

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

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

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

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

Byly vyhodnoceny:

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

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

Výběr indikátorů byl proveden zejména podle následujících kritérií:

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

## Seznam indikátorů:

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

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

V příloze jsou vloženy také dvě průsvitky:

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

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

# **1. Geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin**

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

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

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

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

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

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

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

**Těžba nerostů v ÚSES**

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

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

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

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

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

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

### **Indikátor - Vliv těžby na změny v území**

Údaje za Středočeský kraj v roce 2006

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

Údaje za Středočeský kraj v roce 2008

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

Komentář k indikátoru:

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

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

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

## 2. Vodní režim

### 2.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj vodního režimu území

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

Úkol:

- **Promítnout preventivní protipovodňová opatření regionálního rozsahu**

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

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

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

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

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

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

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

Úkol:

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

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

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

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

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

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

## **2.2. Indikátor stavu a vývoje vodního režimu území**

### **Indikátor – Retenční schopnost území – K01**

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

#### Komentář k indikátoru:

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

## **3. Hygiena životního prostředí**

### **3.1. Vliv ZÚR na stav a vývoj hygieny životního prostředí**

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

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

## Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

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

- a) *vymezení koridorů s identifikovaným rizikem možného vlivu na ptáčích oblastech nebo evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na dotčené oblasti a lokality;*
- b) *vymezení koridorů liniových záměrů dopravní a technické infrastruktury, které procházejí záplavovým územím, směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách;*
- c) *vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do pásem vodních zdrojů 1. a 2a stupně, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem nenarušení vydatnosti a jakosti dotčených zdrojů;*
- d) *vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.*

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

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

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

### **Čistota ovzduší**

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

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

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

### **Odpadové hospodářství**

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

### **Staré ekologické zátěže**

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

### **Hluk**

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

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



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

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

### **Voda**

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

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

## **3.2. Indikátor stavu a vývoje kvality životního prostředí**

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

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

#### Komentář k indikátoru:

Oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) se rozumí území, kde je překročena hodnota imisního limitu z hlediska lidského zdraví u jedné nebo více znečišťujících látek. Pro vymezení zón a aglomerací se zhoršenou kvalitou ovzduší bylo podle imisních limitů a mezí tolerancí provedeno pro jednotlivé stanice vyhodnocení překračování limitů pro roční průměrné koncentrace PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, olova, benzenu, benzo(a)pyrenu, kadmia, arsenu a niklu. Dále byly vypočteny četnosti překračování denních limitů pro frakci PM<sub>10</sub> a SO<sub>2</sub>, četnosti překračování hodinových imisních limitů pro SO<sub>2</sub> a NO<sub>2</sub> a četnosti překračování osmihodinových imisních limitů oxidu uhelnatého a troposférického ozonu.

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

Celková výměra OZKO činila na území Středočeského kraje v roce 2003 - 1090 km<sup>2</sup> (9,9 % území), v roce 2004 - 167 km<sup>2</sup> (1,5 % území), v roce 2005 již 5670 km<sup>2</sup> (51,5 % území), v roce 2006 - 4184 km<sup>2</sup> (38 % území), v roce 2007 483 km<sup>2</sup> (4,5 % území) a v roce 2008 37 km<sup>2</sup> (pouze 0,3 % území).

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

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

### **Předpoklady dalšího vývoje s provedením koncepce ZÚR**

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

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

## **4. Ochrana přírody a krajiny, ÚSES**

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

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

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

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

Úkol:

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

## Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

#### Úkol:

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

#### Úkol:

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

#### *Poznámka:*

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

#### Úkol:

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

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

#### Úkol:

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

Tato studie:

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

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

#### Úkol:

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

Jedná se zejména o:

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

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

ZÚR vymezují:

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

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

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

## **4.2. Indikátory stavu a vývoje ochrany přírody a krajiny**

### **Indikátor - Koeficient ekologické stability – K03**

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

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

#### *Poznámka:*

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

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

#### **Hodnoty KES jsou obecně klasifikovány následovně:**

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

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

### Komentář k indikátoru:

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

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

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

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

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

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

*Poznámka: kategorie viz výše - klasifikace hodnot KES*

### **Indikátor - Zastoupení území ochrany přírody – K04**

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

#### **Komentář k indikátoru:**

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

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

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

#### **Území NATURA 2010**

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

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

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



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

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

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

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

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

Úkol:

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

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

V ZÚR jsou vymezeny:

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

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

Úkol:

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

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

### Úkol:

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

### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

Jsou vymezeny:

- krajiny chmelařské
- krajiny vinařské

Úkol RURÚ byl splněn.

