

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZÚR navrhují koridory pro modernizaci a optimalizaci železniční dopravy.

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

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

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

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

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

Lze očekávat výrazné omezení hlučnosti letecké dopravy vlivem technického pokroku.

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

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

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

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

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

Povodí horního a středního Labe:

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

Povodí dolní Vltavy:

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

Povodí Berounky:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZÚR stanovují požadavek využívání brownfields pro rozvoj ekonomických aktivit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▪ **Zatížení CHKO Český kras těžbou vápenců (0)**

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

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

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

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

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

▪ **Rekreace bez odpovídající infrastruktury (zejména individuální pobytová) (+1)**

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

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

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

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

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

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

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

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

▪ **Vyšší úbytek ZPF v nejúrodnější části kraje**

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

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

SILNÉ STRÁNKY

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

Návrh ZÚR stabilizuje zvýšený význam mimoprodukčních funkcí krajiny a jejich hodnot formulací cílových charakteristik.
- **Pokles emisí do všech složek životního prostředí (+1)**

ZÚR stanovuje zásady pro usměrňování územního rozvoje - rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do předem určených prostor (větších měst a lokalit s napojením na kolejovou dopravu); logistické a výrobní areály umisťovat tak, aby nezatěžovaly svými dopravními vazbami centrální a obytná území sídel; využívat možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů a dostavby ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách; ve vyšších centrech osídlení vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy v nižších a lokálních centrech, zlepšit situaci v dopravním napojení a dopravní obsluze spádového území.
- **Pestrost přírody středních Čech, velmi vysoká biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů; vysoký podíl území s výjimečnými přírodními hodnotami a unikátním krajinným rázem; poměrně hustá síť území ochrany přírody: zvláště chráněných území, ptačích oblastí, přírodních parků; poměrně velké zastoupení dalších cenných území krajiny – krajinné památkové zóny, přírodně cenné bývalé vojenské prostory, oblasti se zachovalou strukturou venkovských sídel (+1)**

Uvedené silné stránky jsou hodnotami, které ZÚR kraje evidují a stanovují podmínky pro jejich ochranu i rozvoj.
- **Vysoký přírodní potenciál pro zemědělství, včetně speciálních kultur (chmel a vinná réva) (+1)**

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

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

Zemědělský půdní fond s přírodními předpoklady k vysoké produkci (třída ochrany 1 a 2) byl zahrnut do oblastí krajinných typů – krajiny relativně vyvážené – 31% z území kraje (zahrnují 31% z výměry 1. a 2. třídy ochrany v kraji) a do krajín polních – 15% z území kraje (zahrnují 28% z výměry 1. a 2. třídy ochrany v kraji). Cílové charakteristiky stabilizují tyto oblasti pro zemědělskou produkci.
- **Značná část PF plní mimoprodukční funkce. Mezi nejdůležitější mimoprodukční funkce patří lesy s funkcemi vodohospodářskými, zdravotně hygienickými a s funkcí ochrany přírody. Na území Středočeského kraje jsou zastoupeny lesy se všemi výše uvedenými funkcemi (+1)**

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

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

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

PŘÍLEŽITOSTI

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

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

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

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

MetroBus

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

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

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

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

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

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

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

Cyklistická doprava

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

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

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

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

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

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

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

Problematika neúplné sítě ZCHÚ přesahuje rámec řešení ZÚR.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy hospodářských podmínek

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

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

Na úrovni ZÚR lze ovlivnit minimálně. ZÚR navrhuje stabilizace center osídlení a na ně vázaný rozvoj ekonomických aktivit.
- **Možný pokles významu klíčových odvětví ve Středočeském regionu (strojírenství, zejména výroba automobilů, elektrotechnika) (0)**

Na úrovni ZÚR nelze ovlivnit. Kromě klíčových odvětví lze očekávat stagnaci rozvoje zejména cestovního ruchu, bankovníctví a obecně i dalších služeb.
- **Pokračující trend vysoké vyjížděky na velké vzdálenosti za prací (+1)**

ZÚR vytvářejí v obecné rovině podmínky pro vyvážený rozvoj území, to znamená vedle podmínek pro bydlení, vytvářejí i podmínky pro další funkce území a pro hospodářský rozvoj, s cílem omezit trend vyjížděky, zejména na velké vzdálenosti. Určitý rozsah vyjížděky je přirozený jev a v rámci spádových území je třeba zajistit pro dojíždění kvalitní hromadnou dopravu. Dojíždění na velké vzdálenosti se bude týkat vždy úzké skupiny specializovaných, vysoce kvalifikovaných pracovníků a nemělo by být nezbytností pro běžné profese.
- **Opoždění výstavby dopravní a technické infrastruktury, zejména silniční sítě v Pražském regionu a napojovacích silnic k hlavním trasám (D, R) (+2)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proto, aby v některých lokalitách nevznikl v blízké době očekávaný deficit v zásobování elektrickou energií, je navrženo v rámci VPS celkem 13 TR 110 kV včetně nezbytných přívodních vedení.

▪ **Potenciální ohrožení dopravní a technické infrastruktury při krizových situacích (povodně, teroristické útoky) (+1)**

Ohrožení území Středočeského kraje napadením dopravních a infrastrukturních systémů teroristickými akcemi či při krizových situacích (např. při povodních či dlouhotrvajících obdobích sucha) je nástroji územního plánování obtížně řešitelné. Do jisté míry lze uplatnit principy jako zdvojení zdrojů (určitá míra lokální soběstačnosti) či účelné propojování soustav. Řada návrhů ZÚR bude tento efekt mít.

Od tras vedení VVTL a VTL při normálním provozu nehrozí žádná přímá rizika a nebezpečí pro obyvatelstvo nebo životní prostředí. Trasy VVTL a VTL plynovodů jsou vedeny mimo obytné a průmyslové plochy a mají ochranná a bezpečnostní pásma. V případě poruchy nebo havárie eventuálního teroristického napadení je bezpečnostní riziko pro okolí pouze lokální, při úniku nebo požáru se plyn rozptýlí nebo vyhoří a nehrozí kontaminace životního prostředí většího rozsahu.

II. Vliv na posílení slabých stránek řešeného území z hlediska hospodářských podmínek

- **Nedostatečná transformace nevyužívaných výrobních ploch zejména po těžbě, hutnictví, potravinářském průmyslu, bývalých zemědělských areálů, letišť aj. (+2)**

ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které využívání brownfields podporují:

„rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené sítě a na letiště, zejména na plochy brownfields“;

„využívat ve významném rozsahu možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů (brownfields) a dostavby volných ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách“.
- **Poměrně vysoká nezaměstnanost v některých regionech (SO ORP Příbram, Mělník, Nymburk, Kolín, Kutná Hora, Čáslav), nízká nabídka pracovních příležitostí v některých regionech (SO ORP Mělník, Lysá n. L., Kutná Hora, Čáslav, Slaný, Poděbrady, Český Brod, Sedlčany, Votice), nízká ekonomická výkonnost některých regionů (Dobříš, Sedlčany, Votice, Lysá nad Labem, Č. Brod, Čáslav, K. Hora) (+1)**

ZÚR ovlivňují tyto jevy minimálně a jen nepřímo. Stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které vytvářejí základní podmínky pro hospodářský rozvoj. Rovněž zásady uplatněné pro rozvoj středisek osídlení přispívají k posílení ekonomické základny těchto center.

