



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

UUR[®]



Rozbor udržitelného rozvoje území České republiky

Rozvoj ve všech oblastech

www.mmr.gov.cz



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Rozbor udržitelného rozvoje území České republiky

Územně analytické podklady České republiky

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Ústav územního rozvoje

Brno, listopad 2025

OBSAH

ÚVOD	5
A ZJIŠTĚNÍ A VYHODNOCENÍ POZITIV A NEGATIV V ÚZEMÍ	10
A.1 Širší územní vztahy	10
A.2 Prostorové a funkční uspořádání území	11
A.3 Struktura osídlení	11
A.4 Sociodemografické podmínky a bydlení	12
A.5 Příroda a krajina	13
A.6 Vodní režim	14
A.7 Horninové prostředí	15
A.8 Kvalita životního prostředí	16
A.9 Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa	17
A.10 Občanské vybavení včetně jeho dostupnosti a veřejná prostranství	18
A.11 Dopravní infrastruktura včetně její dostupnosti	19
A.12 Technická infrastruktura včetně její dostupnosti	22
A.13 Ekonomické a hospodářské podmínky	23
A.14 Rekreační a cestovní ruch	25
A.15 Bezpečnost a ochrana obyvatelstva	26
B VYHODNOCENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÝCH VAZEB A TRENDŮ VÝVOJE ÚZEMÍ	27
B.1 Vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí	30
B.1.1 Vyhodnocení vybraných indikátorů územních podmínek pro příznivé životní prostředí	30
B.1.2 Celkové vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí	48
B.2 Vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj	52
B.2.1 Vyhodnocení vybraných indikátorů územních podmínek pro hospodářský rozvoj	52
B.2.2 Celkové vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj	74
B.3 Vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	78
B.3.1 Vyhodnocení vybraných indikátorů územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	78
B.3.2 Celkové vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	94
B.4 Vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území	98
B.5 Vyhodnocení trendů vývoje území	129
C URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY, V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI, PŘÍPADNĚ V ÚZEMNÍ STUDII	130
C.1 Požadavky na zmírnění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad	131
C.1.1 Urbanistické závady	131
C.1.2 Dopravní závady	132
C.1.3 Hygienické závady	134
C.2 Požadavky na zmírnění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území	136
C.2.1 Potenciální vzájemné střety záměrů dopravní infrastruktury	137
C.2.2 Potenciální střety záměrů dopravní a technické infrastruktury	138
C.2.3 Potenciální střety záměrů dopravní infrastruktury a záměrů ÚSES	141
C.2.4 Potenciální vzájemné střety záměrů technické infrastruktury	148
C.2.5 Potenciální střety záměrů technické infrastruktury a záměrů ÚSES	148
C.3 Požadavky na zmírnění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území a s hodnotami v území	155
C.3.1 Potenciální střety záměrů dopravní infrastruktury s limity využití území a s hodnotami v území	160
C.3.2 Potenciální střety záměrů technické infrastruktury s limity využití území a s hodnotami v území	183
C.3.3 Potenciální střety záměrů ÚSES s limity využití území a s hodnotami v území	192
C.4 Požadavky na odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území	217
POUŽITÉ ZKRATKY	221

ÚVOD

Rozbor udržitelného rozvoje území České republiky 2025 (RURÚ ČR 2025) je součástí Územně analytických podkladů ČR (ÚAP ČR), které v souladu s § 21 odst. 2, písm. e) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v platném znění, pořizuje Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) jako územně plánovací podklad v podrobnosti a rozsahu nezbytném pro pořizování Politiky územního rozvoje ČR, Územního rozvojového plánu a pro pořizování jejich změn, popřípadě pro plnění dalších svých úkolů.

ÚAP ČR, zpracovávané Ústavem územního rozvoje, byly dosud publikovány pouze v podobě průběžně aktualizovaných textových částí podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území (PRURÚ) a v podobě zveřejněných aktuálních dat sledovaných jevů v rámci mapové aplikace ÚAP ČR.

Zveřejněním RURÚ ČR 2025, který je vůbec **prvním vydáním RURÚ ČR**, se ÚAP ČR dostávají do stavu, kdy v souladu s § 62 odst. 2 stavebního zákona, v platném znění, obsahují jak zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, limitů využití území a záměrů na provedení změn v území, tak také zjišťování a vyhodnocování podmínek udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci.

RURÚ ČR svým obsahem navazuje na informace obsažené v rámci podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území. Na tomto místě je nutné zmínit, že textová část PRURÚ je zpracovávána samostatně dle jednotlivých tematických oblastí v souladu s § 5 odst. 2, písm. a) vyhlášky č. 157/2024 Sb. Jednotlivé texty PRURÚ jsou aktualizovány průběžně, nezávisle na zpracování RURÚ ČR. Z tohoto důvodu jsou některé textové části PRURÚ starší než RURÚ ČR 2025 a informace v nich obsažené tudíž nemusí být vždy totožné¹. Neaktuální kapitoly jsou postupně aktualizovány a publikovány, čímž by výhledově mělo dojít k plnému souladu PRURÚ a RURÚ ČR. V rámci příští aktualizace ÚAP ČR budou PRURÚ a RURÚ ČR zpracovány tak, aby byly rovnou publikovány v plném souladu.

RURÚ ČR obsahuje, až na některé výjimky, všechny náležitosti uvedené v § 6 vyhlášky č. 157/2024 Sb. (podrobněji viz část *Legislativní rámec rozboru udržitelného rozvoje území*).

Řešeným územím v RURÚ ČR (respektive v ÚAP ČR) je **celé území České republiky**, přičemž vyhodnocování podmínek udržitelného rozvoje území je řešeno v podrobnosti správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP).

Primárním cílem RURÚ ČR je, v souladu s § 6 odst. 1 vyhlášky č. 157/2024 Sb., zjištění a vyhodnocení podmínek udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v Politice územního rozvoje ČR a v územně plánovacích dokumentacích, především v Územním rozvojovém plánu (ÚRP).

RURÚ ČR má za cíl jednotným postupem identifikovat podmínky udržitelného rozvoje území v celé ČR a na základě stavu těchto podmínek následně celé území ČR jednotně diferencovat. Cílem je vytvořit takový celostátní podklad, který poskytne územní srovnání napříč jednotlivými kraji a napomůže tím efektivně a cíleně řešit problémy v území, což by v důsledku mělo vést k celkovému zlepšení územních podmínek udržitelného rozvoje území² v celé České republice.

V rámci navazujících aktualizací RURÚ ČR bude následně možné vyhodnocovat trendy vývoje území ČR. Kontinuální sledování územních podmínek v RURÚ ČR bude poskytovat zpětnou vazbu funkčnosti realizovaných opatření a zároveň by mělo umožnit včas odhalovat a reagovat na nově vznikající problémy a nevyváženosti v území.

¹ Některé prozatím neaktualizované textové části PRURÚ jsou zpracovány dle původní vyhlášky (č. 500/2006 Sb.), což způsobuje mimo jiné nesoulad v číslování jednotlivých tematických oblastí.

² **Udržitelný rozvoj území** je takový rozvoj, který zachovává ve vyváženém vztahu podmínky pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (viz § 38 odst. 1 stavebního zákona, v platném znění).

Legislativní rámec rozboru udržitelného rozvoje území

Rozbor udržitelného rozvoje území České republiky (RURÚ ČR) je jako součást územně analytických podkladů České republiky (ÚAP ČR) zpracován v souladu s platným zněním zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon a také v souladu s platným zněním vyhlášky č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu.

Dle § 6 odst. (2) a (3) vyhlášky č. 157/2024 Sb., má rozbor udržitelného rozvoje území obsahovat:

- Textovou část rozboru udržitelného rozvoje území, která obsahuje:
 - a) zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území v členění alespoň na:
 1. širší územní vztahy,
 2. prostorové a funkční uspořádání území,
 3. strukturu osídlení,
 4. sociodemografické podmínky a bydlení,
 5. přírodu a krajinu,
 6. vodní režim,
 7. horninové prostředí,
 8. kvalitu životního prostředí,
 9. zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa,
 10. občanské vybavení včetně jeho dostupnosti a veřejná prostranství,
 11. dopravní infrastrukturu včetně její dostupnosti,
 12. technickou infrastrukturu včetně její dostupnosti,
 13. ekonomické a hospodářské podmínky,
 14. rekreaci a cestovní ruch,
 15. bezpečnost a ochranu obyvatelstva,
 - b) vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území včetně jejich vzájemných vazeb a trendů vývoje území,
 - c) určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci, případně v územní studii, zahrnující zejména požadavky na:
 1. zmírnění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad,
 2. zmírnění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území,
 3. zmírnění nebo omezení střetů těchto záměrů s limity využití území a s hodnotami v území,
 4. odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území.
- Grafickou část rozboru udržitelného rozvoje území, která obsahuje výkres zobrazující problémy k řešení v územně plánovací dokumentaci, případně v územní studii.

Rozbor udržitelného rozvoje území České republiky se od obsahu RURÚ stanoveného ve vyhlášce č. 157/2024 Sb. (viz výše), odchyluje pouze v následujících bodech:

- a) V rámci zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území není naplněna část 2. prostorové a funkční uspořádání území, a to z důvodu přílišné podrobnosti tématu z celostátního hlediska.
- b) V rámci zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území není v tématu 10. občanské vybavení včetně jeho dostupnosti a veřejná prostranství naplněna část týkající se veřejných prostranství, a to z důvodu přílišné podrobnosti z celostátního hlediska.
- c) V rámci vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území včetně jejich vzájemných vazeb a trendů vývoje

území není naplněna část týkající se vyhodnocení trendů vývoje území. Vzhledem k tomu, že se jedná o první vydání RURÚ ČR, není možné trend vývoje území vyhodnotit (neexistují adekvátní data pro srovnání). Vyhodnocení trendů vývoje území bude naplněno v rámci 1. aktualizace RURÚ ČR.

- d) V rámci určení problémů k řešení jsou, v souladu s ustanovením § 62 odst. (1) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, kromě problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci, případně v územní studii, sledovány také problémy k řešení v Politice územního rozvoje České republiky.
- e) V rámci výkresu zobrazujícího problémy k řešení jsou, v souladu s ustanovením § 62 odst. (1) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, kromě problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci, případně v územní studii, sledovány také problémy k řešení v Politice územního rozvoje České republiky.

Data a datové zdroje

Kapitola A: Výchozím podkladem pro *zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území* jsou informace zjištěné v rámci podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území ÚAP ČR. Všechny použité datové zdroje jsou citovány přímo v rámci PRURÚ, a proto není nutné je uvádět i na tomto místě.

Jelikož jsou jednotlivé tematické celky textové části PRURÚ zpracovávány samostatně a aktualizovány průběžně, liší se aktuálnost jednotlivých použitých dat. Nicméně pro potřeby RURÚ ČR jsou využívány především informace vycházející z dat s platností k 31. 12. 2023, případně s platností co nejbližší k tomuto datu.

Kapitola B: Vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území včetně jejich vzájemných vazeb a trendů vývoje území je založeno zejména na hodnocení zvolených indikátorů, které vychází z následujících datových zdrojů:

- **Veřejná databáze Českého statistického úřadu (VDB ČSÚ):**
 - o data o rozloze území a o počtu obyvatel,
 - o data katastrálních výměr jednotlivých druhů pozemků (indikátory E2, E3, E4 a E9),
 - o data o pohybu a struktuře obyvatelstva (indikátory H1, S1, S2, S3 a S4),
 - o data o daňových příjmech rozpočtů obcí (indikátor H3),
 - o data o ekonomických subjektech a jejich aktivitě (indikátor H4),
 - o data o hromadných ubytovacích zařízeních (indikátor H10),
 - o data o naději dožití (indikátor S5),
 - o data o dokončených bytech (indikátor S6),
 - o data o zařízeních sociálních služeb (indikátor S8).
- **Databáze regionálních účtů Českého statistického úřadu:**
 - o data o hrubém domácím produktu (indikátor H2).
- **Výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 2021 v ČR (SLDB 2021),** jehož rozhodným okamžikem byla půlnoc z 26. na 27. 3. 2021, které poskytuje Český statistický úřad:
 - o data o napojení obyvatelstva na veřejnou technickou infrastrukturu (indikátor E7),
 - o data o dojíždě a vyjíždě do zaměstnání a škol (indikátor H6),
 - o data o obyvatelstvu dle nejvyššího dosaženého vzdělání (indikátor H7).
- **Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v.v.i. (VÚV TGM):**
 - o odborný podklad *Regionalizace sucha – ORP* vymezující oblasti ohrožené suchem (indikátor E1).
- **Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (AOPK ČR):**
 - o prostorová data zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 poskytující informace o jejich rozloze (indikátor E5).

- **Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ):**
 - o prostorová data oblastí s překročenými imisními limity (indikátor E6).
- **Energetický regulační úřad (ERÚ):**
 - o *Roční zpráva o provozu elektrizační soustavy ČR pro rok 2023* obsahující data týkající se obnovitelných zdrojů energie (indikátor E8).
- **Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR (MPSV):**
 - o data o nezaměstnanosti (indikátor H5).
- **Ředitelství silnic a dálnic s. p. (ŘSD):**
 - o prostorová data silniční sítě ČR poskytující informace o délce a kategorizaci silnic a o počtu silničních uzlů (indikátor H8).
- **Správa železnic, státní organizace:**
 - o prostorová data železniční sítě ČR poskytující informace o délce a kategorizaci železničních tratí a o počtu železničních stanic a zastávek (indikátor H9).
- **Odbor pro sociální začleňování MMR:**
 - o data hodnot indexu sociálního vyloučení (indikátor S7).

Pro potřeby RURÚ ČR jsou využívána data s platností **k 31. 12. 2023**, respektive údaje za rok 2023 (podle charakteru využitých dat). V případě dat vycházejících ze SLDB 2021 se jedná o data s platností k 26. 3. 2021. V případě indikátoru S1, který vyhodnocuje vývoj počtu obyvatelstva v letech 2021 až 2023, je sledován jako počáteční stav také počet obyvatel k 1. 1. 2021 (konečný stav je počet obyvatel k 31. 12. 2023).

Z hlediska územního členění jsou sledována data primárně na úrovni správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Pouze v případě dat od ERÚ a dat o HDP (od ČSÚ) jsou dostupná data pouze v podrobnosti krajů. V těchto případech (indikátory E8 a H2) jsou všechny SO ORP v rámci daného kraje hodnoceny shodně dle výsledného hodnocení kraje.

Kapitola C: Určení problému k řešení vychází zejména z vyhodnocení pozitiv a negativ uvedeného v části A a z vyhodnocení územních podmínek uvedeného v části B. Součástí kapitoly je ale také vyhodnocení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území a vyhodnocení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území a s hodnotami v území, které vychází z externích datových zdrojů.

