidlno
- č. 074 Čelákovice – Neratovice
- č. 076 Mladá Boleslav – Mělník
- č. 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová
- č. 092 Neratovice – Kralupy nad Vltavou
- č. 093 Kladno – Kralupy nad Vltavou
- č. 094 Vraňany – Lužec
- č. 095 Vraňany – Libochovice
- č. 096 Roudnice nad Labem – Zlonice
- č. 111 Kralupy – Velvary
- č. 121 Hostivice – Podlesím
- č. 125 Krupá - Kolešovice
- č. 161 Rakovník – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou
- č. 162 Rakovník – Mladotice
- č. 172 Lochovice – Zadní Třebáň
- č. 173 Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun
- č. 203 Březnice – Strakonice
- č. 204 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
- č. 210 Praha, Modřany – Čerčany,
- č. 212 Čerčany – Ledebč nad Sázavou
- č. 222 Benešov - Vlašim - Trhový Štěpánov
- č. 223 Olbramovice – Sedlčany
- č. 235 Zruč nad Sázavou – Kutná Hora
- č. 236 Čáslav – Třemošnice

**b) Železniční tratě s návrhem změn**

*Vysokorychlostní tratě:*

Pro vedení tras vysokorychlostních tratí se uvažuje s těmito směry:

- Ústí n. Labem – Drážďany – Berlín
- Brno – Vídeň
- Plzeň – Norimberk/Mnichov

Pro každý směr je navrhováno vedení tratí ve zcela nových koridorech, a to v severním směru ze žst. Praha Vysočany s následným vedením souběžně s dálnice D8 a s propojením se stávající tratí v prostoru Bohušovice nad Ohří. Z východního směru se jedná o koridor z prostoru Poříčkan vedený v souběhu s trasou dálnice D11 a zapojený do žst. Praha Běchovice a z jihozápadního směru se jedná o koridor z prostoru Berouna s dlouhou tunelovou variantou zapojenou do žst. Praha Smíchov

Stávající tratě ve jmenovaných směrech zůstávají zachovány. Etapové propojení se stávajícími tratěmi je uvažováno v severním směru do žst. Bohušovice nad Ohří, v západním směru do žst. Beroun a ve východním směru za žst. Poříčkan. Tato propojení umožní etapizaci staveb a převedení vlaků dálkové dopravy ze stávajících tratí na VRT (pro jejich zrychlení) a zlepšení podmínek pro příměstskou a městskou dopravu na stávajících tratích.

Další komentáře k vysokorychlostním tratím viz výše v kap. 4.4. a dále v kapitole 4.13.

**Ostatní železniční tratě:**

č. 170 *Praha – Plzeň* - na této trati jsou navrhovány rektifikace směrových oblouků dle zpracovaného záměru "Optimalizace trati Beroun – Zbiroh" (pro rychlost do 160 km/h).

č. 171 *Praha – Beroun* – v celém úseku je navrhována optimalizace současné trasy

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 již proběhla optimalizace ve stávajícím koridoru, které umožnilo 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. V tomto úseku bylo sledováno řešení ve dvou základních variantách a výslednou zpracovanou variantou je vedení v západním koridoru. 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, které jsou v úseku Benešov – Votice již ve fázi realizace. Další informace o porovnání a výběru varianty viz kapitola 2..

č. 064 *Mladá Boleslav - Stará Paka* – tato trať je v zásadě stabilizována a je na ní navrhována krátká přeložka v úseku Řepov – Kolomuty řešící problematiku současného vedení tratě v tomto prostoru.

č. 071 *Nymburk – Mladá Boleslav* – předpokládá se úprava vjezdu tratě č. 071 od jihu do stanice Mladá Boleslav-hlavní nádraží s rozšířením a prodloužením kolejiště a zároveň se zdvoukolejnění celého úseku od Mladé Boleslavi po Nymburk včetně přeložek trati zlepšujících směrové poměry trati.

č. 120 *Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka – Žatec* – nejvýznamnějším záměrem na této trati je tzv. „PRaK“ tedy rychlodrážní spojení Praha – Kladno zlepšující významné dopravní propojení obou měst. S tím souvisí i napojení Letiště Praha Ruzyně odbočnou větví. Navrhovány jsou směrové úpravy stávající trati včetně zdvoukolejnění úseku od Prahy po žst. Kladno-Dubí (úsek trati č. 093).

č. 231 *Praha - Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín* – na této trati je navrhována její celková rekonstrukce s přeložkami Mstětice a Čelákovice s odstraněním protisměrných oblouků před žst. Čelákovice s cílem zlepšení parametrů trasy pro rychlost 120 km/h.

č. 232 *Lysá nad Labem - Milovice* – zásadní změnou významu této tratě je návrh přeložky trati v úseku Lysá n. L. – Milovice a navazující stavba nové trati v úseku Milovice – Čachovice, představující propojení tratě č. 231 (Praha - Lysá nad Labem - Kolín) a tratě č. 071 (Nymburk - Mladá Boleslav). Tento záměr umožní vedení dálkové dopravy do Mladé Boleslavi a Liberce.

Z dalších návrhů jsou to propojení *mezi tratěmi č. 010 a 230 východně od Kolína* a nové napojení *Kutné Hory na trať č. 230*, které umožňují propojení i do dalších směrů.

**c) Železniční tratě s návrhem změn v územní rezervě****Vysokorychlostní tratě:**

U vysokorychlostních tratí se jedná o navazující úseky na navrhované výstupy těchto tratí z Prahy, a to v západním směru od Berouna po hranice kraje s vedením koridoru podél dálnice D5 a ve východním směru z prostoru Poříčian po hranice kraje. Další komentáře k vysokorychlostním tratím viz výše v kap. 4.4. a dále v kapitole 4.13.

**Ostatní železniční tratě:**

č. 070 *Praha – Turnov* – s označením v grafické části D603 až D605 v návaznosti na návrh zlepšení dopravního propojení od Prahy na Mladou Boleslav („Všejská spojka“ a úpravy trati č. 071) je žádoucí i zlepšení úseku trati v úseku Mladá Boleslav – Turnov pro zlepšení dopravních vazeb na Liberecký kraj. V tomto úseku jsou navrhovány přeložky trati zlepšující její směrové poměry s cílem zvýšení traťové rychlosti.

č. 020 *Velký Osek - Hradec Králové - Letohrad* – s označením v grafické části D608a,b - 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. Obě varianty zůstávají jako územní rezerva. Další informace viz kapitola 2.

č. 230 Kolín – Havlíčkův Brod – D606 a D607 - tato trať je součástí koridoru C-E 61 (viz. PÚR) a z tohoto důvodu je zatím v kategorii územních rezerv navrhováno zlepšení současných nevyhovujících směrových poměrů trati v úseku od Čáslavi do Světlé nad Sázavou. Přeložka je vedena převážně na území kraje Vysočina, v prostoru obce Vlkanec zasahuje na území Středočeského kraje.

## VODNÍ DOPRAVA

Z dopravního hlediska plní labský koridor (spolu s vltavským) funkci jediné existující spojnice ČR s evropskou plavební sítí. Na Labské vodní cestě je v úseku státní hranice - Mělník uvažováno s třídou Vb. Od Mělníka ve vazbě na záměry na území Pardubického kraje se uvažuje se splavněním Labe do Pardubic na třídu Va (výhledově Vb) podle mezinárodní klasifikace. Tato vodní cesta je podle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) označena E-20. V současné době se již mimo řešené území nachází na labské vodní cestě jako zatím koncový přístav Chvaletice. Další významný a v podstatě jediný využitelný je přístav Mělník, který má i odpovídající zázemí. Vzhledem ke stále se snižujícímu provozu vodní dopravy je však využíván i pro činnost nesouvisející s vodní dopravou. Jeho význam je však nenahraditelný. V rámci potřeby zvyšování parametrů a spolehlivosti labské vodní cesty se předpokládá dovybavení vodních děl druhými plavebními komorami.

Z hlediska současného využívání této vodní cesty a s ohledem na značné investiční nároky je však přestavba vodní cesty na cílovou kategorii z časového hlediska dlouhodobým záměrem. Souvisí s investicemi na dolním toku české části Labe, s obnovením parametrů na území Saska a se splavněním Labe do Pardubic. ZÚR nepředpokládají žádné stavby do kategorie veřejně prospěšných staveb ani kategorie územních rezerv. PÚR 2008 ukládá prověřit reálnost a účelnost splavnění a potřeb zlepšování parametrů vodní cesty a prověřit minimalizaci dopadů na životní prostředí.

Na Vltavské vodní cestě je cílově uvažována v úseku Mělník - Radotín třída Vb a v úseku Radotín - Slapy třída Va. V souladu se zákonem č. 114/1995 Sb. O vnitrozemské plavbě je řeka Vltava respektována jako dopravně významná a využívaná vodní cesta v úseku od Třebenic (říční km 91,5) po soutok s vodním tokem Labe a v úseku od Českých Budějovic po Třebenice pouze pro plavidla o nosnosti do 300 t. S tím souvisí i záměr realizace plavebních objektů - lodních zdvihadel na vodních dílech Slapy a Orlík. Pro splavnění Berounky není důvod. Pro rekreaci a vodní turistiku si obě řeky i výhledově zachovávají svůj charakter a využití a to bez územních nároků na úpravy toků.

Jediným významnějším přístavem na Vltavské vodní cestě pro nákladní dopravu je přístav Radotín (na území hl. m. Prahy), který je však obtížně přístupný pro vodní dopravu přes historické centrum Prahy (MPZ a památka UNESCO). I když má předpoklady napojení na kapacitní silniční a dálniční tahy a možnosti železniční napojení, je jeho využívání omezené.

## LETECKÁ DOPRAVA

*K bodu (149) návrhu*

ZÚR nenavrhují plochu pro leteckou dopravu krajského významu. Prodloužení VPD letiště Benešov-Nesvačily jako VPS D301 bylo po společném jednání vypuštěno.

### KOMENTÁŘ K LETECKÉ DOPRAVĚ

Na území Středočeského kraje je situována řada letišť, z nichž nejvýznamnější je veřejné mezinárodní Letiště Praha Ruzyně s parametry a infrastrukturou odpovídající požadavkům mezinárodního provozu. Dále pak jsou to veřejné mezinárodní letiště Mnichovo Hradiště, neveřejné mezinárodní letiště Vodochody a Benešov, veřejná vnitrostátní letiště Bubovice, Kladno, Kolín, Mladá Boleslav, Příbram, Sazená, Slaný, Rakovník, Vlašim, Zbraslavice, neveřejné vnitrostátní letiště Hořovice, vojenské letiště Čáslav a neprovozované letiště Milovice. Letiště jsou převážně sportovního charakteru umožňující i provoz všeobecného letectví.

Letiště Vodochody (s VPD 2500 m) - ověřováno je využití pro veřejný mezinárodní provoz (bez nároků na rozšíření areálu).

Letiště Praha Ruzyně je určeno pro pravidelnou i nepravidelnou přepravu cestujících a nákladů. Na letišti jsou zabezpečovány i státně důležité lety, lety všeobecného letectví a lety vrtulníků Ministerstva vnitra. Letiště je vybaveno veškerým potřebným zázemím, má prostorové rezervy pro další rozvoj areálu. Pro rozvoj dráhového systému umožňujícího nárůst výkonů letiště, zejména však omezení provozu na RWY 13/31, zatěžující hlukem rozsáhlá obytná území v Praze, je sledována výstavba paralelní RWY s RWY 06/24. Paralelní RWY 06/24 má předpokládané rozměry 3550 x 45 m a je situována v osově vzdálenosti 1525 m jižně od stávající VPD 06/24. Konceptce rozvoje Letiště Praha Ruzyně sleduje též záměr prodloužení RWY 06/24 západním směrem z 3715 m na 4000 m.

Další informace o Letišti Praha Ruzyně viz výše kap. 1.2.4., kap. 4.4..

U všech letišť na území Středočeského kraje (kromě Letiště Praha Ruzyně) není sledován žádný územní rozvoj. Letiště jsou stabilizována ve stávajících plochách.

## HROMADNÁ DOPRAVA

### *K bodům (150) až (152) návrhu*

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.

V příměstském území jsou pro zlepšení hromadné dopravy 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 o 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)..

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 koncepce 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.

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 záchranná 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 žst. Menší parkoviště je vhodné vytvářet (pro lokální vazby) u většiny železničních stanic a zastávek.

## CYKLISTICKÁ DOPRAVA

*K bodům (153) až (155) návrhu*

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

Vymezení potřebných úseků pro žádoucí (segregované) vedení novými cyklostezkami je 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 Klubu českých turistů (KČT) a zpracovaný Generel cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008). Do dokumentace byly zpracovány 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. Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Brázdim, Hovorčovice, Jenštejn, Přezletice, Radonice, Sluhy, Veleň, Bořanovice, Klecany, Zdiby, Sibřina, Choteč, Kosoř, Červený Újezd, Chýně, Chýnice, Dobříč, Dobrovíz, Jeneč, Nučice, Ořech, Rudná, Středokluky, Tachlovice, Tučhoměřice, Úhonice, Dolní Břežany, Jesenice, Průhonice, Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Číčovice, Horoměřice, Roztoky, Únětice, Čestlice, Dobřejšovice, Nupaky, Říčany.
- **Praha – Kutná Hora – Čáslav – Hlinsko** (trasa č. 1 KČT, Pražská trasa). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Kostelec nad Černými Lesy, Kozojedy, Štíhllice, Vyžlovka, Babice, Březí, Křenice, Mukařov, Vitice, Bečváry, Drahoalice, Zásmyky, Kouřim, Toušice, Kutná Hora, Miskovice, Suchdol, Vidice, Bratčice, Čáslav, Horuky, Hostovlice, Potěhy, Třebešice, Tupadly, Žáky, Žleby, Kutná Hora.
- **Praha – Mělník** (trasa č. 2 KČT, Vltavská trasa). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Nová Ves, Veltrusy, Vojkovice, Všestudy, Máslovice, Chvatěruby, Dolany, Zlončice, Zdiby, Roztoky, Husinec, Klecany, Libčice nad Vltavou, Nelahozeves, Hořín, Zálezlice, Lužec nad Vltavou.
- **Roudnice nad Labem – Mělník – Brandýs nad Labem – Nymburk – Kolín – Přelouč** (trasa č. 2, 24, Labská trasa). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Mělník, Hořín, Káraný, Lázně Toušeň, Lysá nad Labem, Ostrá, Čelákovice, Lysá nad Labem, Přerov nad Labem, Kly, Mělník, Tuhaň, Kostelec nad Labem, Libiš, Neratovice, Tišice, Obříství, Poděbrady, Libice nad Cidlinou, Oseček, Nová Ves I, Pňov-Předhradí, Velký Osek, Veltruby, Kolín, Konárovice, Starý Kolín, Tři Dvory, Týnec nad Labem, Veletov, Kostomlátky, Semice, Kostomlaty nad Labem.
- **Praha – Řevnice – Hořovice – Strašice** (trasa č. 3 KČT, trasa Praha – Plzeň – Regensburg). Trasa se dotýká obcí: Černošice, Všeruby, Dobřichovice, Řevnice, Hořovice, Jivina, Komárov, Osek, Zaječov, Olešná, VÚ Brdy, Kotopeky.
- **Praha – Týnec nad Sázavou – Sedlčany – Tábor** (trasa č. 11 KČT, Greenway Praha – Wien) u níž je v úseku Praha Týnec nad Sázavou doplněno vedení i východní větví přes Velké Popovice a Pyšely. Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Průhonice, Dobřejšovice, Herink, Radějovice, Petříkov, Křížkový Újezdec, Kostelec u Křížků, Kamenice, Sulice, Velké Popovice, Popovičky, Pyšely, Řemenice, Nespeky, Týnec nad Sázavou, Cháfovice, Netvořice, Bukovany, Chleby, Chrástany, Krhanice, Vrchotovy Janovice, Neveklov, Křečovice, Maršovice,

Prosenická Lhota, Štětkovice, Sedlčany, Kosova Hora, Nedrahovice, Jesenice, Sedlec-Prčice, Červený Újezd, Střezimíř.

- **Nymburk – Křinec – Jičín** (trasa č. 14 KČT). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Křinec, Nymburk, Chleby, Vestec.
- **Davle – Týnec nad Sázavou Čerčany – Sázava – Zruč nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou** (trasa č. 19 KČT, Posázavská trasa). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Krhanice, Týnec nad Sázavou, Samopše, Úžice, Divišov, Chabeřice, Dolní Pohled, Horka II, Kácov, Pertoltice, Vlastějovice, Zruč nad Sázavou, Tichonice, Český Šternberk, Čestín, Drahňovice, Rataje nad Sázavou, Samopše, Chocerady, Sázava, Stříbrná Skalice, Vikančice, Čerčany, Čtyřkoly, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Lštění, Kaliště, Senohraby, Jílové u Prahy, Pohoří, Davle, Petrov, Vrané nad Vltavou.
- **Praha – Davle – Kamýk nad Vltavou – Milešov – Zvíkov** (Vltavská jižní trasa). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Jíloviště, Davle, Hradištko, Měchenice, Vrané nad Vltavou, Trnová, Křečovice, Buš, Slapy, Štěchovice, Chotilsko, Čím, Kamýk nad Vltavou, Milešov, Krásná Hora nad Vltavou, Klučenice, Dublovice, Křepeň, Nalžovice, Radíč, Svatý Jan.
- **Praha – Benátky nad Jizerou – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Turnov** (trasa č. 241, 223, Greenway Jizera). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Chocnějovice, Jivina, Klášter Hradiště nad Jizerou, Loukov, Loukovec, Mnichovo Hradiště, Mohelnice nad Jizerou, Horky nad Jizerou, Hrušov, Jizerní Vtelno, Krnsko, Vinec, Dalovice, Hrdlořezy, Bítouchov, Bakov nad Jizerou, Bradlec, Josefův Důl, Káraný, Mladá Boleslav, Benátky nad Jizerou, Kochánky, Skorkov, Tuřice, Lázně Toušeň, Zeleneč.
- **Praha – Unhošť – Lány – Rakovník** (trasa č. 201 KČT, Kladenská trasa) s odbočkou na Kladno. Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Kyšice, Červený Újezd, Chýně, Hostivice, Jeněč, Ptice, Úhonice, Svárov, Unhošť.
- **Rakovník – Jesenice** (trasa č. 351 KČT, Greenway Berounka – Střela)
- **Rakovník – Křivoklát – Žebrák/Zdice – Příbram – Milešov – Sedlčany – Votice – Louňovice pod Blaníkem – Vlašim – Český Šternberk/Sázava – Uhlířské Janovice – Kutná Hora – Kolín/Křinec – Mladá Boleslav – Skalsko – Kokořínský důl – Mělník/Nelahozeves – Velvary – Slaný – Řevničov – Rakovník** (Velké Středočeské kolo). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Dobřeň, Kokořín, Lhotka, Mělník, Nebužely, Střemy, Vysoká, Kanina, Český Šternberk, Divišov, Kosova Hora, Ctiboř, Hradištko, Kladruby, Kondrac, Libež, Louňovice pod Blaníkem, Ostrov, Psáře, Veliš, Vlašim, Všechlapy, Jankov, Neustupov, Vojkov, Votice, Zvěstov, Červené Pečky, Kolín, Nebovidy, Polepy, Miskovice, Chlístovice, Kutná Hora, Malešov, Vidice, Nepoměřice, Rataje nad Sázavou, Samopše, Staňkovice, Sudějov, Uhlířské Janovice, Úžice, Krušovice, Mšec, Mšecké Žehrovice, Řevničov, Třtice, Hředle Lužná Drnek Jedoměřice Libovice Pozdeň Slaný Tuřany Tochovice Bohostice Bohutín Cetyně Pečice Podlesí, Příbram, Těchařovice, Třebosko, Vysoká u Příbramě, Zbenice, Milešov, Dobrovice, Jabkenice, Mladá Boleslav, Pečice, Semčice, Jíkev, Loučeň, Mcely, Budiměřice, Křinec, Chodouň, Králův Dvůr, Zdice, Lhotka, Libomyšl, Lochovice, Bratkovice, Čenkov, Jince, Trhové Dušníky, VÚ Brdy, Klučenice, Krásná Hora nad Vltavou, Milešov Sedlčany Svatý Jan Vysoký Chlumeč Nelahozeves Beřovice Dřínov Slaný Zlonice Černuc Hobšovice Velvary, Broumy, Kublov, Březová, Točnick, Branov, Karlova Ves, Roztoky, Mšeno, Nosálov, Bělá pod Bezdězem, Březovice, Katusice, Kluky, Kovář, Kovanec, Krnsko, Niměřice, Skalsko, Strenice, Sudoměř.
- **Praha – Loděnice – Beroun – Zdice – Žebrák – Hořovice**. Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Točnick, Žebrák, Hořovice, Tlustice, Zdice, Chlustina, Hředle
- **Rakovník – Jesenice** (trasa č. 351 KČT, Greenway Berounka – Střela). Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Jesenice, Oráčov, Drahouš Krty Žďár Šanov Řeřichy Senomaty
- **Řevnice – Beroun – Zbečno – Skryje**. Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Řevnice, Zadní Třebaň, Hlásná Třebaň, Karlštejn, Srbsko, Křivoklát, Roztoky
- **Řevničov – Louny** (trasa č. 304 KČT)
- **Vysoká u Příbramě – Rožmitál pod Třemšínem – Lnáře**
- **Louňovice pod Blaníkem – Načeradec – Pacov** (trasa č. 321 KČT)
- **Načeradec – Želiv** (trasa č. 161 KČT)



- **Kutná Hora – Týnec nad Labem**
- **Kokořínský důl – Dubá.** Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Mšeno, Dobřeň
- **Mnichovo Hradiště – Mimoň** (trasa č. 241 KČT)
- **Poděbrady – Městec Králové – Nový Bydžov.**
- **Zeleneč – Čelákovice**
- **Praha – Dolní Břežany – Jílové u Prahy.** Prioritní realizace trasy se dotýká obcí: Dolní Břežany, Libeň, Jílové 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.

#### ÚZEMNÍ REZERVY - REKAPITULACE

ZÚR navrhuje následující koridory jako územní rezervy v oblasti dopravy (popis viz výše):

- D502** přeložka II/105 Všetice
- D503** přeložka II/110 Kozmice
- D504** přeložka II/121 Nazdice
- D505** přeložka II/125 Tehov
- D506** přeložka II/150 Ratměřice
- D507** přeložka II/150 Načeradec
- D508** přeložka II/150 Horní Lhota
- D509** přeložka II/150 Čechtice
- D510** přeložka I/2 (II/333) severozápadní obchvat Kutné Hory - severojižní úsek
- D511** přeložka I/2 (II/333) severozápadní obchvat Kutné Hory - východozápadní úsek
- D513** přeložka II/240 Černuc
- D520** koridor pro přeložku I/16 v Mělníce, částečně variantní (D520a, D520b)
- D521** koridor možného vedení R35 (jižní varianta)
- D522** přeložka I/32 Okřínek
- D523** přeložka II/101 Rudná - Unhošť
- D601** koridor VRT, úsek Beroun - hranice kraje
- D602** koridor VRT, úsek Poříčany - hranice kraje
- D603** přeložka trati 070 Josefův Důl / Dalešice
- D604** přeložka trati 070 Mnichovo Hradiště
- D605** přeložka trati 070 Loukov
- D606** přeložka trati 230 Třebešice/Čáslav
- D607** přeložka trati 230 Vlkanec
- D608a,b** koridor železniční tratě č. 231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020 (varianty a, b)

## 4.4.2. PLOCHY A KORIDORY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

*K bodům (156) až (189) návrhu*

### 4.4.2.1. PLOCHY A KORIDORY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY MEZINÁRODNÍHO A REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU

*K bodům (156) až (170) návrhu*

#### Elektroenergetika

*K bodům (156) až (161) návrhu*

PÚR 2008 sleduje koridor E10 pro vedení 400 kV Výškov–Chotějovice–Babylon a Výškov–Řeporyje a dále zdvojení stávajících vedení 400 kV v trasách 450 Výškov–Babylon, V 410 Výškov–Čechy střed a V 451 Babylon–Bezděčín pro zvýšení přenosové schopnosti a spolehlivosti dodávky v oblasti severních Čech. Tento koridor zasahuje do území Středočeského kraje, ZÚR tento záměr přejímají jako VPS s označením E01 a E02.

V případě vedení z rozvodny Výškov do rozvodny Řeporyje je dále sledována modifikovaná varianta E01a. Další informace o výběru varianty viz kapitola 2., strana 15. U záměru E02 se jedná o přestavbu, resp. posílení (zdvojení) vedení 400 kV ve stávající trase rozvodna Řeporyje – rozvodna Výškov.

#### Plynárenství

*K bodům (162) až (164) návrhu*

PÚR 2008 sleduje koridor P8 pro VVTL plynovod Drahelčice – Háje. ZÚR tento záměr přejímají jako VPS s označením P01. Jedná se o převzatou veřejně prospěšnou stavbu ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Příbram; při její realizaci je nutno vyloučit vliv na CHKO a NPR Karlštejn.