Návrhy z oblasti dopravní a technické infrastruktury zabezpečují nezbytné podmínky pro rozvoj hospodářství.
- **Nízký podíl cestovního ruchu na ekonomice regionů, nevyužitý potenciál kraje pro cestovní ruch a rekreaci (Střední Povltaví, Posázaví) (+1)**

V souladu s prioritami stanovenými ve strategických regionálních dokumentacích stanovují ZÚR kraje zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které vytvářejí základní podmínky pro zvýšení podílu cestovního ruchu na ekonomice regionů.

V rámci oblastí se shodným krajinným typem jsou vymezeny „*krajiny rekreační*“, pro které jsou stanoveny základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich. Cílem je zejména zachování a případný rozvoj rekreačního potenciálu území.
- **Vysoký rozsah logistických areálů, zejména v okrese Praha-východ (0)**

ZÚR Středočeského kraje na tento rozsah nemají vliv. Jsou však stanoveny zásady k ochraně nezastavěného území, podpora využívání brownfields apod.
- **Nedostatečná dopravní infrastruktura vzhledem k významu a dynamice rozvoje:**
 - **nedokončený silniční okruh kolem Prahy, (+2)**
 - **v prostoru Středního Povltaví, (+1)**
 - **špatné dopravní propojení měst (hospodářských center) v území severně od Prahy, (+2)**
 - **nedostatečné parametry silnice I/38, páteře hospodářského koridoru Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav, (+2)**
 - **nedostatečné silniční propojení Kolín – Pardubice, (+2)**
 - **špatné železniční spojení Praha – Mladá Boleslav (hlavní hospodářské póly Str. Čech), (+2)**

- **omezené parametry železničního spojení ve směru od Prahy na Mladou Boleslav a dále na Liberecký kraj, (+2)**
- **omezené parametry a nízká technická úroveň zejména regionálních tratí, (0)**
- **nedostatečná funkce příměstské kolejové dopravy, zejména v územích silného rozvoje obytné zástavby (+1).**

Na veškeré v RURÚ definované slabé stránky návrh adekvátně reaguje. Slabé stránky jsou ovšem zejména v nedostatečném rozsahu investic do dobudování a zkvalitnění silniční sítě kraje. V tom jsou možnosti ZÚR nepatrné či zcela nulové. V tomto smyslu může určitým způsobem napomoci v dokumentaci obsažené stanovení priorit.

Návrh ZÚR definuje mezi prioritami železniční dopravy také realizaci tzv. Všejsanské spojky pro podstatné zlepšení železničního spojení na Mladou Boleslav a dále na Liberec, včetně obsluhy významně se rozvíjejícího sídelní osy Praha – Čelákovice – Lysá a Milovice a posílení železniční dopravy na všech radiálních trasách do Prahy.

- **Lokální nedostatky v technické infrastruktuře:**
 - **stávající rozmístění distribučních rozvodů 110/22kV neodpovídá současným potřebám ani očekávanému rozvoji kraje a výhledovým požadavkům na zásobování nových obytných a průmyslových lokalit; v některých lokalitách proto vzniká nebo se v blízké době očekává deficit v zásobování elektrickou energií (+2)**

Proto, aby v některých lokalitách nevznikl v blízké době očekávaný deficit v zásobování elektrickou energií, je navrženo v rámci VPS celkem 13 TR 110 kV včetně nezbytných přívodních vedení.

- **absence zásobování plynem v některých oblastech (0)**

Nerovnoměrnost v pokrytí území (rozvody distribuční soustavy VTL plynovodů pokrývají převážně lokality soustředěné v okruhu kolem hl. m. Prahy a lokality s velkým osídlením nebo s velkou průmyslovou výrobou) bude zachována i ve výhledu. Lokality s rozdrobenou sídelní strukturou a řadou malých obcí a tím i nedostatečnou velikostí jejich případného odběru plynu není ekonomické napojovat.

- **nižší procento obyvatel připojených na vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu (+1)**

ZÚR navrhuje řadu vodovodních systémů (vodárenská soustava, skupinové vodovody, přívodní řady), které mají pomoci tento deficit odstranit. Územní ochrana dalších potřebných ploch a koridorů pro lokální systémy bude zajištěna v územních plánech obcí.

Návrhy nových nadobecních systémů veřejných kanalizací nejsou v ZÚR obsaženy.

III. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území z hlediska hospodářských podmínek

SILNÉ STRÁNKY

- **Hlavní město Praha – nejvýznamnější ekonomické centrum republiky - v těžišti území kraje, byť administrativně vyčleněné, významně pozitivně ovlivňuje hospodářství kraje: (+1)**
 - **vysoká nabídka pracovních příležitostí v hl. m. Praze,**
 - **odbytí zboží a služeb,**
 - **kooperace kraje a hlavního města.**

- Zejména po r. 2000 zrychlený ekonomický růst (ve většině makroekonomických ukazatelů 2. místo za Prahou včetně přímých zahraničních investic) (+1)
- Vysoká výkonnost regionu Mladá Boleslav (+1)
- Narůstající výkonnost regionu Střední Polabí (osa Nymburk - Kolín – Kutná Hora) (+1)
- Koncentrace ekonomických aktivit v hlavních osách osídlení: (+1)
 - Praha – Brandýs n. L.-St. Boleslav – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště
 - Praha – Nymburk + Poděbrady – Kolín + Kutná Hora
 - Praha – Beroun – Hořovice/Žebrák
 - Praha – Odolena Voda – Úžice/Kozomín – Kralupy n. Vlt.
 - Praha – Říčany - Benešov
- Vysoká kvalifikace pracovních sil zejména v zázemí Prahy (Praha-východ, Praha-západ); po Praze nejvyšší průměrné platy a nejvyšší dynamika růstu průměrných platů v ČR; velmi nízká nezaměstnanost v regionech Praha-východ, Praha-západ, Mladá Boleslav, Benešov (+1)
- Velmi vysoký rozsah nové výstavby bytů v některých regionech (Praha-východ, Praha-západ); dostatek stavebních surovin i zpracovatelských kapacit (+1)
- Výkonná dopravní infrastruktura v hlavních koridorech (směry Benešov, Beroun, Kolín, Kralupy n. Vlt.) (+1)
- Existující a postupně doplňované sítě technické infrastruktury, pokrývající základní nároky území bez velmi výrazných deficitů regionálního významu (+1)

Hodnocení vlivu ZÚR

V ZÚR se uvedené silné stránky odrážejí zejména v návrhu rozvojových os a oblastí, v zásadách stanovených pro podporu center osídlení i v návrhu koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu. I když dojde ke zpomalení hospodářského růstu v uvedených oblastech, budou mít v rámci ČR nadále lepší předpoklady pro prosperitu, dané řadou územně technických i dalších („lidské zdroje“) podmínek.