Zdrojem záměrů na provedení změn v území, které byly použity pro vyhodnocování střetů v rámci kapitoly C, je tzv. **První územní rozvojový plán**, který nabyl účinnosti dne 29. 10. 2024 (pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR; zpracovatel: Ústav územního rozvoje).

Limity využití území a hodnoty v území, použité pro vyhodnocení střetů se záměry, vychází z následujících datových zdrojů:

- **Ředitelství silnic a dálnic s. p. (ŘSD):**
 - o prostorová data dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic I. třídy (stav k 1. 1. 2025).
- **Správa železnic, státní organizace:**
 - o prostorová data železničních tratí (stav k 31. 12. 2023).
- **Ministerstvo dopravy ČR (MD ČR):**
 - o prostorová data letišť a jejich ochranných pásem (stav k 31. 12. 2023).
- **Státní plavební správa:**
 - o prostorová data přístavů a sledovaných vodních cest (stav k 1. 3. 2024).

- **Česká elektroenergetická přenosová soustava, a.s. (ČEPS):**
 - o prostorová data elektrických stanic a vedení vysokého napětí 400 kV (stav k 14. 8. 2024).
- **Politika územního rozvoje ČR po Změně č. 8 (PÚR ČR)³:**
 - o prostorová data elektráren, podzemních zásobníků plynu, plynovodů (VLT a tranzitní), produktovodů a ropovodů (stav k 1. 10. 2025).
- **Národní památkový ústav (NPÚ):**
 - o prostorová data kulturních památek světového dědictví UNESCO, nemovitých národních kulturních památek, památkových rezervací a krajinných památkových zón (stav k 1. 4. 2025).
- **Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (AOPK ČR):**
 - o prostorová data velkoplošně zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů dle Ramsarské úmluvy a biosférických rezervací UNESCO (stav k 9. 7. 2025).
- **Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v.v.i. (VÚV TGM):**
 - o prostorová data záplavových území Q100 a chráněných oblastí přirozené akumulace vod (stav k 8. 4. 2024),
 - o prostorová data vodních zdrojů pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranných pásem (stav k 16. 12. 2024).
- **Ministerstvo zdravotnictví ČR (MZ ČR):**
 - o prostorová data přírodních léčivých zdrojů a jejich ochranných pásem a zdrojů přírodní minerální vody a jejich ochranných pásem (stav k 23. 4. 2025).
- **Česká geologická služba (ČGS):**
 - o prostorová data chráněných ložiskových území a chráněných území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (stav k 3. 12. 2024).

Podkladem pro všechny mapové výstupy uvedené v RURÚ ČR (vč. Výkresu problémů k řešení) jsou vektorová data správních hranic České republiky, krajů a SO ORP s platností k 31. 12. 2023, které poskytuje **Český úřad zeměměřický a katastrální (ČÚZK)** prostřednictvím **Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN)**.

³ Původní datové zdroje ke sledovaným jevům, které jsou pro potřeby RURÚ ČR převzaty z PÚR ČR, pochází od jednotlivých dotčených **oprávněných investorů** (viz § 42 zákona č. 283/2021 Sb., v platném znění), kteří vlastní, spravují nebo provozují dotčenou technickou infrastrukturu (např. ČEZ, NET4GAS apod.).

A ZJIŠTĚNÍ A VYHODNOCENÍ POZITIV A NEGATIV V ÚZEMÍ

První částí rozboru udržitelného rozvoje území je zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území. Cílem této části je především identifikace stěžejních poznatků (jak příznivých, tak nepříznivých) o sledovaném území, kterým je v tomto případě celá Česká republika.

Výchozím podkladem pro zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území jsou především informace zjištěné v rámci podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území ÚAP ČR. Konkrétní pozitiva a negativa členěná dle jednotlivých tematických oblastí (v souladu s § 6 odst. 2, písm. a) vyhlášky č. 157/2024 Sb.) byla z PRURÚ ÚAP ČR vybrána na základě odborného posouzení zpracovatele.

Snahou bylo identifikovat zejména taková pozitiva či negativa, která se dotýkají celého sledovaného území nebo alespoň jeho významné části. Ve výčtu jsou však uvedena i taková pozitiva či negativa, která se vztahují pouze na vybranou část území. V těchto případech zpravidla nejsou dotčené lokality identifikovány konkrétně (jmenovitě), ale pouze obecně, a to z důvodu zachování přehlednosti. Konkrétní dotčené lokality je však možné dohledat přímo v podkladech pro RURÚ, případně v dalších částech RURÚ (zejména u vyhodnocení vybraných indikátorů).

A.1 Širší územní vztahy

Pozitiva

- Česká republika má výhodnou geografickou polohu ve středu Evropy.
- Česká republika leží ve významném polygonu středoevropských metropolitních regionů a významných aglomerací München – Nürnberg – Leipzig/Halle – Dresden – Wrocław – Katowice – Kraków – Budapest – Wien/Bratislava – Linz/Wels – Salzburg.
- Relativně stabilní vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os je zajištěno vymezením celostátních rozvojových oblastí a os v PÚR ČR. Návaznost sítě rozvojových os se sousedními zeměmi je vcelku dobrá.
- Téměř všechny lokality, které se nachází podél státní hranice, jsou součástí tzv. euroregionů. Prostřednictvím těchto přeshraničních projektů dochází zejména k překonávání nevýhody periferní polohy území a k lepší spolupráci při řešení společných příležitostí nebo problémů. Kromě euroregionů fungují v území i další přeshraniční spolupráce.
- Na území ČR jsou stanoveny záměry v rámci evropské sítě TEN-E a TEN-T, přičemž tyto záměry jsou vymezeny v PÚR ČR a postupně se pracuje na jejich realizaci.
- Zvýšeným úsilím probíhají přípravy VRT, budují se nové úseky dálnic a pracuje se na zkapacitnění stávajících dálnic na hlavní síti TEN-T.
- V sousedních státech se v dosažitelné vzdálenosti nachází řada významných mezinárodních letišť.
- Spolupráce v oblasti energetiky na evropské/mezinárodní úrovni pomáhá řešit neočekávané hospodářské situace s politickým přesahem – podpora přeshraničních projektů s cílem propojit energetické sítě členských států a podpořit integraci obnovitelných zdrojů energie.
- Pravidla TEN-E jsou revidována a nastavována podle aktuálních potřeb členských států EU.

Negativa

- Vzhledem k poloze státu uprostřed Evropy roste tlak na ČR, jako na tranzitní stát v rámci EU.
- V případě rozvojových os dochází k několika nenávaznostem na hranicích s jednotlivými sousedními státy, které jsou dány absencí rozvojové osy na jedné či druhé straně státní hranice, případně střetáváním různých kategorií os na státních hranicích.
- Rozvojové osy a oblasti nejsou vždy srovnatelné se stavem v sousedních státech vzhledem k rozdílné metodice jejich vymezení.
- Požadavky na územní plánování v ČR a v jednotlivých sousedících státech EU se odlišují.
- Záměry distribučních koridorů TEN-E a TEN-T jsou navrženy s řadou územních střetů a často v nesouladu s územně plánovací dokumentací.

- S ohledem na potřebu zrychleného řízení při povolování PCI projektů jsou problematické časové prodlevy v samotném procesu stavebního řízení.
- Přes jednotné teze EU z hlediska dopravní politiky je hlavním problémem různorodost přístupu jednotlivých členských států EU k naplňování těchto tezí, což se odráží i na územním plánování.
- Multimodalita (nástroje na využití různých druhů dopravy, kde je to výhodné) podporovaná překladišti v širších vztazích funguje v zahraničí lépe než v ČR.
- Letecká doprava v ČR je závislá především na jednom dominantním letišti (Letiště Václava Havla v Praze-Ruzyni), přičemž řada pro ČR konkurenčních letišť ve středoevropském prostoru má v porovnání s tímto letišťem lepší dopravní napojení na ostatní druhy dopravy, zejména pak na železnici. To mj. zvýhodňuje konkurenční zahraniční letiště v rychlejším růstu obrátu cestujících a v komfortu dostupnosti letiště pro cestující.

A.2 Prostorové a funkční uspořádání území

Toto téma není předmětem řešení ÚAP ČR. Sledované jevy v tomto tématu jsou z celostátního hlediska příliš podrobné a nejsou tak pro celostátní nástroje územního plánování ČR využitelné.

A.3 Struktura osídlení

Pozitiva

- Rozmístění sídel v území je relativně rovnoměrné, přičemž sídelní struktura je až na výjimky (vysídlené pohraničí, suburbanizační oblasti apod.) poměrně stabilní v čase.
- Poměrně hustá síť menších a středně velkých měst umožňuje relativně rovnoměrné a vyvážené rozmístění regionálních a subregionálních administrativních center.
- Existující a průběžně aktualizovaný metodický pokyn „Centra osídlení České republiky – Vymezení vyšších a středních center a metodický postup pro vymezení nižších a malých center“ sjednocuje přístup ke kategorizaci sídelní struktury v ČR.
- Snaha sjednotit přístup ke kategorizaci sídelní struktury z hlediska územního plánování a regionální politiky.
- Postupná implementace koncepce sídelní struktury do Politiky územního rozvoje ČR a do jednotlivých krajských zásad územního rozvoje.
- Velké množství dobrovolných svazků obcí a místních akčních skupin s různorodým předmětem zaměření, z nichž značná část dobře funguje a plní svůj účel.

Negativa

- Rozdrobená sídelní struktura s vysokým zastoupením malých obcí s méně než 500 obyvateli a nízkým zastoupením obcí s více než 100 000 obyvateli.
- Vzhledem k rozloze území a počtu obyvatel je celkový počet sídel nepřiměřeně vysoký. Velké množství sídel (zejména malých obcí) je neefektivní a komplikuje rozvoj území v nadmístním měřítku.
- Existence vnějších i vnitřních periferií se špatnou dostupností z/do krajských a regionálních center, s nízkou hustotou zalidnění a pokračujícím úbytkem obyvatel.
- Sídelní struktura v některých pohraničních oblastech je dodnes negativně poznamenána událostmi z období 2. světové války a z období socialismu.
- Zejména v suburbanizačních oblastech dochází k živelnému rozvoji sídel a narušování stávající sídelní struktury.
- Prozatím trvající nejednotný přístup k vymezování jednotlivých kategorií center osídlení na úrovni krajů.
- Administrativní rozdělení území ne vždy odpovídá přirozeným funkčním regionům.

A.4 Sociodemografické podmínky a bydlení

Pozitiva

- V mezinárodním srovnání je hustota zalidnění v ČR nižší než v některých jiných západoevropských zemích, přesto je ČR státem s relativně vysokou hustotou zalidnění.
- Celkový počet obyvatel dlouhodobě narůstá (kromě výkyvu v roce 2021). Ve sledovaném období byl celkový přírůstek obyvatel kladný u cca 90 % ze všech SO ORP.
- Dlouhodobě klesá počet rozvodů a počet potratů.
- Dobrá věková struktura obyvatelstva (nízký průměrný věk i index stárí) v suburbanizačních lokalitách (SO ORP) okolo Prahy a Brna.
- Naděje dožití obyvatelstva je relativně vysoká a dlouhodobě se zvyšuje (kromě výkyvu v roce 2021), rovnoměrně u mužů i u žen (rozdíl mezi pohlavími se v čase nijak razantně nemění).
- Celkově se zvyšuje vzdělanost obyvatelstva. Zvyšuje se podíl obyvatel, jejichž nejvyšší dosažené vzdělání je úplné střední vzdělání s maturitou nebo vzdělání vysokoškolské, a naopak klesá počet obyvatel, kteří mají nejvyšší dosažené vzdělání bez maturity.
- Od roku 2014 dochází k postupnému oživení bytové výstavby. Intenzita bytové výstavby se v posledních letech drží nad hodnotou 3 dokončené byty za rok na 1 000 obyvatel.

Negativa

- Území ČR je z hlediska populační velikosti i hustoty zalidnění výrazně diferencované. Rozložení obyvatel v území je značně nerovnoměrné.
- V některých periferních lokalitách (SO ORP) došlo ve sledovaném období k úbytku celkového počtu obyvatel i přesto, že celostátní trend byl opačný.
- Nárůst celkového počtu obyvatel je způsoben především migrací, v posledních letech zejména migrací v souvislosti s příchodem migrantů z Ukrajiny. Výrazně se tak zvyšuje podíl cizinců v populaci.
- Přirozený přírůstek obyvatelstva je zejména v posledních letech výrazně záporný. Důvodem je jak zvýšená úmrtnost (zejména v období pandemie Covid-19), tak také snížená porodnost. Pouze 6 % lokalit (SO ORP) mělo ve sledovaném období kladný přirozený přírůstek.
- V ČR je dlouhodobý trend populačního stárnutí. Dlouhodobě se zvyšuje průměrný věk obyvatelstva i index stárí. Index stárí je už od roku 2006 vyšší než 100 % (v současnosti 129,5 %) a stále roste. Nejvýrazněji se trend stárnutí populace projevuje v lokalitách (SO ORP) na vnitřních či vnějších periferiích.
- Dlouhodobě klesá podíl obyvatel v produktivním věku.
- Rozložení obyvatel s vysokoškolským vzděláním vykazuje značné regionální rozdíly. Nejvíce vysokoškolsky vzdělaných osob se koncentruje do velkých měst, kde je podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním zpravidla i několikanásobně vyšší než v oblastech periferních.
- V některých lokalitách (SO ORP) se výrazně koncentrují obyvatelé, jejichž nejvyšší dosažené vzdělání je pouze základní.
- Rozsah sociálního vyloučení se napříč ČR z hlediska indexu sociálního vyloučení podstatně zhoršuje, přičemž lze očekávat, že se bude zhoršovat i nadále.
- Jen velmi málo lokalit (SO ORP) je z pohledu indexu sociálního vyloučení identifikováno jako území sociálním vyloučením neohrožené.
- Lokality (SO ORP) se špatným indexem sociálního vyloučení je možné najít napříč celým státem, ve zvýšené koncentraci obzvláště pak ve strukturálně postižených regionech.
- V porovnání s ostatními zeměmi EU má ČR spíše starší bytový fond. Zhruba 2/3 bytového fondu je postaveno před rokem 1991 (průměrné stáří bytového fondu je 51,9 let).
- Intenzita bytové výstavby se vyznačuje výraznou diferenciací mezi jednotlivými lokalitami (SO ORP). V území převažují spíše lokality s nižší intenzitou bytové výstavby.