#### Dálkovody

*K bodům (165) až (170) návrhu*

PÚR 2008 sleduje koridor DV1 pro ropovod Družba (přípolož a zkapacitnění v koridoru), ZÚR tento záměr přejímají jako VPS s označením R01. Jedná se o územní ochranu koridoru pro zabezpečení přepravy (a její diverzifikaci) strategické suroviny pro ČR.

PÚR 2008 sleduje koridor DV2 pro dálkovod IKL mezi CTR Nelahozeves – Rozvadov (přípolož a zkapacitnění v koridoru), ZÚR tento záměr přejímají jako VPS s označením R02. Jedná se o územní ochranu koridoru pro zabezpečení přepravy (a diverzifikaci) strategické suroviny pro ČR.

PÚR 2008 sleduje koridor DV4 pro trasu produktovodu Potěhy – Polepy. ZÚR tento záměr přejímají jako VPS s označením R03. Jedná se o územní ochranu koridoru pro zabezpečení přepravy strategických ropných produktů.

### 4.4.2.2. PLOCHY A KORIDORY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

*K bodům (171) až (189) návrhu*

#### Elektroenergetika

*K bodům (171) až (174) návrhu*

ZÚR vymezují tyto plochy a koridory:

- a) plochu pro umístění stavby E03 – rozvodna 110 kV Chýně;
- b) plochu pro umístění stavby E04 – rozvodna 110 kV Dobřichovice;

- c) plochu pro umístění stavby E05 – rozvodna 110 kV Pavlov;
- d) plochu pro umístění stavby E06 – rozvodna 110 kV Lichoceves;
- e) koridor pro umístění stavby E09 - vedení 110 kV (č. 1928) Sázava – Kostelec nad Černými Lesy, vč. rozvodny Sázava a rozvodny Kostelec n. Č. L.;
- f) koridor pro umístění stavby E10 – rozvodna 110 kV Brandýs nad Labem, vč. napojení vedení;
- g) koridor pro umístění stavby E11 – rozvodna 110 kV Klecany, vč. napojení vedení;
- h) koridor pro umístění stavby E12 – rozvodna 110 kV Zdice, vč. napojení vedení;
- i) koridor pro umístění stavby E13 – vedení 110 kV Třeboradice - Kbely;
- j) koridor pro umístění stavby E15 – vedení 110 kV Chodov – Uhříněves (zasahuje do území Středočeského kraje);
- k) koridor pro umístění stavby E16 – přeložka vedení 110 kV Veltrusy;
- l) koridor pro umístění stavby E18 – odbočka vedení 110 kV (č. 1928) Sázava – Kostelec n. Č. L. do Kouřimi, vč. rozvodny 110 kV Kouřim;
- m) plochu pro umístění stavby E19 – rozvodna 110 kV Pyšely;
- n) plochu a koridor pro umístění stavby E20 – vedení VVN 110 kV Příbram – Dobříš, vč. rozvodny 110 kV Dobříš;
- o) plochu a koridor pro umístění stavby E21 – rozvodna 110 kV u Mnichova Hradiště, vč. napojovacího vedení (při realizaci této VPS je nutno vyloučit vliv na PP skalní sruby Jizery).
- p) plochu a koridor pro umístění stavby E22 – napojení TR Praha Sever na stávající vedení 400 kV – TR Výškov – TR Čechy Střed

Všechny záměry, kromě stavby E21 a E22 jsou převzaty ze schválených ÚP VÚC v území Středočeského kraje. Záměr rozvodny u Mnichova Hradiště (E21) je převzat z územní prognózy VÚC Mladoboleslavsko.

Cílem záměrů je zlepšení přenosové schopnosti elektroenergetické sítě.

#### **KOMENTÁŘ K ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ**

Protože ve Středočeském kraji se nachází pouze malá část energetických zdrojů, potřebných k pokrytí jeho spotřeby elektrické energie, je elektroenergetika ve Středočeském kraji úzce provázána z velké části s ostatními sousedícími kraji a též s energetickým systémem hl. m. Prahy, které zásobuje přenosovou soustavou 400 kV a 220 kV. V hraničních územích je propojení s okolními kraji a Prahou též na úrovni distribučních soustav 110 kV.

#### **Rozvody přenosové a distribuční soustavy**

Rozvodny 400 kV jsou lokalizovány: Řeporyje (k. ú. Praha Slivenec), Chodov (k. ú. Šeberov), Praha-sever (návrh) a na území Středočeského kraje Čechy střed (k. ú. Mochov).

Rozvodny a trasy vedení elektrizační přenosové soustavy 400 kV, 220 kV (PS) a distribuční soustavy 110 kV (DS) omezují svým průběhem a ochranným pásmem využití území. Stávající rozmístění distribučních rozvodů 110/22 kV neodpovídá požadavkům na zásobování nových obytných a průmyslových lokalit. V některých lokalitách vzniká nebo se v blízké době očekává deficit v zásobování elektrickou energií.

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

V lokalitách s výhledem zvýšené spotřeby elektrické energie jsou navrženy a připravovány nové napájecí body – distribuční rozvodny 110 kV, včetně napájecích vedení 110 kV. V ZÚR jsou jako VPS navrhovány tyto rozvodny: Chýně, Dobřichovice, Pavlov, Lichoceves, Jílové, Úvaly Sázava Kostelec n. Č. L., Brandýs nad Labem, Klecany, Zdice, Kouřim Pyšely, Dobříš, Mnichovo Hradiště.

Zásobování části Středočeského kraje, přilehlého k severnímu okraji Prahy, by mohlo být též posíleno z plánované rozvodny 400/110 kV Praha-sever.

#### **Přestavba stávajícího vedení 220 kV (č. 206)**

Z rozvodny Chodov (Jižní Město) do rozvodny Čechy Střed na dvojité vedení 400 kV s dvojitým vedením 110 kV na společných podpěrných bodech; přestavba je navrhována ve dvou etapách (1. etapa: Chodov

- Běchovice, realizace cca 2013; 2. etapa: Běchovice – Čechy Střed, realizace následně). Trasa nového vedení je uvažována v trase stávajícího vedení 220 kV.

Vymezené koridory mohou byly v odůvodněných případech zúženy.

## **Plynárenství**

*K bodům (175) až (177) návrhu*

ZÚR vymezují tyto plochy a koridory:

- a) koridor pro umístění stavby P02 – VTL plynovod Veltrusy – Obříství;
- b) koridor pro umístění stavby P03 – VTL plynovod Štolmíř – Svatbín, vč. RS Liblice;
- c) koridor pro umístění stavby P04 – VTL plynovod léčebna Kladruby – VTL RS Pavlovice;
- d) koridor pro umístění stavby P05 – VTL plynovod Zbenice – Chrašnice, vč. RS Chrašnice a RS Těchařovice;
- e) koridor pro umístění stavby P06 – VTL plynovod Sv. Jan – Kamýk n. Vlt. – Krásná Hora n. Vlt., vč. 3 regulačních stanic;
- g) koridor pro umístění stavby P08 – VTL plynovod Jizbická Zavadilka – Boží Dar, vč. RS;

### **KOMENTÁŘ K ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM**

Kraj je plně zásobován plynem ze zdrojů ležících mimo území kraje. V rámci ZÚR jsou sledovány rozvody VVTL a VTL. Nejvýznamnější záměr, sledovaný i v rámci republikové koncepce, je záměr VVTL plynovodu Drahelčice – Háje.

Stávající hlavní střediska spotřeby plynu na území kraje jsou pokrývány ze sítě VVTL, VTL plynovodů přes regulační stanice RS VTL.

Rozvody distribuční soustavy VTL plynovodů pokrývají převážně lokality soustředěné kolem hl. m. Prahy a lokality s velkým osídlením a velkou průmyslovou výrobou.

Na území kraje jsou lokality s rozdrobenou sídelní strukturou a řada malých obcí, které není možno ani v budoucnu zásobovat plynem. Jejich poloha je vzdálená od stávajících tras VTL plynovodů a neleží ani na trase budoucího uvažovaného VTL plynovodu. Velikost jejich odběru neumožňuje jejich ekonomické napojení na VTL ani STL plynovod.

Pro lokality s deficitem zásobování jsou navrženy nové VTL plynovody a nové regulační stanice (RS VTL), ze kterých bude dále rozvod na úrovni STL plynovodů.

Stavba P07 pro plynovod Sedlčany – Vysoký Chlumeč, vč. RS se vypouští, neboť se jedná pouze o středotlak.

Vymezené koridory jsou v případech, že se jedná o souběžná vedení ke stávající trase, zúženy na polovinu.

## **Dálkovody**

*K bodům (178) až (180) návrhu*

ZÚR vymezují koridor R04 pro produktovod Potěhy – Ronov. Záměr je převzatý ze schváleného ÚP VÚC Střední Polabí.

ZÚR vymezují koridor R05 pro produktovod Letiště Čáslav – Heřmanův Městec, záměr byl zařazen na základě výsledků projednávání.

### **KOMENTÁŘ K DÁLKOVODŮM**

V ZÚR navrhované záměry dálkovodů znamenají zkapacitnění přenosové schopnosti přípoží dalšího potrubí.

Vymezené koridory jsou v případech, že se jedná o souběžná vedení ke stávající trase, zúženy na polovinu.

## Teplovody

ZÚR nevymezují žádný záměr.

### KOMENTÁŘ K TEPLOVODŮM

Středočeským krajem prochází jediný dálkový teplovod pro napojení Prahy na zdroj Elektrárny Mělník. Teplárenské systémy mají výhradně lokální charakter, převážně se jedná o větší města. EMĚ zásobuje teplem mimo území hl. m. Prahy město Mělník a část okolních obcí. Teplovod z EMĚ do Prahy nemá pro území Středočeského kraje podstatnější význam; po trase jsou napojeny pouze Neratovice a Kojetice. Trasa horkovodu (nadzemní) omezuje využití území.

## Vodovody

### K bodům (181) až (182) návrhu

ZÚR vymezují nové koridory pro umístění staveb dálkových vodovodů:

- a) koridor pro umístění stavby V02 – vodovod Nová Ves – Spomyšl – Býkev;
- b) koridor pro umístění stavby V03 – vodárenská soustava Zbečno – Roztoky; při realizaci této VPS je nutno vyloučit vliv na přírodní a krajinné hodnoty CHKO Křivoklátsko;
- c) koridor pro umístění stavby V09 – vodovod Uhlířské Janovice - Čekanov;
- d) koridor pro umístění stavby V10 – přívodní řad pro Vlašim a připojení Domašína;
- e) koridor pro umístění stavby V12 – výstavba přivaděče Benešov – Sedlčany s napojením sídel Jírovice, Mokrá Lhota, Bystřice, Líšno, Nesvačily, Drachkov, Vrchotovy Janovice a Vojkov;
- f) koridor pro umístění stavby V13 – rozšíření Posázavského skupinového vodovodu připojením sídel Chářovice, Pecerady a Podělusy.
- g) koridor pro umístění stavby V14 – vodovodní řad z vodojemu Jesenice na jihovýchod Prahy.

Stavby jsou převzaty (s výjimkou stavby V14) z jednotlivých schválených ÚP VÚC ve Středočeském kraji.

V průběhu projednávání byly vyřazeny již realizované VPS s označením V01, V04, V05, V06, V07, V08 a V11, naopak byla přidána VPS V14.

### KOMENTÁŘ K ZÁSOBOVÁNÍ VODOU:

Zásobování pitnou vodou je ve Středočeském kraji plně vyhovující z hlediska jakosti dodávané vody. Jak kvalitní podzemní zdroje Severočeské křídly, tak zdroje povrchové (nádrže Želivka, Vrchlice, Obecnice a další) poskytují pitnou vodu výborné kvality. Zcela nedostatečný je však rozsah zásobování, kdy na vodovody pro veřejnou potřebu je připojeno pouze 82,8 % z celkového počtu obyvatel kraje. Ze stávajících vodárenských soustav a navazujících skupinových vodovodů je přitom zásobováno cca 78 % obyvatel kraje, cca 5 % je zásobováno z lokálních vodovodů.

Středočeská vodárenská soustava (zdroje nádrž Želivka 6750 l/s, podzemní zdroje Káraný 1900 l/s) zásobuje především hl. m. Prahu a v návaznosti okrajové oblasti Zruče n, Sázavou a Havlíčkova Brodu, Humpolec - Pelhřimov - Padov, Benešov - Sedlčany a Beroun - Zdice - Hořovice.

Vodárenská soustava Kladno - Slaný – Kralupy – Mělník (podzemní zdroje křídové, Mělnická Vrutice a Liběchovka) zásobuje oblast Kladna, Slánska a Všetatska.

Vodárenská soustava Kutná Hora – Kolín – Čáslav (zdroj nádrž Vrchlice, 230 l/s, podzemní zdroje 120 l/s) zásobuje uvedená města a jejich zázemí.

Mimo vodárenské soustavy je v kraji několik významných skupinových vodovodů jako Nymburk – Poděbrady, Mladá Boleslav, Příbram a další.

ZÚR proto přebírají po prověření 6 veřejně prospěšných staveb v oblasti zásobování pitnou vodou ze schválených ÚP VÚC, které významně přispějí k dodávkám pitné vody do nedostatkových oblastí (Sedlčansko) a do míst s nevyhovujícím zásobováním v okrajových oblastech mimo stávající vodárenské soustavy.

## Kanalizace

### *K bodu (184) návrhu*

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.

### **KOMENTÁŘ KE KANALIZACI:**

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.

## Protipovodňová ochrana

### *K bodům (185) až (188) návrhu*

ZÚR vymezují nové plochy pro veřejně prospěšné stavby – protipovodňová ochrana PP01 až PP12.

Navržená protipovodňová ochrana ve formě veřejně prospěšných staveb na území Středočeského kraje má převážně lokální resp. mikroregionální souvislosti. Jejich realizaci není potřebné vázat na žádné další záměry.

### **KOMENTÁŘ K PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANĚ**

Ve Středočeském kraji jsou významná území ohrožená povodněmi. Hlavním cílem ochrany před povodněmi je – po varovných zkušenostech s kritickými povodněmi v minulém desetiletí – snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Základní strategie v sobě zahrnuje tři hlavní směry: prevence před povodněmi, zvýšení přirozené retence povodí a konkrétní technická protipovodňová ochrana.

Pro návrh povodňové ochrany je zásadním aspektem její přiměřenost, volba stupně povodňové ochrany, tj. na jak velkou vodu je potřeba určité území chránit. Obecně dodržovanou zásadou je chránit rozptýlenou zástavbu alespoň před vodou dvacetiletou, střední města před vodou padesátiletou a soustředěnou zástavbu velkých měst, průmyslu a historických center chránit před vodou stoletou. Území nedostatečně chráněná před povodněmi jsou specifikována v Plánech oblastí povodí.

Vznik povodní na území Středočeského kraje je vyvoláván kritickými srážkami prakticky kdekoli ve srážkově bohatých horských oblastech. Centrální poloha kraje v české kotlině způsobuje, že zde prochází střední a dolní úseky všech hlavních toků v Čechách, na nichž se projevují destruktivně především regionální povodně.

Nejúčinnějším opatřením ke snížení špiček povodňových průtoků jsou akumulace v ochranných prostorech vodních nádrží a rybníků. Podstatný, avšak omezený vliv na snížení povodní má ve Středočeském kraji pouze Vltavská kaskáda. Ostatní hlavní toky jsou buď zcela bez nádrží s vlivem na dolní tok (Labe, Jizera, Berounka, Sázava, Litavka a další) nebo s nádrží vodárenskou (Želivka), která povodňové odtoky ovlivňuje minimálně. Na menších tocích lze dosáhnout snížení povodňových průtoků dočasnou akumulací vody v bočních nádržích, poldrech.

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. V návrhu ploch a koridorů protipovodňové ochrany jsou dále uvedena opatření s nadmístním významem, ochraňující vyšší počet obyvatel a významné materiální hodnoty. Technická opatření jako ohrázení toku, ochranné zdi a mobilní konstrukce se soustřeďují především do intravilánů větších měst.

#### Ochranné protipovodňové VPS se navrhují v lokalitách:

Povodí horního a středního Labe:

- Mělník (ochranné hráze 2500 m s max. výškou 5,3 m, pevné i mobilní konstrukce) jako VPS s označením PP01
- Poděbrady (pevné a mobilní konstrukce) jako VPS s označením PP02
- Benátky n. Jizerou (pevné konstrukce) jako VPS s označením PP03
- Mnichovo Hradiště (hráz 1451 m, maximální výška 3,9 m, pevné konstrukce) jako VPS s označením PP04
- Nymburk (hráz délky 1300 m, pevné a mobilní konstrukce) jako VPS s označením PP05

Povodí dolní Vltavy:

- Štěchovice (hráze délky 300 m, maximální výška 4 m) jako VPS s označením PP06
- Kralupy n. Vltavou (1441 m hrází maximální výšky 3,5 m, mobilní hrazení 1565 m<sup>2</sup>) jako VPS s označením PP07
- Veltrusy (hráz 1075 m, ochranná zídka 255 m) jako VPS s označením PP08

Povodí Berounky:

- Beroun (zdi, hráze a mobilní hrazení v celkové délce 2763 m na Berounce a Litavce) jako VPS s označením PP10
- Králův Dvůr (úprava toku Litavky v délce 3000 m, zídka délky 2600 m) jako VPS s označením PP11.

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 lokalitách:

- Vestec – Rožďalovice na řece Mrlině (v první etapě dva poldry Nepokoj a Mlýnec, celkový objem 4,74 mil.m<sup>3</sup>; ve druhé etapě poldry Křešice a Hasina s celkovým ochranným objemem 3,4 mil.m<sup>3</sup>) jako VPS s označením PP12. V úhrnu bude vytvořena v povodí Mrliny akumulace 8,14 mil.m<sup>3</sup>, která významně sníží špičky povodňových odtoků. Na území Středočeského kraje leží z uvedené soustavy pouze poldry Nepokoj a Hasina, ostatní dva jsou na území Královéhradeckého kraje.

V povodí dolní Vltavy se uvažuje obdobně s ochranou Zruče n. Sázavou výstavbou suchých a polosuchých poldrů.

Navržená území poldrů je nutné upřesnit a stabilizovat v územních plánech. Při upřesnění je nezbytné sledovat, kromě protipovodňové ochrany, též požadavky na ochranu přírodních hodnot území.

**Záplavová území** jsou stanovena na vodních tocích, uvedených v následující tabulce (tabulka je v úpravě textu po společném jednání aktualizována na základě údajů odboru životního prostředí, dostupných na [www.kr-stredocesky](http://www.kr-stredocesky); (v ÚAP Středočeského kraje není aktuální stav v tabulkové formě v současné době k dispozici):

vodní tok	okres	úsek	délka úseku		stanovení záplavového území	
		[ř.km]	od	do	vodoprávní úřad	datum
Bakovský potok			12,158	12,158	KÚ Stč kraje	22.11.2005
Bečvářka		17	0	17	KÚ Stč kraje	18.9.2009
Bělá			0	12,93	KÚ Stč kraje	15.11.2010
Benešovský potok	Benešov		15,857	15,857	ONV Benešov	17.12.1984
			15,8	15,8	KÚ Stč kraje	18.7.2006
Berounka	Rakovník	63,21	81,106	17,896	OkÚ Rakovník	26.5.1997
		7,36	63,1	55,74	KÚ Stč kraje	24.8.2004

vodní tok	okres	úsek	délka úseku		stanovení záplavového území	
		[ř.km]	od	do	vodoprávní úřad	datum
	Rakovník	47,2	63,1	15,9	ONV Rakovník	29.12.1984
	Beroun	19,9	48,3	28,4	ONV Beroun	17.2.1981
	Praha západ	7,545	20,55	13,005	ONV Praha západ	6.12.1984
	Praha hl.m.		9,8	9,8	Mag.hl.města Prahy	21.8.2003
		7,36	63,1	55,74	KÚ Stč kraje	24.8.2004
Blanice	Benešov		43,675	43,675	OkÚ Benešov	17.7.1998
			45,6	45,6	KÚ Stč kraje	31.1.2006
Blažejovický potok	Benešov	4,9	12,36	7,46	OkÚ Benešov	3.4.1995
Bojovský potok	Praha západ		14,615	14,615	OkÚ Praha-západ	28.12.1994
Botič	Praha východ	30,1	33,585	3,485	ONV Praha východ	28.5.1984
	Praha západ	19,46	30,1	10,64	ONV Praha západ	19.1.1984
	Praha hl.m.	16,298	22,658	6,36	NVP Praha	12.2.1987
Brslenka		20	0	20	KÚ Stč kraje	28.7.2009
Brzina	Příbram		23,85	23,85	ONV Příbram	31.10.1985
Cidlina	Nymburk		17,655	17,655		30.3.1999
	Kolín	17,655	24,8	7,145		10.6.1999
			21,5	22,2	KÚ Stč kraje	29.9.2010
Červený potok	Beroun	3,788	18,351	14,563	OkÚ Beroun	17.10.1997
	Beroun		3,788	3,788	OKÚ Beroun	17.9.2001
	Kladno		24,38	24,38	ONV Kladno	12.4.1984
Doubrava			28	28	KÚ Stč kraje	25.4.2005
	Žleby - změna		25	25	KÚ Stč kraje	18.1.2011
Dřetovický potok	Kladno				MZe ČR	11.6.2002
Hostačovka		6,8	0	6,8	KÚ Stč kraje	4.8.2009
Chotýšanka	Benešov		36,34	36,34	OkÚ Benešov	12.12.1991
Janovický potok	Benešov		22,9	22,9	ONV Benešov	29.1.1987
			13,7	13,7	KÚ Stč kraje	18.5.2005
Javornice	Rakovník	19,5	28,346	8,846	OkÚ Rakovník	7.4.1998
Jevanský potok	Kolín		12,32	12,32	ONV Kolín	25.10.1985
			13,7	13,7	KÚ Stč kraje	23.2.2006
Jizera	Praha východ, MB		72	72		13.5.2004
			72	72	KÚ Stč kraje	13.5.2004
Klejnárka			23	23	KÚ Stč kraje	27.5.2005
Klenice	Mladá Boleslav		5,7	5,7		30.7.2004
			5,732	5,732	KÚ Stč kraje	30.7.2004
		4	4,21	0,21	KÚ Stč kraje	30.6.2006
	změna		4,4	5,7	KÚ Stč kraje	18.9.2009
		5,36	5,47	0,11	KÚ Stč kraje	30.6.2006
			9,45	9,75	KÚ Stč kraje	11.5.2009
		14,2	5,8	20	KÚ Stč kraje	23.6.2008
Kněžmostka		13	0	13	KÚ Stč kraje	20.5.2009
Knovízský potok	Kladno	4,71	23,675	18,965	ONV Kladno	12.4.1984
	Mělník		3,7	3,7	OkÚ Mělník	30.4.1998
Kocába	Příbram	11,8	26,45	14,65	OkÚ Příbram	13.11.1995
	Praha západ		11,8	11,8	OkÚ Praha-západ	4.12.1995
Konopištský potok	Benešov		31,66	31,66	ONV Benešov	17.12.1984
			33,84	33,84	KÚ Stč kraje	26.1.2006
Košátecký potok		20	0	20	KÚ Stč kraje	29.10.2009
Labe	Praha východ	135,66	148,43			
	Nymburk	148,43	183,18	34,75		15.9.1997
	Kolín	183,18	208,55	25,37		21.5.1998
		97	110,35	13,35	KÚ Stč kraje	15.6.2004
	Mělník	96,6	135,66	39,06		25.9.1997
		97	110,35	13,35	KÚ Stč kraje	7.7.2006
		110,35	209,1	98,75	KÚ Stč kraje	22.11.2006
	změna		119,8	119,8	KÚ Stč kraje	14.4.2009
	změna		823,95	837,30	KÚ Stč kraje	18.1.2011
Liběchovka			14,3	14,3	KÚ Stč kraje	21.4.2006
Lišnický potok			11,95	11,95	KÚ Stč kraje	22.11.2005
Litavka	Příbram	20,956	51,37	30,414	OkÚ Příbram	9.2.1998
	Beroun		20,96	20,96	OkÚ Beroun	25.6.1997
Loděnice	Kladno	16,4	47,6	31,2	OkÚ Kladno	3.5.1995
	Beroun		18,2	18,2	OkÚ Beroun	12.12.1994
	Praha západ	14,5	18,2	3,7	OkÚ Praha západ	22.5.1995
Lomnice	Strakonice	20,4	30,187	9,787	OkÚ Strakonice	7.6.1994
Mastník	Benešov	25,1	48,085	22,985	ONV Benešov	17.12.1984
	Příbram	4,7	25,1	20,4	ONV Příbram	21.12.1985
Mnichovka	Praha východ	0,05	4,15	4,1	ONV Praha-východ	9.4.1984
			13,46	13,46	KÚ Stč kraje	18.5.2005
Mohelka	Mladá Boleslav		8,5			



vodní tok	okres	úsek	délka úseku		stanovení záplavového území	
		[ř.km]	od	do	vodoprávní úřad	datum
Mratínský p.	Mělník		2,5	2,5		2.8.2001
	Praha-východ	2,45	10,17			
Mrlina			22	22	KÚ Stč kraje	26.1.2006
			10,2	10,7	KÚ Stč kraje	21.5.2008
Příbramský potok	Příbram		4,598	4,598	OkÚ Příbram	16.4.1998
Pšovka		29,9	0	29,9	KÚ Stč kraje	21.7.2009
Rakovnický potok	Rakovník	27	48	21	OkÚ Rakovník	19.8.2001
	Rakovník		27	27	OkÚ Rakovník	26.5.1997
Rokytky	Praha východ	29,8	36,46	6,66	ONV Praha východ	9.4.1984
	Praha hl.m.	12,56	29,8	17,24	NVP Praha	11.2.1987
Sázava	Kutná Hora	98,9	117,75	18,85	ONV Kutná Hora	8.12.1988
	Kutná Hora	50,8	98,9	48,1	OkÚ Kutná Hora	28.11.2000
	Kolín	46,15	51,15	5	OkÚ Kolín	9.10.2000
	Praha východ	22,4	42	19,6	OkÚ Praha-východ	24.10.2000
	Benešov	13,4	98,9	85,5	OkÚ Benešov	16.10.2000
	Praha západ		17	17	OkÚ Praha-západ	
	Praha západ		13,6	13,6	ONV Praha-západ	29.12.1987
			119	119	KÚ Stč kraje	24.11.2006
Skalice	Příbram	24,934	43,942	19,008	OkÚ Příbram	6.1.1994
Strenický potok		12	0	12		28.7.2009
Stroupinský potok	Beroun		5,33	5,33	OkÚ Beroun	13.5.1998
Sychrovský potok	Příbram		19,88	19,88	OkÚ Příbram	2.10.1995
Štěpánovský potok	Benešov		16,94	16,94	OkÚ Benešov	7.10.1991
			18,42	18,42	KÚ Stč kraje	15.2.2005
			18,42	18,42	KÚ Stč kraje	15.2.2005
Vinořský potok	Praha východ	13	14	1		27.8.1999
Vlkava		28,14	0	28,14	KÚ Stč kraje	6.8.2009
Vltava	Příbram	97,9	154	56,1	Stč.KNV Praha	30.5.1989
	Benešov	86,1	104,6	18,5	Stč.KNV Praha	30.5.1989
	Praha hl.m.	39,5	70	30,5	Mag.hl.města Prahy	21.8.2003
	Praha západ	24,6	97,9	73,3	Stč.KNV Praha	30.5.1989
	Praha východ	27,3	39,35	12,05	Stč.KNV Praha	30.5.1989
	Mělník		27,3	27,3	Stč.KNV Praha	30.5.1989
			40,165	40,165	KÚ Stč kraje	9.11.2004
		70	91,327	21,327	KÚ Stč kraje	3.8.2005
	66,8	70	3,2	KÚ Stč kraje	6.3.2006	
Vranský potok	Kladno		21	21	ONV Kladno	12.4.1984
Vrchlice			11	11	KÚ Stč kraje	25.4.2005
Výmola		11	0	11	KÚ Stč kraje	31.8.2009
		11,1	25,5	14,4	KÚ Stč kraje	21.9.2005
Výrovka		40	0	40,0	KÚ Stč kraje	30.6.2008
Zábrdka		7,5	0	7,5	KÚ Stč kraje	20.5.2009
Zákolanský potok	Praha západ	10,35	16,695	6,345	OkÚ Praha-západ	16.2.1996
	Kladno	4,4	11,24	6,84	OkÚ Kladno	3.5.1996
	Mělník		4,4	4,4	OkÚ Mělník	27.1.1995
Závišínský potok		13,41	22,25	8,84	KÚ Stč kraje	24.1.2006
Zlonický potok	Kladno	0,19	26,4	26,21	ONV Kladno	12.4.1984
			15,85	15,85	KÚ Stč kraje	22.11.2005
Želivka	Benešov		4,1	4,1	OkÚ Benešov	20.11.2000