PŘÍLEŽITOSTI

- **Zajištění vhodné specializace místní ekonomiky; speciální pozornost a podporu přitom vyžadují dva extrémní typy území: (+2)**
 - zaostávající a slabě osídlené prostory (především okrajová území zvláště v jižní části kraje), kde je potřebné posílení vlastní ekonomické základny především regionálních středisek; dále je zde důležitá podpora mikroregionální dopravní infrastruktury, harmonizace ochrany životního prostředí a zároveň i rozvoje rekreačních funkcí,
 - naopak v nejvíce exponovaných územích (metropolitní zázemí Prahy, hlavní urbanizované osy) bude potřebné „zvládnutí“ vysoké růstové dynamiky; podmínkou je potřebný rozvoj technické a sociální infrastruktury (viz aktuální stav v suburbanizační zóně) a zároveň efektivní užití nástrojů územní a regionální politiky v zájmu komplexní koordinace složek dynamického rozvoje (bydlení, rekreace, doprava, služby) a ochrany hodnot krajiny.
- **Zvýšení podílu terciérního sektoru na ekonomickém profilu kraje včetně služeb pro cestovní ruch (+1)**
- **Rozvoj technologických parků a vědecko-výzkumných center, využívajících vysokou kvalifikaci obyvatel zejména v příměstském území hlavního města Prahy (+1)**
- **Zřizování podnikatelských inkubátorů (+1)**
- **Využití investičních příležitostí (viz též pasportizace krajského úřadu) (+1)**

- **Transformace nevyužívaných ploch (brownfields) pro nové ekonomické i jiné aktivity (Kladno, Příbram, Benešov, Tuchlovice, Milovice, Velvary, areály v okolí Kolína) aj. (+1)**
- **Plné využití strategické průmyslové zóny Kozomín u Kralup nad Vltavou a průmyslové zóny v Nymburce (0)**
- **Výrazný rozvoj regionu Střední Polabí umožní zlepšení situace v zaostalejších regionech Kutná Hora a Čáslav (+2)**
- **Rozvoj ekonomických aktivit v prostoru Lysá n. L. – Milovice umožní snížení silné vyjížděky za prací (+2)**
- **Posílení významu městské a poznávací turistiky, zlepšení infrastruktury pro cestovní ruch; např. posílení významu regionu Středního Povltaví v souvislosti s výstavbou plavebních objektů - lodních zdvihadel, propojujících stávající přehradní nádrže (souvislá vodní cesta Praha – České Budějovice) (+2)**
- **Realizace významných dopravních staveb (+2)**
 - silničního okruhu kolem Prahy
 - dálnice D3
 - silnice I/12
 - zlepšení podmínek (kvality komunikací) pro dojížděku za prací v regionech: Lysá n. L. – Milovice, Kutná Hora, Čáslav

Hodnocení vlivu ZÚR

V ZÚR jsou do návrhu všechny tyto potenciální příležitosti promítnuty. Odrážejí se zejména v návrhu rozvojových os a oblastí, v zásadách stanovených pro podporu center osídlení i v návrhu koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu.

Velmi dobrou výchozí pozici kraje v rozsahu realizovaných či rozestavených trasách dálnic a rychlostních komunikací, zejména v mezikrajském porovnání, návrh ZÚR plně využívá. Doplněny jsou také některé křižovatky výrazně zvyšující komfort dopravní obsluhy využitím existujících dálnic a rychlostních komunikací na styku území kraje a Prahy.

Realizace silničního okruhu kolem Prahy, silnice I/12, dálnice D3 a dokončení chybějících úseků R 4, R 7 a části R 6 po Krupou jsou zařazeny v ZÚR mezi priority. Zbývající část trasy R6 od Krupé na hranice kraje je zařazena jen mezi VPS nikoli jako prioritní, což je, vzhledem k současnému směrovému a výškovému vedení, zcela v souladu se stávajícím i výhledovým dopravním zatížením tohoto úseku.

Existence realizovaných dálnic a rychlostních komunikací se projevuje i v tom, že mezi priority silniční dopravy bylo možné zařadit i velký počet úseků silnic II. a někdy i III. tříd. Jejich realizace bude ovšem zcela závislá na struktuře priorit v rozpočtech kraje pro jednotlivé roky.

- **Využití potenciálu některých letišť (+2)**
V návrhu ZÚR je využita příležitost relativně husté sítě jednotlivých druhů letišť v kraji.
- **Opětovné využití potenciálu vodních cest, včetně vybraných přístavů s dobrou návazností silniční i železniční dopravy (+1)**
Využití potenciálu vodních cest, včetně vybraných přístavů, byť s dobrou návazností silniční i železniční dopravy je omezené nespolehlivou splavností kritického úseku Labe od Ústí nad Labem po státní hranici. Rovněž využití vodních cest pro rekreaci a cestovní ruch je, s výjimkou území Prahy, minimální. Tomu by významně napomohlo

doplnění plavebních objektů – lodních zdvihadel na vltavské vodní cestě na přehradních hrázích Slap a Orlíku, které ZÚR navrhuje.

▪ **Realizace železničních staveb:**

- **trasa Praha – letiště – Kladno (+2)**
- **uvolnění tratí v příměstském pražském prostoru pro příměstskou železniční dopravu výstavbou nových výstupních úseků železničních tratí (+2)**

Velmi dobrou výchozí pozici má kraj také v hustotě a trasování existující železniční sítě. Plně je využita příležitost realizace nové trasy příměstské železniční dopravy Praha – letiště – Kladno. O využití příležitosti realizace nových vstupů do Prahy v trasách VRT, které přinese uvolnění stávajících koridorových tratí pro vyšší rozvoj příměstské dopravy, bylo již řečeno v textu o eliminaci nebo snížení hrozeb.

▪ **Výstavba sítí technické infrastruktury v oblastech s deficitem (+2)**

Zásobování některých oblastí Středočeského kraje, např. ve směru k Brandýsu n. L. by mohlo být posíleno z plánované rozvodny 400/110kV Praha-Sever. V rámci ZÚR je navrženo 13 rozvodů 110/22 kV.

Pro lokality s deficitem zásobování plynem jsou navrženy nové VTL plynovody a nové regulační stanice. Plynofikace většího rozsahu je navržena pouze v oblasti Rožmitálu p.T., v okolí Dobříše, Mšena, Kostelce n. Č. L., Týnce n.L.

Středočeským krajem prochází několik koridorů ropovodů a produktovodů s tranzitním účelem, část těchto potrubí má cíl i na území kraje v centrech skladování nebo zpracování. Využití existujících koridorů je navrženo pro rozšíření či zkapacitnění formou tzv. příloží.

▪ **Volné kapacity ve zdrojích pitné vody, využitelné k dodávkám vody do nedostatkových území (+2)**

Z hlediska zdrojů pro zásobování pitnou vodou je na tom kraj mimořádně dobře, což je důsledek velmi kvalitních a kapacitních zdrojů vybudovaných v předchozích letech pro zásobování Prahy a současně výrazně nižší spotřebou v současnosti.

3. Předpokládané vlivy na výsledky SWOT analýzy podmínek pro soudržnost společenství obyvatel

I. Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území z hlediska podmínek pro soudržnost obyvatel

HROZBY

- **Příliš dynamický a jednostranně orientovaný ekonomický růst v rozšiřujícím se metropolitním zázemí Prahy a eventuálně i v rozvojových osách; zde hrozí při nedostatečné koordinaci růstových tendencí: (+1)**
 - **zpoždění výstavby potřebné infrastruktury, zejména dopravní, a následná „přetíženost“ území, která se stane bariérou – především územně technickou bariérou – růstu ekonomiky,**
 - **zhoršování kvality bydlení a ztráta hodnot krajiny v zóně intenzivní suburbanizace,**
 - **ztráta či snížení rekreačního potenciálu příměstského území Prahy a některých dalších měst,**

- **narůstání dojížděky do hl.města Prahy pokud zůstanou nevybavená místní střediska v příměstském prostoru Prahy,**
- **snížení sociální a sídelní stability v metropolitním zázemí.**

Hodnocení vlivu ZÚR

Problematika území suburbanizace (zejména v zázemí Prahy) byla v ZÚR řešena v rámci možností a pomocí nástrojů, kterými tato dokumentace disponuje.