- Počet neobydlených bytů se za posledních 30 let téměř zdvojnásobil. Důvodem neobydlenosti je často nevyhovující technický stav nemovitosti (s tím spojené vysoké náklady na bydlení), ale také využívání bytů pro jiné účely než bydlení (investiční byty, krátkodobé ubytování atp.).
- Zejména ve velkých městech (Praha, Brno i další) je omezená nabídka dostupného bydlení (nájemní, vlastnické, startovací apod.).
- Nadměrná (často nekoncepční) bytová výstavba suburbanizačního charakteru má mnohé negativní dopady v území (záběr zemědělské půdy, prorůstání sídel do krajiny, zvýšená zátěž technické a dopravní infrastruktury, nedostatečná občanská vybavenost atd.). Podobně je tomu také při masové přeměně chat na objekty sloužící k trvalému bydlení.

A.5 Příroda a krajina

Pozitiva

- Příroda a krajina v ČR je velice pestrá. V území se nachází množství rozmanitých přírodních a krajinných hodnot malého i velkého rozsahu (přírodní/přírodě blízké prvky, zachovalý a atraktivní krajinný ráz atd.).
- V ČR existuje velké množství prostředků k územní ochraně přírody a krajiny, přičemž vyhlásování a ochrana území v rámci obecné územní ochrany i zvláštní územní ochrany je na vysoké úrovni.
- Zhruba 1/5 území ČR je vymezena a chráněna jako zvláště chráněné území nebo lokalita soustavy Natura 2000 (případně oboje). Vymezení a vyhlášení dalších takto chráněných území se připravuje.
- V některých lokalitách (SO ORP) jsou podíly chráněných ploch z celkové výměry území vyšší než 50 % (zejména horské oblasti v pohraničí), místy jsou podíly dokonce vyšší než 90 %.
- Navržený komplexní územní systém ekologické stability (ÚSES) založený na funkčních prvcích ÚSES. Postupná realizace navržených a obnova nefunkčních částí ÚSES a zvyšování funkčnosti celého systému.
- Realizovaná opatření pro ochranu krajiny a krajinného rázu, mj. vymezení krajiny a jejich cílových kvalit v krajských ZÚR, pořizování územních studií krajiny (mj. s ohledem na přirozené funkce a ráz krajiny), zřizování přírodních parků a v neposlední řadě vhodná organizace krajiny s ohledem na její přirozený charakter.
- Ochrana významných krajinných prvků (ze zákona i vyhlášených) před ohrožováním a ničením, případně oslabením jejich stabilizační funkce. Pro veškeré zásahy do VKP je třeba stanovisko orgánu ochrany přírody.
- Realizace opatření pro omezení fragmentace krajiny a zachování její prostupnosti a kontinuity migračních tras živočichů (umísťování dopravní a technické infrastruktury v souběžných trasách, podchody a nadchody dopravních tras, ekodukty apod.).
- Realizace opatření pro ochranu přirozeného vodního režimu krajiny, mj. pro zvýšení retenční schopnosti krajiny a snížení odtoku dešťové vody a pro snížení vodní a větrné eroze (zatravňování, zalesňování, vodní plochy, větrolamy, meze, remízy, ÚSES apod.).
- Vznik přírodě blízkých krajiny v lokalitách rekultivovaných po ukončení těžby nerostných surovin (obnova původní funkce dané krajiny a zvýšení biodiverzity).

Negativa

- Vyhlásování obecných i zvláštních forem ochrany přírody a krajiny v území představuje značné limity pro územní rozvoj.
- Pro dosažení cíle ochrany přírody – chránit nejméně 30 % území (do roku 2030), stále chybí vymezit chráněná území ještě na cca 8 % území ČR.
- V mnoha lokalitách (cca 35 % ze všech SO ORP) jsou podíly chráněných ploch z celkové výměry území nižší než 5 %. Zhruba 1/5 SO ORP má podíl chráněných území dokonce nižší než 1 %.
- Špatný stav přírody a krajiny v některých lokalitách, způsobený mj. negativním ovlivňováním krajiny lidskou činností, má negativní dopady na biologickou rozmanitost, krajinný ráz, vodní útvary i stav

půdy a lesů (snížení retenční schopnosti krajiny, úbytek a zhoršování jakosti vodních zdrojů, degradace půdy, vodní a větrná eroze půdy atd.).

- Poškození krajinného rázu nevhodným využíváním krajiny, zejména přetrvávající intenzivní zemědělskou činností (absence prostorového členění krajiny, meliorace, vysoký podíl zornění atp.).
- Poškození krajinného rázu nevhodnou výstavbou, zejména prorůstáním zástavby do volné krajiny, zastavováním a zpevňováním volných ploch či výstavbou na zelené louce (rezidenční, komerční či průmyslové zóny, zejména v blízkosti velkých měst).
- Nežádoucí fragmentace krajiny, zejména v důsledku budování dopravní a technické infrastruktury či rozsáhlých areálů, která vede k narušení původních ekosystémů a ke snížení prostupnosti krajiny a omezení migrace živočichů (nedostatek migračně významných území a migračních koridorů).
- Podíl nefunkčních prvků ÚSES je stále vysoký. Realizace nových prvků ÚSES je pomalá, komplikovaná nedostatkem vhodných pozemků ve vlastnictví státu.
- Poškození hodnotné a chráněné přírody a krajiny v některých lokalitách v důsledku intenzivního cestovního ruchu (vysoká koncentrace návštěvníků bez odpovídající infrastruktury).
- Estetické znečišťování krajiny v souvislosti s budováním vizuálně exponovaných objektů v krajině (zejména vysoké nebo rozlehlé technické stavby jako je vedení VVN, věže GSM, větrné a fotovoltaické elektrárny či komerční areály).
- Dochází k narušování druhového složení flóry a fauny v důsledku antropogenní činnosti (rozšiřování nepůvodních druhů, úbytek či vymizení původních a chráněných druhů rostlin i živočichů).

A.6 Vodní režim

Pozitiva

- Prozatím dostatečný výskyt zdrojů podzemních i povrchových vod využitelných pro zásobování pitnou vodou.
- Poměrně hojný výskyt přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod, zejména v některých částech území.
- Krajinný ráz řady regionů ČR tvoří hustá rybníční síť plnící funkci zadržování vody v krajině, rekreační nebo hospodářskou.
- Postupně se zlepšuje stav povrchových vod – revitalizace toků i menších vodních nádrží.
- Postupně se zlepšuje kvalita vodních zdrojů (podzemních i povrchových).
- Postupná realizace komplexních řešení protipovodňových staveb a přírodě blízkých protipovodňových opatření.
- Realizace opatření vedoucích k zvyšování zachytu vod v krajině (obnovování mokřadů, rybníků a další opatření v krajině zpomalující odtok z povodí) a další preventivní opatření vedoucí ke snižování povodňových stavů.
- Vymezená území určená k řízeným rozlivům povodní, jako například pozemky nezbytné pro vzdouvání, popřípadě akumulaci povrchových vod nebo pozemky pro veřejně prospěšné stavby na ochranu před povodněmi.
- Vymezená záplavová území a jejich aktivní zóny, funkční monitoring stavu vodních toků a existující povodňové plány.
- Rozsáhlé plochy v území jsou vymezeny jako tzv. chráněné území přirozené akumulace vod (CHOPAV), které v dotčeném území zakazují činnosti narušující vodní režim, který tím chrání.
- Postupně se snižuje podíl zemědělské půdy i podíl orné půdy z celkové plochy zranitelných oblastí povrchových a podzemních vod.
- Vymezená území chráněná pro akumulaci povrchových vod (tzv. LAPV), tedy plochy morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, a jejich postupná implementace do územně plánovací dokumentace.

Negativa

- Značně rozkolísaný vodní režim zcela závisející na atmosférických srážkách.
- Stále častěji se vyskytují hydrologické extrémy – období sucha nebo naopak množství srážek, které vede ke zvyšování objemu vodních zdrojů a často k povodním, které provází škody na majetku i ztráty životů obyvatel.
- Relativně rozsáhlá část území je identifikována jako záplavové území, což sebou nese značné limity v rozvoji území.
- Nedostatečná protipovodňová ochrana sídel a s tím spojená nevhodná urbanizace záplavových území – střety záplavových území se zastavěnými a zastavitelnými územími.
- V důsledku dlouhodobě nedostatečných srážek se začíná projevovat nedostatek vody (vysychání vodních toků, nedostatek vody v půdě, pokles hladiny podzemní vody). Zhoršuje se tím také jakost vody.
- Problematika sucha se týká skoro celého území ČR, nicméně nejvíce suchem ohrožené oblasti se nachází v intenzivně obhospodařovaných regionech v teplých klimatických oblastech, kde jsou plošně rozsáhlé zemědělské plochy s předpokladem zvýšené evapotranspirace. Tyto oblasti vykazují velmi nepříznivý vodní režim s malou retenční schopností a vysokým rizikem vzniku erozních událostí.
- Nízká retenční schopnost krajiny (zejména zemědělských ploch a zastavěné krajiny), vysoký podíl nepropustných ploch, chybějící vodní plochy, nádrže, a jiné prvky pro zadržení vody v krajině.
- Nevhodné zásahy a odvodňování krajiny v minulosti přetrvávající do dnešních dnů. V některých oblastech (zejména s intenzivním zemědělským obhospodařováním) je nepříznivý morfologický stav vodních toků, přetrvávající nevhodné stavební úpravy a vysoký stupeň technických úprav (chybějící meandry a původní koryta, betonování), což způsobuje rychlý odtok povrchových vod z území.
- Rozdělení zdrojů podzemních vod v území je značně nerovnoměrné. Jen asi 16 % území ČR má vhodné podmínky pro tvorbu využitelných zásob podzemních vod.
- Dlouhodobě se zvyšuje podíl ploch zranitelných oblastí povrchových a podzemních vod na celkové výměře území. V současnosti tvoří zranitelné oblasti přes 42 % území.
- Ochrana vodních zdrojů a další limity spojené s vodním režimem výrazně omezují rozvoj území.

A.7 Horninové prostředí

Pozitiva

- Velmi pestrá geologická stavba území, která podmiňuje hojný výskyt různých druhů nerostných surovin, pramenů minerálních, termálních a radioaktivních vod, plynů i ložisek peloidů.
- Významné geologické zásoby některých energetických nerostných surovin (zejména hnědého a černého uhlí) a také významné zásoby množství nerudných surovin (vápenec, kaolin aj.).
- Nerostné bohatství (tj. ložiska vyhrazených nerostů) na území ČR je ve vlastnictví státu.
- Výskyt ložisek nerostných surovin (zejména těch výhradních) téměř po celém území ČR.
- Ochrana výhradních ložisek proti znemožnění nebo ztížení jejich dobývání je zajištěna stanovováním chráněných ložiskových území.
- Rekultivace území s ukončenou těžbou a snaha o nové využití těchto lokalit různými formami (vznik biotopů, vodních nádrží, prostorů pro zneškodnění odpadů a jiné).
- Vymezená území pro zvláštní zásahy do zemské kůry sloužící jako podzemní zásobníky/uložiště plynů a kapalin.
- Poměrně podrobná a veřejně dostupná evidence poddolovaných území, starých důlních děl i svahových nestabilit (sesuvných území), které představují významný rizikový faktor v území.
- Uzavřená a opuštěná úložná místa těžebního odpadu jsou vedena v registru rizikových úložných míst.

Negativa

- Závislost ČR na dovozu některých důležitých nerostných surovin (např. železná ruda, kovy, ropa a zemní plyn, síra, soli, fosfáty).
- Ložiska nerostných surovin, respektive stanovené plochy chráněných ložiskových území a dobývacích prostorů i území pro zvláštní zásahy do zemské kůry omezují možnosti využívání dotčeného území a představují proto významný limit v rozvoji území.
- Střety zájmů ochrany a využití ložisek nerostných surovin se zájmy chráněnými jinými zvláštními předpisy (ochrana půdy, ochrana vod, ochrana přírody a krajiny, ochrana zdraví aj.) a se zájmy vlastníků dotčených pozemků a staveb.
- Velké množství poddolovaných území a starých důlních děl nacházejících se téměř po celém území ČR.
- Vysoký počet registrovaných sesuvných území, koncentrovaných zejména v některých částech území. Jedná se o potenciální i aktivní sesuvná území a svahové deformace, které jsou důsledkem nestabilní horninové skladby i antropogenní činnosti (např. těžby).
- Negativní důsledky těžby (zejména povrchové) nerostných surovin v území – negativní vliv na krajinný ráz, sídelní strukturu, životní prostředí (zátěže hlukem, prachem, kontaminací půd, vod, ovzduší) a další.

A.8 Kvalita životního prostředí

Pozitiva

- Koncentrace látek znečišťujících ovzduší ČR vykazuje dlouhodobě klesající vývoj. V roce 2023 představovaly oblasti s alespoň jedním překročeným imisním limitem pro ochranu zdraví lidí (se zahrnutím přízemního ozonu) jen zhruba 1 % území ČR, kde žije přibližně 6 % obyvatel, což je historické minimum.
- Imisní limity byly v roce 2023 překročeny pouze v případě tří škodlivých látek (benzo[a]pyren, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, troposférický ozon O₃).
- U více než 80 % ze všech SO ORP nedošlo ve sledovaném období k žádnému překročení imisních limitů se zahrnutím přízemního ozonu.
- Dlouhodobě se snižuje množství emisí základních znečišťujících látek u všech zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO 1–4).
- Jsou realizována opatření ke zlepšení kvality ovzduší na všech typech zdrojů, tj. obnova kotlů v domácnostech i postupující obnova vozového parku a opatření na velkých zdrojích.
- Jsou realizována opatření k využívání ekologických bezemisních (větrné, fotovoltaické a vodní elektrárny) a nízkoemisních (bioplynové elektrárny) energetických zdrojů.
- Jsou realizována opatření k využívání bezemisních a nízkoemisních druhů městské, příměstské a meziměstské hromadné dopravy (elektrické a plynové pohony, kolejová doprava apod.).
- Jsou realizována opatření ke snižování negativních důsledků sucha, zejména se zaměřením na ochranu přirozeného vodního režimu v krajině a na zajištění dostatku pitné i užitkové vody (zvýšení retenční schopnosti krajiny, obnova přirozených vodních prvků v krajině atp.).
- Koeficient ekologické stability (KES) celého území se postupně zvyšuje a dlouhodobě odpovídá kategorii 4 – celkem vyvážená krajina, v níž jsou technické objekty relativně v souladu s dochovanými přírodními strukturami.
- Žádný ze správních obvodů ORP v celé ČR nespadá hodnotou KES do nejhorší třídy definované jako území s maximálním narušením přírodních struktur ($KES \leq 0,10$).
- Zejména některé pohraniční horské a podhorské oblasti, kde je území tvořeno převážně lesními pozemky a trvalými travními porosty, mají ekologickou stabilitu krajiny obzvláště vysokou.
- Jsou realizována opatření pro zvýšení ekologické stability krajiny (zalesňování, zatravňování, meze, remízy, vodní nádrže, mokřady, revitalizace toků, ÚSES atd.).