## Lokality vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV)

### K bodu (189) návrhu

Na území Středočeského kraje bylo ve Směrném vodohospodářském plánu (SVP) z r. 1988 (dnes již není v platnosti) uvedeno 23 vodních nádrží. Tyto lokality výhledových vodních nádrží představovaly maximální rozsah využití morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodných údolních profilů. Aktualizace hájení části z nich je v současné době vyvolána případnými klimatickými změnami, které by v případě naplnění pesimistického scénáře znamenaly snížení srážek i odtoků. Eliminace těchto vlivů je možná pouze vybudováním vodních akumulací, které by umožnily nalepšování průtoků v tocích.

Maximalistický rozsah výhledových vodních nádrží dle SVP nebylo možno souhlasně projednat v rámci schvalování Plánu hlavních povodí ČR. Proto Ministerstvo zemědělství připravilo korigovaný „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod“.

PÚR 2008 obsahuje čl. (167), v němž je úkol: vymezit plochy morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV). Z výše uvedeného Generelu Ministerstvo zemědělství poskytlo podklady o vhodných lokalitách. Předané LAPV na území Středočeského kraje 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 - s označením W602 v grafické části ,
- Hrachov II. na toku Brzina (tyto dvě lokality jsou alternativní) - W603,
- Myslín na toku Skalice - W608,
- Podolí na toku Mastník - W609.

V povodí Labe jsou to LAPV:

- Březí na toku Klejnárka - W604,
- Doubravčany na toku Výrovka - W605,
- Tuchoraz na toku Šembera - W610.

V povodí Berounky jsou to LAPV:

- Amerika na toku Klabava - W601,
- Javornice na toku Javornice - W606,
- Kleštěnice na Jalovém potoce - W607.

#### ÚZEMNÍ REZERVY - REKAPITULACE

ZÚR navrhuje následující koridory jako územní rezervy v oblasti technické infrastruktury (popis viz výše):

- E502** vedení 110 kV Benešov - Votice a TR 110 kV Votice
- E503** vedení 110 kV Čáslav - hranice kraje směr Golčův Jeníkov
- E504** vedení 110 kV EMĚ - hranice kraje směr Štětí
- W601** nádrž Amerika na toku Klabava
- W602** nádrž Hrachov I na toku Brzina
- W603** nádrž Hrachov II na toku Brzina
- W604** nádrž Březí na toku Klejnárka
- W605** nádrž Doubravčany na toku Výrovka
- W606** nádrž Javornice na toku Javornice
- W607** nádrž Kleštěnice na toku Jalový potok
- W608** nádrž Myslín na toku Skalice
- W609** nádrž Podolí na toku Mastník
- W610** nádrž Tuchoraz na toku Šembera

#### 4.4.3. PLOCHY A KORIDORY ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY

*K bodům (192) až (195) návrhu*

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je definován zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění a jeho prováděcí vyhláškou č. 395/1992 Sb., v platném znění. Cílem systému je zachování a zvyšování biodiverzity v území, vytváření podmínek pro přirozený rozvoj společenstev živočichů a rostlin, udržení produkčních schopností krajiny a zvýšení ekologické stability krajiny.

ZÚR upřesňují vymezení ploch a koridorů pro skladebné části nadregionální a regionální úrovně ÚSES na území kraje. Na této úrovni se zabývá zejména prostorovými parametry prvků ÚSES (tj. plošným rozsahem biocenter a délkou biokoridorů), návazností systému vně i uvnitř kraje a koordinací vymezení ÚSES s dalšími veřejnými záměry a zájmy na regionální úrovni.

##### KOMENTÁŘ K VYMEZENÍ

Podstatou ÚSES je vymezení sítě přírodě blízkých ploch v parametrech daných metodikou. Existence funkčního ÚSES v území však sama o sobě nemůže zajistit jeho ekologickou stabilitu ani biodiverzitu. ÚSES představuje pouze jednu z nutných podmínek pro její zajištění.

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny definuje ÚSES jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Vymezení a hodnocení ÚSES patří podle tohoto zákona mezi základní povinnosti při obecné ochraně přírody.

Z hlediska územního plánování představuje ÚSES jeden z limitů využití území. Koncepce ÚSES byla od počátku vytvářena tak, aby byla využitelná v územním plánování při harmonizaci různých požadavků na využití území.

Skladebné součásti ÚSES<sup>1</sup> jsou vymezovány v krajině na základě potenciálních ekosystémů z hlediska jejich:

- rozmanitosti
- vzájemných prostorových vztahů
- aktuálního stavu
- prostorových parametrů

Páté kritérium představují společenské limity a záměry. Pro jeho uplatnění má klíčový význam územní plánování. Teprve po konfrontaci s dalšími zájmy na využití krajiny lze považovat vymezení ÚSES za jednoznačné.

Cílem vymezení ÚSES v ÚPD je územní ochrana, jak ploch prvků ÚSES, tak jeho systémové kontinuity.

Při pořízení ZÚR se sleduje regionální a nadregionální úroveň ÚSES. Výchozí materiál pro vymezení ÚSES představuje „Územně technický podklad regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability České republiky“.

Do ZÚR je promítnuto upřesnění a vymezení regionální úrovně ÚSES dle „Studie územních systémů ekologické stability Středočeského kraje“, která byla vyhotovena v roce 2009. Tato studie:

- vychází z jednotlivých územních plánů velkých územních celků, které pokrývají celé území Středočeského kraje
- 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

## KOMENTÁŘ PROJEDNÁNÍ NÁVRHU VYMEZENÍ ÚSES

Na základě projednání návrhu ZÚR bylo, v souladu s metodickými pokyny pro zapracování ÚSES do ÚPD, dohodnuto upřesnění lokalizace následujících prvků ÚSES:

projednáno s	označení prvku ÚSES	úprava vymezení prvku ÚSES
○ Pardubickým krajem	○ NK 72 ○ RC 533815 ○ RK 1328 ○ RK 1329	úprava návaznosti zrušeno biocentrum úprava návaznosti nově vymezený koridor
○ MŽP ČR	○ NK 68	úprava dle požadavků MŽP
○ Plzeňským krajem	○ RC 1444 ○ NK 50 ○ NK 109 ○ NK 53	úprava návaznosti úprava návaznosti nově vymezený koridor doplněna ochranná zóna
○ krajem Vysočina	○ RC 1622 ○ NK 78	úprava návaznosti úprava návaznosti
○ Jihočeským krajem	○ NK 120 ○ NC 54 ○ RK 286 ○ RK 303	úprava návaznosti úprava návaznosti úprava návaznosti úprava návaznosti

<sup>1</sup> biocentra, biokoridory, příp. interakční prvky

- RK 302 úprava návaznosti
  - RC 826 vymezeno jen na území Jihočes. kraje
  - NK 60 nově vymezený koridor
  - RC 824 úprava návaznosti
  - RK 277 nově vymezený koridor
  - RC 749 úprava návaznosti
  - RK 398 úprava návaznosti
- Újezdním úřadem vojenského újezdu Brdy
  - RC 1527 přesun mimo dopadové zóny
  - RK 1181 přesun mimo dopadové zóny
  - K62 úprava dle ÚP Brdy
- Útvarem rozvoje hlavního města Prahy
  - NK 177 úprava návaznosti
  - NK 177 úprava návaznosti
  - RK 5017 nově vymezený koridor
- Českým báňským úřadem v Praze
  - NK 67 vymezen po hranici ložiska
  - NK67 vymezen po hranici ložiska
  - NRBC 22 zmenšeno o plochu DP
  - NRBC 7 zmenšeno o plochu DP
  - NK 54 vymezen mimo ložisko
  - NK 61 vymezen mimo ložisko
  - RK 1132 vymezen mimo plochu ložiska
  - RK 1089 vymezen mimo plochu DP
  - RK 1105 vymezen mimo plochu DP
  - RC 534617 vymezeno mimo ložisko
  - RK 1306 úprava v souvislosti s RC 534617
  - RK 263 trasa vymezena mezi ložisky
  - RK 276 trasa vymezena mezi ložisky
  - RC 840 zmenšeno o plochu ložiska

Vysvětlivky:

NK - nadregionální biokoridor, RK - regionální biokoridor, NRBC - nadregionální biocentrum, RC - regionální biocentrum

Dohoda nebyla nalezena v případě překryvu ložiska 3179500 Koněprusy s regionálním prvkem ÚSES. Jedná se o těžené ložisko evropského významu na jehož části je vymezeno regionální biocentrum Čertovy schody. Vymezení RC Čertovy schody bylo převzato bez věcné změny podle § 187 odst. 2 ze schváleného ÚP VÚC Pražského regionu.

## 4.5. PLOCHY SPECIÁLNÍCH ZÁJMŮ

### 4.5.1. LÁZEŇSTVÍ

ZÚR respektují léčebné lázně Poděbrady a Toušeň s přírodními léčivými zdroji peloidů a vod, pro které je vydán statut lázeňského místa. Pro přírodní léčivé zdroje a zdroje přírodních minerálních vod jsou stanovena ochranná pásma<sup>2</sup>.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních látek			
Kód	Název	Pásma ochrany	rozloha OP [ha]
12	Dymokury	I.	0,78
18	Hořátek	I.	1,56
35	Kouty	I.	1,56
55	Poděbrady	I.	2,34
55	Poděbrady	II.	46980,53
58	Sadská	I.	0,78
66	Toušeň	I.	6,93
66	Toušeň	II.	558,55
71	Velké Zboží	I.	2,34
82	Velký Osek	I.	0,78

<sup>2</sup> § 44 odst. 2 zákona č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon) ve znění pozdějších předpisů a výměr ministra zdravotnictví č.j. LZ/3-2884-1.4.60 ze dne 21. dubna 1960 dle v té době platné právní úpravy

#### 4.5.2. VOJENSKÉ ZÁJMY

ZÚR respektují veškerá území vojenských zájmů na území Středočeského kraje. Nejvýznamnějšími areály jsou Vojenský výcvikový prostor Brdy a areál letiště Čáslav. V současné době se vedou jednání o opuštění Vojenského výcvikového prostoru Brdy.

#### 4.5.3. SPECIÁLNÍ BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA

ZÚR respektují na území Středočeského kraje lokality, pro které jsou vyhlášena bezpečnostní pásma. Nejvýznamnějšími areály jsou:

Želivka, Hulice, Trhový Štěpánov (chlor);  
 Šebíř, Lužná, Psáry (výbušniny);  
 Kolín (lučební, lihovar, agrochemie);  
 Kralupy nad Vltavou, Neratovice (chemie);  
 Nelahozeves (ropa);  
 Poděbrady (sklárny);  
 Mstětice, Nové Město (sklady pohonných hmot);  
 Bezděčín, Rakovník (agrochemie).

### 4.6. ÚZEMNÍ PODMÍNKY OCHRANY A ROZVOJE PŘÍRODNÍCH, KULTURNÍCH A CIVILIZAČNÍCH HODNOT

*K bodům (196) až (203) návrhu*

ZÚR respektují dále uvedené přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a vytvářejí podmínky pro jejich ochranu a udržitelné využití.

#### 4.6.1. PŘÍRODNÍ HODNOTY STŘEDOČESKÉHO KRAJE

*K bodům (197) a (198) návrhu*

Za přírodní hodnoty území kraje jsou považovány dále uvedené plochy a území.

1. **Biosférická rezervace UNESCO** – Křivoklátsko a **Geopark UNESCO** – Český Ráj;
2. **Zvláště chráněná území ochrany přírody a krajiny\***:
  - a) Chráněné krajinné oblasti: Blaník, Český kras, Český ráj, Kokořínsko a Křivoklátsko.  
 Území vojenského újezdu (VÚ) Brdy je určeno v současné době pro vojenské využití. Toto území je chráněno jako významný zdroj vod vyhlášením chráněné oblasti přírodní akumulace vod. Území má mimořádné přírodní a krajinné hodnoty, které byly zachovány díky statutu vojenského prostoru od roku 1928. V případě plánovaného zrušení vojenského výcvikového prostoru je nezbytné dbát na ochranu a udržení těchto hodnot. Středočeský kraj proto podporuje proces vyhlášení CHKO Brdy, ke kterému se zavázali ministři obrany a životního prostředí na zasedání v Jincích dne 11. srpna 2011.
  - b) Maloplošná chráněná území uvedená v tabulce č. 1;
3. **Ptačí oblasti (SPA) a Evropsky významné lokality (EVL) soustavy Natura 2000** (tabulky č. 2 a 3).
4. **Mokřadní ekosystémy** (tabulka č. 4).
5. **Přírodní parky** (tabulka č. 5).
6. **Skladebné části ÚSES** (viz seznam v kapitole návrhu - 4.3., komentář v odůvodnění - 4.4.3).
7. **Plochy pro těžbu nerostných surovin** - všechna zjištěná a předpokládaná ložiska nerostů v souladu s ustanovením § 13 a § 15 zákona č. 44/1988 Sb., v platném znění, v souladu

s ustanovením § 13 zákona č. 62/1988 Sb., ve znění pozdějších zákonů a v souladu s vyhláškou MŽP č. 369/2004 Sb., přílohy č. 2 (tabulky č. 6 až 8).

8. **Řešení překryvu 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 vymezení 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 nevyklučuje, 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.

9. **Vodohospodářsky významná území** nadmístního významu, tedy:

- podzemní zdroje vody Káraný, Mělnická Vrutice a Liběchovka;
- povrchové zdroje vody - vodárenské nádrže Švihov (Želivka), Vrchlice a Obecnice;
- území zdrojů vod pro léčebné lázně Poděbrady a Toušeň.

Dále uvedené tabulky obsahují přehledy k srpnu 2010 (přírodní parky k listopadu 2010), tabulky 1. až 3. byly aktualizovány dle databáze AOPK k říjnu 2011. Veškeré změny ve vymezení a v seznamu v tabulkách uváděných hodnot (chráněných území, ploch nerostných surovin apod.) vyplývající z rozhodnutí příslušných dotčených orgánů vydaných po tomto datu, je nutné považovat za změny ve vymezení a v přehledu přírodních hodnot území. Tyto změny budou do přehledů zapracovány v rámci aktualizací ZÚR.

**Tab. č. 1. - Maloplošná zvláště chráněná území**

NPR - národní přírodní rezervace, PR - přírodní rezervace, NPP - národní přírodní památka, PP - přírodní památka

typ	kód	název	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
NPP	112	Holý vrch	5,16	5,16
NPP	161	Kaňk	0,54	0,54
NPP	174	Klokočka	3,46	3,46
NPP	240	Medník	31,92	31,92
NPP	359	Radouč	1,50	1,50
NPP	370	Rečkov	3,38	3,38
NPP	549	Zlatý kůň	37,35	37,35
NPP	567	Slatinná louka u Velenky	1,12	1,12
NPP	639	Klonk	8,85	8,85
NPP	948	Rybníček u Hořan	2,00	2,00
NPP	1007	Kotýz	29,06	29,06
NPP	1052	Cikánský dolík	0,65	0,65
NPP	1056	V jezírkách	2,78	2,78
NPP	2416	Bílíchovské údolí	8,48	8,48
NPP	2449	Černé rokle	10,39	12,83
NPP	3383	Kopičácký rybník	8,31	8,31
NPP	5645	Hadce u Želivky	33,99	33,99

NPR	118	Hrabanovská černava	27,48	27,48
NPR	164	Karlštejn	1551,92	1551,91
NPR	177	Koda	509,72	509,72
NPR	329	Polabská černava	8,18	8,18
NPR	491	Ve Studeném	30,34	30,34
NPR	506	Větrušické rokle	24,32	24,32
NPR	512	Voděradské bučiny	683,87	683,87
NPR	540	Žehuňský rybník	306,70	306,74
NPR	840	Týřov	418,95	418,95
NPR	842	Velká Pleš	94,80	94,80
NPR	851	Vůznice	226,18	226,18
NPR	902	Libický luh	411,12	411,12
NPR	1088	Pochválovská stráž	27,38	27,38
NPR	1170	Čtvrtě	94,02	94,02
NPR	2484	Drbákov - Albertovy skály	61,03	61,03
NPR	3367	Kněžičky	83,26	89,18
PP	124	Hřebenec	9,41	9,41
PP	150	Jiřina	1,58	1,58
PP	154	Kamajka	1,12	1,12
PP	186	Kosova Hora	17,35	17,35
PP	265	Na Pilavě	3,08	3,08
PP	308	Lom u Radimi	0,12	0,12
PP	309	Písečný přesyp u Píst	3,73	3,73
PP	325	Pod Veselovem	0,84	0,84
PP	391	Skalka u Žehušic	0,67	0,67
PP	439	Špičatý vrch-Barrandovy jámy	2,81	2,81
PP	451	Třemešný vrch	2,29	2,29
PP	514	Vraní skála	19,99	19,99
PP	516	Vrch Káčov	1,86	1,86
PP	531	Zdícká skalka u Kublova	0,51	0,51
PP	542	Žehušická obora	248,89	248,89
PP	551	Báň	9,31	9,31
PP	565	Prutník	12,52	12,52
PP	569	Na Stříbrné	4,82	4,82
PP	570	Na ostrově	5,02	5,02
PP	571	V olších	3,99	3,99
PP	587	Vinný vrch	0,33	0,33
PP	635	Lom u Červených Peček	0,14	0,14
PP	636	Teletínský lom	0,20	0,20
PP	637	Husova kazatelna	9,30	9,30
PP	638	Vrškámen	0,02	0,02
PP	648	Zahořanský stratotyp	1,52	1,52
PP	653	Lom u Nové Vsi	0,33	0,34
PP	654	Zbyslavská mozaika	0,52	0,52
PP	655	Klepec I., II.	7,49	7,49
PP	656	Valachov	2,99	2,99
PP	657	Stébelnatá rula	0,03	0,03
PP	660	Kněživka	0,44	0,44
PP	664	Špičák u Střezivojic	0,11	0,11
PP	665	Skalní sruby Jizery	1,98	1,98
PP	691	Lom Kozolupy	1,93	1,93
PP	839	Váha	0,73	0,73
PP	847	Trubínský vrch	4,12	4,12
PP	848	Stará Ves	1,98	1,98
PP	861	Kolínské tůně	4,07	4,07
PP	862	Vinařická hora	68,31	68,31
PP	864	Otvovická skála	1,36	1,36
PP	951	Křečovický potok	7,03	7,04
PP	953	Starkočský lom	0,51	0,51
PP	1008	Otmíčská hora	5,34	5,34
PP	1009	Studánky u Cerhovic	9,13	9,13
PP	1016	Lůmek u Bečvár	0,26	0,26
PP	1017	Skalka u Velimi	2,51	2,51
PP	1018	Markův mlýn	0,13	0,13
PP	1019	Kalspot	3,58	3,58
PP	1020	Třebichovická olšinka	0,63	0,63
PP	1021	Podlešínská skalní jehla	0,04	0,04
PP	1022	Ostrov u Jedomélic	0,69	0,69
PP	1023	Ve Šperkotně	0,52	0,52
PP	1024	Netřebeská slaniska	1,01	1,01
PP	1026	Písčina u Tišic	0,60	0,60
PP	1028	Sprašová rokle u Zeměch	1,49	1,49

PP	1029	Minická skála	0,36	0,36
PP	1039	Stará Jizera	2,67	2,67
PP	1049	Pod Šibení	2,96	2,96
PP	1050	Smečenská rokle	6,18	6,18
PP	1053	Bohoušková skalka	1,82	1,82
PP	1054	Kovářské stráně	1,42	1,42
PP	1055	Sládkova stráň	0,83	0,83
PP	1066	Božkovské jezírko	1,29	1,29
PP	1070	U skal	5,82	5,82
PP	1169	Čičovický kamýk	1,93	1,93
PP	1172	Písečný přesyp u Osečka	0,85	0,85
PP	1173	Lom Na plachtě	0,63	0,63
PP	1314	Plaviště	3,51	3,51
PP	1316	Na Novém rybníce	5,03	5,03
PP	1407	Mokřiny u Beřovic	12,96	12,96
PP	1408	Lom Chlum	8,15	8,15
PP	1409	Hradiště	2,85	2,85
PP	1411	Vlčí rokle	8,51	8,51
PP	1412	Ostrovecká olšina	1,71	1,91
PP	1677	Rybníček u Studeného	1,70	1,70
PP	1690	Roudný	2,53	2,53
PP	1759	Žraločí zuby	0,54	0,54
PP	1829	Prameny Javornice	1,99	1,99
PP	1830	Malý Uran	15,92	15,92
PP	1885	Hostivické rybníky	112,99	113,22
PP	1911	Slánská hora	2,23	2,23
PP	1913	Soseňský lom	0,63	0,63
PP	1936	V dubech	5,31	5,31
PP	1967	Podhradská tůň	3,12	3,12
PP	1979	Na horách	4,89	4,89
PP	1982	Slepeč	8,83	8,83
PP	1983	Lom u Chrástu	1,51	1,51
PP	2005	Kuchyňka	3,86	3,86
PP	2006	Hlučov	6,44	6,44
PP	2018	Velký Radechov	21,99	21,99
PP	2068	Vinice	42,29	42,29
PP	2079	Branžovy	0,23	0,23
PP	2090	Mrzínov	0,83	0,83
PP	2111	Želízky	1,10	1,10
PP	2112	Stráně Hlubokého dolu	4,69	4,69
PP	2113	Stráně Truskavenského dolu	0,54	0,54
PP	2114	Na oboře	3,44	3,45
PP	2116	Chotuc	28,49	28,49
PP	2125	Přílepská skála	7,94	7,94
PP	2126	Častrovické rybníky	3,39	3,39
PP	2130	Jánský potok	4,24	4,23
PP	2140	Na černé rudě	0,95	0,95
PP	2164	Krtské skály	88,85	88,85
PP	2178	Hlaváčková stráň	0,95	0,95
PP	2197	Rybník Louňov	1,85	1,85
PP	2212	Hostibejk	1,07	1,07
PP	2234	Krásná stráň	21,41	21,41
PP	2248	Černolické skály	2,16	2,16
PP	2250	Pazderna	0,18	0,18
PP	2252	Vehlovické opuky	0,64	0,64
PP	2459	Černý orel	9,26	9,26
PP	3380	Písčina u Tuhaně	0,44	0,44
PP	3407	Skalsko	3,62	3,62
PP	5605	Syslí louky u Loděnice	4,71	4,71
PP	5675	Skryjsko-týřovické kambrium	29,77	29,77
PP	5605	Syslí louky u Loděnice	4,71	4,71
PP	5660	Pařezitý	10,32	10,32
PP	5661	Jezírko u Dobříše	4,20	4,20
PR	179	Kokořínský důl	2221,37	2246,49
PR	184	Kopeč	9,14	9,14
PR	200	Kuchyňka	21,05	21,05
PR	213	Lipovka - Grado	36,86	36,86
PR	219	Kobyla	19,84	19,84
PR	267	Na skalách	20,56	20,56
PR	328	Podhrázský rybník	61,77	61,77
PR	358	Radotínské údolí	6,45	104,66
PR	374	Roztocký háj - Tiché údolí	111,32	111,87