To znamená:

- v tomto území byly navrženy koridory pro dopravní infrastrukturu tak, aby kromě nadnárodních a celorepublikových vazeb byly řešeny i místní vazby včetně hromadné dopravy osob do Prahy a ostatních center
- byly navrženy plochy a koridory pro technickou infrastrukturu, zejména pro zásobování elektrickou energií
- v „rozvojové oblasti celorepublikového významu OBI Praha“ byly stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a „úkoly pro územní plánování“, které stanovují celou řadu zásad, např. pro usměrňování rozvoje bydlení i hospodářských aktivit do prostorů center s odpovídající dopravní, respektive sociální infrastrukturou; další požadavky byly stanoveny pro zachování krajinného rázu, zachování prostupnosti krajiny a vytváření tzv. zelených klínů - přírodních a rekreačních vazeb - s územím hl. m. Prahy

- **Pokles atraktivity středisek s nevyhovující vybaveností (+1)**

Hodnocení vlivu ZÚR

Pro doplnění vybavení center byly stanoveny zásady směřující k jejich dovybavení potřebnou veřejnou infrastrukturou.

- **Další prohloubení územních nerovnoměrností v socioekonomických podmínkách obyvatelstva a odpovídající zvýraznění periferního charakteru řady mikroregionů u krajských hranic v důsledku zaostávání v budování infrastruktury i ve vytváření kooperativních vazeb mezi silnými a slabými mikroregiony (emigrace, stárnutí obyvatelstva, zvýšená nezaměstnanost apod.) (+1)**
- **Další oslabování významu některých center mimo hlavní dopravní trasy (+1)**
 - **Votice – poloha mimo budoucí D3**
 - **Městec Králové – značná vzdálenost od D11**
- **Další vyliďňování periferních oblastí (západní Rakovnicko, jižní Benešovsko aj.) (+1)**

Hodnocení vlivu ZÚR

Tato periferní území byla zařazena do tzv. „specifických oblastí“, pro které byly stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a „úkoly pro územní plánování“. V těchto zásadách a úkolech jsou stanoveny podmínky pro řešení uvedených problémů a deficitů: zlepšení dopravní obsluhy území, posílení vybraných center osídlení, vytvoření podmínek pro rozvoj bydlení a hospodářských aktivit v sídlech, zlepšení koordinace mezi centry i oblastmi, ověření možností využití rekreačního potenciálu území a rozvojových předpokladů možných středisek cestovního ruchu.

Poznámka - vývojové tendence

Charakteristické je postupné zrychlování růstových tendencí nejen v širokém zázemí Prahy, ale i v Praze samotné. Jestliže v období od 1.3.2001 (poslední sčítání) do 1.1.2006 vzrostl počet obyvatelstva ve Středočeském kraji o 3,2 % a v Praze o 1,1 %, pak v období od 1.1.2006 do 1.1.2010 činil nárůst v kraji již 7,7 % a v Praze 5,7 %. Od data posledního sčítání do 1.1.2010 přibýlo v celé ČR 2,7 % obyvatel, v Praze 6,8

% a ve Středočeském kraji dokonce 11,1 %. To představuje v porovnání s ostatními kraji ČR nejen nejvyšší dynamiku, ale i postupnou koncentraci populačních přírůstků státu do středočeského prostoru. Jestliže v letech 2001 – 2010 vzrostla populace státu o cca 277 tisíc, pak populace středočeské oblasti vzrostla o cca 205 tisíc (ve Středočeském kraji cca 125 tisíc). Podíl středních Čech na celkovém přírůstku činil tedy 74 % !

Zrychlení růstu obyvatelstva je možné označit za nejvýznamnější změnu sociálního a ekonomického vývoje řešeného prostoru v posledních letech. Ze širšího hlediska se jedná o důsledek mimořádného ekonomického růstu Prahy v 90. letech minulého století (zvýšení podílu na ekonomice státu z necelých 15 % na 22 % - podle ekonomického agregátu). Tento nárůst a odpovídající zvýšení atraktivity hlavního města se s určitým zpožděním „přenesl“ do jejího zázemí (viz nejvyšší dynamika ekonomického růstu Středočeského kraje zejména po roce 2000) a zároveň do vývoje obyvatelstva, jehož mobilita je v porovnání s ekonomikou nižší.

V podmínkách ČR výrazně nadprůměrný růst obyvatelstva středních Čech byl, je a bude regionálně významně diferencovaný. Nejdůležitějším faktorem podmiňujícím tuto diferenciaci je vzdálenost/poloha vůči Praze a dále i hlavním komunikacím. V úrovni obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), které odpovídají relativně přirozeným (organickým) mikroregionům, resp. v bezprostředním zázemí Prahy částem pražského mikroregionu, je možné rozlišit tyto kategorie:

- *Hlavní růstovou zónu kolem Prahy s extrémním nárůstem obyvatelstva: SO ORP Černošice, Říčany a Brandýs n.L. – Stará Boleslav a dále i specifický případ Lysé n.Lab. (růst Milovic).*
- *Většinu širšího metropolitního zázemí Prahy a Mladoboleslavsko s růstovou dynamikou zhruba na průměru celého kraje: SO ORP Beroun, Český Brod, Dobříš, Kralupy n.Vlt., Neratovice a Mladá Boleslav.*
- *Ostatní části široce vymezené metropolitní oblasti Prahy a území středního Polabí s poněkud nižší růstovou dynamikou, která však přesahuje úroveň relativního nárůstu v celé ČR: SO ORP Benešov, Hořovice, Kladno, Slaný, Mělník, Rakovník, Kolín, Nymburk, Poděbrady a Mnichovo Hradiště (ná vaznost na Mladou Boleslav).*
- *Konečně periferního typu jsou území více vzdálená od Prahy – převážně jižní a jihovýchodní část kraje: SO ORP Příbram, Sedlčany, Vlašim, Votice, Kutná Hora a Čáslav. Ale i v těchto jednotkách docházelo v druhé polovině současné dekády k mírnému růstu.*

V důsledku světové finanční krize a následné všeobecné ekonomické recese je však nutné očekávat v tomto i v příštím roce a omezeně i v letech dalších závažné vývojové změny. I když se tyto negativní tendence intenzivně projeví „pouze“ v ekonomické sféře, je třeba předpokládat i zprostředkované dopady sociální a částečně i demografické (především v migraci obyvatelstva).