- Realizace opatření pro ochranu nezastavěného území (využívání volných ploch v zastavěném území a brownfields, prokazování potřeby nových ploch pro zástavbu a vyhodnocování účelného využití zastavěného území apod.).
- Podíl zastavěných ploch z celkové výměry území je na většině území ČR poměrně vyrovnaný a relativně nízký (hodnoty v rozsahu cca 1–3 %), přičemž v čase se podíl zvyšuje jen pomalu.
- V průběžně aktualizované databázi Systém evidence kontaminovaných míst (SEKM) jsou k dispozici informace o kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných místech i ekologických újmách. Postupně dochází k sanaci těchto starých ekologických zátěží.
- Realizace opatření vedoucích ke snížení hlukové zátěže způsobené zejména vysokou intenzitou dopravního provozu (odvedení hlavních dopravních toků mimo zastavěné území, protihlukové stěny, omezení provozu a další).

Negativa

- Lokálně dochází k výraznému překračování imisních limitů pro ochranu lidského zdraví i z hlediska ochrany ekosystémů a vegetace. Většina oblastí s překročenými imisními limity se nachází v pohraničních průmyslových regionech, kde převládá intenzivní těžební, hutnický, energetický a chemický průmysl.
- Většinu území postihuje problém sucha. Více než 2/3 území jsou klasifikovány jako oblasti ohrožené suchem. Nejvíce suchem ohrožené oblasti se nachází v intenzivně obhospodařovaných regionech v teplých klimatických oblastech, kde jsou plošně rozsáhlé zemědělské plochy s předpokladem zvýšené evapotranspirace a s nedostatečným vegetačním pokryvem (zejm. centrální část území).
- Důsledky sucha se negativně projevují jak v přírodě a volné krajině (degradace zemědělské půdy, zhoršující se stav lesů apod.), tak také v zastavěném území, zejména ve velkých aglomeracích (tzv. tepelné ostrovy).
- V oblastech s vysokým zastoupením orných půd a intenzivní zemědělskou činností je ekologická stabilita krajiny neuspokojivá se zřetelným narušením přírodních struktur. Ekologická stabilita je narušena také v lokalitách s vysokou hustotou zástavby a v lokalitách, kde dochází k soustavné důlní činnosti.
- V některých zejména městských lokalitách (SO ORP) je podíl zastavěných ploch z celkové výměry abnormálně vysoký (5–10 %).
- Velké množství evidovaných i neevidovaných kontaminovaných míst a lokalit se starou ekologickou zátěží v území a v mnoha případech jejich nedorozřešená sanace.
- Vysoká hluková zátěž ve městech a obcích, zejména v blízkosti významných dopravních komunikací.

A.9 Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

Pozitiva

- Rozsáhlé plochy vysoce kvalitní a hodnotné zemědělské půdy (zejména I. a II. třída ochrany ZPF).
- Realizace opatření pro snížení vodní a větrné eroze půdy (mj. snížení rozsahu zornění zemědělské půdy, zatravnění erozí silně ohrožených půd, zalesňování neproduktivních půd, zasakovací travní pásy, meze, remízy, větrolamy apod.).
- Podíl orné půdy z celkové výměry území se dlouhodobě stabilně snižuje. Snižuje se také podíl orné půdy ze zemědělské půdy.
- Dlouhodobě se zvyšuje podíl trvalých travních porostů z celkové výměry území i ze zemědělské půdy.
- V podhorských oblastech dochází k přeměně orné půdy na trvalé travní porosty, čímž je omezen vznik eroze a snižuje se riziko sucha, zároveň jsou zachovány půdní vlastnosti a biodiverzita.
- Podpora extenzivních forem zemědělského hospodaření v méně příznivých podmínkách.
- Podíl lesních pozemků z celkové výměry území je dlouhodobě stabilní, dokonce se nepatrně zvyšuje. Dochází k zalesňování zemědělsky nevyužívaných a erozně ohrožených pozemků.

- Zejména v horských oblastech je možné najít lokality (SO ORP), kde je podíl lesních pozemků z celkové výměry území vyšší než 50 %. Často se jedná o lesy zvláštního určení a lesy ochranné s vysokou ekologickou stabilitou.
- Celkově se snižuje podíl hospodářských lesů, a naopak se zvyšuje podíl lesů zvláštního určení.
- Jsou realizována opatření pro obnovu poškozených lesů (v důsledku sucha, kůrovcové kalamity či monokulturní skladby lesů) a zalesňování (mj. neproduktivní zemědělské půdy), zejména více odolnými smíšenými lesy s preferencí původních dřevin.

Negativa

- V některých lokalitách (SO ORP) je podíl orné půdy ze zemědělské půdy extrémně vysoký (>90 %).
- Stále častěji se vyskytují hydrologické extrémy (sucho, povodně), které ohrožují půdní fond.
- Velká část půdních ploch je ohrožena vodní nebo větrnou erozí (případně obojím), přičemž podíl ohrožených půdních ploch se zvyšuje. Nejvíce ohrožené jsou zejména rozsáhlé půdní bloky orné půdy bez prvků rozptýlené zeleně (remízky, větrolamy), které jsou intenzivně využívány zemědělskou činností.
- Výrazně ubývá zemědělské půdy v důsledku záboru půdy pro stavební činnost (zejména obytné zóny, průmyslové zóny, dopravní i technická infrastruktura). Zastavováním půdy dochází k trvalému zničení jejich produkčních i ekologických funkcí, snižuje se biodiverzita, mění se reliéf území, krajinný ráz, dochází k omezení infiltrace a retence vody atd.
- Podíl lesních pozemků z celkové výměry území je i přes pomalý růst stále nízký (cca 34 %).
- V mnoha lokalitách (SO ORP) je podíl lesních pozemků z celkové výměry území velice nízký (<15 %).
- Většina lesních pozemků je nadále zařazena v kategorii hospodářských lesů (>70 %).
- Poměrně výrazně se snižuje podíl lesů ochranných.
- V některých oblastech je značně pozměněná a nevhodná druhová skladba lesních porostů.
- Dochází k úbytku lesních porostů zejména z důvodu jejich poškození (mj. v důsledku sucha, kůrovcových kalamit apod.).

A.10 Občanské vybavení včetně jeho dostupnosti a veřejná prostranství

Pozitiva

- Převážná část území má relativně dobře zajištěnou dostupnost základní občanské vybavenosti. Regionální střediska pak zpravidla dostatečně poskytují zajištění vyšší občanské vybavenosti.
- Poměrně stabilní počet mateřských a základních škol, který se v posledních letech postupně zvyšuje.
- Stabilní struktura veřejných vysokých škol a relativně vysoký celkový počet vysokých škol (veřejných i soukromých).
- Široká oborová nabídka středních i vysokých škol.
- Veřejné vysoké školy (nebo alespoň jejich fakulty) se nacházejí v každém z krajů ČR.
- Kvalitní a dostupná zdravotní péče.
- Celkové kapacity zdravotnických zařízení a zdravotní péče jsou dostatečné.
- Uspokojivá vzdálenostní dostupnost zdravotnických zařízení pro akutní stavy na většině území.
- Celkový počet lékařů (i v přepočtu na 1 000 obyvatel) se stabilně a dlouhodobě zvyšuje.
- Celkový počet zařízení sociálních služeb i celkový počet míst v zařízeních sociálních služeb se dlouhodobě zvyšuje.
- Návštěvnost kulturních zařízení se pomalu vrací k hodnotám před začátkem pandemie Covid-19.
- Postupná digitalizace veřejné správy.

Negativa

- Existence obcí s nedostatečným zajištěním základní občanské vybavenosti.
- Občanská vybavenost v mnoha případech není v území rovnoměrně rozmístěna.
- Často se občanská vybavenost koncentruje spíše do vyšších center osídlení, což limituje její dostupnost pro obyvatele z odlehlejších částí území.
- V suburbíích a jiných rychle se rozvíjejících oblastech často rozvoj občanské vybavenosti (vyšší i základní) neodpovídá rozvoji bydlení a nárůstu počtu obyvatel. Stav občanské vybavenosti je v těchto lokalitách často nedostatečný.
- Dlouhodobě spíše ubývá středních škol (s výjimkou několika posledních let).
- Absence mateřských a základních škol, zejména v menších obcích, negativně ovlivňuje atraktivitu dané obce pro mladé obyvatele.
- Dostupnost zdravotní péče se v různých částech území liší.
- Dlouhodobě klesají počty pediatrů, praktických lékařů i zubních lékařů. Jejich nedostatek se projevuje zejména v periferních územích.
- Dlouhodobě spíše klesá počet lůžek v nemocnicích i dalších zdravotnických zařízeních.
- Počet míst v domovech pro seniory je nedostatečný a v posledních letech se dokonce snižuje.
- Zajištění sociálních služeb je v území značně nerovnoměrné. V některých lokalitách (SO ORP) zařízení sociálních služeb úplně chybí.

A.11 Dopravní infrastruktura včetně její dostupnosti

Pozitiva

- Celkové investice do dopravní infrastruktury v posledních letech trvale rostou.
- V posledních letech dochází k významnému zintenzivnění výstavby a ke zkapacitnění dálniční infrastruktury. Blíží se dokončení hlavní dálniční sítě.
- Dochází k postupnému zvyšování kapacity silnic I. třídy a přibývá řešení obchvatů na silnicích I. třídy.
- V České republice existuje poměrně hustá železniční síť regionálních i celostátních tratí.
- V posledních letech se zintenzivňují přípravy vysokorychlostních železnic (VRT) a postupně se dokončuje modernizace tranzitních železničních koridorů.
- Probíhá postupná modernizace a elektrifikace (i přepínání ze stejnosměrné trakce na střídavou) některých tratí regionálního významu.
- Postupně se zavádí systém ETCS (jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém) na celou železniční síť v ČR.
- V rámci sítě TEN-T je v ČR nově vymezeno 11 terminálů kombinované dopravy, z nichž část je bimodální (silnice-železnice) a část je trimodální (silnice-železnice-voda).
- Postupné překonání propadu ve výkonu letecké dopravy, který vznikl v důsledku pandemie Covid-19. Oživení sektoru včetně obnovení zájmu řešit další rozšiřování letišť dle připravených záměrů.
- Nepatrně se zmenšuje dominance Letiště Václava Havla v Praze-Ruzyni z pohledu nákladní letecké dopravy, a to především na úkor letiště Ostrava-Mošnov a zčásti i letiště Brno-Tuřany.
- Poměrně hustá síť malých vnitrostátních letišť (veřejných i neveřejných) využívaných pro nepravidelné lety a sportovně leteckou činnost.
- Zrušení záměru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, a především s tím související zrušení jeho územní ochrany.
- Přípravuje se dobudování plavebních stupňů Děčín a Přelouč II, včetně připravované dostavby devátého přístavu vodní kombinované dopravy v Pardubicích.

- Záměr prodloužení tzv. Baťova kanálu v úsecích Rohatec–Hodonín a Otrokovice–Kroměříž, včetně případného budování dalších přístavů pro rekreační plavbu.
- V uplynulých letech došlo k zintenzivnění využívání cyklistické dopravy v ČR (zejména v souvislosti s pandemií Covid-19).
- Celkem úspěšně probíhá výstavba cyklostezek a cyklotras v ČR a dochází i k propojování jednotlivých dosud izolovaných úseků. Postupně se zvyšuje standard cyklostezek i doprovodných služeb pro cyklistickou dopravu.
- Českou republikou procházejí čtyři evropské cyklotrasy v síti EuroVelo.
- Většina území je dobře obsluhována veřejnou hromadnou dopravou (poměrně funkční integrované dopravní systémy v jednotlivých krajích).
- Větší část území je obsluhována železničními linkami dálkové osobní dopravy.
- Zlepšení řešení logiky a logistiky obsluhy suburbanizovaných území v okolí velkých měst, především metropolitních a větších krajských měst (preference veřejné hromadné dopravy).

Negativa

- Celkovým problémem je nesystematická rozestavěnost dopravní infrastruktury (dálnic, silnic i železničních staveb) a nedostatečný rozsah realizované výstavby a modernizace dopravní infrastruktury.
- V rámci EU dochází v ČR k zaostávání v budování dopravní infrastruktury dálniční, silniční i železniční vůči okolním státům i dalším státům EU.
- Budování dopravní infrastruktury má významné negativní dopady na stav území (zábory půdy, rostoucí podíl zpevněných ploch, bariéry v území apod.).
- Vzhledem k velkému rozsahu staveb dopravní infrastruktury se záměry dopravní infrastruktury často dostávají do územních střetů s mnoha limity využití území. Dostatečně se nedaří eliminovat tyto územní střety ve fázi plánování a je proto nutné přistupovat k technickým řešením, které však často nedosahují očekávaných výsledků.
- Nedostatečné zapojení ČR do požadavků EU na rozvoj dopravní infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí (především železnice, případně vnitrozemská vodní doprava). Přetrvávající upřednostňování automobilové dopravy před ostatními udržitelnějšími druhy dopravy způsobuje stále rostoucí podíl individuální automobilové dopravy.
- Dlouhodobě rostoucí stupeň automobilizace a stálý růst intenzity automobilové dopravy (osobní i nákladní) zvyšuje tlak na rozsah a kapacitu dálnic, silnic i kapacitu ploch pro parkování a odstavování vozidel. Rostoucí intenzita automobilové dopravy s sebou nese četné problémy (rostoucí znečištění životního prostředí v okolí – emise, exhalace, prach, hluk, vibrace; přetíženost stávající silniční sítě; dopravní kongesce; zvýšenou nehodovost u přetížených úseků a další).
- Špatný stavební a dopravně technický stav silniční sítě v důsledku jejího přetížení. Nedostatek finančních prostředků na údržbu a opravy stávající silniční sítě.
- Nedostatek parkovacích míst především v největších centrech i nedostatečný počet odstavných (parkovacích) ploch podél hlavních dopravních tahů (sloužící zejména pro nákladní kamionovou dopravu).
- Nadměrná doprava v obcích a městech (zejména tranzitní nákladní doprava), způsobená absencí obchvatů, které by vyvedly silniční dopravu ze zastavěných částí měst.
- Současná dálniční síť v ČR je jako celek nefunkční. Byť je výstavba této páteřní infrastruktury jednou z národních priorit, stále chybí řada klíčových propojení.
- Rozsah klíčové silniční infrastruktury (dálnice, SMV, silnice I. třídy) není v ČR dostatečný, respektive není územně vyvážený. Na území ČR se nacházejí lokality (SO ORP), kde klíčová silniční infrastruktura vůbec není (nebo jen v minimální hustotě).
- Přepravení výkon železniční dopravy se snižuje na úkor silniční dopravy (zejména nákladní a individuální automobilové dopravy). Stále se nedaří vnímat železniční dopravu jako ekologičtější a kapacitnější způsob dopravy, který by měl být páteřním systémem dopravy spojující regionální

centra. V ČR je patrná značná nerovnoměrnost obsluhy území kvalitní železnicí (územní rozložení železničních tratí není vyvážené).