PR	414	Stráň u Chroustova	3,14	3,14
PR	415	Stráně u splavu	0,62	0,62
PR	429	Svatá Alžběta	6,81	6,81
PR	474	Úpor	256,40	256,40
PR	477	V Bahnách	8,47	8,47
PR	515	Vrch Baba u Kosmonos	248,37	248,37
PR	547	Kulivá hora	21,83	21,83
PR	548	Karlické údolí	214,40	214,40
PR	550	Voškov	29,96	29,96
PR	566	Vrt'	24,30	24,30
PR	597	Tetínské skály	16,14	16,14
PR	719	Velká a Malá olšina	1,57	4,67
PR	736	Klánovický les - Cyrilov	81,97	418,41
PR	841	Vysoký tok	9,09	9,09
PR	843	Stříbrný luh	105,06	105,06
PR	844	Na Babě	23,90	23,90
PR	845	Kabečnice	25,15	25,15
PR	846	Brdatka	34,25	34,25
PR	849	Jouglovka	3,58	3,58
PR	850	U Eremita	8,64	8,64
PR	863	Záplavy	23,71	23,71
PR	903	Veltrubský luh	98,03	98,03
PR	904	Tonice-Bezedná	7,01	7,01
PR	949	Lhotecké stráně	13,56	13,56
PR	950	Grybla	57,19	57,19
PR	1025	Všetatská černava	2,91	2,92
PR	1027	Slatinná louka u Liblic	2,36	2,36
PR	1051	Pašijová draha	51,67	51,67
PR	1057	Týnecké mokřiny	77,18	78,31
PR	1083	Hrbáčkovy tůně	21,63	21,63
PR	1085	Dománovický les	74,63	74,63
PR	1086	Milská stráň	11,12	11,12
PR	1087	Nezabudické skály	23,73	23,73
PR	1093	Údolí Únětického potoka	0,83	60,11
PR	1132	Hradec	46,58	46,58
PR	1135	Červený kříž	12,21	12,21
PR	1136	Vymyšlenská pěšina	65,39	65,39
PR	1171	Mydlovarský luh	154,98	154,98
PR	1221	Louky v oboře Libeň	9,51	9,51
PR	1223	Zvolská homole	49,16	49,17
PR	1224	Kobylí draha	52,58	52,58
PR	1225	Červená louka	25,63	25,63
PR	1315	Rybníčky u Podbořánek	20,45	20,65
PR	1410	Čížov	59,43	59,43
PR	1656	Malý Blaník	17,71	17,71
PR	1657	Velký Blaník	89,93	89,93
PR	1658	Podlesí	9,66	9,67
PR	1673	Louky u rybníka Proudnice	17,48	17,48
PR	1676	Údolí Plakánek	64,45	90,47
PR	1678	Štěpánovský potok	14,44	14,44
PR	1706	Dřínovská stráň	5,46	5,46
PR	1803	Mokřady horní Liběchovy	0,99	75,05
PR	1823	Jezírka	47,70	58,84
PR	1824	Prameny Klíčavy	49,14	49,14
PR	1828	Podhůrka	6,26	6,26
PR	1937	Žabakor	80,38	80,38
PR	2025	Příhrazské skály	519,69	519,69
PR	2064	Máslovická stráň	30,29	30,29
PR	2077	Tankodrom	31,08	31,08
PR	2084	Bažantnice u Loukova	7,17	7,17
PR	2110	Mokřady dolní Liběchovy	36,38	36,71
PR	2115	Luční potok	16,89	16,93
PR	2155	Andělské schody	13,42	13,42
PR	2169	Na hornické	42,43	42,43
PR	2177	Kelské louky	86,65	86,65
PR	2249	Jezero	7,08	7,08
PR	2251	Pod Benáteckým vrchem	68,64	68,64
PR	2454	Čermínovsko	10,22	10,22
PR	2460	Čertova skála	2,21	2,21
PR	2499	Getsemanka I. a II.	29,20	29,20
PR	3418	Údolí Klíčavy	33,02	33,02

Tab. č. 2. - Ptačí oblasti SPA (Natura 2000)

název	sitocod	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
Českolipsko - Dokeské pískovce a mokřady	CZ0511007	797,18	9408,76
Křivoklátsko	CZ0211001	28585,44	31960,15
Rožďalovické rybníky	CZ0211010	4891,79	6613,14
Údolí Otavy a Vltavy	CZ0311034	3038,59	18368,11
Žehuňský rybník - Obora Kněžičky	CZ0211011	1840,73	1963,89

Tab. č. 3 - Evropsky významné lokality (Natura 2000)

název	sitecode	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
Aglaia	CZ0213086	520,82	520,82
Andělské schody	CZ0214005	186,83	186,83
Bělá pod Bezdězem - zámek	CZ0213600	1,23	1,23
Bezděčín	CZ0213776	81,18	81,18
Bezděkovský lom	CZ0213008	1,14	1,14
Bílíchovské údolí	CZ0210100	115,22	115,22
Bohostice	CZ0213777	5,52	5,52
Brda	CZ0214047	66,24	66,24
Břežanské údolí	CZ0213779	291,56	496,53
Březinský rybník	CZ0212001	4,08	4,08
Březnice - Oblouček	CZ0213013	17,06	17,06
Černý Orel	CZ0214004	226,71	226,71
Čertova skála	CZ0210704	3,89	3,89
Červené dolíky	CZ0212002	2,17	2,17
Chlum u Nepřevázky	CZ0210109	223,34	223,34
Čtvrtě	CZ0210150	112,00	112,00
Dobříšský park	CZ0213015	38,07	38,07
Dobříšský zámek	CZ0213602	0,48	0,48
Dolní Sázava	CZ0213068	398,03	398,03
Dománovický les	CZ0214010	354,89	354,89
Dražská Koupě	CZ0213017	8,38	8,38
Drhleny	CZ0212006	17,09	17,09
Dymokursko	CZ0210101	3357,28	4309,24
Felbabka	CZ0213783	11,38	11,38
Hadce u Hrnčír	CZ0212008	2,83	2,83
Horní a Dolní obděnický rybník	CZ0213784	31,62	31,62
Horní solopyský rybník	CZ0213785	20,80	20,80
Housina	CZ0210010	211,51	211,51
Hrabanovská černava	CZ0210172	54,96	54,96
Hrachoviště	CZ0213787	62,83	62,83
Hradec a Kuchyňka	CZ0210043	150,24	150,24
Hrdlička - Žďánská hora	CZ0213023	68,07	68,07
Hvozdanské Háje	CZ0212010	3,07	3,07
Jablonná - mokřad	CZ0213789	12,86	12,86
Jabůrek	CZ0213790	16,50	16,50
Jezera	CZ0213791	4,73	4,73
Jungmannova škola v Berouně	CZ0213601	0,21	0,21
Kačina	CZ0213792	196,77	196,77
Kaliště	CZ0210732	6,03	6,03
Kalivodské bučiny	CZ0210105	181,99	181,99
Kalivody	CZ0213028	13,08	13,08
Kalspót	CZ0213029	4,24	4,24
Kaňon Vltavy u Sedlce	CZ0110154	2,80	34,75
Káraný - Hrbáčkovy tůně	CZ0214007	348,08	348,08
Karlické údolí	CZ0214002	524,94	524,94
Karlštejn - Koda	CZ0214017	2658,02	2658,02
Kerské rybníčky	CZ0213794	9,23	9,23
Kersko	CZ0214044	217,16	217,16
Kohoutov	CZ0320053	133,59	1262,63
Kokořínsko	CZ0214013	6255,22	9679,78
Kolín - letiště	CZ0213796	22,36	22,36
Kosí hůra	CZ0210022	230,58	230,58
Kotýz	CZ0214037	28,89	28,89
Křivoklát - hrad	CZ0213610	1,22	1,22
Krnčí a Voleška	CZ0210107	73,33	73,33
Kulivá hora	CZ0210409	37,74	37,74
Kyšice - Kobyla	CZ0213038	20,37	20,37
Labe - Liběchov	CZ0213039	116,93	116,93

název	sitecode	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
Lánská obora	CZ0214008	2999,50	2999,50
Ledce - hájovna	CZ0213611	0,03	0,03
Ledný potok	CZ0213814	1,43	1,61
Libické luhy	CZ0214009	1478,74	1478,74
Lom na Plachtě	CZ0213058	0,77	0,77
Losinský potok	CZ0213042	0,67	0,67
Loučeň - hotel Jivák	CZ0213612	0,03	0,03
Loučeňské rybníčky	CZ0210720	4,69	4,69
Louky u Budenína	CZ0210058	28,61	28,61
Louky u Drahlína	CZ0214040	12,62	12,62
Louky u rybníka Proudnice	CZ0210113	27,65	27,65
Lounín	CZ0210011	18,95	18,95
Lžovické tůně	CZ0210714	69,65	69,65
Malešov	CZ0213613	0,04	0,04
Malíkovická stráž	CZ0212004	9,61	9,61
Mešenský potok	CZ0323156	0,17	1,04
Milčice	CZ0210719	3,86	3,86
Milovice - Mladá	CZ0214006	1244,11	1244,11
Milská stráž	CZ0212016	12,22	12,22
Minartice	CZ0213047	2,75	2,75
Mramor	CZ0210421	127,46	127,46
Mydlovarský luh	CZ0213048	3,95	3,95
Na Babě	CZ0213065	29,21	59,59
Na horách u Křešína	CZ0210044	4,71	4,71
Na pramenech	CZ0210003	3,04	3,04
Niva Bělé u Klokočky	CZ0214043	11,20	11,20
Niva Kotelského potoka	CZ0214041	186,84	186,84
Nový rybník u Kačiny	CZ0213001	14,21	14,21
Obecnický potok	CZ0213817	1,11	1,11
Octárna	CZ0213818	15,07	15,07
Ohrazenický potok	CZ0213050	1,62	1,62
Oškobrh	CZ0213051	94,16	94,16
Padrťsko	CZ0214042	829,92	829,92
Pahorek u Ledčic	CZ0210733	1,31	1,31
Paterovské stráně	CZ0210111	31,40	31,40
Pěnovce u rybníka Lutovnik	CZ0210721	0,98	0,98
Perna	CZ0520009	41,54	119,87
Píščina u Byšiček	CZ0210730	0,52	0,52
Píščina u Tišic	CZ0212023	0,60	0,60
Píščina u Tuháně	CZ0214049	0,42	0,42
Písečný přesyp u Píst	CZ0210064	3,64	3,64
Podlesí	CZ0214014	8,90	8,90
Podolí	CZ0213055	0,21	0,21
Polabí u Kostelce	CZ0210152	387,82	387,82
Polabské hůry	CZ0210713	24,85	24,85
Posázavské bučiny	CZ0210028	154,44	154,44
Prameny Klíčavy	CZ0214045	62,66	62,66
Přihrazské skály	CZ0214012	519,31	519,31
Pustá seč	CZ0210023	6,89	6,89
Radotínské údolí	CZ0114001	6,52	109,44
Radouč	CZ0210114	31,31	31,31
Rakovník - za koupalištěm	CZ0213063	10,00	10,00
Rečkov	CZ0212020	29,33	29,33
Řísnice	CZ0210731	4,62	4,93
Rožmitál pod Třemšínem	CZ0213064	56,88	56,88
Roztoky u Křivoklátu	CZ0213065	30,38	59,59
Rybník Starý u Líchov	CZ0213004	3,11	3,11
Rybník Vidlák	CZ0214046	5,86	5,86
Rybník Vočert a Lazy	CZ0213066	22,93	22,99
Šáchovec	CZ0213005	2,38	2,38
Sázava	CZ0213067	44,89	72,76
Sedlečský potok	CZ0213069	2,68	2,68
Skočová - pískovna	CZ0213512	3,14	3,14
Slaná louka u Újezdce	CZ0210173	1,34	1,34
Slánsko - Byseňský potok	CZ0213070	26,26	26,26
Slatinná louka u Velenky	CZ0212021	7,59	7,59
Slavkov	CZ0213071	4,67	4,67
Slepeč	CZ0212022	8,51	8,51
Smečno	CZ0213072	70,20	70,20
Smradovna	CZ0212019	159,47	159,49
Štěpánovský potok	CZ0213076	16,54	16,54

název	sitecode	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
Štola Jarnice	CZ0213615	0,04	0,04
Štola Mořic	CZ0213620	0,04	0,04
Štoly Velké Ameriky	CZ0213621	33,55	33,55
Střední Povltaví u Drbákova	CZ0210053	268,88	268,88
Stříbrný luh	CZ0210708	104,65	104,65
Stroupínský potok	CZ0214039	5,94	5,94
Suchdolský rybník	CZ0213077	10,87	10,87
Suchomasty - zámeček	CZ0213626	0,05	0,05
Svatá Dobrotivá	CZ0213631	0,44	0,44
Teslíny	CZ0210062	36,41	41,57
Točnick - hrad	CZ0213628	0,40	0,40
Tok	CZ0210054	156,60	156,60
Třebichovická olšina	CZ0213059	0,45	0,45
Třemšín a Hřebence	CZ0210047	167,98	167,98
Třeštibok	CZ0213043	29,03	29,03
Trhovky	CZ0213078	17,70	17,70
Trokavecké louky	CZ0210056	11,04	11,05
Týnecká rotunda	CZ0213629	0,01	0,01
Týnecké mokřiny	CZ0213061	76,63	77,07
Týřov - Oupořský potok	CZ0214011	1341,22	1341,22
Údolí Plakánek	CZ0214025	64,44	90,13
Úpor - Černínovsko	CZ0210186	873,84	873,84
V hladomofi	CZ0213802	146,64	146,64
V Hlinišťatech	CZ0213822	1,29	1,29
V jezírkách	CZ0210118	2,94	2,94
Valcha	CZ0213006	2,20	2,20
Vápenické jezero	CZ0213081	8,39	8,39
Vápnomilný bor u Líského	CZ0210726	4,08	4,08
Velký Raputovský rybník	CZ0213082	10,48	10,48
Veltrusy	CZ0213083	297,43	297,43
Větrušické rokle	CZ0210729	36,85	36,85
Vlašimská Blanice	CZ0213009	318,43	404,21
Vlčkovice - Dubský rybník	CZ0213084	7,82	7,82
Voděradské bučiny	CZ0210027	317,42	317,42
Všetatská černava	CZ0210034	10,96	10,96
Vůznice	CZ0214015	397,23	397,23
Vysoký Újezd - kostel	CZ0213630	0,05	0,05
Zadní Hrádek	CZ0210029	12,83	12,83
Zákolanský potok	CZ0213016	10,10	10,10
Zámecký park Liblice	CZ0210008	33,68	33,68
Závišínský potok	CZ0313140	3,59	9,35
Žehuňsko	CZ0214050	350,32	358,11
Želivka	CZ0214016	996,13	1329,21
Žerka	CZ0210066	17,00	17,00
Zlatý kůň	CZ0214003	105,72	105,72
Žlunice - Skochovice	CZ0210175	566,55	1093,75
Zvolská homole	CZ0210153	49,54	49,61

Tab. č. 4 - Mezinárodně chráněné mokřady dle Ramsarské smlouvy

kód	název	lokality	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
3010	Liběchovka a Pšovka	Mokřady Liběchovky	67,10	150,61
3010	Liběchovka a Pšovka	Mokřady Pšovky	184,46	210,43

Tab. č. 5 - Přírodní parky

Vyhlášené		
kód	název	v kraji leží (ha)
0	Hřebeny	18383,03
0	Kersko-Bory	2205,25
0	Petrovicko	2309,80
0	Povodí Kačáku	4028,75
0	Škvorecká obora - Králíčina	107,15
201	Střed Čech	9523,11
202	Džbány-Žebrák	4995,57
207	Jesenicko	10932,34
208	Rymáň	1627,66
209	Džbán	21054,84
210	Dolní Povltaví	1037,65

211	Velkopopovicko	2123,18
212	Třemšín	11309,05
213	Jistebnická vrchovina	4754,47
214	Okolí Okoře	1157,78
215	Čížovky	389,59
216	Jabkenicko	1719,28
217	Chlum	1330,37
218	Hornopožárský les	1493,98

**Navržené**

kód	název	v kraji leží [ha]
0	Okolí Okoře a Budče	4162,28

Poznámky: kód=0 => neznámý kód; poskytovatelem stavu i návrhů je Středočeský kraj, odbor ŽP a zemědělství; aktualizováno k listopadu 2010.

**Tab. č. 6 – Ložiska**

Bilancovaná ložiska výhradní						
číslo	název	těžba	surovina	nerost	v kraji leží (ha)	celková rozloha (ha)
3001600	Hlavačov	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	12,06	12,06
3002300	Ledčice	současná povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	481,15	651,14
3002400	Vliněves-Beřkovice	dřívější z vody	Štěrkopisky	štěrkopísek, štěrk	124,17	124,17
3002401	Vliněves	dřívější z vody	Štěrkopisky	štěrkopísek, štěrk	59,44	59,44
3002500	Vraňany	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	97,29	97,29
3002800	Chržín	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	6,64	6,64
3002900	Vojkovice 1	současná povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	33,36	33,36
3003100	Hostín	současná povrchová	Štěrkopisky	štěrkopísek, štěrk	109,64	109,64
3003101	Hostín 2	dosud netěženo	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	149,96	149,96
3003400	Stará Lysá	dosud netěženo	Štěrkopisky	písek, psamity, štěrkopísek	17,53	17,53
3003401	Stará Lysá	dosud netěženo	Štěrkopisky	písek, psamity, štěrkopísek	163,40	163,40
3003700	Horní Bousov	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	106,98	106,98
3003701	Horní Bousov-Obruby	současná povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	35,92	35,92
3003800	Ujkovice	současná povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	76,08	76,08
3004000	Kluk-Poděbrady	současná z vody	Štěrkopisky	psamity, štěrk	38,73	38,73
3004300	Kolín	současná z vody	Štěrkopisky	psamity, štěrk	24,76	24,76
3013900	Chudíř	dosud netěženo	Štěrkopisky	psamity, štěrk	56,33	56,33
3014100	Týnec nad Labem-Jelen	dosud netěženo	Štěrkopisky	psamity, štěrk	113,46	113,46
3014300	Jeviněves	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	13,66	13,66
3014900	Jabkenice	dřívější povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	46,80	46,80
3017400	Borek-Brandýs nad Labem	současná z vody	Štěrkopisky	psamity, štěrk	53,03	53,03
3020900	Sýkořice	současná povrchová	Stavební kámen	spilit, metabazalt	9,99	9,99
3021600	Klecany-Husinec	současná povrchová	Stavební kámen	metadroba	50,04	50,04
3022500	Plaňany	současná povrchová	Stavební kámen	migmatit, rula	10,81	10,81
3022600	Libodřice	současná povrchová	Stavební kámen, Tavné horniny	amfibolit	15,02	15,02
3025900	Dobříš-Lipíř	dosud netěženo	Stavební kámen	křemenný keratofyr, keratofyr, spilit, metabazalt	15,80	15,80
3026000	Teletín	dřívější povrchová	Stavební kámen	žula, granodiorit, křemenný diorit	11,16	11,16
3026100	Bělčice	současná povrchová	Stavební kámen	křemenný keratofyr, keratofyr, metabazit, porfyroid, rohovec	10,55	10,55
3026200	Křečovice	dosud netěženo	Stavební kámen	migmatit	17,15	17,15
3026300	Kunice	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Stavební kámen	adamelit, granodiorit, křemenný diorit, křemenný dioritový porfyrit, křemenný porfyrit, mineta	11,39	11,39
3026400	Lešany	dosud netěženo	Stavební kámen	granodiorit, křemenný diorit	12,11	12,11
3026500	Stříbrná Skalice	současná povrchová	Stavební kámen	křemenný diorit, diorit, amfibolit, metadiorit	10,47	10,47
3026600	Mrač	současná povrchová	Stavební kámen	granodiorit, křemenný diorit, žulový aplit	14,68	14,68
3026700	Bílkovice-Takonín	současná povrchová	Stavební kámen	migmatit, rula, žulorula	5,53	5,53
3026800	Mladovice	současná povrchová	Stavební kámen	žula, granodiorit, migmatit, rula	15,79	15,79
3026900	Hrabří-Štíleček	současná povrchová	Stavební kámen	rohovec	15,32	15,32
3027400	Bernartice-	současná povrchová	Stavební kámen	hadec	14,96	14,96

	Borovsko					
3028100	Chomutovice u Dobřejovic	současná povrchová	Stavební kámen	rohovec	6,55	6,55
3028300	Čenkov	současná povrchová	Stavební kámen	spilit, diabas, metabazalt	8,80	8,80
3038500	Zbuzany	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Vápenec	mramor, vápenec	0,50	0,50
3038700	Žernovka	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Živcové suroviny	žula	5,13	5,13
3040600	Vševily	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	3,65	3,65
3040900	Hudčice	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	5,36	5,36
3041500	Suchomasty-Červený lom	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Vápenec	mramor, vápenec	3,72	3,72
3041600	Měňany-Újezdec-Homolák	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Vápenec	mramor, vápenec	2,31	2,31
3041700	Nečín	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	1,83	1,83
3041800	Lichovy	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula, granodiorit	14,06	14,06
3041900	Krhanice-Požáry	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit, křemenný diorit	4,25	4,25
3042000	Kozárovice-Schwarzenberg	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	adamelit, granodiorit	1,82	1,82
3042100	Kozárovice-Soukup	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	adamelit, granodiorit	2,67	2,67
3042200	Solopysky u Třebnic-Deštno	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	0,74	0,74
3042300	Solopysky u Třebnic	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	4,35	4,35
3042400	Vápenice	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granitoid, žula, adamelit	3,88	3,88
3042500	Štětkovice-Bořená Hora	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	3,90	3,90
3046701	Velký Osek 1	současná z vody	Štěrkopísky	písek, štěrkopísek	68,65	68,65
3046702	Velký Osek-západ	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek, štěrkopísek	97,91	97,91
3047700	Chrástany-Ouštice	současná povrchová	Stavební kámen	rohovec	5,89	5,89
3048300	Daleké Dušníky-Tuškovský v.	dřívější povrchová	Stavební kámen	diabas, břidlice, droba, konglomerát	23,82	23,82
3058900	Krhanice	současná povrchová	Stavební kámen	granodiorit, křemenný diorit	11,02	11,02
3059100	Ostrov u Bohdanče	dosud netěženo	Stavební kámen	amfibolit, migmatit, pararula	21,98	21,98
3060500	Senec-Brant	současná povrchová	Stavební kámen	žulový porfyr, porfyrit	4,45	4,45
3062400	Hradištko I	dřívější z vody	Štěrkopísky	psamity, štěrk	13,43	13,43
3065302	Kozolupy-Čeřinka	současná povrchová	Stavební kámen, Vápenec	vápenec	53,23	53,23
3065400	Mořina	dřívější hlubinná i povrchová	Vápenec	vápenec	13,42	13,42
3065500	Mořina-Kamenný vrch	dosud netěženo	Vápenec	vápenec	11,14	11,14
3065600	Málkov-Lejškov	dřívější povrchová	Vápenec	vápenec	36,65	36,65
3065800	Kosoř-Hvízdalka	současná povrchová	Vápenec	vápenec	1,36	47,82
3066000	Skoupý	současná povrchová	Vápenec	krytalický vápenec, vápenec	30,82	30,82
3067600	Oráčov	současná povrchová	Stavební kámen	břidlice, metamorfovaná hornina, skvrnitá břidlice	5,78	5,78
3067701	Bohdaneč	dřívější povrchová	Stavební kámen	amfibolit	2,40	2,40
3068101	Barchovice	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	rula	0,92	0,92
3068300	Arnoštovice	dosud netěženo	Stavební kámen	granodiorit	10,32	10,32
3068900	Kosobody-Kamenný vrch	dosud netěženo	Stavební kámen	břidlice, metadroba	11,90	11,90
3072800	Vinařice	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	15,16	15,16