Ekonomické potíže a pravděpodobný následný hospodářský útlum se projeví v jednotlivých společenských sférách – a to i v územní dimenzi – diferencovaně:

- *největší negativní změny budou u průmyslových a zároveň exportně orientovaných podniků (což je problém celé ČR i sousedních zemí SRN, Rakousko, Slovensko).*
- *Určitý, byť těžko odhadnutelný, pokles ekonomiky se promítne do rozsahu investičních aktivit. Vzhledem k navrhovaným formám státní pomoci by však nemělo dojít k omezení rozvoje regionální infrastruktury.*

- *Z hlediska obyvatelstva je třeba počítat s růstem míry nezaměstnanosti, a s poklesem kupní síly obyvatelstva.*
- *Specifický sociální problém bude patrně představovat fenomén zahraniční migrace, a to v dvojím slova smyslu: snížení migračních přírůstků (zpomalení růstu Prahy a částečně i jejího zázemí) a zároveň zesílení sociálně patologických procesů a jevů v důsledku zvýšení nezaměstnanosti zvláště u cizinců.*
- *Delší trvání krize může znamenat naopak zvýšení imigračního tlaku na Prahu a navazující území, neboť situace v jiných regionech může být výrazně horší. Je otázkou, jak se cyklické výkyvy promítnou do dlouhodobého vývoje tohoto území.*

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

II. Vliv na posílení slabých stránek řešeného území z hlediska podmínek pro soudržnost obyvatel

SLABÉ STRÁNKY

- **Dílčí problémy vyplývající z vázanosti kraje na hlavní město a z časového předstihu rozvoje Prahy samotné:**
 - **zvýšení pracovní vyjížděky do Prahy** v důsledku dočasného snížení ekonomické úrovně po r. 1989 (útlum průmyslové výroby) (+1)
 - **neregulované suburbanizační procesy**, což vede lokálně ke ztrátě kvality obytného i krajinného prostředí: (+2)
 - **chybějící koncepce rozvoje (či urbanizace) atraktivních částí kraje** (nejsou legislativou dané nástroje pro ovlivňování vývoje)
 - **zaostávající dopravní, technická a další veřejná - sociální infrastruktura**
- **Zvyšující se zahraniční imigrace** (zvýšení sociální heterogenity a odpovídající snížení autoidentifikace lokálních a mikroregionálních komunit) (0)
- **Výrazné regionální rozdíly (nerovnoměrnosti) v dosaženém stavu i ve vývojových tendencích jak z hlediska kvality života obyvatelstva, tak z hlediska intenzity osídlení;** dominantním faktorem podmiňujícím tuto diferenciaci je poloha (vzdálenost) vůči Praze a dále i vůči hlavním dopravním a urbanizovaným osám a samozřejmě i výrazně rozdílný rozvojový potenciál; **závažná je především aktuální tendence k dalšímu prohlubování této diferenciaci (+1)**
- **Hlavní problémová území se vytvořila převážně při krajských hranicích** (území typu vnitřní periferie), a to především v jižních částech kraje (makrozóna na jih od pomyslné spojnice Příbram – Benešov – Kutná Hora – Čáslav) a **v omezeném rozsahu i při hranicích ostatních** (zejména obvody: Jesenice, Mšeno, Městec Králové) (+1)
- **Nedostatek kvalitních a dostatečně kapacitních základních a mateřských škol** v rychle se rozvíjejících obcích (0)
- **Přetížení některých území individuálními rekreačními objekty a nevyhovující infrastruktura** v těchto lokalitách; tlak na jejich přeměnu na lokality pro trvalé bydlení (0)

- **Některé problémy v regionální organizaci:**
 - **zhoršená možnost řešení problémů společných pro Prahu a její zázemí, problematické vymezení některých SO ORP a SO POÚ:** Černošice, Votice, Mšeno, Jesenice (Rakovník), Křivoklát, Kouřim, Kamenice, Sázava, Týnec n. L., Rožmitál p. T., Sadská, **(0)**
 - **existence slabých nižších center v příměstském území Prahy – Úvaly,** Černošice, Kostelec n. Č. L., Jílové u P., Kamenice, Mnichovice, **(+1)**
 - **existence slabých nižších center na obvodě kraje – Votice, Březnice, Zruč n. S.,** Městec Králové, **(+1)**
 - **nízký potenciál některých center ve vztahu k jejich roli v osídlení – Černošice,** Votice, Městec Králové, **(+1)**
 - **velmi malé administrativní území některých měst (Kladno, Mladá Boleslav,** Příbram, Kolín). **(0)**
- **Špatná dostupnost (dopravní obsluha) některých území:**
 - **špatné napojení center na nadřazenou dopravní síť (Kladno – R6, Neratovice –** D8, Kralupy n. Vlt. – D8), **(+2)**
 - **nedořešené napojení některých center mimo hlavní dopravní koridory –** Rakovník, Nymburk, Vlašim, **(+1)**
 - **špatné propojení center v severozápadní části Pražského regionu (Beroun,** Kralupy n. Vlt. a Slaný s Kladnem), **(+1)**
 - **nevyhovující kvalita železničního spojení Kladna s Prahou. (+2)**

Hodnocení vlivu ZÚR

V porovnání s celou republikou má středočeský prostor jednoznačně nejvyšší úroveň i rozvojový potenciál. Hlavní slabé stránky se proto vztahují především k vnitřním územním nerovnováhám. Ty jsou dvojího typu: periferní prostory a naopak exponované zázemí Prahy s vysokou a obtížně regulovatelnou růstovou dynamikou. Rozsah periferních prostorů je poměrně značný (podstatně více než vymezené problémové tzv. specifické oblasti) zvláště v jižních částech kraje a dále převážně při krajských hranicích. Podporou zde může být pochopitelně opět rozvoj dopravní infrastruktury a příslušných mikroregionálních středisek. Obdobně významné je využití potenciálu pro rekreaci a cestovní ruch, což je i jednou z priorit ZÚR. Konečně navrhované zesílení mezikrajské spolupráce může k řešení periferní problematiky značně přispět, neboť se týká zón podél krajských hranic. Ty často představují rozvojové bariéry územně – administrativního i dopravního typu.

Opačným extrémem je bližší – postupně však rozšiřované – metropolitní zázemí Prahy. Jedná se o vysoce atraktivní území, jehož přitažlivost se projevuje nejen u sídelních funkcí, ale i u funkcí ekonomických/pracovních a rekreačních. Odpovídající zájmové střety spolu s vysokou rozvojovou dynamikou si vynucují podstatně vyšší regulační/koordinační ovlivňování právě územně plánovacími nástroji (nebezpečí tzv. sídelní kaše). Podmínkou úspěšné regulace je i odstranění zpoždění ve výstavbě sociální i technické infrastruktury. Zvláštní opatření v oblasti sociální politiky jsou potřebná v důsledku rostoucí sociální, demografické a omezeně i národnostní heterogenity obyvatelstva.

III. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území z hlediska podmínek pro soudržnost obyvatel

SILNÉ STRÁNKY

- Výjimečně příznivá poloha v zázemí Prahy, jakožto nejvýznamnějšího centra národního systému osídlení a navíc i výrazně nejúspěšnějšího rozvojového pólu v transformačním vývoji; důsledky této skutečnosti se komplexně promítají do pozitivního socioekonomického a demografického vývoje celého kraje (+1)
- Velmi dobré ekonomické a sociální poměry obyvatelstva – nízká nezaměstnanost, relativně vyšší mzdy (0)
- Příznivá sociální struktura obyvatelstva, kvalifikovanost pracovní síly i nadprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatelstva (0)
- Nejvyšší populační růst v ČR a jeho postupné zrychlování; především roste migrační atraktivita kraje, která má pozitivní důsledky jak na věkovou strukturu, tak na úroveň vzdělanosti obyvatelstva (0)
- Postupné, byť silně diferencované přenášení atraktivity Prahy do jejího zázemí kombinované s uplatněním regionálních rozvojových pólů – Mladá Boleslav, některá sídla v užším metropolitním zázemí Prahy, v posledních letech Kolín a další centra (+1)
- Stabilizovaná regionální organizace – struktura osídlení a hierarchie středisek, komplexita jejich funkcí apod., silná regionální vyšší centra (Mladá Boleslav včetně Kosmonos, Kladno, Kolín-Kutná Hora) a významná střední centra (Příbram, Mělník, Beroun včetně Králova Dvora, Kralupy nad Vltavou, Rakovník, Benešov) (+1)
- Efektivní územní dělba práce a její rozvíjení – prohlubování výhodné specializace dílčích územních jednotek podle polohových i místních předpokladů (0)
- Ve vybraných částech kraje mimořádně příznivé podmínky pro bydlení (Benešov, Černošice, Říčany, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav); Dolní Poberouní a prostor Říčany – Mnichovice mají mimo jiné i výhodné kolejové spojení s Prahou (+1)
- V centrech osídlení dobrá veřejná občanská vybavenost (0)
- V příměstském území Prahy celá řada obchodních a zábavních center, což lze hodnotit z hlediska uspokojování vybraných potřeb obyvatelstva jako pozitivní (negativní vliv na krajinu a negativní vliv na místní obchodní síť viz jiné části textu) například Čestlice, Tuchoměřice (před dokončením) (0)
- Ve vybraných částech kraje mimořádně příznivé podmínky pro rekreaci – v RURÚ bylo vymezeno na území kraje 19 oblastí se zvýšeným významem pro rekreaci (0)

PŘÍLEŽITOSTI

- Díky sounáležitosti kraje s hlavním městem i díky založeným rozvojovým tendencím mají Střední Čechy výrazně nadprůměrné předpoklady pro další růst. (0)
- Souběžně s tím bude docházet i k posilování metropolitního areálu; hlavní příležitosti a zároveň potřebné podpory jsou trojího druhu:
 - nepochybný dynamický růst bude nutné zabezpečit především zásadním zlepšením dopravní, technické i sociální infrastruktury – s cílem posílení svébytnosti a soběstačnosti v lokální úrovni i celkové propojenosti v úrovni regionální (metropolitní), (+1)
 - v souladu s předpokládaným růstem je potřebná další podpora rozvoje kvality lidských zdrojů – vzdělanost, podnikatelská aktivita apod., (0)

- pravděpodobný další populační růst podmíněný i vyšší imigrací bude vyžadovat především rozšíření sociální infrastruktury, realizaci vhodné sociální politiky ve směru k zachování sociální soudržnosti apod. (+1)
- Využití územní diference (nerovnoměrnosti) prostřednictvím rozvoje územní dělby práce a adekvátním prohlubováním kooperace (zejména výrobní a zejména mezi silnými a slabými mikroregiony) a vhodné specializace dílčích územních jednotek; to může být cesta k vyrovnávání v socioekonomické úrovni (kvalitě života) obyvatelstva (+2)
- Zvýšení dostupnosti center zaměstnanosti a služeb (včetně posílení hromadné dopravy) (+1)
- Zajištění vhodné specializace místní ekonomiky; speciální pozornost a podporu přitom vyžadují dva extrémní typy území:
 - zaostávající a slabě osídlené prostory (především okrajová území zvláště v jižní části kraje), kde je potřebné posílení vlastní ekonomické základny regionálních středisek (např. Příbram, Vlašim, ale i menší střediska jako je Městec Králové nebo Zruč n. Sáz.); dále je zde důležitá podpora mikroregionální dopravní infrastruktury, harmonizace ochrany životního prostředí a zároveň i rozvoje rekreačních funkcí, (+1)
 - naopak v nejvíce exponovaných územích (metropolitní zázemí Prahy, hlavní urbanizované osy) bude potřebné „zvládnutí“ vysoké růstové dynamiky; podmínkou je potřebný rozvoj technické a sociální infrastruktury (viz aktuální stav v suburbanizační zóně) a zároveň efektivní užití nástrojů územní a regionální politiky v zájmu komplexní koordinace složek dynamického rozvoje (bydlení, rekreace, doprava služby) a ochrany hodnot krajiny. (+1)
- Optimalizace plánování rozvoje hl. m. Prahy a obcí v rámci společného metropolitního prostoru (+1)
- Vytvoření odpovídajících nižších center osídlení v příměstském území Prahy, schopných saturovat potřeby vlastních obyvatel i svého spádového území (Hostivice, Jesenice) (+1)
- Zlepšení podmínek pro rekreaci i cestovní ruch doplněním chybějící infrastruktury (+1)

Hodnocení vlivu ZÚR

Navzdory pravděpodobnému všeobecnému ekonomickému útlumu má středočeský prostor nadále výrazně nadprůměrný rozvojový potenciál. K jeho využití může nepochybně napomoci realizace návrhů ZÚR, a to v několika ohledech. Primární význam bude mít další rozvoj dopravní infrastruktury, neboť silnější vnitřní propojenost celého regionu zvyšuje možnosti ekonomické kooperace i všeobecné flexibility systému osídlení. Zvláštní efekty může přinést další expanze metropolitního areálu zejména východním směrem a podél hlavních komunikačních os.

Zlepšení dopravní obslužnosti ve spojení s podporou rozvoje mikroregionálních středisek je cestou ke zmírnění vnitřních územních disproporcí a k řešení problémů periferie. Pozitivní vliv v těchto souvislostech by měla i podpora aktivit ve sféře rekreace a cestovního ruchu.

Klíčový význam bude mít rozvoj dopravní infrastruktury, a to jak v úrovni hlavních silničních a železničních komunikací, tak v úrovni regionálních a lokálních komunikací zajišťujících napojení na dopravní makroinfrastrukturu. To je podmínkou pro rozvoj územní ekonomické kooperace i pro zvýšení mobility pracovní síly.

Vzhledem k významným územním rozdílům v intenzitě osídlení a hospodářské rozvinutosti má specifický význam podpora periferních prostorů. Ta je možná především prostřednictvím podpory středisek (Příbram, Rakovník, Vlašim, Sedlčany a dále Votice, Uhlířské Janovice a Zruč nad Sázavou) a zlepšením jejich dopravní dostupnosti. U exponovaných území v zázemí Prahy je nutný rozvoj nejen technické, ale zejména sociální infrastruktury, a to i v „nižších“ centrech jako jsou Říčany, Jesenice a Hostivice, které jsou schopné saturovat potřeby obsluhy svého území.

Hlavní problémy vyvolané nastupující ekonomickou recesí bude možné zmírnit především státními zásahy v rámci sociální (rozvoj a zlepšení sociálních sítí, rekvalifikačními programy apod.) a zejména ekonomické politiky (podpora strukturálních změn, podnikatelských aktivit, diverzifikace ekonomiky).

D.IV. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

Hlavním přínosem ZÚR Středočeského kraje je komplexní přístup k ochraně hodnot založený na principu trvale udržitelného rozvoje území. To znamená, že ZÚR Středočeského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu a rozvoj hodnot přírodních, ale i kulturně historických a civilizačních.