- Železniční infrastruktura celostátních i regionálních drah převážně neodpovídá současným požadavkům. Ať už se jedná o podíl vícekolejných tratí, elektrizovaných tratí, maximální rychlost či podíl přejezdů s aktivní signalizací, ČR za okolními státy zaostává.
- Jak prostá elektrizace, modernizace s elektrizací, tak i přepínání ze stejnosměrné trakce na střídavou zatím postupuje velmi pomalu.
- Na tranzitních železničních koridorech (TŽK), vícekolejných tratích a tratích s vysokými rychlostmi a velkou intenzitou vlakového provozu, se nachází mnoho úrovnových přejezdů (křížení s pozemními komunikacemi), které představují značné riziko a limit pro provoz a rozvoj železniční dopravy.
- Kapacitně jsou již některé tratě ve stavu, kdy hrozí tzv. přetížení dráhy. Nedostatečná kapacita hlavních, především tranzitních železničních koridorů patřících do hlavní sítě TEN-T, způsobuje jejich obtížnější využití nákladní železniční dopravou.
- Na železniční síti v ČR je preferována osobní doprava před nákladní, což způsobuje značnou nespolehlivost a pomalost nákladní železniční přepravy, a tím i menší zájem o nákladní železniční dopravu oproti kamionové. Závazek zvýšení podílu nákladní dopravy na celkové železniční dopravě se tak prozatím nedodrží.
- Kapacitnější vícekolejné úseky železnic se obtížněji zbavují hlukové zátěže, hlavně v zastavěném území.
- V České republice existuje jak velké množství terminálů, tak i logistických center, nicméně v drtivé většině případů jsou určeny výhradně pro kamionovou dopravu, a jsou tedy monomodální. Chybí u nich klíčový aspekt propojení více druhů dopravy.
- Rozložení terminálů kombinované dopravy v České republice je velice nerovnoměrné.
- Nenásilné začlenění terminálů a logistických center do území je vzhledem k jejich velké rozloze (desítky hektarů) problematické.
- Dosud není zcela prověřeno, zda je dostatečné napojení stávajících vybraných terminálů a logistických center vlečkami a pozemními komunikacemi tak, aby odpovídalo předpokládanému objemu zboží.
- Terminály a logistická centra jsou často v soukromém vlastnictví, a tudíž u nich nelze zajistit nediskriminační podmínky ve využívání pro všechny uživatele.
- Osobní letecká doprava je v ČR značně nevyvážená. Přes 90 % výkonu osobní letecké přepravy připadá na jedno letiště – Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla).
- Všechny regionální letiště mají velice nízký počet pravidelných linek, přičemž mají problémy se získáváním nových i s udržením stávajících linek.
- V uplynulých letech došlo, s ohledem na válku na Ukrajině a uzavřenému rozlehlému vzdušnému prostoru na východě (Rusko, Ukrajina, Černé moře), k markantnímu poklesu celkového objemu nákladní letecké přepravy.
- Provázanost potřeb letišť s rozvojem VRT v ČR není dostatečně ošetřena. Stejně tak není dořešena i případná specializace letišť na určitý typ přepravy (nedostatečná koordinace s plánovaným rozvojem letišť v sousedních státech).
- Vzhledem k velkým výkyvům stavu vody v řekách, dané nestálostí počasí, je těžká nákladní vodní doprava v ČR dosti nespolehlivá a výkony vodní nákladní dopravy jsou proto velice nízké.
- Nejsou dobudovány plavební stupně Děčín a Přelouč II (umožňující splavnění Labe až do Pardubic), což zvyšuje nespolehlivost labské vodní cesty a omezuje další rozvoj plavby na řece Labe.
- Není dokončeno splavnění řeky Vltavy v úseku Třebenice–České Budějovice. Nejsou dobudována zdvihačidla na plavebních stupních (vodní nádrže Slapy a Orlík).
- V minulosti se budovaly cyklostezky zejména v lokalitách, kde byly investičně méně náročné, čímž často vznikly izolované a vzájemně nepropojené úseky.

- Přetrvávajícím problémem cyklotras je jejich časté vedení po silnicích (chybí stavebně oddělené cyklostezky zajišťující bezpečný pohyb cyklistů).
- Nedostatečná dopravní dostupnost některých, zejména periferních oblastí, veřejnou hromadnou dopravou.
- Nerovnoměrné pokrytí dopravní dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou mezi jednotlivými regiony (tj. na větší vzdálenosti), dálkovou autobusovou i železniční dopravou.

A.12 Technická infrastruktura včetně její dostupnosti

Pozitiva

- ČR má vybudovanou poměrně robustní síť páteřní technické infrastruktury přepravující jednotlivá média, která se nadále rozvíjí.
- Rozsáhlý a funkční plošný systém zásobování vodou skupinovými vodovody.
- Účinný vícestupňový systém ochrany zdrojových oblastí pitné vody.
- Téměř 95 % domácností je napojených na vodovod, přičemž jakost dodávané vody zpravidla odpovídá nejpřísnějším měřítkům.
- Ani v průběhu posledních velmi suchých let nebyly zaznamenány vážnější problémy s dodávkami pitné vody ve městech a větších obcích, které jsou napojeny na dostatečně kapacitní vodárenské zdroje vody.
- Podíl obyvatel žijících v bytech s připojením na kanalizační síť je cca 80 % a nadále se pomalu zvyšuje.
- Modernizace a průběžná výstavba kanalizačních stok a zařízení na čištění odpadních vod.
- Nová výstavba, modernizace a rekonstrukce ČOV a s tím související postupně se zlepšující čistota povrchových vod.
- Modernizace a rozšiřování stávajících energetických zdrojů (elektráren).
- Příprava výstavby dvou nových jaderných bloků jaderného reaktoru v Dukovanech.
- Vývoj technologií tepelných elektráren (zvyšování energetické účinnosti a omezování nežádoucích vlivů na životní prostředí).
- Průběžná modernizace přenosové soustavy, vytvoření podmínek pro zajištění bezpečných a stabilních dodávek elektrické energie v budoucnu.
- ČR dlouhodobě vyrobí více elektrické energie, než spotřebuje, což umožňuje vývoz a prodej elektrické energie do zahraničí.
- Celkové množství elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů energie se dlouhodobě zvyšuje a pomalu roste také podíl obnovitelných zdrojů energie na celkové výrobě elektřiny (brutto).
- Potenciál území pro využití různých druhů obnovitelných zdrojů energie.
- V posledních letech se zvyšuje důraz na energeticky úsporné budovy, které přispívají k nižší spotřebě energie a snižování emisí skleníkových plynů.
- Dotační podpora pro výstavbu FVE pro rodinné i bytové domy umožní jejich rozvoj a větší využití přímo u zdroje energie.
- Výstavba páteřní sítě vysoce výkonných elektrických dobíjecích stanic a stanic CNG (stlačený zemní plyn).
- ČR má vybudovanou tranzitní síť plynovodů, na kterou navazuje hustá distribuční síť.
- ČR disponuje zásobníky plynu, které jsou schopny vyrovnávat časovou nerovnoměrnost v odběrech a dodávkách zemního plynu ze zahraničí.
- Podíl domácností se zavedeným plynem se postupně zvyšuje, a to relativně rovnoměrně po celém území ČR.

- ČR má vybudovanou síť produktovodů a ropovodů se souvisejícími technologickými objekty, která je schopna zabezpečit požadavky vnitřního trhu (za předpokladu zajištění potřebného množství importované komodity).
- Navyšuje se skladovací kapacita pohonných hmot pro posílení energetické bezpečnosti ČR.
- Funkční systém centralizovaných zdrojů tepla ve větších městech.
- Infrastruktura pro nakládání s odpady a recyklaci v Česku je dobře rozvinutá. Existují pokročilé systémy sběru odpadu, třídění a recyklace, které snižují zátěž na skládky a podporují udržitelné využívání zdrojů.
- Dlouhodobě se zvyšuje podíl recyklovaného odpadu a podíl odpadu využitého k energetickým účelům.
- Podíl domácností s připojením k vysokorychlostnímu internetu je relativně vysoký po celém území ČR a nadále se zvyšuje.
- Většina území má výborné pokrytí mobilními službami (signálem mobilních operátorů).

Negativa

- Nepříznivá geopolitická situace způsobená válečným konfliktem mezi Ruskem a Ukrajinou způsobila nejistoty ve stávajícím energetickém systému, a to zejména ukončením dodávek ropy a zemního plynu do Evropy.
- Náklady na údržbu a rozvoj zařízení technické infrastruktury jsou velmi vysoké.
- Plochy a koridory TI pro výrobu, přenos nebo distribuci jednotlivých médií a jejich ochranná a bezpečnostní pásma jsou limitem pro využití a další rozvoj území.
- V obcích využívajících lokální zdroje podzemních vod a u individuálních zdrojů obyvatel (studny) se v průběhu posledních velmi suchých let projeví problémy s dodávkami pitné vody.
- Stále je v ČR několik lokalit (SO ORP), kde je podíl obyvatel žijících v bytech s připojením na kanalizační síť nižší než 50 %.
- Existence většího počtu obcí s nedostatečnou úrovní likvidace splaškových odpadních vod (špatný stav kanalizačních sítí, absence ČOV apod.) a s tím související znečišťování vodních toků.
- Nerovnoměrná lokalizace zdrojů výroby elektrické energie v rámci ČR.
- Ačkoli se ČR snaží přecházet na čistší zdroje energie, tak je rozvoj obnovitelných zdrojů energie nedostatečný a tempo rozvoje je pomalé. Podíl obnovitelných zdrojů energie na výrobě elektřiny (brutto) je stále velice nízký (<15 %).
- Výstavba elektráren vyrábějících elektřinu z obnovitelných zdrojů energie je často ve střetu s ochranou krajinného rázu, zemědělské půdy apod.
- V mnoha lokalitách (SO ORP) je podíl domácností se zavedeným plynem stále výrazně podprůměrný (<50 %).
- ČR je odkázána na dovoz zemního plynu na základě mezinárodních smluv. Výroba zemního plynu v ČR pokryje pouze 2 % celkové spotřeby zemního plynu.
- ČR je odkázána na dovoz ropy na základě mezinárodních smluv.
- Stále jsou v ČR lokality, kde je pokrytí internetem, mobilními službami, případně obojím, nedostatečné.

A.13 Ekonomické a hospodářské podmínky

Pozitiva

- Intenzivní a cílená podpora hospodářsky problémových regionů vymezených ve SRR ČR 2021+ (hospodářsky a sociálně ohrožená území a strukturálně postižené kraje) přispívá k eliminaci problémů v těchto regionech.
- Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele se v ČR dlouhodobě a stabilně zvyšuje, přičemž dynamika růstu je zpravidla vyšší, než je průměr EU (tj. ČR se pomalu přibližuje průměru EU).

- Hlavní město Praha patří z pohledu HDP na 1 obyvatele v PPS mezi nejsilnější regiony v celé EU.
- Postupně se zvyšuje podíl obyvatel zaměstnaných v terciérním sektoru, a to především na úkor sekundárního sektoru.
- Daňové příjmy rozpočtů obcí i krajů dlouhodobě a stabilně rostou.
- Převážná část krajů i obcí hospodář dlouhodobě s pozitivním saldem příjmů a výdajů obecního/krajského rozpočtu.
- Česká republika dlouhodobě patří v rámci Evropské unie mezi země s nejnižší nezaměstnaností.
- Vysoká míra podnikatelské aktivity v metropolitních a rozvojových oblastech (krajská města a jejich aglomerace) a také v oblastech významných z pohledu cestovního ruchu.
- Poměrně rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna.
- Snaha identifikovat, evidovat a postupně revitalizovat plochy brownfieldů a jinak znehodnocených území.
- Rozvoj průmyslových zón, průmyslových areálů a logistických center.
- V mnoha regionech již je plánování dopravní obslužnosti řešeno zejména formou integrovaných dopravních systémů, což přispívá k lepší dojíždce pracovní síly do zaměstnání a studentů do škol.

Negativa

- Strukturálně postižené kraje a hospodářsky a sociálně ohrožená území vymezená ve SRR ČR 2021+ mají nízkou míru ekonomického růstu a zaostávají za ostatními regiony ČR.
- Hospodářsky a sociálně ohrožených území vymezených v SRR ČR 2021+ přibývá.
- Velké rozdíly v hospodářských podmínkách mezi centry a periferiemi.
- Nerovnoměrné rozložení ekonomických aktivit v území. Jen velmi málo regionů (SO ORP) má kladné saldo celkové i denní vyjížděky a dojížděky do zaměstnání a škol.
- Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele v PPS je v ČR dlouhodobě pod průměrem EU, v některých krajích velice výrazně (<75 % průměru EU).
- Podíl na tvorbě celostátního HDP je mezi kraji extrémně nevyvážený. Více než 25 % celostátního HDP tvoří hlavní město Praha. Oproti tomu 8 krajů se na tvorbě HDP nepodílí ani 5 %.
- Stále trvá poměrně vysoké zastoupení obyvatel zaměstnaných v průmyslu, zejména v určitých regionech.
- S přítomností průmyslových zón, logistických areálů apod. se pojí negativní průvodní jevy jako zábor kvalitní zemědělské půdy, zvýšená hustota dopravy, zhoršený stav životního prostředí.
- Výskyt brownfieldů a s tím spojená ekologická zátěž v území a často nákladná a složitá revitalizace.
- Z hlediska zaměstnanosti v jednotlivých sektorech národního hospodářství existují velké rozdíly mezi Prahou a ostatními regiony.
- Mezi daňovými příjmy jednotlivých obcí i krajů v přepočtu na obyvatele jsou velké rozdíly.
- Přestože je v ČR nezaměstnanost obecně velice nízká, tak v některých regionech (SO ORP) problémy s vysokou nezaměstnaností, a to i dlouhodobou, nadále přetrvávají.
- V regionech s vysokou nezaměstnaností, zejména dlouhodobou, hrozí nebezpečí vzniku vyloučených lokalit.
- Nedostatek vhodných pracovních míst odpovídajících poptávce. Malá pestrost nabídky pracovních příležitostí, zejména pak ve venkovských a periferních oblastech.
- Přetrvávající orientace na výrobu s malou přidanou hodnotou.
- Míra podnikatelské aktivity v některých regionech (SO ORP) je dlouhodobě výrazně nižší než celostátní průměr.
- Poměrně vysoký podíl registrovaných ekonomických subjektů není aktivní (cca 40 %).