3072900	Kladno	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	89,29	89,29
3073000	Kačice	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	282,53	282,53
3073002	Kačice	dřívější hlubinná	Jíl	jílovec	223,07	223,07
3073100	Srby-Schoeller	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	29,03	29,03
3073200	Dubí	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	152,89	152,89
3073300	Tuchlovice	dřívější hlubinná	Jíl, Uhlí černé	černé uhlí, jílovec	128,22	128,22
3073500	Hředle-Perun-Richard	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	411,76	411,76
3073600	Mutějovice-Eva	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	90,03	90,03
3073700	Kněžves u Rakovníka	dřívější hlubinná	Stopové a vzácné prvky, Uhlí černé	černé uhlí	504,05	504,05
3075300	Mělnická pánev	dosud netěženo	Uhlí černé	černé uhlí	31804,31	31804,31
3084600	Družec	současná povrchová	Stavební kámen	spilit, metabazalt	4,81	4,81
3084900	Votice-Beztahov	současná povrchová	Stavební kámen	adamelit, granodiorit	2,48	2,48
3088900	Sojovice	současná povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	56,22	56,22
3101600	Veltruby	současná z vody	Štěrkopisky		23,64	23,64
3105100	Nebužely	současná povrchová	Cihlářská surovina, Štěrkopisky	hlína, písek, sprašová hlína, spraš	65,96	65,96
3105200	Řepov	současná povrchová	Cihlářská surovina	hlína, slín, sprašová hlína, spraš	45,18	45,18
3105600	Třebusice	dosud netěženo	Stopové a vzácné prvky, Uhlí černé	černé uhlí	274,72	274,72
3105800	Libčice n.Vltavou-Na zabit.	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	hlína	33,61	33,61
3107000	Brázdim	občasná povrchová	Cihlářská surovina	hlína, reziduum, slín, sprašová hlína, spraš	82,21	82,21
3107100	Horky nad Jizerou	občasná povrchová	Cihlářská surovina, Stavební kámen	sprašová hlína, spraš	28,68	28,68
3107600	Český Brod-Vrátkov	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	jíl, jílovec, spraš	20,91	20,91
3107700	Molitorov	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	hlína, jíl, sprašová hlína, spraš	86,02	86,02
3112300	Kounov	dřívější hlubinná	Uhlí černé	černé uhlí	2016,65	2630,15
3112500	Kalivody	dřívější hlubinná	Stopové a vzácné prvky, Uhlí černé	černé uhlí	221,67	221,67
3112700	Lužná-Kačírov	občasná povrchová	Jíl	jíl, jílovec	3,74	3,74
3112800	Nové Strašecí-Hořkovec 1	dřívější povrchová	Jíl	jílovec	79,02	79,02
3112900	Rynholec-Hořkovec 2	současná povrchová	Jíl	jílovec	37,29	37,29
3113000	Rynholec-Hořkovec-Pecínov	dřívější hlubinná	Jíl	jílovec	189,47	189,47
3113200	Senomaty	dosud netěženo	Uhlí černé	černé uhlí	423,30	423,30
3113300	Senomaty	dosud netěženo	Jíl	jílovec	93,24	93,24
3113401	Lubná u Rakovníka	dosud netěženo	Jíl	jílovec, kaolinit	37,91	37,91
3113402	Lubná-Marta	současná hlubinná i povrchová	Cihlářská surovina, Jíl	hlína, jílovec, kaolinit, montmorillonit	7,78	7,78
3113501	Rakovník-Rako-Jiří 2	dřívější hlubinná	Jíl	jílovec	66,13	66,13
3113502	Lubná-Rako 2-1.máj	dřívější hlubinná	Jíl	jílovec	40,90	40,90
3113503	Rakovník-Rako 1	dřívější hlubinná	Jíl	jílovec	18,08	18,08
3113600	Rakovník-Huřviny	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	hlína	7,19	7,19
3113900	Rynholec-Hořkovec 2-Babín	dřívější povrchová	Cementářské korekční sialitické suroviny, Jíl	jílovec, opuka, spongilit	22,94	22,94
3124500	Loděnice	současná povrchová	Vápenec	vápenec	32,69	32,69
3124600	Bykoš	dosud netěženo	Cementářské korekční sialitické suroviny	diabas, břidlice	87,80	87,80
3124700	Vižina	současná povrchová	Jíl	jíl	5,59	5,59
3124800	Roblín-Kuchařík	dřívější povrchová	Stavební kámen, Vápenec	vápenec	8,39	8,39
3125200	Radíč	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	2,78	2,78
3125300	Jílové u Prahy	dřívější hlubinná	Zlatonosná ruda	Au-žilné, Au-ruda	14,08	14,08
3125400	Dolní Jirčany	současná povrchová	Cihlářská surovina	břidlice, hlína	634,68	634,68
3125600	Brník	současná povrchová	Jíl	jílovec, kaolinit	97,51	97,51
3126000	Kozárovice 2	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	2,10	2,10
3126900	Kutná Hora	dřívější hlubinná	Měděná ruda, Polymetalické rudy, Pyrit, Stopové a vzácné prvky	arzenopyrit, galenit, pyrotin, pyrit, Ag-ruda, sfalerit	73,74	73,74
3127000	Žleby-Markovice	současná povrchová	Stavební kámen	amfibolit	6,31	6,31
3138000	Bohdaneč	současná povrchová	Dolomit, Vápenec	dolomit, vápnitý dolomit	2,53	2,53
3146800	Mutějovice-Džbán	dřívější povrchová	Cementářské korekční sialitické suroviny,	opuka, spongilit	146,52	146,52

			Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Stavební kámen			
3147200	Tetín	dřívější povrchová	Vápenec	vápenec	6,11	6,11
3147400	Sedlčany	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	eluvium, hlína	28,13	28,13
3150400	Miskovice-Bylany	dřívější povrchová	Vápenec	vápenec	40,11	40,11
3151801	Martinice-Beztahov	dosud netěženo	Stavební kámen	granitoid, adamelit, granodiorit	14,54	14,54
3153901	Vyšehořovice-Kamenná Panna	současná povrchová	Jíl	jíl, jílovec, kaolinit	98,43	98,43
3153902	Vyšehořovice-Svědčí Hůra	dřívější hlubinná i povrchová	Jíl	jíl, jílovec	96,05	96,05
3154000	Vyšehořovice-východ	dřívější hlubinná i povrchová	Jíl	jíl, jílovec, kaolinit	331,16	331,16
3157700	Chmeliště-Blato	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	hlína, sprašová hlína	84,44	84,44
3157800	Chmeliště	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	hlína, sprašová hlína	59,57	59,57
3158300	Cítov 2-Kostomlaty p.Řípem	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrkopísek, štěrk	70,46	256,67
3158900	Trněný Újezd-Čížovec	dřívější povrchová	Stavební kámen, Vápenec	vápenec	4,34	4,34
3159000	Trněný Újezd-Holý vrch	současná povrchová	Stavební kámen, Vápenec	vápenec	4,85	4,85
3159301	Vlastějovice-Holý vrch	současná povrchová	Stavební kámen	ortorula, skarn	25,87	25,87
3162700	Bakov nad Jizerou	dosud netěženo	Štěrkopisky	psamity	48,37	48,37
3162701	Bakov nad Jizerou	dřívější povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	20,04	20,04
3162800	Čečelice	dřívější z vody	Štěrkopisky	štěrkopísek	28,24	28,24
3163300	Tišice-Mlékojedy	současná z vody	Štěrkopisky	psamity, štěrk	192,09	192,09
3165900	Mlékovice-Česká Solopysky u Kutné Hory	dosud netěženo	Stavební kámen	spilit, metabazit, metabazalt, rohovec	22,95	22,95
3166000	Zaječov	současná povrchová	Stavební kámen	amfibolit, rula	12,14	12,14
3171400	Volčívka	dřívější hlubinná	Zlatonosná ruda	Au-ruda	2,91	2,95
3174000	Krašovice	dřívější hlubinná	Křemenná surovina pro speciální skla, Křemenné suroviny	křemen	0,45	0,45
3175800	Lišany (Lužná-Hlavačov)	dřívější povrchová	Jíl	jíl, jílovec	3,21	3,21
3177800	Jarov u Berouna-Kosov	současná povrchová	Cementářské korekční sialitické suroviny, Vápenec	diabas, břidlice, tuf, vápenec	72,50	72,50
3178300	Tetín u Berouna	současná povrchová	Pisky sklářské a slévárenské, Vápenec	písek, štěrkopísek, vápenec	16,99	16,99
3179500	Koněprusy	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Vápenec	vápenec	297,26	297,26
3180300	Vápenice 1-severovýchod	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula, adamelit, granodiorit	3,68	3,68
3180400	Vrchotovy Janovice	současná povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula, adamelit	9,78	9,78
3180500	Zalužany-Černá Skála	dosud netěženo	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	2,50	2,50
3180600	Kosova Hora	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	0,88	0,88
3184300	Kolovraty	dosud netěženo	Cihlářská surovina	sprašová hlína	1,89	15,62
3185000	Poříčany	dřívější povrchová	Cihlářská surovina	slínovec, slín	14,02	14,02
3185100	Sedlčany 2	dosud netěženo	Cihlářská surovina	hlína	21,66	21,66
3185400	Ledce u Kladna-Šternberk	dosud netěženo	Cihlářská surovina, Jíl	jíl, jílovec	20,44	20,44
3193000	Stará Boleslav	dosud netěženo	Štěrkopisky	psamity, štěrk	74,40	74,40
3193200	Horní Borek-Miličín 2	dřívější povrchová	Stavební kámen	pararula, rula	13,67	13,67
3195100	Černuc	současná povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	58,42	58,42
3202801	Prostřední Lhota-Čelina	dosud netěženo	Wolframová ruda, Zlatonosná ruda	Au-žilné, Au-ruda, scheelit	1,99	1,99
3202900	Vižina 3	dosud netěženo	Jíl	jíl	12,83	12,83
3205400	Lužná-Hlavačov	současná povrchová	Štěrkopisky	psamity, štěrk	17,06	17,06
3205600	Nelahozeves-Uhy	současná povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek, štěrk	60,95	60,95
3215200	Broumy	dřívější povrchová	Jíl	jíl, kaolinit	5,45	5,45
3216500	Chržín-Nové Ouholice	dřívější povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	87,79	87,79



3216501	Sazená	dřívější povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	24,81	24,81
3219200	Mokřsko	dosud netěženo	Zlatonosná ruda	Au-žilné, Au-ruda	15,56	15,56
3222800	Rynholec 2-východ	dosud netěženo	Jíly	jílovec	31,95	31,95
3225900	Kublov-Dlouhá Skála	dosud netěženo	Křemenné suroviny	křemenec	4,97	4,97
3226102	Velká Černoc 1	dosud netěženo	Štěrkopisky	štěrkopísek, štěrk	1,92	302,30
3226601	Železná	dřívější povrchová	Křemenné suroviny	křemenec	0,67	0,67
3227500	Velký Osek- Veltruby	dosud netěženo	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek	58,81	58,81
3228300	Teletín	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	diorit, gabrodiorit, gabro	0,41	0,41
3228401	Babice	dosud netěženo	Stavební kámen	granodiorit, křemenný diorit, gabro	19,70	19,70
3228501	Mokřany	dosud netěženo	Stavební kámen	granodiorit, křemenný diorit, gabro	14,20	14,20
3228601	Pyšely	dosud netěženo	Stavební kámen	granodiorit, křemenný diorit	26,56	26,56
3229500	Rousínov-Ostrý vrch	dřívější povrchová	Stavební kámen	spilit, metabazalt	50,74	50,74
3230300	Sovenice	dosud netěženo	Cihlářská surovina	jíl, slín, sprašová hlína	65,52	65,52
3233300	Zhoř-Krakovec u Rakovníka	dosud netěženo	Cihlářská surovina, Jíly	jíl, jílový sediment, sprašová hlína	4,11	4,11
3239000	Doubrava	současná z vody	Štěrkopisky	písek, štěrk	36,46	36,46
3239100	Pecerady	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	gabro	0,35	0,35
3239200	Kosobody	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	gabro, norit	0,26	0,26
3244200	Malíkovice-Řisuty	dosud netěženo	Jíly, Uhlí černé	černé uhlí, jílovec	683,24	683,24
3246000	Mokřsko-východ	dosud netěženo	Zlatonosná ruda	Au-ruda	6,04	6,04
3250800	Vacíkov	dosud netěženo	Stavební kámen, Zlatonosná ruda	granitoid, dacit, metabazit, Au-ruda, rohovec	8,88	8,88
3251800	Smolotely-Horní Líšnice	dřívější hlubinná i povrchová	Zlatonosná ruda	arsenopyrit, Au-ryzí, Au- ruda	2,10	2,10
3253500	Podmoky	dosud netěženo	Zlatonosná ruda	Au-ruda	0,44	1,63
3254500	Oráčov-Lovič	dřívější povrchová	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	24,55	24,55
3262300	Štíhllice	dosud netěženo	Živcové suroviny	žula	7,59	7,59

**Prognózy schválené – vyhrazené nerosty**

číslo	název	těžba	surovina	nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
9113200	Prosenická Lhota	dosud netěženo	Polymetalické rudy		351,82	351,82
9113300	Voltýřov	dřívější hlubinná i povrchová	Zlatonosná ruda		59,36	72,31
9116700	Loděnice-jih	dosud netěženo	Stavební kámen, Vápenec	vápenec	16,52	16,52
9119200	Roudný	dřívější hlubinná	Zlatonosná ruda	Au-žilné, Au-ruda	8,08	8,08
9227700	Rynholec 2- východ	dosud netěženo	Jíly	jílovec, kaolinit	8,51	8,51
9317500	Zhoř-předpolí	dosud netěženo	Jíly	jílový sediment	8,08	8,08
9348700	Bořkovice	dřívější hlubinná	Polymetalické rudy, Zlatonosná ruda	Au-žilné	1,89	1,89
9349300	Malíkovice-Řisuty	dosud netěženo	Jíly, Uhlí černé	černé uhlí, jílovec	92,69	92,69
9406100	Štíhllice	dosud netěženo	Živcové suroviny	žula	28,86	28,86
9408700	Bořkovice- Roudný-Aleška	dřívější hlubinná	Polymetalické rudy, Zlatonosná ruda	Au-žilné, Au-ruda	6,77	6,77
9409100	Senomaty	dosud netěženo	Jíly	jílovec	365,49	365,49

**Prognózy schválené – nevyhrazené nerosty**

číslo	název	těžba	surovina	nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
9047100	Zlosyň	dřívější povrchová	Štěrkopisky	písek, štěrkopísek, štěrk	168,78	168,78
9052900	Tetín-Koledník	dřívější povrchová	Stavební kámen	vápenec	24,56	24,56
9053000	Tetín-Damíl	dřívější povrchová	Stavební kámen	vápenec	12,42	12,42
9118200	Trněný Újezd	dosud netěženo	Stavební kámen, Vápenec	dolomitický vápenec, vápnitý dolomit, vápenec	16,21	16,21
9158500	Jiřice-Neratovice	dosud netěženo	Štěrkopisky	písek, štěrk	97,67	97,67

9159100	Skvrňov-U Smrku	dosud netěženo	Cihlářská surovina	hlína,písek	119.30	119.30
9164600	Cítov	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	401.20	401.20
9165400	Lužná-Hlavačov-sever	dřívější povrchová	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	34.66	34.66
9197400	Lhota u Rakovníka	dřívější povrchová	Stavební kámen	granodiorit	50.50	50.74
9263700	Libčice n.Vlt.-Kralupy n.V.	dosud netěženo	Cihlářská surovina	hlína,sprašová hlína,spraš	68.05	68.05
9273300	Felbabka	dosud netěženo	Stavební kámen	droba	28.78	28.78
9273400	Čisovice-Bratřínov-Horní v.	dosud netěženo	Stavební kámen	keratofyr	58.55	58.55
9273500	Čisovice-Hora	dosud netěženo	Stavební kámen	keratofyr	27.95	27.95
9273600	Sloup	dosud netěženo	Stavební kámen	keratofyr	19.77	19.77
9274300	Jílové-Psáry	dosud netěženo	Stavební kámen	žulový porfyr,keratofyr,porfyr	40.28	40.28
9307500	Čisovice-Plavecká	dřívější povrchová	Stavební kámen	dacit,andezit	51.55	51.55
9364000	Cítov-sever	dřívější povrchová	Štěrkopísky	štěrkopísek	363.30	363.30
9370011	Oseček	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,šterk	282.50	282.50
9370012	Veltruby	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,šterk	495.89	495.89
9370020	Býkev	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	558.28	558.28
9370021	Hořín	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	663.75	663.75
9370022	Chlumín	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek,šterk	165.65	165.65
9370023	Přívory 1	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek,šterk	80.08	80.08
9370024	Přívory 2	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek,šterk	142.80	142.80
9370025	Kozly u Tišic	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	147.21	147.21
9370026	Chrást u Tišic	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	87.08	87.08
9370027	Ovčáry u Dřís	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	171.36	171.36
9370028	Všetaty-Nedomice	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	237.02	237.02
9370029	Nedomice-Dřísy	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	196.45	196.45
9370030	Křenek	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	137.40	137.40
9370031	Dřísy	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	99.00	99.00
9370032	Lhota u Dřís	dřívější povrchová	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	198.61	198.61
9370033	Čečelice	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	435.80	435.80
9370034	Sudovo Hlavno	současná z vody	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	166.62	166.62
9370035	Kostelní Hlavno	dřívější z vody	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	599.97	599.97
9370037	Lysá nad Labem	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	975.35	975.35
9370039	Nymburk	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	361.61	361.61
9370040	Kovanice-Písková Lhota	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	975.69	975.69
9370041	Křečkov	dosud netěženo	Štěrkopísky	písek,štěrkopísek	470.09	470.09
9370044	Přední Lhota u Poděbrad	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	135.46	135.46
9370045	Sokoleč	dřívější povrchová	Štěrkopísky	štěrkopísek	820.75	820.75
9370125	Daminěves	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	37.94	37.94
9370126	Dolní Beřkovice	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	40.05	40.05
9370128	Zálezlice-Obříství	dosud netěženo	Štěrkopísky	štěrkopísek	390.80	390.80

Tab. č. 7 - Chráněná ložisková území

číslo	název	surovina	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
160000	Lužná u Rakovníka	Štěrkopísky	43,50	43,50
230000	Ledčice	Štěrkopísky	719,46	952,84
240000	Vliněves	Štěrkopísky	133,70	133,70
240100	Vliněves (DP)	Štěrkopísky	75,60	75,60
250001	Lužec nad Vltavou	Štěrkopísky	31,64	31,64
250002	Lužec nad Vltavou I.	Štěrkopísky	21,76	21,76
280000	Uhy	Štěrkopísky	79,54	79,54
290000	Křivousy	Štěrkopísky	23,85	23,85
310100	Hostín I.	Štěrkopísky	158,33	158,33
310101	Hostín u Vojkovic	Štěrkopísky	113,53	113,53
340000	Stará Lysá	Štěrkopísky	236,39	236,39
350000	Sadská (Ve vohradě)	Štěrkopísky	44,44	44,44
370000	Obruby I.	Štěrkopísky	118,14	118,14
370100	Obruby	Štěrkopísky	23,61	23,61
380000	Ujkovice	Štěrkopísky	110,06	110,06
430001	Kolín	Štěrkopísky	47,35	47,35
430002	Kolín I.	Štěrkopísky	51,53	51,53

číslo	název	surovina	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
1410001	Týnec nad Labem	Štěrkopísky	116,58	116,58
1410002	Týnec nad Labem I.	Štěrkopísky	30,23	30,23
1490000	Jabkenice I.	Štěrkopísky	93,75	93,75
1740000	Borek n. L.	Štěrkopísky	104,99	104,99
2090000	Sýkořice	Stavební kámen	89,98	89,98
2160000	Husinec	Stavební kámen	214,23	214,23
2250000	Plaňany	Stavební kámen	74,42	74,42
2260000	Libodřice	Stavební kámen	179,29	179,29
2580000	Zbraslav I.	Stavební kámen	11,53	127,38
2600000	Teletín I.	Stavební kámen	23,89	23,89
2610000	Bělce	Stavební kámen	81,53	81,53
2620000	Hořetice	Stavební kámen	171,30	171,30
2630000	Kunice	Stavební kámen	32,69	32,69
2640000	Lešany	Stavební kámen	28,95	28,95
2650000	Stříbrná Skalice	Stavební kámen	81,70	81,70
2660000	Mrač	Stavební kámen	222,07	222,07
2670000	Bílkovice	Stavební kámen	85,45	85,45
2680000	Postupice	Stavební kámen	171,57	171,57
2690000	Hrabří	Stavební kámen	172,65	172,65
2720000	Miličín	Stavební kámen	45,82	45,82
2740000	Borovsko	Stavební kámen	125,25	125,25
2810000	Chomutovice	Stavební kámen	33,64	33,64
2830000	Čenkov	Stavební kámen	150,64	150,64
3870000	Žernovka	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	2,29	2,29
4160000	Měňany	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	25,00	25,00
4240000	Vápenice	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	13,19	13,19
4670000	Velký Osek	Štěrkopísky	180,97	180,97
4770000	Mlékovice	Stavební kámen	130,71	130,71
4830000	Daleké Dušníky I.	Stavební kámen	193,67	193,67
5910000	Ostrov u Bohdanče	Stavební kámen	93,25	93,25
6050000	Senec	Stavební kámen	122,04	122,04
6530200	Kozolupy	Stavební kámen, Vápenec	172,42	172,42
6560000	Málkov u Suchomast	Vápenec	121,56	121,56
6760000	Oráčov	Stavební kámen	74,73	74,73
6830000	Arnoštovice	Stavební kámen	109,56	109,56
6890000	Kosobody	Stavební kámen	168,42	168,42
7270000	Libušín	Uhlí černé	1102,68	1102,68
7280000	Vinařice u Kladna	Uhlí černé	480,12	480,12
7290000	Švermov	Uhlí černé	2008,90	2008,90
7300000	Kačice	Jíly, Uhlí černé	1500,17	1500,17
7310000	Srby	Uhlí černé	1124,41	1124,41
7320000	Dubí	Uhlí černé	1399,96	1399,96
7330000	Tuchlovice	Uhlí černé	1356,16	1356,16
7350000	Hředle	Stopové a vzácné prvky, Uhlí černé	627,39	627,39
7360000	Mutějovice	Uhlí černé	116,33	116,33
7370000	Kněževes	Uhlí černé	702,56	702,56
7382100	Lubná I.	Jíly	571,12	571,12
7530000	Bezno (Mělnická pánev)	Uhlí černé	40310,51	40310,51
8430000	Chvaletice II.	Stavební kámen	8,15	271,80
10160000	Veltruby I.	Štěrkopísky	23,83	23,83
10520000	Řepov	Cihlářská surovina	35,59	35,59
10560000	Želenice	Stopové a vzácné prvky, Uhlí černé	417,77	417,77
10580000	Libčice (Letky)-Na zabitém	Cihlářská surovina	9,77	9,77
10700000	Brázdím	Cihlářská surovina	87,89	87,89
10710000	Horky nad Jizerou	Cihlářská surovina	28,64	28,64
10760000	Český Brod-Vrátkov	Cihlářská surovina	28,05	28,05
11230000	Kounov	Uhlí černé	2596,47	3417,83
11250000	Kalivody	Stopové a vzácné prvky, Uhlí černé	263,46	263,46
11270000	Lužná-Kačírov II.	Jíly	4,05	4,05
11320000	Lubná u Rakovníka	Jíly, Uhlí černé	772,45	772,45
12450000	Loděnice	Vápenec	163,50	163,50
12480000	Roblín	Vápenec	73,00	73,00
12530001	Jílové-Radlík	Zlatonosná ruda	30,93	30,93
12530002	Luka-Bohuliby	Zlatonosná ruda	14,57	14,57
12530003	Jílové I.-Pepř	Zlatonosná ruda	40,57	40,57
12540000	Dolní Jirčany	Cihlářská surovina	646,69	646,69
12560000	Brník	Jíly	32,06	32,06
12700000	Žleby	Stavební kámen	129,51	129,51