## **5.2. Indikátory stavu a vývoje zemědělského a lesního půdního fondu**

### **Indikátor – Podíl zemědělské půdy –K05**

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

### Komentář k indikátoru:

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

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

### **Indikátor – Zastoupení ekologického zemědělství (EZ)**

- údaje za ČR 2008:
  - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 341 700 ha
  - celková rozloha zemědělské půdy v územní jednotce : 4 250 000 ha
  - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 8,04 %
- údaje za kraj 2008:
  - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 8 263,9 ha
  - celková plocha územní jednotky: 665 550 ha
  - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 1,24 %
- údaje za ČR 2009:
  - plochy obhospodařované ekologicky hospodařícími zemědělci: 398 407 ha
  - celková rozloha zemědělské půdy v územní jednotce : 4 238 974 ha
  - % plochy obhospodařované ekologickými zemědělci: 9,38 %

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

#### Komentář k indikátoru:

#### Porovnání Středočeského kraje s ostatními kraji a ČR

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

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

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

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

*výměra EZ...obhospodařovaná ekologickými zemědělci*

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

*zdroj dat: Bioinstitut, [www.bioinstitut.cz](http://www.bioinstitut.cz), ročenka 2009*

#### **Indikátor – Lesnatost území – K06**

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

#### Komentář k indikátoru:

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

## **6. Veřejná dopravní infrastruktura**

### **6.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj dopravní infrastruktury**

#### **Priority územního plánování ve vztahu k dopravě**

Priorita 07 pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje stanovuje:

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

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

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

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

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

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

### **Stanovení pořadí změn v území – priority v oblasti veřejných investic**

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

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

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

### **Silniční doprava**

#### Dálnice

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

### Rychlostní silnice

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

### **Poznámka k silničnímu okruhu kolem Prahy (SOKP):**

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

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

*V současné době představují nejvýznamnější 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 Zdiby a v souladu s předkládanými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města, a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace na přijatelné úrovni.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Poznámka k „variantě“ SOKP**

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

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

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

### **Poznámka k návrhu trasy D3:**

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

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

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

Tento úsek D3 umožňuje napojení:

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

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

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

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



### Silnice I. třídy

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

### Silnice II. třídy

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

## **Železniční doprava**

### Vysokorychlostní tratě

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

### ***Poznámka k vysokorychlostnímu železničnímu spojení Praha – Plzeň:***

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

### Celostátní tratě

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

### Regionální tratě

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

## Letecká doprava

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

### *Poznámka k letišti Ruzyně:*

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

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

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

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

## Vodní doprava

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

## Hromadná doprava

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lysecká trať – Mstětice, ze směru D11

Benešovská trať – Strančice, ze směru D1

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

#### **Poznámka k MetroBusu:**

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

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

#### **Rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti ve vztahu k dopravě**

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

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

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

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

### **Specifické oblasti**

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

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

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

*Poznámka:*

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

## **6.2. Indikátory stavu a rozvoje dopravní infrastruktury – K07**

### **Indikátor – Hustota základní dopravní sítě 2010 (v km na 100km<sup>2</sup>)**

výpočet:

- čitatel: 100 x celková délka železnic, dálnic a silnic I. a II. třídy v km
- jmenovatel: plocha území v km<sup>2</sup>
- údaj za ČR: 39,6
- údaj za kraj: 42,1
- kartogram zpracován pro správní obvody POÚ
- zdroj dat: ÚAP Středočeského kraje 2010

#### Komentář k indikátoru:

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

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

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

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

*Poznámka:*

*Indikátor vyjadřuje poměr celkové délky dálnic a silnic I. třídy (včetně rychlostních) v km k rozloze území (na 100km<sup>2</sup>), respektive poměr celkové délky železničních tratí v km k rozloze území (na 100km<sup>2</sup>). Zdroj ČSÚ.*

### **6.3. Odhad pořizovacích nákladů na prioritní investice v dopravní infrastruktuře navržené v ZÚR Středočeského kraje**

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

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

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

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

## Rekapitulace odhadu nákladů na realizaci dopravní infrastruktury podle návrhu ZUR

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

### Členění podle nositelů investic

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

#### Investice hrazené z rozpočtu kraje

##### *Veřejná dopravní infrastruktura - silnice II. a III. třídy*

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

#### Investice hrazené z jiných veřejných zdrojů, zejména státu

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

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

## Dílčí závěry a porovnání možností celé republiky a kraje

### Silniční doprava

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

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

### Železniční doprava

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

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

## 7. Technická infrastruktura

### 7.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj technické infrastruktury

#### Priority územního plánování ve vztahu k dopravní infrastruktuře

Priorita 07 pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje stanovuje:

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

#### **Zásobování pitnou vodou**

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

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

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

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

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



## Čištění odpadních vod

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

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

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

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

## Energetika

### Zásobování elektrickou energií

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

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

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

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

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

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

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

### **Zásobování plynem**

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

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

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

V návrhu ZÚR je navrženo celkem 7 VPS.

### **Ropovody, produktovody**

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

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

### **Zásobování teplem**

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

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

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

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

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

*Poznámka:*

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

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

## **7.2. Indikátor stavu a rozvoje technické infrastruktury**

### **Indikátor – Čištění odpadních vod – K08**

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

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

Při aktualizacích doporučujeme sledovat údaje z obou zdrojů dat.