- Ekonomika ČR je negativně poznamenána geopolitickou situací ve světě, z které vyplývají mnohé hospodářské problémy – energetická krize, problémy v dodavatelských řetězcích, vysoká míra inflace, pokles reálných mezd a další.

A.14 Rekreační a cestovní ruch

Pozitiva

- Cestovní ruch zvyšuje investice do místní infrastruktury a konkurenceschopnost daného regionu, což má velký význam zejména v hospodářsky slabých regionech, kde je cestovní ruch často jediným zdrojem ekonomického růstu.
- Cestovní ruch podporuje rozvoj malého a středního podnikání a je významnou součástí ekonomického rozvoje území. Podnikání v cestovním ruchu vytváří nové pracovní příležitosti a podílí se na snižování celkové nezaměstnanosti.
- Dlouhodobě se v ČR zvyšuje počet hostů i počet přenocování v HUZ (s výjimkou období pandemie Covid-19), a to jak u rezidentů, tak i nerezidentů.
- Území ČR má značný rekreační potenciál daný rozmanitostí přírodních, kulturně-historických i dalších atraktivit cestovního ruchu, poskytující pestrou nabídku pro rozmanité formy cestovního ruchu.
- Zvyšuje se účelné využívání potenciálu území i komplexu přírodních a sociálně-ekonomických předpokladů území pro aktivity v rekreaci a cestovním ruchu. Vznikají různé doprovodné aktivity cestovního ruchu i v méně atraktivních regionech.
- Kvalitní a rozmanité přírodní prostředí s vysokou estetickou hodnotou krajiny, poskytující řadu příležitostí pro letní i zimní druhy rekreace.
- Velké množství historických a kulturních památek a památkově chráněných území (rezervací a zón), včetně těch mezinárodně významných (UNESCO), relativně rovnoměrně rozmístěných po celém území ČR.
- Komplexní systém památkové péče, zajišťující ochranu památek před jejich poškozením či zničením.
- Hustá síť kvalitně značených pěších turistických tras, naučných stezek, cyklotras, vodáckých tras a upravovaných lyžařských tras.
- Lázeňství v ČR má mezinárodní význam vzhledem k vysoké kvalitě přírodních léčivých zdrojů, dlouhodobé tradici a využívání nejmodernějších léčebných metod a postupů. Lázeňství výrazně přispívá k rozvoji území a má velký ekonomický přínos.
- Počet hostů v lázeňských zařízeních v ČR dlouhodobě narůstá (s výjimkou období pandemie Covid-19), a to jak u rezidentů, tak i nerezidentů.
- Přeměna opuštěných objektů v oblastech s vysídlováním trvale bydlícího obyvatelstva na rekreační objekty (chalupy) přispívá k oživení daných sídel a zachování sídelní struktury.

Negativa

- Celý segment cestovního ruchu je poznamenán pandemií Covid-19 z let 2020–21, potažmo vládními nařízeními, která výrazně omezovala nejen rekreaci a cestovní ruch. Od roku 2021 klesá počet HUZ i počet pokojů a lůžek v HUZ. Také podíl cestovního ruchu na HDP a podíl osob zaměstnaných v cestovním ruchu je stále nižší, než byl v období před pandemií.
- Průměrný počet přenocování hostů v HUZ je dlouhodobě nízký a nadále se snižuje. Převažují tak spíše krátkodobé pobyty, výrazněji u zahraničních turistů.
- Kapacity i návštěvnost HUZ jsou v rámci ČR výrazně nevyvážené. Velké množství návštěvníků (zejména zahraničních) se koncentruje pouze v několika turisticky nejatraktivnějších lokalitách, což způsobuje jejich přehlcení a přetíženost. Není dostatečně využitý potenciál méně známých oblastí.
- Vysoká koncentrace návštěvníků má často negativní vliv na stav životního prostředí i na kvalitu života místních obyvatel. Sřety potřeb turistů a místních obyvatel nejsou dostatečně řešeny.

- V mnoha lokalitách je nevyhovující doprovodná infrastruktura pro rekreaci a cestovní ruch. Nicméně rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch je často v rozporu s ochranou přírodních či kulturně-historických hodnot daných lokalit a ohrožuje jejich chráněný stav.
- Památková péče, statut lázeňských míst, ochrana přírody a krajiny a další, představují limity a regulace pro využití území a omezují tak rozvoj území pro cestovní ruch.
- Mnoho objektů a lokalit v ČR, které se dají označit jako památky místní, nepožívají žádné zákonné ochrany.
- Existence velkého množství ohrožených a nevyužívaných památek ve špatném technickém stavu s nedostatečnou údržbou.
- Nedostatečné řešení problematiky chataření a chalupaření, zejména ve vztahu k „urbanizování“ volné krajiny objekty pro soukromou rekreaci.
- Přes poměrně hustou síť značených cyklostezek, je jejich kvalita a bezpečnost často nedostatečná.

A.15 Bezpečnost a ochrana obyvatelstva

Pozitiva

- V území se nachází řada objektů důležitých pro obranu státu (4 vojenské újezdy, vojenská letiště apod.).
- Omezený přístup veřejnosti do vojenských újezdů umožňuje uchovat přírodní charakter místní krajiny, zejména vyhlášených chráněných území.
- V území jsou vymezeny celostátně významné zóny havarijního plánování (zejména pro JE Dukovany a JE Temelín).
- Kvalitní a dobře fungující integrovaný záchranný systém.

Negativa

- Rozsáhlá území vymezená Ministerstvem obrany pro zajišťování obrany státu, objekty důležité pro obranu státu a jejich ochranná pásma představují významný limit v rozvoji území (lze umístit a povolit stavby jen na základě závazného stanoviska vydaného MO).
- Nedořešené využití některých objektů a prostorů uvolněných armádou.
- Potenciální riziko spojené s přítomností zdrojů jaderné energie v území.

B VYHODNOCENÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ VČETNĚ JEJICH VZÁJEMNÝCH VAZEB A TRENDŮ VÝVOJE ÚZEMÍ

Druhou částí rozboru udržitelného rozvoje území je vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí (tzv. environmentální pilíř – E), územních podmínek pro hospodářský rozvoj (tzv. hospodářský pilíř – H) a územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel (tzv. sociální pilíř – S), a to včetně vyhodnocení jejich vzájemných vazeb a vyhodnocení trendů vývoje území.

Základní územní jednotkou pro vyhodnocování územních podmínek v RURÚ ČR jsou správní obvody obcí s rozšířenou působností⁴ (SO ORP). Hodnocení územních podmínek udržitelného rozvoje území za SO ORP umožňuje v celostátním měřítku dostatečně podrobně sledovat a popsat územní rozdíly a identifikovat oblasti se společnými vlastnostmi.

Vyhodnocení územních podmínek v RURÚ ČR má následující kroky:

- Vyhodnocení vybraných indikátorů za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje území
- Vyhodnocení celkového stavu územních podmínek za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje území
- Vyhodnocení vzájemných vazeb mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje území

Vyhodnocení vybraných indikátorů za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje území je prvním krokem v rámci vyhodnocení územních podmínek jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území. Za indikátory udržitelného rozvoje území byly vybrány takové sledované jevy, které umožňují reprezentativně charakterizovat stav územních podmínek v daném pilíři udržitelného rozvoje. Pro každý z pilířů byla zvolena sada několika indikátorů. Pro environmentální pilíř (E) bylo vybráno celkem **9 indikátorů**, pro hospodářský pilíř (H) bylo vybráno celkem **10 indikátorů** a pro sociální pilíř (S) bylo vybráno celkem **8 indikátorů**. Seznam všech sledovaných indikátorů za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje je uveden v tabulce níže (viz Tab. 1). Samostatně jsou pak jednotlivé indikátory popsány a vyhodnoceny v následujících kapitolách (B.1.1 – indikátory environmentálního pilíře; B.2.1 – indikátory hospodářského pilíře; B.3.1 – indikátory sociálního pilíře).

Důležitým kritériem při výběru indikátorů byla jejich vypovídající hodnota pro hodnocení územních podmínek v celostátním měřítku a zároveň jejich dostupnost v podrobnosti za nižší územní celky (za SO ORP nebo alespoň za kraje). Dalším kritériem byla také možnost dlouhodobého sledování jejich vývoje.

Aby bylo možné porovnávat hodnoty indikátorů mezi jednotlivými SO ORP, byly za indikátory vybrány především takové sledované jevy, které jsou relativizovány (přepočítány na rozlohu nebo na počet obyvatel), případně takové sledované jevy, které jsou z tohoto pohledu objektivní (nezávislé na populační velikosti či rozloze území).

Každý sledovaný indikátor územních podmínek má vlastní podkapitulu, která obsahuje popis daného indikátoru a jeho vlivu na stav daného pilíře udržitelného rozvoje území. Dále obsahuje přesný popis toho, jakým způsobem je indikátor vyhodnocen a také přehled výsledků hodnocení indikátoru (tabelární a grafický – kartogram hodnocení indikátoru v jednotlivých SO ORP). Součástí je také stručná interpretace výsledků obsahující identifikaci oblastí s příznivým a nepříznivým stavem indikátoru.

Pro vyhodnocení územních podmínek jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území je zásadní bodové hodnocení jednotlivých indikátorů. To je u převážné většiny indikátorů zjištěno metodou **tzv. přirozených zlomů**⁵. Jedná se o metodu rozdělení dat na základě tzv. „*Jenks Natural Breaks algorithm*“, který rozděluje data do kategorií tak, aby se minimalizovala variabilita uvnitř jednotlivých kategorií a zároveň, aby se maximalizovala variabilita mezi kategoriemi. Přirozené zlomy umožňují

⁴ Ačkoliv hlavní město Praha de iure nepatří mezi správní obvody obcí s rozšířenou působností, tak v RURÚ ČR se z důvodu jednotného pokrytí celého území ČR mezi SO ORP zařazuje. Pokud se tedy v RURÚ ČR hovoří obecně o správních obvodech obcí s rozšířenou působností, tak je tím myšleno také hlavní město Praha, pokud není výslovně uvedeno jinak.

⁵ Výjimkou je pouze hodnocení indikátoru E1 – Ohrožení suchem, kde se buď jedná o oblast ohroženou suchem nebo nejedná (bodové hodnocení 1 nebo 7) a hodnocení indikátoru E9 – Koeficient ekologické stability, kde jsou data rozdělena pouze do 5 tříd na základě zavedeného způsobu hodnocení.

automaticky vypočítat program *ArcGIS Pro*. Touto metodou jsou data jednotlivých indikátorů rozdělena do **7 kategorií** s odpovídajícím bodovým hodnocením:

- a) **Velmi špatné hodnocení indikátoru** 1 bod
- b) **Špatné hodnocení indikátoru** 2 body
- c) **Neuspokojivé hodnocení indikátoru** 3 body
- d) **Průměrné hodnocení indikátoru** 4 body
- e) **Uspokojivé hodnocení indikátoru** 5 bodů
- f) **Dobré hodnocení indikátoru** 6 bodů
- g) **Velmi dobré hodnocení indikátoru** 7 bodů

Toto bodové hodnocení je dle dosažených hodnot indikátoru následně přiděleno jednotlivým SO ORP.

V několika případech je hodnocení indikátoru složeno z více ukazatelů. U těchto složených indikátorů se postupuje tak, že jsou jednotlivé ukazatele vyhodnoceny každý zvlášť dle postupu uvedeného výše (vč. bodového hodnocení), přičemž výsledné bodové hodnocení daného indikátoru je aritmetickým průměrem (zaokrouhleným na celé číslo) součtu bodových hodnocení jednotlivých ukazatelů.

Vyhodnocení celkového stavu územních podmínek za jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje území vychází z bodového hodnocení jednotlivých indikátorů. Celkové vyhodnocení územních podmínek v každém z pilířů je pro každý SO ORP stanoveno prostým součtem bodů získaných v rámci indikátorů daného pilíře. Při sčítání jednotlivých indikátorů mají všechny indikátory stejnou váhu.

Celkové bodové součty v rámci jednotlivých pilířů jsou následně pomocí metody tzv. přirozených zlomů (viz výše) rozděleny do **7 kategorií** určujících celkový stav územních podmínek jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území:

- 1. Nepříznivý stav – velmi špatný**
- 2. Nepříznivý stav – špatný**
- 3. Nepříznivý stav – neuspokojivý**
- 4. Průměrný stav**
- 5. Příznivý stav – uspokojivý**
- 6. Příznivý stav – dobrý**
- 7. Příznivý stav – velmi dobrý**

U jednotlivých SO ORP je následně na základě dosažených bodů určena kategorie celkového stavu územních podmínek v rámci jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území.

Celkové vyhodnocení územních podmínek za jednotlivé pilíře je podrobněji popsáno a vyhodnoceno v následujících kapitolách (B.1.2 – environmentální pilíř; B.2.2 – hospodářský pilíř; B.3.2 – sociální pilíř). Tyto kapitoly obsahují stručné shrnutí použitých indikátorů v rámci daného pilíře, popis způsobu vyhodnocení daného pilíře a také přehled celkového vyhodnocení (tabelární a grafický – kartogram celkového vyhodnocení územních podmínek v jednotlivých SO ORP). Součástí je také interpretace výsledků obsahující identifikaci oblastí s příznivým a nepříznivým stavem indikátoru.

Souhrnný přehled bodového hodnocení za všechny indikátory i přehled celkových bodových součtů za všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (vč. vyhodnocení celkového stavu územních podmínek v daném pilíři) v jednotlivých správních obvodech obcí s rozšířenou působností je uveden v samostatné příloze RURÚ ČR (Příloha 1).

Posledním krokem v rámci vyhodnocení územních podmínek v RURÚ ČR je vyhodnocení vzájemných vazeb mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje území. Vyhodnocení vzájemných vazeb vychází z celkového hodnocení územních podmínek jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území. Podrobný popis způsobu vyhodnocení vzájemných vazeb je uveden přímo v rámci kapitoly **B.4 Vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území**.