číslo	název	surovina	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
12710000	Vlastějovice	Železné rudy	28,03	28,03
14680000	Třeboc	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	181,06	181,06
15040000	Miskovice	Vápenec	55,07	55,07
15180100	Beztahov	Stavební kámen	103,11	103,11
15390100	Vyšehořovice	Jíly	935,81	935,81
15770001	Staňkovice	Cihlářská surovina	22,84	22,84
15770002	Staňkovice I.	Cihlářská surovina	7,93	7,93
15770003	Staňkovice II.	Cihlářská surovina	20,54	20,54
15780001	Chmeliště I.	Cihlářská surovina	20,80	20,80
15830001	Daminěves	Štěrkopísky	16,42	32,48
15890000	Trněný Újezd	Vápenec	133,56	133,56
15930100	Vlastějovice I.	Stavební kámen	127,11	127,11
16070000	Slaný	Uhlí černé	5603,90	5603,90
16070001	Slaný I.	Uhlí černé	6071,89	6071,89
16270000	Bakov nad Jizerou I.	Štěrkopísky	56,29	56,29
16270100	Bakov nad Jizerou	Štěrkopísky	30,47	30,47
16280000	Čečelice II.	Štěrkopísky	128,23	128,23
16280001	Čečelice	Štěrkopísky	18,04	18,04
16330000	Mlékojedy I.	Štěrkopísky	189,54	189,54
16590000	Mlékovice I.	Stavební kámen	202,30	202,30
16600000	Solopysky u Kutné Hory	Stavební kámen	47,50	47,50
17140000	Voltyřov	Zlatonosná ruda	26,37	39,79
17580002	Lišany	Jíly	4,41	4,41
17780000	Jarov	Cementářské korekční sialitické suroviny	42,92	42,92
18030000	Vápenice I.		12,70	12,70
18040000	Vrchotovy Janovice	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	13,62	13,62
18050000	Zalužany-Černá Skála	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	13,87	13,87
18430001	Kolovraty	Cihlářská surovina	3,43	19,85
18500000	Poříčany	Cihlářská surovina	15,06	15,06
18510000	Sedičany I.	Cihlářská surovina	30,99	30,99
18540000	Ledce u Kladna	Cihlářská surovina	44,01	44,01
19300000	Stará Boleslav	Štěrkopísky	132,20	132,20
19320000	Horní Borek	Stavební kámen	53,04	53,04
19510000	Černuc	Štěrkopísky	86,62	86,62
20280100	Prostřední Lhota-Čelina	Zlatonosná ruda	20,56	20,56
20290000	Vížina III.	Jíly	18,11	18,11
20540000	Lužná II. - Hlavačov	Štěrkopísky	17,13	17,13
20560000	Nelahozeves I.	Štěrkopísky	10,81	10,81
20560001	Nelahozeves		52,59	52,59
21520000	Broumy	Jíly	21,73	21,73
21650001	Sazená I.	Štěrkopísky	9,98	9,98
21650002	Nové Ouholice	Štěrkopísky	76,25	76,25
21650003	Sazená II.	Štěrkopísky	34,36	34,36
21920000	Prostřední Lhota I.	Zlatonosná ruda	82,13	82,13
22590000	Broumy II.	Křemenné suroviny	9,85	9,85
22610101	Velká Černoc	Štěrkopísky	29,41	500,61
22660100	Železná	Křemenné suroviny	55,04	55,04
22750000	Veltruby	Štěrkopísky	82,13	82,13
22830000	Teletín	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	15,24	15,24
22840100	Babice	Stavební kámen	199,63	199,63
22850100	Mokřany	Stavební kámen	190,22	190,22
22860100	Pyšely	Stavební kámen	234,92	234,92
22940000	Hlavečnick I.	Štěrkopísky	2,45	386,44
22950000	Rousínov	Stavební kámen	178,62	178,71
23030000	Sovenice	Cihlářská surovina	84,50	84,50
23330000	Krakovec u Rakovníka	Jíly	20,35	20,35
23900000	Doubrava u Kostomlat n. L.	Štěrkopísky	36,46	36,46
23910000	Pecerady	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	1,65	1,65
23920000	Kosobody I.	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	1,89	1,89
24420000	Řisuty u Slaného	Jíly, Uhlí černé	479,06	479,06
25080000	Vacíkov I.	Zlatonosná ruda	14,25	14,25
25180001	Smolotely	Zlatonosná ruda	16,09	16,09
25180002	Nepřejov	Zlatonosná ruda	6,33	6,33
25350000	Podmoky	Zlatonosná ruda	3,79	33,64
25450000	Oráčov-Lovič	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	92,35	92,35
40007000	Háje	Podzemní zásobník plynu	895,68	895,68
51472000	Březové Hory-Vysoká Pec	Polymetalické rudy	788,13	788,13
52136001	Příbram	Polymetalické rudy, Radioaktivní suroviny	4129,48	4129,48

Tab. č. 8 - Dobývací prostory

V průzkumu, otvírce					
Číslo	Název	Surovina	Nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
71098	Teletín I	Stavební kámen	stavební kámen (granodiorit)	4,07	4,07
71161	Dolní Bousov	Štěrkopísky	štěrkopísek	81,79	81,79
71174	Stará Boleslav	Štěrkopísky	štěrkopísek	19,03	19,03
71176	Sazená	Štěrkopísky	štěrkopísek	30,60	30,60
Rezervní					
Číslo	Název	Surovina	Nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
60294	Vinařice u Suchomast	Cementářské korekční sialitické suroviny	korekční sial.cem.suroviny	159,74	159,74
60352	Vížina III	Jíly	keramické jíly	9,23	9,23
70167	Kozárovice	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	2,85	2,85
70171	Hudčice	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	11,38	11,38
70807	Jabkenice	Štěrkopísky	štěrkopísek	65,94	65,94
70820	Lužná	Štěrkopísky	štěrkopísek	13,56	13,56
70949	Ostrov	Stavební kámen	amfibolit	42,58	42,58
70975	Vraňany I	Štěrkopísky	štěrkopísek	19,33	19,33
71079	Sedlčany I (Pejšova cihelna)	Cihlářská surovina	cihlářské suroviny	30,99	30,99
71106	Pecerady	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	gabro	1,00	1,00
71136	Stará Lysá	Štěrkopísky	štěrkopísek	17,53	17,53
71151	Velký Osek	Štěrkopísky	štěrkopísky	19,61	19,61
Těžené					
Číslo	Název	Surovina	Nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
20056	Rynholec	Cementářské korekční sialitické suroviny, Jíly	černé uhlí, žáruvzd.jílovce	965,84	965,84
50011	Vlastějovice	Stavební kámen	skarny a ortoruly	28,03	28,03
60005	Zadní Kopanina I	Stavební kámen, Vápenec	vápenec pro vyr. cementu	1,33	58,11
60083	Trněný Újezd	Vápenec	vápenec	23,29	23,29
60106	Tetín - Hostím	Vápenec	vápenec	26,30	26,30
60112	Jarov - lom Kosov	Cementářské korekční sialitické suroviny	korekční cement.suroviny	54,16	54,16
60115	Skoupý	Vápenec	vápenec pro techn.zpracování	336,62	336,62
60150	Koněprusy	Vápenec	vápenec	85,72	85,72
60174	Kozolupy - Čeřinka	Stavební kámen, Vápenec	vápenec	83,46	83,46
60215	Brník	Jíly	žáruvzdorné jíly	310,98	310,98
60230	Lubná II	Jíly	žáruvzdorné jílovce	151,21	151,21
60235	Vyšehořovice - Kamenná Panna	Jíly	žáruvzdorné jíly	169,80	169,80
60271	Lužná - Kačirov	Jíly	červ.se pálicí dlaždicové jíly	2,97	2,97
60291	Loděnice	Vápenec	vápenec	45,64	45,64
60295	Suchomasty I	Vápenec	vápenec	310,16	310,16
60301	Bohdaneč I	Dolomit	váp.dolomit,bílý mramor	8,71	8,71
60332	Vížina	Jíly	kameninové jíly	9,11	9,11
60361	Nehvizdy	Jíly	žáruvzdorný jíl	39,22	39,22
70046	Nečín	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	1,91	1,91
70075	Husinec (Klecany)	Stavební kámen	algonkická droba	17,48	17,48
70076	Sýkořice (Zbečno)	Stavební kámen	split	15,48	15,48
70097	Krhanice (Požáry)	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	4,53	4,53
70120	Žernovka	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	5,08	5,08
70130	Solopysky	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	4,89	4,89
70137	Libodřice	Stavební kámen	amfibolit	15,31	15,31
70152	Martinice	Stavební kámen	granodiorit	7,35	7,35

70165	Senec	Stavební kámen	křemencový porfyr	11,06	11,06
70166	Solopysky I (Deštno)	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	3,68	3,68
70179	Krhanice	Stavební kámen	granodiorit	27,42	27,42
70180	Kozárovice I	K Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	3,14	3,14
70181	Vševily	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	4,67	4,67
70191	Čeňkov	Stavební kámen	spilit	23,71	23,71
70198	Hudčice I	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	6,27	6,27
70199	Poděbrady - Kluk	Štěrkopísky	štěrkopísek	98,45	98,45
70200	Vliněves	Štěrkopísky	štěrkopísek	75,60	75,60
70224	Plaňany	Stavební kámen	rula	12,06	12,06
70228	Chrástany	Stavební kámen	rohovec	17,47	17,47
70286	Oráčov	Stavební kámen	algonkické droby, břidlice	7,76	7,76
70303	Mrač	Stavební kámen	granodiorit	7,97	7,97
70358	Nebužely	Cihlářská surovina	cihlařské suroviny	40,93	40,93
70362	Brázdim	Cihlářská surovina	cihlařské suroviny	56,41	56,41
70365	Chmeliště (pro závod 1)	Cihlářská surovina	cihlařské suroviny	30,86	30,86
70370	Řepov	Cihlářská surovina	cihlařské suroviny	35,59	35,59
70392	Horky nad Jizerou	Cihlářská surovina	cihlařské suroviny	16,57	16,57
70396	Žleby	Stavební kámen	amfibolit	10,03	10,03
70402	Chomutovice	Stavební kámen	algonk. prachovce a břidlice	11,37	11,37
70413	Mladovice	Stavební kámen	kámen - rula	46,99	46,99
70470	Družec	Stavební kámen	spilit	7,68	7,68
70504	Dolní Jirčany	Cihlářská surovina	cihlařské suroviny	89,75	89,75
70533	Sojovice I	Štěrkopísky	štěrkopísek	41,14	41,14
70572	Třeboc	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	spongilit	60,33	60,33
70644	Hrabří (Štíleček)	Stavební kámen	kontaktní rohovec a amfibolity	22,50	22,50
70663	Husinec I	Stavební kámen	kámen - droba	0,54	0,54
70665	Takonín	Stavební kámen	kámen - droba	10,38	10,38
70723	Borovsko	Stavební kámen	kámen - serpentinit	20,52	20,52
70768	Všestudy	Štěrkopísky	štěrkopísek	18,60	18,60
70770	Solopysky II	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	1,56	1,56
70787	Borek nad Labem	Štěrkopísky	štěrkopísek	152,04	152,04
70789	Ledčice	Štěrkopísky	štěrkopísek	117,80	117,80
70838	Zaječov	Stavební kámen	diabas	18,11	18,11
70857	Stříbrná Skalice	Stavební kámen	kámen - amfibolit	22,53	22,53
70916	Vápenice I	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit ke kamen.výrobě	3,87	3,87
70918	Kozárovice II	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	7,60	7,60
70964	Vrchotovy Janovice	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	13,62	13,62
70988	Borek nad Labem I	Štěrkopísky	štěrkopísek	46,56	46,56
70991	Husinec II	Stavební kámen	droba pro drcené kamenivo	14,83	14,83
71016	Nelahozeves	Štěrkopísky	štěrkopísek	52,59	52,59
71019	Hostín	Štěrkopísky	štěrkopísek, štěrk	87,34	87,34
71029	Čermuc	Štěrkopísky	štěrkopísek	72,95	72,95
71044	Bělíce	Stavební kámen	kámen	21,94	21,94
71051	Kolín	Štěrkopísky	štěrkopísek	28,20	28,20
71071	Obruby	Štěrkopísky	štěrkopísek	23,61	23,61
71072	Doubrava u Kostomlat	Štěrkopísky	štěrkopísek	36,46	36,46
71073	Lužná I - Hlavačov	Štěrkopísky	štěrkopísek	21,74	21,74
71074	Sojovice II	Štěrkopísky	štěrkopísek	31,50	31,50
71096	Sojovice III	Štěrkopísky	štěrkopísek	3,21	3,21
71103	Tišice I	Štěrkopísky	štěrkopísek	18,00	18,00
71113	Ujkovice	Štěrkopísky	štěrkopísek	76,05	76,05
71163	Velký Osek I	Štěrkopísky	štěrkopísky	31,21	31,21
71440	Veltruby I	Štěrkopísky	štěrkopísek	23,83	23,83
<b>S ukončenou likvidací</b>					
<b>Číslo</b>	<b>Název</b>	<b>Surovina</b>	<b>Nerost</b>	<b>v kraji leží [ha]</b>	<b>celková rozloha [ha]</b>
70792	Miličín	Stavební kámen	kámen - rula	13,86	13,86

<b>S ukončenou těžbou</b>					
Číslo	Název	Surovina	Nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
10032	Brod	Polymetalické rudy, Radioaktivní suroviny	radioaktivní suroviny	660,54	660,54
10033	Bytíz	Polymetalické rudy, Radioaktivní suroviny	radioaktivní suroviny	762,65	762,65
10034	Lešetice	Polymetalické rudy, Radioaktivní suroviny	radioaktivní suroviny	586,18	586,18
20037	Tuchlovice	Uhlí černé	černé uhlí	691,50	691,50
50028	Kutná Hora	Měděná ruda, Polymetalické rudy	olověno-zinkové rudy	128,27	128,27
60264	Měňany	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	mramor	4,56	4,56
70113	Lužec nad Vltavou (Vraňany)	Štěrkopísky	štěrkopísek	203,20	203,20
70692	Sedlčany	Cihlářská surovina	cihlářské suroviny	30,65	30,65
70734	Uhy	Štěrkopísky	štěrkopísek	79,54	79,54
71013	Hradištko I	Štěrkopísky	štěrkopísek	31,98	31,98
<b>Uzavírané</b>					
Číslo	Název	Surovina	Nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
	<b>NYNÍ ŽÁDNÉ NEJSOU</b>				
<b>Se zastavenou těžbou</b>					
Číslo	Název	Surovina	Nerost	v kraji leží [ha]	celková rozloha [ha]
60053	Nové Strašecí II	Jíly	žárovzdorné jílovce	165,66	165,66
60077	Zbuzany	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	mramor, vápenec	1,78	1,78
60105	Mořina	Vápenec	vápenec	151,65	151,65
60116	Tetín - Nový Bílý Lom	Stavební kámen	vápenec k výrobě cementu	5,68	5,68
60280	Suchomasty	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	mramor	8,29	8,29
60299	Roblín	Vápenec	karb.korekční cem.suroviny	10,74	10,74
60365	Břežany II	Jíly	žárovzdorné jílovce	62,99	62,99
70045	Štětkovice - Bořená Hora	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	4,20	4,20
70131	Líchovy	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	7,27	7,27
70204	Vápenice	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	žula	5,42	5,42
70351	Molitorov	Cihlářská surovina	cihlářské suroviny	32,51	32,51
70366	Chmeliště I (pro závod 2)	Cihlářská surovina	cihlářské suroviny	20,80	20,80
70372	Vrátkov	Cihlářská surovina	cihlářské suroviny	13,64	13,64
70428	Libčice (Letky) - Na zabitém	Cihlářská surovina	cihlářské suroviny	9,77	9,77
70661	Vliněves I	Štěrkopísky	štěrkopísek	6,40	6,40
70699	Rakovník I	Cihlářská surovina	cihlářská surovina	15,04	15,04
70758	Bohdaneč	Stavební kámen	kámen - amfibolit	4,76	4,76
70759	Hryzely	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, Stavební kámen	kámen - rula	5,02	5,02
70794	Sadská	Štěrkopísky	štěrkopísek	33,69	33,69
70884	Čečelice	Štěrkopísky	štěrkopísek	18,04	18,04
70963	Radč	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	granodiorit	3,50	3,50
71014	Jeviněves	Štěrkopísky	štěrkopísek	15,87	15,87
71138	Teletín	Kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu	gabrodiorit	0,83	0,83

## 4.6.2. KULTURNÍ HODNOTY STŘEDOČESKÉHO KRAJE

K bodům (199) až (201) návrhu

Mezi kulturně historické hodnoty kraje Středočeského kraje patří<sup>3</sup>:

- *kulturní památku* zařazenou do seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO - Kutná Hora, Průhonice – zámek a park, důlní díla a část historického jádra města s chrámem sv. Barbory;
- *národní kulturní památky* – Benešov - zámek Konopiště, Černé Budy - Sázavský klášter, Hrad Český Štemberk, Hořovice - zámek Hořovice, Karlštejn - hrad Karlštejn, Točnick - zříceniny hradů Žebrák a Točnick, Kováry - slovanské hradiště Budeč, Lidice – areál, Kolín - areál chrámu sv. Bartoloměje, Kouřim - městské opevnění, Kostel sv. Jakuba v Jakubu u Kutné Hory, Kutná Hora - areál chrámu sv. Barbory, Kutná Hora - Vlašský dvůr, Svatý Mikuláš - zámek Kačina, Žleby - zámek Žleby, Kokořínský Důl - hrad Kokořín, Veltrusy - zámek Veltrusy, Kostel sv. Mikuláše ve Vinci, Mnichovo Hradiště - zámek Mnichovo Hradiště, Libice nad Cidlinou - slovanské hradiště Slavníkovců, Brandýs n. L.-Stará Boleslav - areál kostela Nanebevzetí Panny Marie, Brandýs n. L.- Stará Boleslav - areály kostelů sv. Václava a sv. Klimenta, Přemyslovské hradiště v Levém Hradci, Březnice - zámek Březnice, Příbram - Příbram - Svatá Hora, areál chrámu Panny Marie, Křivoklát - hrad Křivoklát, Průhonice - park a zámek v Průhonicích;
- *městské památkové rezervace* – Kolín, Kutná Hora;
- *městské památkové zóny* – Načeradec, Sedlec – Prčice, Beroun, Slaný, Smečno, Unhošť, Velvary, Český Brod, Kostelec nad Černými lesy, Kouřim, Týnec nad Labem, Čáslav, Malešov, Nové Dvory, Rataje nad Sázavou, Kostelec nad Labem, Mělník, Mšeno, Bělá pod Bezdězem, Benátky nad Jizerou, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Lysá nad Labem, Nymburk, Poděbrady, Brandýs nad Labem, Ondřejov, Stará Boleslav, Jílové u Prahy, Mníšek pod Brdy, Březnice, Nový Knín, Rožmitál pod Třemšínem, Rakovník, Stará Boleslav,
- *vesnická památková rezervace* – Třebíz, Dobřeň, Nosálov, Nové Osinalice, Olešno, Mužský, Víška, Bošín, Dobrovíz, Drahenice;
- *vesnické památkové zóny* – Kleštěnice, Korno, Mořinka, Olešná, Losiny, Jestřebice, Lobeč, Sítiné, Střezivojice, Vidim, Vrbno, Březinka, Kluky, Loukov, Skalsko, Střehom, Pojedy, Sovenice, Vinice, Lensedly, Debrno, Drahenice – Račany, Kojetín, Porešín, Rousínov, Skryje;
- *archeologická památková rezervace* – Libodřický mohylník, Slavníkovská Libice, Levý Hradec;
- *krajinná památková zóna* – Osovsko a Žehušicko.

Kulturně historické hodnoty představují další významné areály: Dobříš (zámek a park), Lány (zámek a park), Vlašim (zámek a park), Vrchotovy Janovice (zámek a park), Žehušice (zámek a obora), Svatý Jan pod Skalou, Okoř aj.

ZÚR stanovují pro ochranu a rozvoj kulturně historických hodnot kraje tyto zásady:

- podřídit využití okolního území potřebám ochrany kulturních hodnot
- podporovat rozvoj trvale udržitelného cestovního ruchu a doprovodných služeb (informační centra, infrastruktura veřejné dopravy apod.)

## 4.6.3. CIVILIZAČNÍ HODNOTY STŘEDOČESKÉHO KRAJE

K bodům (202) a (203) návrhu

Mezi civilizační hodnoty Středočeského kraje patří:

- centra sídelní struktury uvedená v kapitole 2.5. návrhu ZÚR;
- vybrané prvky dopravní infrastruktury:
  - dálnice, rychlostní silnice: D1, D5, D8, D11 a R1, R4, R6, R7, R10;
  - vyhovující úseky silnic I. třídy č. 3, 9, 12, 16, 18, 32 a 38;
  - železniční trati 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, letiště Benešov-Nesvačily;

<sup>3</sup> dle podkladů Národního památkového ústavu



- vybrané prvky technické infrastruktury:
  - energetická - elektrárny EMĚ Horní Počaply, ECK Kladno, Slapy, Orlík; - rozvodny (400 kV) Čechy Střed, EMĚ, Týnec nad Labem;
  - vodohospodářská
    - vodní nádrže: Vrané, Štěchovice, Slapy, Orlík, Švihov, Vrchlice
    - významné vodojemy a hl. vodárenské řady, zejména Středočeské vodárenské soustavy (zdroje Želivka, Káraný, akumulace Jesenice), vodárenské soustavy (Kladno - Slaný - Kralupy n. Vlt. - Mělník, Kutná Hora - Kolín - Čáslav)

ZÚR stanovují pro ochranu a rozvoj civilizačních hodnot kraje tyto zásady:

- podporovat trvale udržitelný rozvoj center sídelní struktury;
- podporovat zlepšení obslužnosti a zejména kvalitní infrastrukturu pro veřejnou dopravu.

## 4.7. CÍLOVÉ CHARAKTERISTIKY KRAJINY

*K bodům (204) až (225) návrhu*

Předepsaný obsah ZÚR neuvádí jako samostatný bod pojem krajina. Textová část ZÚR, která má vyjádřit návrh koncepce rozvoje území kraje, určuje základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání. To má být, mimo jiné, vyjádřeno vymezením cílových charakteristik krajiny.

Grafická část ZÚR má z hlediska krajiny obsahovat jednak vymezení ÚSES jako součást „Výkresu ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability“, a jednak se krajinou má samostatně zabývat výkres „Oblasti se shodným krajinným typem“.

Metodická východiska a vymezení krajinných typů, které jsou popsány v závěrečné zprávě výzkumného úkolu VaV/640/01/03 (Biosféra) MŽP ČR „Typologie české krajiny“ (LÖW & spol., s r.o. Brno, 2005), byly využity jako jeden ze vstupních podkladů pro tematickou oblast „Ochrana přírody a krajiny“ při zpracování Územně analytických podkladů Středočeského kraje (Ing. arch. Vlasta Poláčková, 2008). Rámcové krajinné typy, v závislosti na jejich vzácnosti a výjimečnosti byly promítnuty do „Výkresu hodnot“, „Výkresu limitů“ a „Problémového výkresu“.

Individuální členění uspořádání krajiny na úrovni kraje, z hlediska kompozičně přírodního (krajinná kompozice je dána vždy především georeliéfem a celou řadou dalších přírodních vlastností a způsobů jejich ekonomického využívání člověkem v minulosti) představuje oborový podklad v oblasti ochrany přírody a krajiny. Její zpracování přesahuje standardní náplň prací na návrhu ZÚR.

Návrh ZÚR se na regionální úrovni zaměřil na stanovení rámcových pravidel pro využívání krajinného prostoru v budoucnosti. Tato skutečnost souvisí s tím, že v procesu územního plánování se mimo jiné rozhoduje o změnách využití území.

„Cílové charakteristiky krajiny“ a „Oblasti se shodným krajinným typem“ jsou pojmy, které dosud nemají v územně plánovací praxi podrobněji specifikovaný obsah.

Lze však oprávněně předpokládat, že textová a grafická část v ÚPD má být obsahově provázána. V tomto úkolu jsou proto oblasti shodných krajinných typů<sup>4</sup> vymezeny tak, aby vyjadřovaly cílové charakteristiky krajiny na úrovni kraje. Regionální význam přitom patří k základním hlediskům pro vymezování oblastí krajinných typů a cílových charakteristik v návrhu ZÚR.

Cílové charakteristiky uvedené v této ÚPD jsou vztaheny 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 umístování staveb v tomto území<sup>5</sup>
- vyjádření převažujícího fenoménu vymezením oblastí krajinného typu
- vyjádření míry a poměru konzervativního a liberálního přístupu k případným změnám stávajícího využití území.

<sup>4</sup> Pojem, který nemá v odborné literatuře jednotnou definici a ani v legislativě není tento pojem jednoznačně specifikován

<sup>5</sup> viz § 18, odst. (5) Stavebního zákona.

## PŘEHLED VYMEZENÝCH OBLASTÍ KRAJINNÝCH TYPŮ A JEJICH CÍLOVÉ CHARAKTERISTIKY

Oblasti krajinných typů a jejich cílové charakteristiky byly vymezeny zejména na podkladě krajských územně analytických podkladů, především využitím „Výkresu hodnot“. Dle možnosti<sup>6</sup> jsou oblasti vymezeny po hranicích katastrálních územích. V podrobnějším měřítku, při řešení územních plánů dotčených obcí, bude tato hranice upřesněna podle konkrétních přírodních a kulturních podmínek v daném území.

Jednotlivé oblasti lze jednoznačně identifikovat prostřednictvím kódu, který je vyznačen ve výkresu „Oblasti se shodným krajinným typem“. Písmeno vyjadřuje typ oblasti a číslo pořadí dané oblasti shodného krajinného typu. Identifikaci lze využít například v případě potřeby lokalizovat připomínku k návrhu vymezení oblasti shodného krajinného typu.