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

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

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

## Rekapitulace odhadu nákladů na realizaci technické infrastruktury podle návrhu ZUR

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

### Členění podle nositelů investic

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

#### Investice hrazené z rozpočtu kraje

Nejsou

#### Investice hrazené z jiných veřejných zdrojů, zejména státu

Stavby protipovodňových opatření

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

#### Investice hrazené z privátních zdrojů

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

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

### Dílčí závěry

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

## 8. Sociodemografické podmínky

### 8.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj sociodemografických podmínek

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

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

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

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

## **8.2. Indikátory stavu a vývoje sociodemografických podmínek**

### **Indikátor - Hustota zalidnění k 31.12. 2008 – K09**

- výpočet:
  - číselník: počet obyvatel dané územní jednotky
  - jmenovatel: celková výměra územní jednotky v km<sup>2</sup>
- údaj za ČR: 133 (2008) - 133 (2009)
- údaj za kraj: 112 (2008) - 113 (2009)
- údaj za hl.m. Prahu: 2486 (2008) - 2514 (2009)
- kartogram zpracován po obcích
- zdroj dat: ČSÚ 2008 - 2009

#### Komentář k indikátoru:

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

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

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

#### Komentář k indikátoru:

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

### **Indikátor - Vzdělanostní úroveň obyvatelstva - K11**

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

#### **Komentář k indikátoru:**

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

### **Indikátor – Index věkového složení obyvatelstva k 31.12.2008 – K12**

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

#### **Komentář k indikátoru:**

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

### **Pravděpodobný budoucí vývoj hlavních charakteristik**

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

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

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

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

## **9. Struktura osídlení**

### **9.1. Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj struktury osídlení**

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

#### **Vytvářet podmínky pro**

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

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

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

#### **Vyhodnocení návrhu ZÚR:**

ZÚR Středočeského kraje přikládají tématu sídelní struktury velký význam.

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

#### **Priorita 04:**

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



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

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

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

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

ZÚR navrhuje následující kategorie center:

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

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

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

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

## **10. Bydlení a občanská vybavenost**

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

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

Vytvářet podmínky pro:

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

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

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

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

## Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

### *Priorita 04:*

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

### *Priorita 07:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jedním z navržených typů je:

#### Krajina sídelní

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

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

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

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

## **10.2. Indikátory stavu a rozvoje bydlení a občanské vybavenosti**

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

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

#### Komentář k indikátoru:

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

### **Indikátor – Standard bytů – K14**

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

### Komentář k indikátoru:

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

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

### **Indikátor – Vybavenost školskými zařízeními – K15**

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

### Komentář k indikátoru:

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

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

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

## **11. Rekreační a cestovní ruch**

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

#### Vyhodnocení návrhu ZÚR:

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

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

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

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

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

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

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

*Priorita 07, c):*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pro ostatní obce s pověřeným obecním úřadem, jmenovitě Kouřim

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

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

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

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

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

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

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

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

- *prověřit možnosti využití rekreačního potenciálu Posázaví.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Navržené krajinné typy s ohledem na rekreační využívání:

### **Krajina rekreační**

ZÚR vymezují krajinu rekreační v územích odpovídajících těmto charakteristikám:

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

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

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

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

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

### **Krajina příměstská**

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

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

### **Cyklistická doprava**

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

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

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

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

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

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

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

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

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

Jsou to trasy:

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

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

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

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

## **11.2. Indikátory stavu a rozvoje rekreace**

### **Indikátor - Přírodní parky – K16**

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

#### Komentář k indikátoru:

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

### **Indikátor – Lesy příměstské a rekreační - K17**

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

### Komentář k indikátoru

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

#### *Poznámka:*

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

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

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

## **12. Hospodářské podmínky**

### **12.1 Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj hospodářských podmínek**

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

#### Úkol:

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

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

Vyhodnocení návrhu ZÚR:

### **Priority územního plánování ve vztahu k hospodářským podmínkám**

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

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

Jedná se zejména o:

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

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

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

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

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

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

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

Pro rozvojovou oblast OB 1 Praha:

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

Pro ostatní dynamicky se rozvíjející rozvojové oblasti a osy:

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

Pro ostatní rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti:

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

### **Vliv ZÚR na hospodářské podmínky**

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

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

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

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

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

## **12.2. Indikátory stavu a rozvoje hospodářství**

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

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

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

Pravděpodobný vývoj:

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



## Indikátor - Ekonomická výkonnost správních obvodů ORP – K18

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

### Komentář k indikátoru:

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

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

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

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

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

### Základní srovnání Středočeského kraje s Prahou a ČR za rok 2008

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

*ČDDD... čistý disponibilní důchod domácností*

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

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

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

### **Ekonomická výkonnost a její regionální diference**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Komentář k indikátoru:

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

#### *Poznámka:*

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

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

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

#### Komentář k indikátoru:

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

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

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

#### **Komentář k indikátoru:**

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

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

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

#### **Komentář k indikátoru:**

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