Tab. 1: Přehled sledovaných indikátorů územních podmínek pro udržitelný rozvoj území

Indikátory územních podmínek pro příznivé životní prostředí	
E1	– Ohrožení suchem
E2	– Podíl zastavěných ploch a nádvorí z celkové výměry území
E3	– Podíl orné půdy ze zemědělské půdy
E4	– Podíl lesních pozemků z celkové výměry území
E5	– Podíl zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 z celkové výměry území
E6	– Podíl oblastí s překročenými imisními limity se zahrnutím přízemního ozonu z celkové výměry území
E7	– Podíl obyvatel bydlících v obydlích napojených na veřejnou kanalizační síť
E8	– Podíl hrubé výroby elektřiny z OZE na celkové výrobě elektřiny v kraji
E9	– Koeficient ekologické stability
Indikátory územních podmínek pro hospodářský rozvoj	
H1	– Podíl obyvatel v produktivním věku
H2	– Hrubý domácí produkt
H3	– Daňové příjmy rozpočtů obcí
H4	– Míra podnikatelské aktivity
H5	– Nezaměstnanost
H6	– Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol
H7	– Podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním
H8	– Dostupnost dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic I. třídy
H9	– Dostupnost železniční sítě a vztah k železničním stanicím nadřazené osobní dopravy
H10	– Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních
Indikátory územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	
S1	– Vývoj počtu obyvatelstva – hrubá míra celkového přírůstku obyvatelstva ve sledovaném období
S2	– Hrubá míra přirozené změny obyvatelstva
S3	– Hrubá míra migračního salda
S4	– Index stárí
S5	– Naděje dožití
S6	– Intenzita bytové výstavby
S7	– Index sociálního vyloučení
S8	– Počet míst v zařízeních sociálních služeb

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.1 Vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí

B.1.1 Vyhodnocení vybraných indikátorů územních podmínek pro příznivé životní prostředí

Indikátor E1: Ohrožení suchem

Sucho je nahodilý přírodní jev způsobený deficitem srážek, který následně vede k poklesu množství vody v různých částech hydrologického cyklu. Trvá značné časové období a postihuje velké oblasti. Může vést k meteorologickému, zemědělskému, hydrologickému a socio-ekonomickému suchu. Sucho lze hodnotit z hlediska délky trvání, velikosti odchylky od normálu (intenzity) a plošného rozsahu.

Problematika sucha je úzce spojena s problematikou změny klimatu, která dle stávajících poznatků způsobuje stále četnější výskyt srážkových a teplotních extrémů. Jedná se o globální problematiku, na niž významně působí zejména nešetrné zásahy v krajině a intenzivní využívání krajiny. Následkem může být vysychání některých toků, nedostatek vody v půdě, pokles hladiny podzemní vody a s tím spojený úbytek vody pro obyvatelstvo, zemědělství i průmysl. Dle délky trvání, intenzity a plošného rozsahu sucha se zvyšují negativní vlivy sucha na stav životního prostředí, přírodní i umělé ekosystémy, hydrologickou bilanci, jakost vody, lidské zdraví i ekonomickou situaci země.

Komplexní opatření pro boj se suchem spočívají v podporování a rozšiřování vodárenských soustav, v rozvoji a modernizaci vodárenské infrastruktury, ve zvýšení retenční a akumulární schopnosti krajiny, v obnově přirozených funkcí vodních toků a niv, v ochraně zemědělské půdy, v zachování a zvýšení organické hmoty v půdě, ve sledování kvality podzemních a povrchových vod, v podpoře ekologického zemědělství, podpoře provádění komplexních pozemkových úprav, v obnově přirozených vodních prvků v krajině, ve snižování spotřeby vody v průmyslu a v mnohém dalším.

Indikátor E1 je vyhodnocen tak, že rozděluje jednotlivé SO ORP na ty, které jsou ohrožené suchem a na ty, které nejsou. SO ORP označené jako oblasti ohrožené suchem, byly vymezeny na základě kombinace faktorů s vlivem na sucho v krajině. Mezi tyto faktory patří nízké srážkové úhrny, zvýšená potenciální evapotranspirace (celkový výpar z povrchu v daném území, tj. výpar fyzikální a fyziologický) a hydrogeologické rajony, hydrologická povodí a vodní nádrže, které jsou rizikové z hlediska dopadu sucha na užívání vod. SO ORP identifikované jako oblasti ohrožené suchem jsou hodnoceny jako velmi špatné a ohodnoceny 1 bodem. Všechny ostatní SO ORP jsou označeny jako oblasti, které nejsou ohroženy suchem (oblasti, ve kterých se neprojevuje akutní problém ohrožení suchem) a jejich hodnocení je velmi dobré, ohodnoceno 7 body.

Identifikace oblastí ohrožených suchem vychází z odborného podkladu zpracovaného Výzkumným ústavem vodohospodářským TGM, v.v.i. Stejným způsobem jsou oblasti ohrožené suchem vymezené v platné PÚR ČR a postupně se tato problematika propisuje i do platných Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů.

Tab. 2: Přehled hodnocení indikátoru E1 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Stav indikátoru E1	Četnost	%	Hodnocení
1	Oblasti ohrožené suchem	136	66,02	Velmi špatné
7	Oblasti neohrožené suchem	70	33,98	Velmi dobré

Zdroj: VÚV TGM, 2023; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak z celkového počtu 206 SO ORP je celkem 136 z nich identifikováno jako oblast ohrožená suchem (tj. více než 66 %). To jen potvrzuje, že problém sucha je v České republice velmi rozšířený. Dle mapového podkladu (viz níže) můžeme vidět, že je suchem sužována převážná část území ve středu České republiky.

Nejvíce suchem ohrožené oblasti se nachází v intenzivně obhospodařovaných regionech, na kterých jsou plošně rozsáhlé zemědělské plochy s předpokladem zvýšené evapotranspirace, a zároveň v regionech nacházejících se v teplé klimatické oblasti⁶ T2 (Polabí, Poohří, Žatecko, Mostecká pánev, Vyškovská brána a Hornomoravský úval) a T4 (Dyjsko-svratecký a Dolnomoravský úval). Jara jsou

⁶ Klimatické oblasti uváděné v této části textu vychází z klasifikace klimatických oblastí dle Quitta (1971).

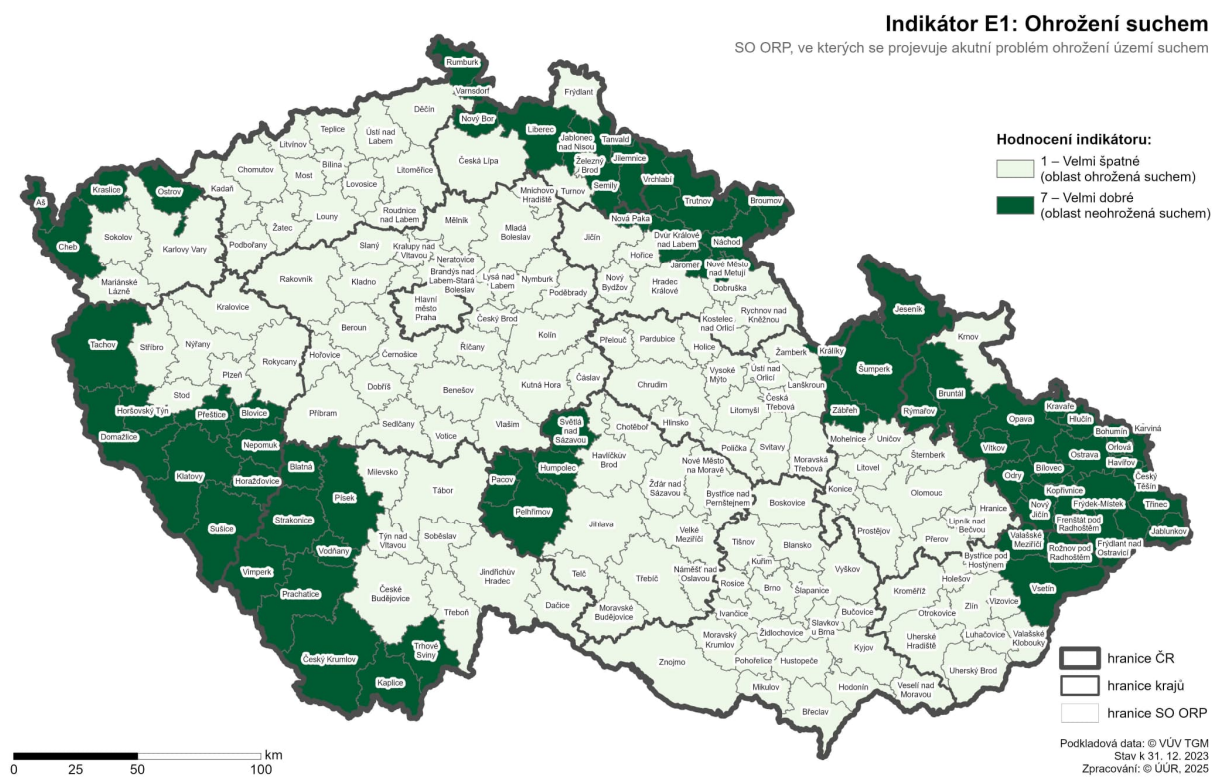
zde poměrně krátká a teplá, léta bývají dlouhá, suchá až velmi suchá a velmi teplá, podzim je poměrně krátký a teplý, zima je krátká a suchá.

Kromě těchto regionů jsou však plochy ohrožené suchem daleko rozsáhlejší. Ohrožen je celý Středočeský kraj, hlavní město Praha a Jihomoravský kraj, dále téměř celý Pardubický kraj (až na SO ORP **Králíky**), převážná část Ústeckého kraje (až na SO ORP **Rumburk** a **Varnsdorf**) a také větší část Vysočiny, Zlínského, Olomouckého a Karlovarského kraje. Zhruba půl na půl je to v kraji Královéhradeckém, Libereckém a Jihočeském. V Plzeňském kraji je ohroženo suchem necelých 40 % území. Zdaleka nejlépe je na tom kraj Moravskoslezský, ve kterém je jako oblast ohrožená suchem označen pouze SO ORP **Krnov**. Ohroženo suchem je tak pouze cca 10 % území Moravskoslezského kraje. Nížiny jsou zde v mírně teplé klimatické oblasti, horské a podhorské oblasti spadají do chladné klimatické oblasti CH 7 (chladné vlhké léto, dlouhý mírný podzim, dlouhá zima mírně vlhká s dlouhým trváním sněhové pokrývky). Nevyskytují se zde tak velké místní rozdíly v teplotách a srážky jsou rovnoměrně rozloženy. Průměrný roční úhrn srážek se pohybuje v rozsahu 600–800 mm.

Jediné území v centrální části ČR, které není identifikováno jako oblast ohrožena suchem je „ostrov“, který tvoří SO ORP **Pelhřimov**, **Pacov**, **Humpolec** a **Světlá nad Sázavou** v Kraji Vysočina. Toto území má podhorský ráz (průměrná nadmořská výška 550–600 m), nachází se zde značné množství povrchových vodních toků (avšak s malým průtokem). Níže ležící části těchto území patří do klimatické oblasti mírně teplé MT 5, střední polohy do MT 3 a nejvyšší kopce do chladné klimatické oblasti CH 7. Podnebí je zde tedy převážně mírně teplé, místy chladnější, středně vlhké. Průměrný úhrn srážek za rok se pohybuje kolem 650 mm.

Obecně lze však říct, že území nejméně ohrožená suchem (7 – velmi dobré) se nachází v pohraničních horských oblastech (s výjimkou oblasti v Kraji Vysočina). Tyto oblasti jsou z převážné části zalesněny, velké plochy zde zaujímají trvalé travní porosty, intenzita hospodářství je zde velmi nízká a nachází se v chladných klimatických oblastech s dostatkem srážek. Jedná se zejména o oblasti Šumavy, Českého lesa, západní část Krušných hor, Lužických hor, Jizerských hor, Krkonoš, Jesenicka a Moravskoslezských Beskyd.

Obr. 1: Kartogram hodnocení indikátoru E1 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E2: Podíl zastavěných ploch a nádvostí z celkové výměry území

Zastavěná plocha a nádvostí je dle vyhlášky o katastru nemovitostí č. 357/2013 Sb., druh pozemku, na němž je:

- a) budova včetně nádvostí (tj. části zastavěného stavebního pozemku obsahující dvůr, vjezd, drobné stavby, bazén, zatravněné plochy, okrasné záhony a jiné přiléhající plochy, které slouží k lepšímu užívání stavby), vyjma skleníku, který je v katastru evidován jako budova, postaveného na zemědělském nebo lesním pozemku, a vyjma budovy postavené na lesním pozemku a budovy evidované na pozemku vodní plocha,
- b) společný dvůr,
- c) zbořeniště,
- d) vodní dílo.

Zastavěné plochy a nádvostí patří z hlediska ekologické stability mezi plochy nestabilní, člověkem přeměněné. Zastavování půdy je definováno jako zakrytí půdy nepropustnými materiály (např. beton, asfalt), čímž půda ztrácí své přirozené vlastnosti a není nadále schopna plnit své přírodní funkce. Zastavování půdy a nekontrolované rozrůstání sídel spolu s erozí patří v dnešní době k nejzásadnějším problémům zemědělských půd. Důsledkem zastavování je trvalá ztráta půdy a její degradace. Dochází ke zničení produkčních a ekologických funkcí půdy, snižuje se biodiverzita, snižuje se retenční a akumulární funkce půd. Dalším negativním důsledkem zastavování ploch je fragmentace krajiny a půdy. Dochází také ke změně reliéfu a krajinného rázu.

Volných ploch pro výstavbu v rámci sídel je stále méně a rekonstrukce stávajících nevyužívaných ploch a budov (tzv. brownfields) je pro investory zatím stále nákladnější a náročnější, než výstavba na dosud nezastavěných plochách na okrajích měst (tzv. greenfields). Na greenfields se obvykle nenachází staré budovy, infrastruktura ani jiná zátěž, což snižuje náklady a pozemek tak lze snadněji a levněji připravit pro novou výstavbu. Developerské projekty na greenfields poskytují větší volnost při návrhu urbanistických řešení, infrastruktury a uspořádání staveb. Tím, že se není nutné přizpůsobovat stávající infrastrukturu nebo starým budovám, mohou být návrhy inovativnější a efektivnější. Nové lokality na „zelených loukách“ jsou atraktivnější nejen pro investory, ale často i pro rezidenty. Lidé většinou preferují nové, moderní čtvrti s dobrou infrastrukturou, zelenými plochami a kvalitním životním prostředím. Nová výstavba komerčních i rezidenčních staveb ovšem výrazně ovlivňuje přírodní i krajinný ráz území.