ZÚR vymezují:

- Oblasti krajinných typů s výrazně liberálním přístupem (14,6% plochy kraje) ke změnám využití území:
  - krajina sídelní S (1-53)
  - krajina příměstská U (1-50)
- Oblasti krajinných typů s liberálnějším přístupem (34,6% plochy kraje) ke změnám využití území
  - krajina rekreační R (1-8)
  - krajina relativně vyvážená N (1-20)
- Oblasti krajinných typů s výrazně konzervativním přístupem (15,3% plochy kraje) ke změnám využití území
  - krajina přírodní P (1-7)
  - krajina vodárenská W (1-5)
- Oblasti krajinných typů s konzervativnějším přístupem (35,5% plochy kraje) ke změnám využití území
  - krajiny zvýšených hodnot H (1-22)
  - krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce
  - krajiny chmelařské C (1)
  - krajiny vinařské V (1)
  - krajiny polní O (1-11)

### celkový přehled zastoupení oblastí se shodným krajinným typem - krajinou

<i>krajiny</i>	<i>plocha v ha</i>	<i>% podíl na ploše kraje</i>
C	14 197	1,3
H	216 037	19,6
N	340 236	30,9
O	159 565	14,5
P	146 711	13,3
R	39 106	3,6
S	92 860	8,4
U	69 694	6,3
V	1 298	0,1
W	21 890	2,0

<sup>6</sup> vymezení krajin sídelních a krajin příměstských se striktně nedrží katastrálních hranic, ale zohledňuje také reálný rozsah a rozmístění zastavěného území (týká se zejména plošně rozsáhlých k.ú. s výrazně rozdílným způsobem využitím území, patrným i v měřítku dokumentace ZÚR)

## SPECIFIKACE OBLASTÍ KRAJINNÝCH TYPŮ A JEJICH CÍLOVÉ CHARAKTERISTIKY

### Krajina sídelní - S

#### *Základní charakteristika*

Charakteristický fenomén **krajiny sídelní** představuje značný (převažující) podíl zastavěného území, vysoká hustota obyvatel a soustředění ekonomických aktivit. Jedná se o urbanistickými aktivitami nejvíce pozměněný typ krajiny.

Umístění jednotlivých oblastí krajiny sídelní ovlivňuje rozsah a intenzitu změn využití území. Dle umístění lze rozlišit následující podtypy krajiny sídelní:

- v zázemí hl. m. Prahy
- v centrech a osách osídlení
- ostatní

#### *Požadavky na využití – cílová charakteristika krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá ve vytváření kvalitního obytného standardu sídelní krajiny.

#### *Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území<sup>7</sup> nesmí snižovat obytný standard krajiny sídelní a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské hodnoty.

### Krajina příměstská - U

#### *Základní charakteristika*

Charakteristický fenomén **krajiny příměstské** představuje její výrazně polyfunkční využití, které se promítá do uspořádání území. Její podstatné části jsou dotčeny civilizačními jevy.

Umístění jednotlivých oblastí krajiny příměstské ovlivňuje rozsah a intenzitu změn využití území. Dle umístění lze rozlišit následující podtypy krajiny příměstské:

- v zázemí hl. m. Prahy
- v centrech a osách osídlení
- ostatní

#### *Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá ve vytváření kvalitního prostředí pro krátkodobou rekreaci obyvatel vlastního území i centra /center osídlení.

#### *Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území v krajině příměstské nesmí snižovat její potenciál pro krátkodobou rekreaci v přírodním prostředí zázemí sídel a propustnost pro nemotorovou přepravu (zejména pro pěší a cyklisty).

### Krajina rekreační - R

#### *Základní charakteristika*

Charakteristický fenomén **krajiny rekreační** představuje stávající intenzivní zástavba objekty individuální rekreace, případně vyšší koncentrace zařízení hromadné rekreace<sup>8</sup>. Podle charakteru rekreační zástavby lze rozlišit podtypy:

- krajina rekreační s chatovou zástavbou
- krajina rekreační - Povltaví

#### *Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zachování rekreačního potenciálu krajiny rekreační.

<sup>7</sup> které z navržených krajinných typů probíhají v sídelních krajinách nejintenzivněji

<sup>8</sup> Umístění rekreační výstavby souvisí se zvýšenou rekreační atraktivitou krajiny (vodní plochy, vodoteče, lesní komplexy, atraktivní utváření terénu apod.) a příznivou dostupností z velkých center osídlení.

*Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území v krajině rekreační nesmí výrazněji snižovat její stávající rekreační potenciál vyplývající z přírodních daností dotčeného území.

**Krajina relativně vyvážená - N***Základní charakteristika*

Oblasti **krajin relativně vyvážených**, na rozdíl od ostatních sledovaných oblastí shodného krajinného typu, nemají společný specifický fenomén. Obvykle jsou charakteristické relativně pestrou skladbou zastoupených druhů pozemků. Přitom výrazněji nepřevažují ani ekologicky labilní ani ekologicky stabilní plochy. Dále jsou do této oblasti zahrnuty ty části území, které se sice svým charakterem blíží krajině polní, ale půdní poměry v nich, v regionálně významném rozsahu, nedosahují nadprůměrné kvality.

*Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v dosažení relativně vyváženého poměru ekologicky labilních a stabilních ploch a stabilizaci jejího polyfunkčního charakteru kulturní krajiny.

*Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území musí podporovat tvorbu relativně vyváženého charakteru kulturní krajiny, respektive tento charakter nesmí změny narušit nebo zabránit dosažení vyváženého stavu.

**Krajina přírodní - P***Základní charakteristika*

Charakteristický fenomén **krajiny přírodní** spočívá ve vysoké koncentraci přírodně a krajinářsky hodnotných prostor a ploch<sup>9</sup>.

*Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zachování přírodních a krajinářských hodnot těchto oblastí.

*Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území nesmí ohrozit důvody ochrany přírodních a krajinářských hodnot.

**Krajina vodárenská - W***Základní charakteristika*

Charakteristický fenomén **krajiny vodárenské** spočívá ve vysokém přírodním potenciálu území pro výskyt zdrojů pitné vody.

*Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zachování a ochraně přírodních podmínek zajišťující potřebnou kvalitu a kvantitu vodárenského potenciálu území.

*Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území nesmí ohrozit kvalitu nebo kvantitu stávajících či potenciálních vodních zdrojů.

**Krajina zvýšených hodnot - H***Základní charakteristika*

Charakteristický fenomén **krajiny zvýšených hodnot** spočívá ve větším<sup>10</sup> výskytu lokalit vyšší přírodní nebo kulturní hodnoty.

*Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zachování stávajících přírodních a kulturních hodnot v území.

<sup>9</sup> jejich ochranu ve většině případů zajišťuje status velkoplošně chráněného území

<sup>10</sup> jejich rozsah na jedné straně přesahuje běžný průměr, ale na druhé straně není důvodem zájmu velkoplošně ochrany přírody a krajiny

*Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území nesmí ohrozit důvody ochrany jeho přírodních, kulturních a krajinářských hodnot.

**Krajina s komparativními předpoklady zemědělské produkce***Základní charakteristika*

**Charakteristický fenomén krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce spočívá v přírodním potenciálu území pro vysokou nebo specifickou zemědělskou produkci.**

Z hlediska přírodních podmínek jsou rozlišeny:

- krajiny chmelařské - **C**
- krajiny vinařské - **V**
- krajiny polní<sup>11</sup> - **O**

*Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zachování regionálně významných komparativních výhod pro zemědělské hospodaření, tj. zejména regionálně významná koncentrace kvalitních či specifických půdních poměrů.

*Podmínky pro následné rozhodování*

Změny využití území nesmí ohrozit či znehodnotit dané komparativní přírodní předpoklady a podmínky území pro vysokou nebo specifickou zemědělskou produkci.

**Koridorové vazby v krajině**

Kromě biokoridorů, prvků ÚSES,<sup>12</sup> 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.

*Základní charakteristika*

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

*Požadavky na využití – cílové charakteristiky krajiny*

Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zajištění zejména přírodních, ekologických, vodohospodářských a rekreačních vazeb správního území hl.m. Prahy a jeho zázemí.

*Podmínky pro následné rozhodování*

Koridory jsou v návrhu ZÚR vyznačeny jejich osou. V ÚPD obcí bude navrženo jejich vymezení, v orientační šířce<sup>13</sup> 100 – 200 m, formou ploch smíšených nezastavěného území<sup>14</sup>.

**RÁMCOVÁ CHARAKTERISTIKA A VYHODNOCENÍ OBLASTÍ SHODNÉHO KRAJINNÉHO TYPU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE****Vybrané údaje charakterizující oblasti shodného krajinného typu vymezené na území Středočeského kraje**

typ krajiny		plocha - P		obyvatel - O		hustota	1,2 TO
označení	název	km <sup>2</sup>	% kraje	počet	% kraje	O/P	% z plochy
V	vinařská	13	0,1%	2 581	0,2%	199	7,9
C	chmelařská	142	1,3%	7 589	0,6%	53	45,1
H	zvýšených hodnot	2 153	19,6%	115 075	9,6%	53	9,7
N	relativně vyvážená	3 418	30,9%	208 478	17,3%	61	32,1

<sup>11</sup> zahrnuje oblasti s vysokým podílem zemědělské půdy, které mají příznivé terénní podmínky pro hospodaření a vysokou kvalitu půdy

<sup>12</sup> charakteristika ÚSES je provedena v samostatné kapitole

<sup>13</sup> podle skutečných terénních podmínek a funkcí, které má koridor v daném území plnit

<sup>14</sup> viz §17 vyhlášky č. 501/2006 Sb.

O	polní	1 612	14,5%	96 101	8,0%	60	75,2
P	přírodní	1 466	13,3%	53 730	4,5%	37	34,6
R	rekreační	393	3,6%	20 835	1,7%	53	11,7
S	sídelní	916	8,4 %	589 221	49,0%	643	46,1
U	příměstská	690	6,3%	98 295	8,2%	142	40,1
W	vodárenská	215	2,0%	10 277	0,9%	48	37,3
<b>CELKEM</b>	<b>území kraje</b>	<b>11 018</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 202 182</b>	<b>100,0%</b>	<b>109</b>	<b>31,3</b>

Vysvětlivky: 1,2 TO ..... podíl zemědělské půdy zařazené do 1. a 2. třídy ochrany (TO)

Komentáře:

1. Na cca 51% plochy kraje se navrhuje konzervativní respektive konzervativnější přístup ke změnám využití území. Naopak na cca 49 % plochy kraje se navrhuje liberální respektive liberálnější přístup ke změnám využití území. To vytváří územní předpoklad k relativně vyváženému charakteru vývoje území celého kraje.
2. Krajiny sídelní a příměstské představují celkem necelých 15 % plochy kraje. Žije v nich ale přes 57 % obyvatel kraje.
3. Podíl kvalitní zemědělské půdy (1,2 TO) v krajinách sídelních (46,1%) a příměstských (40,1%) přesahuje průměrnou celokrajskou hodnotu (31,3%). S ohledem na výrazně urbanizovaný charakter těchto krajin a jejich funkce, nelze v těchto případech chápat ochranu ZPF jako jediný, rozhodující faktor. Kvalita půdy by zde měla být významným kritériem při stanovování podílu stavebních a zpevněných ploch na rozvojové ploše. U půd s vysokou kvalitou a případně s významnými mimo-produkčními funkcemi ZPF (například vodní retence) stanovovat jejich nižší podíl, respektive nepřípustit změny vyžadující značný podíl zpevněných a zastavěných ploch.
4. Krajiny přírodní a vodárenské, u kterých se předpokládá výrazně konzervativní přístup ke změnám využití území, představují více než 15% plochy kraje.
5. Krajiny polní, které zahrnují území s vysoce kvalitními půdními poměry (1,2 TO – se podílí na jejich ploše přes 75%) a představují cca 13% plochy kraje. Tyto krajiny lze dlouhodobě chápat jako jeden ze základních předpokladů setrvalého (soběstačného) zabezpečení potřebné produkce zemědělských komodit mírného pásma na regionální úrovni.

#### Rekapitulace zastoupení vybraných oblastí shodného krajinného typu v navržené struktuře osídlení

typ krajiny		procentický podíl vybraných oblastí shodných krajinných typů				
označení	název	celé území kraje	rozvojové oblasti	rozvojové osy	specifické oblasti	zbývající část území kraje
S	sídelní	8,4	28,4	15,8	0,0	0,7
U	příměstská	6,3	19,8	15,8	0,0	1,0
P	přírodní	13,3	3,7	0,6	15,5	19,0
R	rekreační	3,6	3,4	0,6	6,0	3,6
O	polní	14,5	7,2	17,3	10,1	18,0
N	relativně vyvážená	30,9	21,4	37,1	27,8	34,3
H	zvýšených hodnot	19,6	13,7	11,0	33,3	20,1

## 4.8. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

K bodům (226) až (237) návrhu

Vymezení ploch a koridorů pro umístění veřejně prospěšných staveb je navrhováno v oblasti:

- doprava (174 staveb pro silniční dopravu, 15 staveb pro železniční dopravu a 1 stavba pro leteckou dopravu);
- elektroenergetika (18 staveb);
- plynárenství (8 staveb);
- dálkovody (5 staveb);
- vodovody (7 staveb);
- protipovodňová opatření (11 staveb).

Vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšných opatření je navrhováno v oblasti:

- ÚSES.

S odkazem na ustanovení § 23 odst. (1) vyhl. 500/2006 Sb. uvádíme **výčet záměrů, převzatých bez věcné změny z jednotlivých ÚP VÚC** (viz kap. 4.1.1. Odůvodnění):

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS
D001	PR	D001	Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně - Březiněves (+2 x MÚK)
D003	PR	D019	Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek D1 – Nupaky – Říčany (- Běchovice) (+1 x MÚK)
D005	PR, BE, BE	D013, D01, D013	Koridor dálnice D3: úsek Jesenice – hranice kraje (+10 x MÚK)
D006	PR	D099	Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda
D007	PB	D09	Koridor rychlostní silnice R 4: úsek Háje – Zalužany – hranice kraje vč. souvisejících staveb (+ 4 x MÚK)
D008	RA	D01	Koridor rychlostní silnice R6: úsek Nové Strašecí - hranice kraje
D009	PR	D097	Koridor rychlostní silnici R6: doplnění MÚK Kamenné Žehrovice
D010	PR, RA	D014, D02	Koridor rychl. silnice R7: rekonstrukce stávajícího úseku Praha/Tuchoměřice - Makotřasy; rozšíření na čtyřpruh - Jemníky - hranice kraje vč. nového obchvatu Lotouše; doplnění a rekonstrukce MÚK;
D012	SP	D13	Koridor silnice I/2: prodloužení trasy v úseku Hlízov - Zábøí n. L. - Kojice (+1 x MÚK)
D013	BE	D04	Koridor silnice I/3: MÚK Čtyřkoly, přestavba na úplnou mimoúrovňovou křižovatku
D014	BE	D05	Koridor silnice I/3: MÚK Čerčany, přestavba na úplnou mimoúrovňovou křižovatku
D015	BE	D06	Koridor silnice I/3: Benešov, rozšíření; rekonstrukce úseku Mirošovice - Benešov
D016	BE	D07	Koridor silnice I/3: Olbramovice, obchvat
D017	PR	D015	Koridor silnice I/9: úsek Zdiby – Byškovice, vč. úpravy MÚK Zdiby (+4 x MÚK)
D018	PR	D016	Koridor silnice I/9: Byškovice obchvat (2 x MÚK)
D019	PR	D017	Koridor silnice I/9: úsek Libiš – Mělník (3 x MÚK)
D020	PR	D021	Koridor silnice I/9: Mělník – úprava a nové vedení
D021	PR	D018	Koridor silnice I/12: úsek Běchovice – Úvaly, vč. napojení na stávající trasu (3 x MÚK)
D023	PR, SP	D101, D25	Koridor silnice I/12: stavba MÚK Chotouň vč. přeložky silnice III. třídy (2 x MÚK)
D024	SP	D24	Koridor silnice I/12: stavba MÚK Velim, napojení silnice III/01217
D029	PR	D023	Koridor silnice I/16: obchvat Byšice
D030	PR	D024	Koridor silnice I/16: obchvat Vysoká Libeň
D031	PR	D022	Koridor silnice I/16: Malý Újezd (Vavřineč)
D032	PR	D046	Koridor silnice I/16: úsek Slaný – Ješín
D033	RA	D03	Koridor silnice I/16: obchvat Mšec
D034	RA	D04	Koridor silnice I/16: Řevničov - východní obchvat
D035	PB	D02	Koridor silnice I/18: úsek Bohutín – Příbram – Dubno
D036	PB	D04	Koridor silnice I/18: obchvat Vranovic
D037	BE	D11	Koridor silnice I/18: Voračice, přeložka
D038	BE	D12	Koridor silnice I/18: úsek Křešice – Veselka
D039	PB	D06	Koridor silnice I/19: obchvat Věšina
D040	RA	D06	Koridor silnice I/27: východní obchvat Jesenice
D041	RA	D07	Koridor silnice I/27: obchvat Žďáru a Drahouše (sídlo Tlestky)
D045	ML	D05	Koridor silnice I/38: obchvat Luštěnic
D046	SP, ML	D08, D05	Koridor silnice I/38: obchvat Jizbické Zavadilky a Vlčavy
D047	SP	D54	Koridor silnice I/38: rozšíření na čtyřpruh v úseku Hluboký Důl - Hlízov
D048	SP	D09	Koridor silnice I/38: přeložka Krchleby – Chvalovice (obchvat Nymburka - dokončení)
D049	SP	D10	Koridor silnice I/38: přeložka Oseček – Ohrada (mezi dálnicí D11 a silnicí I/12) (+3 x MÚK)
D050	SP	D11	Koridor silnice I/38: obchvat Kolína vč. východního přivaděče a přemostění železnice (+2 x MÚK)
D051	SP	D12	Koridor silnice I/38: přeložka Malín - Čáslav
D052	PR	D026	Koridor aglomeračního okruhu: úsek I/61 Unhošť (R6) – Hřebeč, přeložka (+3 x MÚK)
D053	PR	D070	Koridor silnice I/61: úsek Hřebeč - Buštěhrad, přestavba
D054	PR	D011	Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. vestecká spojka
D055	PR	D006	Koridor silnice II/101: obchvat Jesenice
D056	PR	D025	Koridor: úsek II/101 Unhošť, přeložka
D057	PR	D027	Koridor silnice II/101 a II/240: úsek Tuchoměřice (R7) – Tursko, vč.napojení do MÚK Středokluky, úprava MÚK (3 x MÚK)
D058	PR	D028	Koridor silnice II/101 a II/240: úseky Tursko – Debrno a Debrno - Chvatěruby (+2 x MÚK)
D059	PR	D029	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice (+1 x MÚK)
D060	PR	D030	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Úžice – Byškovice, vč. obchvatu sídla Netřeba
D061	PR	D031	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Byškovice – Lobkovice
D062	PR	D032	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) obchvat Kostelce nad Labem

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS
D063	PR	D033	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) obchvat Brandýsa nad Labem a Záp
D066	PR	D058, DO59	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Pacov – Sluštice, přeložka; Škvorec obchvat
D067	PR	D041	Koridor silnice II/101: úsek Tachlovice – Rudná, přeložka
D068	PR	D044	Koridor silnice I/61: Buštěhrad obchvat - Stehelčevy
D069	PR	D069	Koridor silnice II/104: Petrov, přeložka
D070	PR	D067	Koridor silnice II/107: Sulice, přeložka
D072	PR, BE	D108, D50	Koridor silnice II/105: Kamenný Přívoz, přeložka
D073	PB	D10	Koridor silnice II/105: přeložka Sedlčany
D074	PR	D064	Koridor silnice II/107: úsek Všechromy - I/2
D076	BE	D14	Koridor silnice II/107: úsek Týnec nad Sázavou – MÚK Dunávice (D3)
D077	PR	D103	Koridor silnice II/108: Svatbín, přeložka
D078	BE	D49	Koridor silnice II/111: Bystřice, přeložka
D079	BE	D22	Koridor silnice II/111: Divišov, severní obchvat
D080	BE	D24	Koridor silnice II/112: Benešov, severovýchodní obchvat
D081	BE	D25	Koridor silnice II/112: úsek Benešov – Václavice; silniční napojení na D3
D083	BE	D28	Koridor silnice II/114: Neveklov, jižní obchvat
D084	RA	D09	Koridor silnice II/114: Hořovice - východní obchvat, připojení na silnici II/117
D085	RA	D10	Koridor silnice II/114: severovýchodní obchvat Hostomice a Bezdědic, jihozápadní obchvat Radouše
D090	PR	D037	Koridor silnice II/116: úprava úseku Rovina – Mořina, Mořinka obchvat
D091	PR	D038	Koridor silnice II/116: Kuchař obchvat
D092	PR	D039	Koridor silnice II/116: Chýnčice obchvat
D093	PR	D040	Koridor silnice II/116: úsek Chýnčice – Zbuzany, přeložka
D095	RA	D14	Koridor silnice II/117: úsek Komárov - Osek - severozápadní obchvat
D096	RA	D13	Koridor silnice II/117: Záluží - jižní obchvat
D098	PR	D049	Koridor silnice I/118: Zlonice, obchvat
D099	RA	D15	Koridor silnice II/118: úsek Lochovice - Libomyšl - západní obchvat
D100	BE	D34	Koridor silnice II/121: Heřmaničky, jihovýchodní obchvat
D101	BE	D45	Koridor silnice II/121: Sedlec-Prčice, severozápadní obchvat
D102	BE	D47	Koridor silnice II/121: Votice, západní obchvat
D103	SP	D28	Koridor silnice II/125: přeložka Kolín jih
D104	SP	D29	Koridor silnice II/125: přeložka Kořenice – Kbílek
D105	SP	D30	Koridor silnice II/125: přeložka úseku Pučery - Červený Hrádek
D106	SP	D31	Koridor silnice II/125: obchvat Jindic
D107	SP	D32	Koridor silnice II/125: obchvat Uhlířských Janovic
D108	SP	D33	Koridor silnice II/125: obchvat Mitrova
D109	SP	D35	Koridor silnice II/125: výstupní úsek severně Kácova
D110	BE	D32	Koridor silnice II/125: úsek Veselka – hranice okresu, přeložka
D111	BE	D31	Koridor silnice II/125: Vlašim – Kostelík, přestavba s přeložkou u Pavlovic
D112	BE	D30	Koridor silnice II/125: Vlašim, jihovýchodní obchvat
D113	BE	D33	Koridor silnice II/125: Kondrac, přeložka se západním obchvatem
D114	BE	D29	Koridor silnice II/125: úsek hranice kraje – Kamberk, přeložka včetně obchvatu Kamberka
D115	SP	D41	Koridor silnic II/126 a II/339: obchvat Štipoklas
D117	SP	D43	Koridor silnice II/126: přeložka v prostoru Zruče nad Sázavou
D121	BE, BE	D38, D39	Koridor silnice II/150: Křivsoudov, západní obchvat a Alberovice, západní obchvat
D123	PB	D08	Koridor silnice II/174: přeložka Březnice
D124	PB	D07	Koridor silnice II/176: přeložka Březnice
D125	RA	D17	Koridor silnice II/227: úprava trasy mezi Svojetínem a rychlostní silnicí R6 - dva úseky
D126	RA	D19	Koridor silnice II/229: Všesulov - jižní obchvat
D127	RA	D20	Koridor silnice II/229: Rakovník - východní obchvat
D128	RA	D21	Koridor silnice II/229: Lišany - západní obchvat s napojením silnice III/22915
D129	RA	D22	Koridor silnice II/229: úprava trasy severně od Lišan
D130	PR	D077	Koridor silnice II/236: Smečno obchvat
D131	PR	D043	Koridor silnice II/238: Kladno (Poldi)
D132	PR	D083	Koridor silnice II/240: Kralupy nad Vltavou, přeložka
D133	PR	D098	Koridor silnice II/240: Velvary, přeložka
D134	PR	D034	Koridor silnice II/245: Zápý napojení na silnici II/101
D135	PR	D051	Koridor silnice II/245: napojení Čelákovic na D11 (vč. nové MÚK na dálnici D11)



označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS
D136	PR	D082	Koridor silnice II/246: Brozánky, přeložka a nové napoj. na I/16
D137	PR	D076	Koridor silnice II/246: Cítov obchvat
D141	ML	D06	Koridor silnice II/272: Lysá nad Labem, obchvat
D142	ML, PR	D07, D052	Koridor silnice II/272: úprava trasy na levém břehu Labe
D143	PR	D053	Koridor silnice II/272: Starý Vestec, přeložka
D144	PR	D054	Koridor silnice II/272: Kounice obchvat
D147	SP	D04	Koridor silnice II/327: přeložka v úseku Loukonosy – Levín
D149	SP	D02	Koridor silnice II/328: úsek Dobšice – Opočnice
D150	SP	D21	Koridor silnice II/328: severozápadní přemostění Labe u Kolína – vč. napojení na silnice I/38 a I/12 (+2 x MÚK)
D151	SP	D20	Koridor silnice II/329: obchvat Peček
D153	SP	D16	Koridor silnice II/330: přeložka Nymburk (jižní obchvat), vč. mostu přes Labe
D154	SP	D18	Koridor silnice II/330: obchvat Sadské, nové napojení na dálnici D11 (+1 x MÚK)
D155	SP	D47	Koridor silnice II/330: obchvat Činěves
D156	PR	D084	Koridor silnice II/331: Stará Boleslav, přeložka
D157	PR	D106	Koridor silnice II/331: úsek Tišice – Chrást, přeložka
D159	ML	D14	Koridor silnice II/331: obchvat Lysé nad Labem
D160	ML	D15	Koridor silnice II/331: nové vedení trasy v prostoru Dvorec
D161	SP	D15	Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk (průtah v koridoru žel. tratě)
D162	ML	D11	Koridor silnice II/332: obchvat Milovic, vč. napojení sídla
D163	ML	D12	Koridor silnice II/332: obchvat Zbožička
D164	PR	D085	Koridor silnice I/2: Vyžlovka obchvat
D167	SP	D38	Koridor silnice I/2: obchvat Suchdola
D169	SP	D51	Koridor silnice I/2: obchvat Miskovic
D170	PR	D104	Koridor silnice II/334: Nučice obchvat
D171	PR	D105	Koridor silnice II/334: úsek Benátky – Výžerky, úprava trasy
D172	SP	D36	Koridor silnice II/334: obchvat Benátek
D173	PR	D061	Koridor silnice II/335: úsek Lipany - Světice
D174	SP	D40	Koridor silnice II/339: obchvat Červených Janovic
D175	PR	D071	Koridor silnic III/0031 a III/10115: Dolní Břežany obchvat
D176	SP	D19	Koridor silnice III/32913: obchvat Milíč a Velkých Chvalovic (nové napojení Peček na dálnici D11)
D200	PR	D128	Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň: úsek Praha - Beroun (tunel)
D203	PR, RA	D127, Z01	Koridor železniční tratě č.170: optimalizace úseku Zdice – Zbiroh, směrové úpravy železniční tratě
D205	BE	D43	Koridor železniční trati č. 220 Bystřice u Benešova - hranice kraje: modernizační úpravy, přeložky a zdvoukolejnění, přeložka silnice II/121
D207	PR	D122	Koridor železniční tratě č. 231: Mstětice, Čelákovice, přeložky, rekonstrukce
D208	PR	D124	Koridor železniční tratě č.120: úsek Jeneč - Letiště Praha Ruzyně
D209	PR	D125	Koridor železniční tratě č.120: úsek Ruzyně - Kladno (Dubí), přeložky a zdvoukolejnění tratě
D210	SP	Z52	Koridor tratě č.230: Hlízovská spojka
D211	SP	Z53	Koridor tratě č. 235: nové propojení Kutné Hory
D212	ML, ML	D01, D02, D03	Koridor železniční trati č.232 Lysá n. L. – Milovice - Čachovice: přeložky trati a nové propojení (Všejsanská spojka), přeložka silnice III/3325 + nový úsek silnice III. třídy
D300	PR	D132	Plocha rozvoje Letiště Praha Ruzyně
E03	PR	E05	Rozvodna 110 kV Chýně
E04	PR	E06	Rozvodna 110 kV Dobřichovice
E05	PR	E07	Rozvodna 110 kV Pavlov
E06	PR	E08	Rozvodna 110 kV Lichoceves
E09	SP, PR	E01, E12	Vedení 110 kV (č. 1928) Sázava – Kostelec nad Černými Lesy, vč. TR110kV Sázava a TR110kV Kostelec n.Č.lesy
E10	PR	E13	Rozvodna 110 kV Brandýs nad Labem vč. napojení vedení
E11	PR	E15	Rozvodna 110 kV Klecany vč. napojení vedení
E12	PR	E16	Rozvodna 110 kV Zdice vč. napojení vedení
E13	PR	E22	Vedení 110 kV Třeboradice – Kbely
E15	PR	E26	Vedení 110 kV Chodov – Uhříněves
E16	PR	E36	Přeložka vedení 110 kV Veltrusy
E18	SP	E02	Odbočka z vedení 110 kV (č. 1928) Sázava – Kostelec nad Černými Lesy do Kouřimi, vč.