Hodnoty území byly zjišťovány již v Územně analytických podkladech Středočeského kraje. Mají buď charakter limitů využití území (zejména ze sféry ochrany přírody a krajiny a památek) nebo byly zjištěny vlastním šetřením či průzkumem zpracovatelského týmu.

V Zadání ZÚR byly v kapitole „Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot na území Středočeského kraje“ stanoveny požadavky na ochranu hodnot.

Kapitola č.5 návrhu ZÚR „Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území“ tyto podmínky stanovuje s ohledem na předešlé dokumentace a podklady. V kapitole č.5 návrhu ZÚR jsou jmenovitě stanoveny zásady pro zajištění ochrany území s přírodními a kulturně historickými hodnotami a možného rozvoje těchto území.

Podmínky ochrany hodnot jsou stanoveny v „**zásadách pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území**“ a ve „**stanovených úkolech pro územní plánování**“ v **rozvojových oblastech a osách a specifických oblastech**.

Hodnoty území byly také kritériem při vymezení **oblastí se shodným krajinným typem a cílových charakteristik krajiny**. Také při stanovení „**zásad pro plánování změn v území oblastí se shodným krajinným typem**“ byly hodnoty území zohledněny (*viz následující text*).

Promítnutí hodnot území do cílových charakteristik krajiny a oblastí shodných krajinných typů

Na podkladě krajských územně analytických podkladů, především s využitím „Výkresu hodnot“, byly vymezeny „**Oblasti shodných krajinných typů**“ a jejich cílové charakteristiky. Cílové charakteristiky uvedené v posuzované ZÚR vyjadřují skutečnosti, které mohou být procesem územního plánování ovlivněny.

Jedná se zejména o:

- návrh účelného využití území a jeho prostorového uspořádání,
- dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území,
- sledování potenciálu společenského a hospodářského rozvoje řešeného území,
- rámcovou specifikaci charakteru nezastavěného území na regionální úrovni tak,
- vyjádření převažujícího fenoménu vymezením oblastí krajinného typu,
- vyjádření poměru konzervativního a liberálního přístupu k případným změnám stávajícího využití území.

ZÚR vymezují na území kraje následující krajinné typy (v grafické části jsou označeny uvedenými kódy):

S - krajina sídelní;

U - krajina příměstská;

R - krajina rekreační;

krajina s komparativními předpoklady zemědělské produkce:

O - krajina polní

C - krajina chmelařská

V - krajina vinařská

W - krajina vodárenská;

N - krajina relativně vyvážená;

H - krajina zvýšených hodnot;

P - krajina přírodní;

ZÚR dále vymezují:

a) koridorové vazby v krajině („zelené klíny“)

Z názvů oblastí krajinného typu lze odvodit, které zvýšené hodnoty prezentují:

- **Krajiny přírodní** zahrnují území s relativně nejvyššími přírodními hodnotami, jejichž plošný rozsah dosahuje regionálního měřítka. V daném případě se jedná především o CHKO. ZÚR požadují výrazně konzervativní přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny zvýšených hodnot** zahrnují oblasti, ve kterých jsou ve zvýšené míře koncentrovány přírodní, kulturně historické a estetické hodnoty, ale svými parametry nesplňují kritéria pro vyhlášení CHKO. ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny vodárenské** zahrnují oblasti, u kterých byla v RURÚ vyhodnocena zvýšená vodohospodářská funkce a svým plošným rozsahem dosahují regionálního měřítka. ZÚR požadují výrazně konzervativní přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny s významnými předpoklady zemědělské produkce** zahrnují území, která mají zvýšené hodnoty pro zemědělskou produkci.
 - **Krajiny polní** zahrnují oblasti, ve kterých převládají půdy nadprůměrné kvality a i další přírodní podmínky (např. terénní) vytvářejí komparativní výhodu pro zemědělské hospodaření. ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
 - **Krajiny chmelařské** zahrnují oblasti, které jsou charakteristické přírodními předpoklady k produkci chmele (zejména půdní a klimatické). ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
 - **Krajiny vinařské** zahrnují oblasti, které jsou charakteristické přírodními předpoklady k pěstování vinné révy. ZÚR požadují konzervativnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.
- **Krajiny relativně vyvážené** představují oblasti, jejichž základní hodnota cílově spočívá v relativní vyváženosti mezi zachováním přírodních hodnot území a jeho exploatací. ZÚR předpokládají liberálnější přístup ke změnám využití území v tomto typu krajiny.

1. Vliv řešení na stav a vývoj přírodních hodnot zjištěných v RURÚ

Přírodní hodnoty jsou evidovány a v ZÚR chráněny. Vybrané hodnoty jsou zobrazeny v koordinačním výkresu. Jedná se o celý systém zvláště chráněných území, lokalit NATURA 2000, mokřadní systémy, plochy pro těžbu surovin, vodohospodářsky významná území s velkými podzemními i povrchovými zdroji pitné vody, území s přírodními léčivými zdroji, krajinařsky hodnotná území - krajinné památkové zóny, přírodní parky a území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, významné krajinné prvky mimo území CHKO a skladebné části ÚSES.

V ZÚR jsou stanoveny „zásady pro zajištění ochrany území s přírodními hodnotami a možného rozvoje těchto území“. Tyto zásady mimo jiné stanovují požadavek respektovat ochranu výše uvedených přírodních hodnot, chránit a podporovat plnění krajinných funkcí souvisejících s přírodními hodnotami (ochrana biodiverzity a pozitivních charakteristik krajinného rázu, ekostabilizační a retenční funkce, trvale udržitelné využívání vodních zdrojů, ochrana nerostného bohatství, apod.). Stanovují zásady pro ochranu přírodních hodnot v souvislosti s možnými lidskými aktivitami v krajině (bydlení, rekreace, těžba, lázeňství, výstavba dopravní a technické infrastruktury, vodohospodářské úpravy apod.).

V návrhu ZÚR jsou v kapitole 5. **Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území kraje**, vymezeny nadmístní přírodní, kulturně historické a civilizační hodnoty. K těmto hodnotám se vztahuje posouzení vlivu ZÚR.

Přírodní hodnoty území

Vyhodnocení jednotlivých staveb a opatření upozornilo na potenciální dílčí střety. Následně bylo provedeno upřesnění průběhu koridoru (pokud to bylo na úrovni regionální dokumentace možné) a případně byla navržena opatření k jejich minimalizaci.

Zvláště chráněná území ochrany přírody a krajiny

Vzhledem k rozsáhlosti chráněných krajinných oblastí a jejich geografické poloze se v některých případech nelze vyhnout dílčím negativním zásahům.

Přírodní bariéry jsou překonávány při styku intenzivně osídlených oblastí dopravní a technickou infrastrukturou. Nutnou modernizací nebo dostavbou těchto zařízení dochází v řadě případů k nepříznivému ovlivnění hodnot řešeného území. Nepříznivé vlivy na sledované hodnoty ZÚR zmírňují nebo eliminují formou vyhledávání vhodných řešení, formou volby variant záměrů apod.

ZÚR vykazují dílčí negativní vlivy na hodnoty řešeného území, které nelze zcela eliminovat, ale lze je zmírnit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace (zpřesněním lokalizace), v rámci projektové dokumentace dílčích staveb (zpřesněním lokalizace a volbou vhodného technického řešení).