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS
			TR110kV Kouřim
E19	BE	E02	Transformovna 110/22 kV Pyšely
E20	PB	E11, E12	Vedení VVN 110 kV (Příbram - Dobříš) a TR 110/22kV Dobříš
P01	PR, RA, PB	E44, P06, P15	VVTL plynovod Drahelčice – Háje
P02	PR	E37	VTL plynovod Veltrusy – Obříství
P03	PR	E40	VTL plynovod Štolmíř – Svatbín, vč. RS Liblice
P04	BE	E03	VTL plynovod léčebna Kladruby - VTL RS Pavlovice
P05	PB	P20	VTL plynovod vč. 2xRS (Zbenice - Chrašnice) (lépe Těchařovice - Chrašnice, RS Těchařovice, RS Chrašnice)
P06	PB	P21	VTL plynovod vč. 3xRS (Sv.Jan - Kamýk n. Vlt. - Krásná Hora n. Vlt.) (1xRS VVTL, 2xRS VTL)
P08	ML	E02	vysokotlaký plynovod Jizbická Zavadilka – Boží Dar vč.RS
R04	SP	R03	Produktovod Potěhy – Ronov
V02	PR	V21	Vodovod Nová Ves – Spomyšl – Býkev, vč. čerpací stanice Spomyšl
V03	RA	V08	Vodárenská soustava Zbečno - Roztoky (nahrazení V8 - V14 + V52 - V61) (vč. 12 vodojemů)
V09	SP	V17	Vodovod Uhlířské Janovice – Čekanov
V10	BE	V01	Přívodní řad pro Vlašim a připojení Domašína
V12	BE, PB	V03, V37	Výstavba přivaděče Benešov-Sedlčany s napojením sídel Jírovice, Mokrá Lhota, Bystřice, Líšno, Nesvačily, Drachkov, Vrchoťov Janovice, Vojkov, Kosova Hora (vč. 2 vodojemů)
V13	BE	V04	rozšíření Posázavského skupinového vodovodu připojením sídel Cháfovice-Pecerady a Podělusy

V úpravě po společném jednání byly **vypuštěny následující veřejně prospěšné stavby:**

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS	důvod vypuštění VPS
<b>silniční doprava</b>				
<b>D002</b>	PR	D004	koridor SOKP: úsek Jesenice - Nupaky (D1) vč. napojení II/105 a vč. kolektorového propojení stávající křižovatky Jesenice na 11. km dálnice D1 s novou MÚK Dobřejšovice (+ 2 x MÚK a rekonstrukce MÚK)	již realizována
<b>D004</b>	PR	D100	koridor dálnice D1: doplnění MÚK Čestlice	již realizována
<b>D065</b>	PR	D059	koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Škvorec obchvat	vypuštěna, resp. spojena s VPS D066
<b>D165</b>	SP	D26	koridor silnice II/333 (I/2): přeložka Zámuky	již není sledována z důvodu nerealizovatelnosti
<b>D166</b>	SP	D27	koridor silnice II/333 (I/2): přeložka Ždánice	již není sledována v ÚPD obce
<b>D206</b>			koridor železniční tratě č. 231, Velký Osek, přímé propojení na trať č. 020	přefázena do územních rezerv
<b>D301</b>	BE	D44	plocha pro prodloužení vzletové a přistávací dráhy letiště Benešov na délku 1150 m	již není sledována
<b>technická infrastruktura</b>				
<b>E07</b>	PR	E09	rozvodna 110 kV Jílové, vč. napojení vedení	již realizována
<b>E08</b>	PR	E11	rozvodna 110 kV Úvaly, vč. napojení vedení	již není sledována distribucí ČEZ
<b>E14</b>	ML, PR	E01, E25	vedení VVN 110 kV Čelákovice - Benátecká Vrutice, resp. Čechy Střed - Milovice	již není sledována
<b>E17</b>	RA	E03	vedení 110 kV TR Lišany - TR Výškov	již není sledována distribucí ČEZ
<b>V01</b>	PR	V19	vodovod Veleň - Brázdim - Sluhy, vč. vodojemu	již realizována
<b>V04</b>	SP	V01	skupinový vodovod Nymburk - Křinec	již realizována
<b>V05</b>	SP	V11	rozšíření skupinového vodovodu Církvice - Chotusice	již realizována
<b>V06</b>	SP	V12	vodovod Hlízov - Bernardov	již realizována
<b>V07</b>	SP	V14	vodovod Močovice - Kluky, vč. 3 vodojemů	již realizována
<b>V08</b>	SP	V15	vodovod Krchleby - Šebestěnice, vč. vodojemu	již realizována
<b>V11</b>	BE	V02	napojení obcí Poříčí nad Sázavou, Nespeky a Městečko na benešovský přivaděč vodárenské soustavy Střední Čechy	již realizována
<b>K01</b>	BE	K01	napojení obcí Nespeky a Mrač na ČOV Poříčí nad Sázavou	již není sledována vzhledem k možnému negativnímu vlivu na ŽP

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS	důvod vypuštění VPS
<b>K02</b>	BE	K03	přečerpávání odpadních vod z oddílných kanalizací Pecerad, Podělus a Zbořeného Kostelce na kanalizační systém a ČOV Týnec nad Sázavou	již není sledována vzhledem k možnému negativnímu vlivu na ŽP; navíc řešitelné v ÚP města
<b>PP09</b>			Sázava - protipovodňové opatření	již není sledována vzhledem k negativnímu vlivu na ŽP

V úpravě po veřejném projednání byly dále **vypuštěny následující veřejně prospěšné stavby**:

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS	důvod vypuštění VPS
silniční doprava				
<b>D042</b>	SP	D52	koridor silnice I/32: Okřínek, obchvat	přefazena do územních rezerv
<b>D094</b>	PB	D01	koridor silnice II/116: přeložka Nová Ves pod Pleší	již není sledována
<b>D145</b>	ML	D16	koridor silnic II/275: obchvat Luštěnic	již není sledována
<b>D168</b>	SP	D50	koridor silnice I/2: přeložka v úseku Přítoky - Kaňk	již není sledována
<b>P07</b>	PB	P22	VTL plynovod Sedlčany - Vysoký Chlumeč, vč. RS	již není sledována, jedná se o STL plynovod

## 4.9. POŽADAVKY NA KOORDINACI ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ČINNOSTI OBCÍ

*K bodům (238) až (240) návrhu*

ZÚR stanovují požadavky na upřesnění dále uvedených jevů vymezených ZÚR v územních plánech obcí a jejich koordinaci s jinými jevy a záměry. Jedná se o tyto jevy:

- rozvojové oblasti a rozvojové osy;
- centra osídlení;
- specifické oblasti;
- přírodní, kulturní, krajinné a civilizační hodnoty území;
- plochy a koridory pro umístění veřejně prospěšných staveb a ploch a koridorů pro veřejně prospěšná opatření;
- územní rezervy.

Tím získají obce a další orgány územního plánování na území kraje dostatečný přehled o jmenovitém vlivu ZÚR na konkrétní část kraje a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních jevů na územní uspořádání a rozvoj obce.

## 4.10. VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE PROVĚŘENÍ ZMĚN JEJICH VYUŽITÍ ÚZEMNÍ STUDIÍ PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ

*K bodu (241)*

ZÚR nevymezují plochy a koridory pro územní studie.

Problematika územních studií se týká zejména koridorů dopravní infrastruktury.

Do ZÚR byly promítnuty koridory stabilizované v jednotlivých ÚP VÚC. Některé koridory byly ověřovány vyhledávacími nebo jinými studii zejména v případech, kdy je aktuální příprava jejich realizace. Vzhledem k tomu, že rozhodující část území, ve které lze předpokládat významnější změny „využití“ je pokryta územními plány obcí, je i soulad v této úrovni ÚPD.

#### **4.11. VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE POŘÍZENÍ A VYDÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU ORGÁNY KRAJE PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ**

*K bodu (242)*

ZÚR nevymezují plochy a koridory pro regulační plán.

#### **4.12. VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ POŘÍZENÍ A VYDÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU NA ŽÁDOST**

*K bodu (243)*

ZÚR nevymezují plochy a koridory pro regulační plán.

#### **4.13. STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)**

*K bodům (245) až (251) návrhu*

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

- 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.
- 5) 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 současné 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 (dokončení 31. 12. 2010). Plánované termíny dokončení těchto staveb zřejmě nebudou splněny (obchvat Kolína bude dokončen v r. 2012), mohou vzniknout problémy se spolufinancováním EU.

#### **Mezinárodní závazky v oblasti dopravy (AGC/AGTC - železniční, AGR - silniční)**

Závažné zaostávání (které nebude odstraněno ani probíhající optimalizací koridorů) za standardy AGC (AGTC) vykazují tyto železniční trasy:

E40 - západní směr z Prahy v celém rozsahu:

- úsek Praha – Beroun je navržen jako novostavba v parametrech VRT (300 km/hod.) převážně jako tunelový;
- následující úsek (po Ejpovice) je sledován jako modernizace, která však nespĺňuje standardy hlavních železničních tratí (dle AGC), tj. rychlost nad 160 km/hod. Tento úsek tedy nemůže

být součástí vysokorychlostní sítě (zde je požadavek u modernizovaných tratí 200 km/hod.), a proto je ve stejném koridoru sledována následná novostavba v parametrech VRT;

E40 - východní směr z Prahy:

- modernizace je před dokončením, až na výjimky bude dosaženo standardu AGC
- vzhledem k vysokému vytížení trati je žádoucí realizace výstupního úseku z Prahy (v parametrech VRT). Tento úsek slouží jak pro nejvýznamnější vazby ve směrech Pardubice – Olomouc – Ostrava, tak pro případné přímé vysokorychlostní spojení Praha – Brno.

E55 - v celém rozsahu na území ČR

- v severním směru byla dokončena modernizace s úseky hluboko pod 160 km/hod. Sledována je proto v celém rozsahu (na území kraje) novostavba v parametrech VRT;
- v jižním směru probíhá modernizace v podstatě v celém rozsahu. Úsek Praha – Benešov je optimalizován, tzn., že nedojde k výraznému zvýšení standardu rychlosti. Další úsek Benešov – Tábor by již po modernizaci měl dosáhnout standardu AGC (160 km/hod). Pro úsek Praha – Benešov je sledována následně novostavba (v parametrech nad 200 km/hod.).

E61 – v celém rozsahu na území ČR. Děčín – Nymburk – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno – Břeclav, vzhledem k menšímu mezinárodnímu významu zřejmě nebude prioritou, trasa má však značný potenciál pro nákladní dopravu.

Rozsáhlejší výstavba VRT bude možná až po dokončení modernizace III. a IV. koridoru, kterou před r. 2025 nelze předpokládat.

Vysokorychlostní železniční spojení je nadnárodní koncepce, nelze jej 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.

**AGR** - Závažné deficity v silniční síti vykazují AGR na území Středočeského kraje:

- silniční okruh kolem Prahy (SOKP), který propojuje hlavní trasy dle dohody AGR E50 (západ – východ) a E55 (sever – jih);
- trasa E55 jižním směrem (dálnice D3), která na území Středočeského kraje v celém rozsahu chybí.

### Významné záměry dopravní infrastruktury

V oblasti **železniční dopravy** jsou sledovány stavby umožňující:

- Zásadní zlepšení regionální dopravy:
  - o Praha - Kladno s napojení na Letiště Praha Ruzyně
  - o Praha - Lysá n. L. - Milovice - Čachovice - Mladá Boleslav
  - o přínos (uvolněním stávajících koridorů pro příměstskou železniční dopravu) mají i výstupní úseky hlavních tratí (případně VRT) ve směrech:
    - Praha - Beroun
    - Praha - Poříčany
    - Praha - Lovosice

Význam propojení Kladna (největšího středočeského města) s Prahou kvalitním kolejovým spojením není potřebné zdůrazňovat. Oddalování výstavby je způsobeno zejména přístupy hl. m. Prahy, resp. městské části Praha 6.

Druhým regionálně významným záměrem je propojení města Milovic, které revitalizací fondu bývalého vojenského prostoru vykazuje vysokou dynamiku vývoje počtu obyvatel, jak s hl. m. Prahou, tak tzv. Všejskou spojkou s Mladou Boleslaví. Cílem tohoto záměru je nejen zlepšit dojížděky do obou center, ale i napomoci rozvoji ekonomických aktivit na dosud volných transformačních plochách v Milovicích, a tím i snížení objemu vyjížděky za prací z tohoto území.

- Zásadní zlepšení dálkové dopravy:
  - o III. tranzitní koridor - modernizace Beroun - Cerhovice - Zbiroh
  - o IV. tranzitní koridor - modernizace Benešov - Mezno - Tábor

V oblasti **silniční dopravy** jsou sledovány následující stavby:

V kategorii *dálnic (D) a rychlostních silnic (R)*

- R1 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – výstavba severozápadního a jihovýchodního segmentu (VPS D001 a D003)  
  
Dokončení těchto úseků umožní souvislé propojení hlavní evropské trasy E55 (D8) od Drážďan a Ústí n. L. do směrů na Plzeň (D5 – E50), Brno (D1 – E50), Hradec Králové (D11 – E67). Zároveň umožní propojení ostatních radiálních silnic R7, R4, D3, I/12 i řady regionálně významných silnic II. třídy a tím optimalizaci silničních vazeb v intenzivně urbanizovaném Pražském metropolitním regionu. Přínosem dokončení těchto úseků bude možnost výrazného snížení regionálních tranzitních vazeb přes kompaktní území hl. m. Prahy.
- D3 (VPS D005) zejména úsek Jesenice - Václavice, převedení trasy I/3 do původního vstupu SOKP a obsluha rozvojového území jižně hl. města.
- R4 (VPS D007) úsek Dubenec - Milín v prodloužení stávající trasy
- R6 (VPS D008 část) úsek Řevničov – Krupá, vyloučení průjezdu stávajícími sídly a odstranění úrovnového křížení železniční trati
- R7 vytvoření souvislé kapacitní trasy Praha – Chomutov s významnými regionálními vazbami na Chemnitz a Lipsko (VPS D010)
- doplnění chybějících MÚK na trasách D8 (Odolena Voda), R6 (Kamenné Žehrovice), D11 (Nehvizdy). Možnost přímé vazby navazujícího urbanizovaného území na kapacitní trasy a možnost snížení dopravního zatížení na silnicích II. třídy procházejících osídlením (VPS D006, D009, D135).

Stav přípravy:

- |    |  |
|----|--|
| R4 | Skalka – II/118 – ÚR 07/2004, předpoklad SP 12/2011                      |
| R4 | II/118 – Milín – ÚR vydáno 08/2010                                       |
| R4 | Milín – Lety – ÚR vydáno 08/2007, předpoklad SP 02/2014                  |
| R6 | Nové Strašecí – Řevničov – ÚR vydáno 09/2006, předpoklad SP 05/2012      |
| R6 | obchvat Řevničova a Krupé – ÚR vydáno 09/2006,                           |
| R6 | přeložka Krupá – ÚR vydáno 03/2009, předpoklad SP 01/2013                |
| R6 | přeložka Hořesedly – ÚR vydáno 03/2009, předpoklad SP 12/2012            |
| R6 | Hořovičky obchvat – I/27 – ÚR vydáno 03/2009, předpoklad SP 12/2012      |
| R7 | Slaný – hranice Středočeského kraje – předpoklad ÚR 12/2012 a SP 12/2014 |

*Silnice I. třídy*

- I/12 Běchovice – Úvaly, napojení nové trasy na SOKP umožní vyloučit necílovou dopravu ze stávající trasy procházející ve velkém rozsahu souvisle zastavěným územím Běchovic a Újezda n. Lesy i zlepšení přímého spojení Kolín – Praha (VPS D021). Trasa je významná i z hlediska cestovního ruchu - spojení Kutné Hory s Prahou)
- I/61 Fialka (R6) – Hřebeč – vyloučení průjezdu Kladnem a možnost napojení tohoto největšího středočeského města prostřednictvím R6 na hl. m. Prahu i na existující část SOKP (VPS D052)
- I/16 napojení na I/6, resp. R6 (VPS D034 východní obchvat Řevničova)
- I/16 úsek Slaný – Ješín - vedení trasy mimo historického jádra města (městská památková zóna) umožňuje též napojení severní výrobní zóny (areál bývalého dolu Slaný, na kterém nebyla zahájena těžba) a tangenciální propojení R6 (Řevničov) s D8 (Nová Ves); (VPS D032)
- I/3 obchvat Olbramovic, jediný průjezd větším sídlem na trase I/3, významný z hlediska odsouvání výstavby D3. Význam kvalitního spojení Votice – Benešov – Mirošovice bude zachován i po realizaci D3 (VPS D016). ÚR vydáno 11/2004, předpoklad SP 12/2012.

- I/3 (VPS D015 část) přestavba nevyhovující trasy v prostoru Benešova, etapové využití v souvislosti s D3
- I/38 sledované úseky této trase by měly zásadně zlepšit vazby významných regionálních center Mladé Boleslavi a Kolína/Kutné Hory i v republikové úrovni spojení Liberec – Česká Lípa – Kolín – Jihlava – Znojmo (– Vídeň) (VPS D045, D047, D048, D049, D050, D051)
- trasa je dopravní páteří významné aglomerace Střední Polabí, a to zejména v úseku Kolín – Kutná Hora – Čáslav
  - významný je též úsek umožňující propojení Kolína jak na dálnici D11, tak na severně ležící města aglomerace Poděbrady a Nymburk
  - pro spojení na Mladou Boleslav je potřebné přestavět podstatnou část severozápadně Nymburka, kritické jsou zejména úseky Nymburk – Krchleby a Smilovice – Luštěnice
- I/16 nové napojení silnice na R10 v prostoru Mladé Boleslavi (VPS D025)
- přeložka východně od Mladé Boleslavi - znamená zjednodušení vztahů od MÚK Kosmonosy (I/38) ve směru na Sobotku a Jičín bez peáže po R10 (umožňuje přímé spojení Česká Lípa – Jičín)
- I/18 východní obchvat města Příbram (VPS D035)
- I/9 přeložka Mělník (VPS D020)

Stav přípravy:

- I/38 obchvat Církvice – předpoklad ÚR 04/2012
- I/38 obchvat Luštěnice – ÚR vydáno 01/2010
- I/16 Slaný – Velvary – ÚR vydáno 11/2007, SP vydáno 12/2010
- I/9 Mělník 1. stavba – DÚR zpracována
- I/3 MÚK Čerčany – SP vydáno 10/2010
- I/12 Běchovice – Úvaly – DÚR zpracována

### *Silnice II. třídy*

- II/101 do priorit jsou zařazeny především úseky na tzv. aglomeračním okruhu. Tento okruh plní především funkci přivaděčů od měst a dalších sídel ležících mimo hlavní radiály (D, R, I/12) na tyto kapacitní trasy. Zároveň umožňuje (vzájemné) tangenciální vazby mezi centry osídlení a umožňuje vyloučení necílové dopravy ze stávajících tras v příměstském území hl. m. Prahy (VPS D055, D056, D058, D059, D063).
- II/240 propojení významného města Kralupy n. Vlt. na západní území Prahy a Letiště Ruzyně (VPS D057 a D058);
- II/272 dokončení obchvatu Lysé n. L. – významné pro zlepšení vazeb téměř desetitisícových Milovic na dálnici D11 (VPS D141), základní předpoklad pro rozvoj ekonomických aktivit;
- II/603 Vestecká spojka dokončení přivaděče od R1 na dálnici D1 (VPS D054), je významná pro radiální vazby od jihu mimo území Kunratic a Krče (v Praze).
- II/112 Václavická spojka na dálnici D3 a obchvat Benešova (VPD D080 a D081)
- II/327a; II/328 dostavba přivaděčů k dálnici D11 (VPS D147, D149)

### **Komentář k „Vestecské spojce“**

Vestecská spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hlavního města Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Pankráckou radiálu.

Vestecská spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1, která po dokončení SOKP by neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP.

Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006) a je i součástí ÚP příslušných obcí (již od poloviny 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by neměly navrhovat.

#### **Komentář ke koridoru silnice II/101: úsek II/101 Rudná - Unhošť**

V ZÚR zůstává varianta (a) západní, převzatá z ÚP VÚC Pražského regionu, která komplexně řeší i obsluhu obcí, ale je přesunuta do kategorie územní rezerva.

Problematika vedení silnice II/101 byla již dříve podrobně dopravně prověřována a výsledkem bylo vedení trasy podle základní varianty (a). Vedení trasy silnice (var. a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Pticemi a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení (b) se severním objezdem Červeného Újezdu je problematické, jelikož prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do OP 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. Varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Obě varianty odvádějí tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonice, čímž dojde ke zlepšení stavu ovzduší v území podél stávajících průtahů těmito obcemi. Var. (a) prochází v těsnější blízkosti zástavby než var. (b), a dokonce se v některých případech roztroušené zástavby v okrajových částech obcí přímo dotýká. Proto představuje varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí. Na druhou stranu, tato varianta umožňuje lepší dopravní obsluhu přílehlých obcí. Míra snížení dopravní zátěže v zástavbě dotčených obcí bude v této variantě nepřímě úměrná podílu cílové a zdrojové dopravy do těchto obcí na celkové dopravní zátěži. Rozdíly mezi variantami jsou však poměrně mírné, negativní dopady var. (a) lze omezit za předpokladu aplikace protihlukových opatření.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Realizace obou z uvažovaných 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 horninové prostředí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou obě z uvažovaných variant hodnoceny jako rovnocenné. Významné vlivy na sledované prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny nebyly v měřítku hodnocení identifikovány.

Z hlediska kulturních a historických hodnot území jsou předložené varianty řešení hodnoceny rovněž jako rovnocenné, přestože východní varianta (b) prochází OP nemovitě památky.