Lokality soustavy NATURA 2000 - evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Pro některé záměry na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možno přesně určit významnost vlivu. V těchto případech musí být vliv podrobně vyhodnocen v procesu dalšího posuzování záměrů.

Mokřadní ekosystémy - mezinárodně chráněné mokřady Liběchovky a Pšovky

Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném vyhodnocení by mohl být určen i jako významnější. ZÚR, respektive dokumentace SEA, navrhuji opatření vedoucí k minimalizaci těchto vlivů.

Krajinářsky hodnotná území - krajinné památkové zóny Osovsko a Žehušicko, přírodní parky a území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu

ZÚR respektují hodnoty, dílčím způsobem je rozvíjejí, ale vykazují též dílčí negativní vlivy na hodnoty řešeného území.

Vzhledem k rozsáhlosti obecně chráněných území (19 přírodních parků) a jejich geografické poloze se v některých případech nelze vyhnout dílčím negativním zásahům - zejména dopravní a energetické stavby a další vlivy.

Za pozitivní vlivy je možno pokládat vymezení krajinných typů a stanovení základních zásad ochrany přírodních hodnot a krajinného rázu.

Významné krajinné prvky mimo území CHKO

Vzhledem k rozsáhlosti obecně chráněných území se v některých případech nelze vyhnout dílčím negativním zásahům - zejména dopravní a energetické stavby a další vlivy.

Skladebné části ÚSES

ZÚR respektují hodnoty, dílčím způsobem je rozvíjejí, ale vykazují též dílčí negativní vlivy na prvky ÚSES.

Za pozitivní vlivy je možno pokládat vymezení skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES, které je koordinované a závazné pro celý kraj.

Za negativní lze považovat střety a křížení dopravních a energetických staveb s prvky ÚSES.

Pro předcházení střetům navrhuji ZÚR řadu zásad pro navrhování dopravních tras a infrastrukturních vedení ve vymezených koridorech. Další opatření navrhuje dokumentace Vyhodnocení vlivu na životní prostředí SEA, respektive Natura. Také tato opatření byla převzata do ZÚR Středočeského kraje.

2. Vliv řešení na stav a vývoj kulturních hodnot zjištěných v RURÚ

Kulturní hodnoty jsou evidovány a v ZÚR chráněny. Vybrané hodnoty jsou zobrazeny v koordinačním výkresu. Jedná se o památkově chráněná území a objekty: kulturní památku zařazenou do seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO - Kutná Hora, Průhonický park a zámek, národní kulturní památky, městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové rezervace, vesnické památkové zóny, archeologické památkové rezervace a další významné areály v památkovém zájmu.

V ZÚR jsou stanoveny „zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v souvislosti s ochranou a rozvojem kulturně historických hodnot“.

Tyto zásady mimo jiné stanovují požadavky:

- *při realizaci rozvojových záměrů v širším okolí památkově chráněných území a objektů respektovat kulturně historické hodnoty (tj. především hodnoty urbanistické a architektonické) a zvažovat možné střety s pozitivními znaky charakteristik krajinného rázu;*
- *stanovit podmínky pro využití kulturně historických hodnot pro cestovní ruch, s tím, že budou prosazovány trvale udržitelné formy cestovního ruchu a doprovodných služeb.*

3. Vliv řešení na stav a vývoj civilizačních hodnot zjištěných v RURÚ

Civilizační hodnoty jsou evidovány a v ZÚR chráněny, pro rozvoj civilizačních hodnot vytvářejí ZÚR předpoklady. Vybrané hodnoty jsou zobrazeny v koordinačním výkresu.

Jedná se o:

- centra sídelní struktury uvedená v kapitole 2.5;
- nadmístní silniční síť tvořená dálnicemi D1, D5, D8, D11, rychlostními komunikacemi R4, R6, R7, R10 a vyhovujícími úseky silnic I. třídy č.3, 9, 12, 16, 18, 32 a 38, včetně silničního okruhu kolem Prahy (SOKP);
- železniční tratě celostátních drah Praha – Plzeň, Praha – Ústí nad Labem, Praha – Pardubice, Praha – Benešov, Praha – Lysá nad Labem, Mělník – Lysá nad Labem – Kolín – Čáslav (dvoukolejné, elektrifikované tratě s dokončenou či připravovanou modernizací);
- veřejné mezinárodní letiště Praha-Ruzyně; letiště Vodochody, Benešov-Nesvačily;
- vybrané prvky energetické infrastruktury - elektrárny EMĚ Horní Počaply, ECK Kladno, rozvodny (400 kV) Čechy Střed, EMĚ, Týnec nad Labem;
- vybrané stavby vodohospodářské infrastruktury – vodní nádrže: Slapy, Orlík, Švihov, Vrchlice.

Zásady pro usměrňování územního rozvoje a pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování v souvislosti s ochranou a rozvoje civilizačních hodnot jsou stanoveny v kap. 2. až 4. ZÚR kraje.

Silniční doprava

Trasy a zařízení dopravní infrastruktury, realizované předchozími generacemi, náleží k nejvýznamnějším civilizačním hodnotám. Návrh ZÚR tyto hodnoty plně akceptuje a vytváří stavebně právní podmínky pro jejich další rozvoj a zejména dokončení ucelených tras (definování jako VPS).

Železniční doprava

Trasy a zařízení železniční dopravy, realizované v posledních více než 150 letech jsou velmi významné civilizační hodnoty. Návrh ZÚR tyto hodnoty plně akceptuje a vytváří stavebně právní podmínky (definování jako VPS) pro jejich další rozvoj (zejména v případě realizace nových koridorů VRT).

Letecká doprava

Letiště Praha – Ruzyně představuje mimořádně významnou civilizační hodnotu. Významnými hodnotami jsou též letiště Vodochody a Benešov - Nesvačily, ve své kategorii nejvýznamnější

letiště i vzhledem ke svému rozvojovému potenciálu. Tyto hodnoty návrh ZÚR plně respektuje a vytváří podmínky pro rozvoj letiště Praha - Ruzyně.

Vodní doprava

Labská a Vltavská vodní cesta jsou rovněž nezpochybnitelnou civilizační hodnotou ovšem s problematickým plným využitím jejího potenciálu. ZÚR sledují záměr splavnění střední Vltavy doplněním chybějících plavebních objektů – lodních zdvihadel s využitím zejména pro rozvoj rekreace na údolních nádržích Slapy a Orlík.

Technická infrastruktura

Mezi civilizační hodnoty technické infrastruktury v rámci kraje lze zařadit síť VVN 400 kV včetně TS 400/110 kV pro pokrytí potřeb Prahy a přilehlého území Středočeského kraje, která je v návrhu ZÚR dokončována.

Dalšími základními hodnotami jsou i plynovody, produktovody, ropovody a další významná technická zařízení.

Za významnou civilizační hodnotu lze rovněž považovat vícezdrojové zásobování Prahy pitnou vodou, které je plně využíváno i pro zásobování rozsáhlých území kraje.

Průmyslové, skladové a logistické areály

Civilizačními hodnotami jsou i významné průmyslové, skladové a logistické areály. ZÚR je akceptují a vytvářejí podmínky pro jejich rozvoj.