Indikátor E2 je vyhodnocen jako *podíl výměry zastavěných ploch a nádvostí z celkové výměry daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech*. Indikátor sleduje rozsah druhu pozemku jako takového, nikoliv reálný rozsah (výměru) zastavěné plochy pozemku. Lze předpokládat, že čím nižší je hodnota podílu zastavění, tím lépe jak pro půdu a její vlastnosti, tak pro kvalitu krajiny celkově. Proto čím nižší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 3: Přehled hodnocení indikátoru E2 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E2 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	10,30	6,90	2	0,97	Velmi špatné
2	6,89	3,70	7	3,40	Špatné
3	3,69	2,64	18	8,74	Neuspokojivé
4	2,63	1,93	50	24,27	Průměrné
5	1,92	1,46	44	21,36	Uspokojivé
6	1,45	1,02	66	32,04	Dobré
7	1,01	0,53	19	9,22	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak v hodnocení tohoto indikátoru dosahuje většina území průměrných až dobrých hodnot (bodové hodnocení 4 až 6). Jen 27 SO ORP je hodnoceno hůře než průměrně. Průměrná dosažená hodnota indikátoru E2 je 1,92 % a cca 85 % všech SO ORP

má hodnotu indikátoru maximálně ± 1 % od průměru. Stav indikátoru je tak na většině území ČR poměrně vyrovnaný (hodnoty indikátoru v rozsahu cca 1–3 %). Ovšem nachází se zde i taková území, která mají hodnoty indikátoru odchýleny od průměru výrazněji (v extrémních případech i více než 7 %).

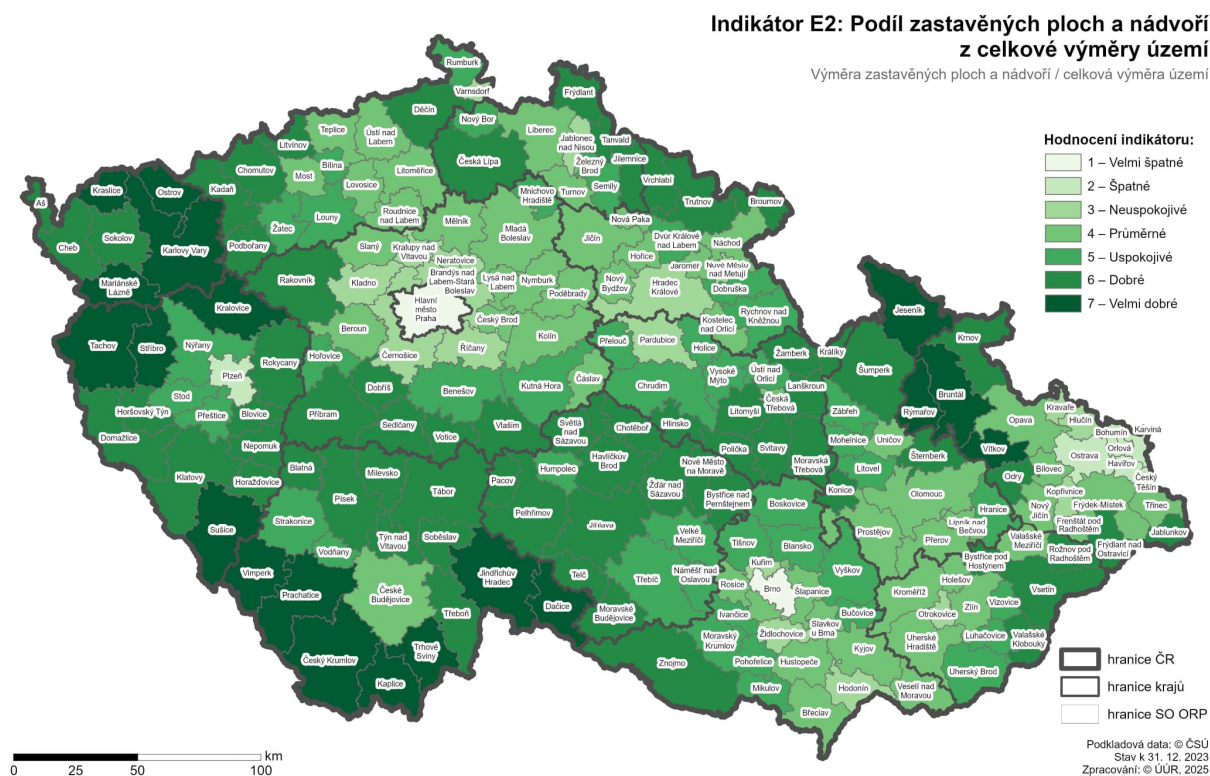
Podíl zastavěných ploch a nádvorí z celkové výměry území je nejvyšší zejména v oblastech velkých měst. Velmi špatného hodnocení (1) dosahuje pouze **hlavní město Praha** (10,30 %) a SO ORP **Brno** (9,30 %). Z hlediska tohoto indikátoru jsou hodnoty obou měst výrazně odskočeny od hodnot ostatních SO ORP. Jde o dvě největší města v ČR s vysokou hustotou zástavby, která se vzhledem k vysoké atraktivitě území nadále intenzivně rozvíjí. Nutno zmínit, že je rozvoj často směřován tzv. na zelenou louku, přičemž mnohé plochy a budovy v rámci městské zástavby (tzv. brownfields) zůstávají nevyužité, což vede k výraznému navyšování podílu zastavěných ploch. Zároveň je také potřeba upozornit na fakt, že v případě těchto měst není výsledná hodnota vyvažována žádným venkovským územím, tak jako tomu je u většiny ostatních SO ORP, kde jsou součástí správního obvodu nejen velká města, ale také další obce s mnohdy výrazně nižším podílem zastavění. V případě hlavního města Prahy a SO ORP Brno je sledovaným územím pouze území města samotného.

Kromě Prahy a Brna je oblastí s nejvyšším podílem zastavěných ploch a nádvorí zejména východní část Moravskoslezského kraje, která je jednou z nejprůmyslovějších a nejvíce urbanizovaných oblastí v České republice (SO ORP **Ostrava**, **Orlová**, **Bohumín**, **Havířov**, **Karviná** a **Český Těšín**). Jde o území s vysokým počtem malých i velkých sídel a hustou zástavbou.

Vysoký podíl zastavění vykazuje také SO ORP **Plzeň** (6. nejvyšší hodnota indikátoru), která je aktuálně čtvrtým největším městem ČR (za již zmiňovanou Prahou, Brnem a Ostravou).

Nejnižší podíl zastavěných ploch, tedy i nejlepší hodnocení (7 – velmi dobré), mají zejména správní obvody, které se nachází v příhraničních a periferních oblastech (dříve Sudety), a to zejména na Šumavě, v Krušných horách, na Karlovarsku a také v Jeseníkách. Intenzita osídlení krajiny je zde minimální, i vzhledem k zániku mnoha sídel po druhé světové válce. Co se týče skladby druhu pozemků, převažují zde zejména lesní pozemky, trvalé travní porosty (louky a pastviny) a vodní plochy. Podíl zastavění těchto území je velmi nízký (méně než 1 %). Vůbec nejnižší hodnoty indikátoru mají SO ORP **Český Krumlov**, **Kraslice**, **Kaplice** a **Vimperk** (všechny méně než 0,6 %).

Obr. 2: Kartogram hodnocení indikátoru E2 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E3: Podíl orné půdy ze zemědělské půdy

Zemědělský půdní fond (ZPF) je nedílnou součástí a složkou přírody a krajiny, základním přírodním bohatstvím země, patří k hlavním složkám životního prostředí, je nenahraditelným přírodním zdrojem i výrobním prostředkem a tvoří přirozený ekologický potenciál krajiny. Proto je ZPF ze zákona chráněn.

Cílem ochrany ZPF je zachování a posilování půdy jako ekosystému, zlepšování jejich environmentálních funkcí a půdních vlastností, omezení ubytku zemědělské půdy v souvislosti s výstavbou, zachování biodiverzity a ochrana půdy pro nás i další generace obyvatel.

Zemědělský půdní fond (neboli zemědělskou půdu) tvoří dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, pozemky zemědělsky obhospodařované, to je orná půda, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady, trvalé travní porosty a půda, která byla a má být nadále zemědělsky obhospodařována, ale dočasně obdělávána není. Součástí zemědělské půdy jsou krajinné prvky podle nařízení vlády o stanovení podrobností evidence využití půdy podle užitelských vztahů, které se na ní nacházejí.

Struktura zemědělské půdy se v posledních letech měnila (pozitivně i negativně). Dříve hojně využívaná orná půda je ve výše položených oblastech přeměňována na trvalé travní porosty. Zároveň však dochází k přeměně některých trvalých kultur (chmelnice, vinice) na ornou půdu, což má za následek pokles biodiverzity krajiny. Nejvyšší podíl zemědělských ploch na celkové území mají tradičně zemědělské kraje v Polabí (Středočeský, Pardubický a Královéhradecký kraj), Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj. Největší část ZPF tvoří orná půda, následují trvalé travní porosty, zahrady, ovocné sady, vinice a chmelnice.

Orná půda je druh pozemku, který definuje katastrální vyhláška jako pozemek obdělávaný za účelem produkce plodin nebo pozemek, který je k dispozici pro rostlinnou výrobu, ale je ponechán ladem, případně pozemek, který je dočasně zatravněn v rámci systému střídání plodin. Orná půda je klíčová pro produkci potravin a jiných plodin, a jako zásadní předpoklad pro zemědělství má velký význam z pohledu hospodářství (zaměstnanost v primárním sektoru, podíl na HDP apod.). Nicméně z hlediska ekologické stability území patří orná půda mezi nestabilní krajinnotvorné prvky. Orná půda je náchylnější jednak k degradaci (vodní a větrnou erozí, utužením, ztrátou organické hmoty, acidifikací, kontaminací), tak v neposlední řadě také k zastavování území.

Indikátor E3 je vyhodnocen jako podíl výměry orné půdy z celkové výměry zemědělské půdy daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech. Indikátor vyhodnocuje využití zemědělské půdy z pohledu její stability. Na základě výše uvedeného lze předpokládat, že čím menší je podíl orné půdy ze zemědělské půdy, tím lépe pro stabilitu a biodiverzitu krajiny v daném území, a lze proto očekávat také příznivější vliv na stav životního prostředí v daném území. Čím nižší je tedy hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 4: Přehled hodnocení indikátoru E3 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E3 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	93,44	86,18	27	13,11	Velmi špatné
2	86,17	79,08	27	13,11	Špatné
3	79,07	70,70	52	25,24	Neuspokojivé
4	70,69	60,53	31	15,05	Průměrné
5	60,52	46,96	30	14,56	Uspokojivé
6	46,95	29,65	20	9,71	Dobré
7	29,64	9,45	19	9,22	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak průměrná dosažená hodnota indikátoru E3 je 65,44 %, přičemž největší část správních obvodů má hodnoty indikátoru průměrné (hodnocení 4) nebo lehce podprůměrné (hodnocení 3 – neuspokojivé).

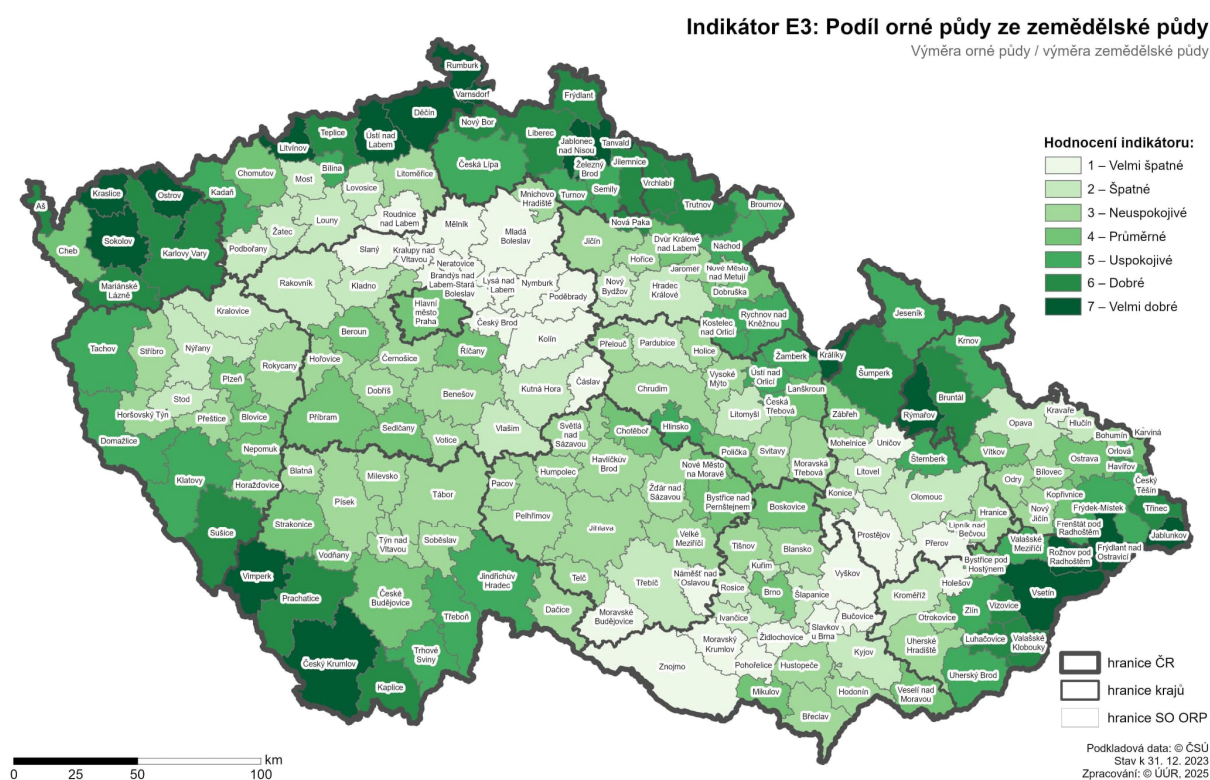
Nejvyšší hodnoty indikátoru, tudíž nejhorší hodnocení (1 – velmi špatné), mají SO ORP v Jihomoravském kraji: SO ORP **Moravský Krumlov, Pohořelice a Bučovice**. V těsném závěsu jsou SO ORP v Polabí: SO ORP **Poděbrady, Roudnice nad Labem a Slaný**. Všechny tyto SO ORP mají

hodnotu indikátoru přes 91 %, ale velmi špatného hodnocení (1) dosahují i další SO ORP v těchto oblastech. V těchto lokalitách se tradičně intenzivně hospodaří na úrodných půdách, které se zde nachází.

Naopak nejnižší hodnoty indikátoru, tudíž nejlepší hodnocení (7 – velmi dobré), mají SO ORP **Varnsdorf** (9,45 %) ve Šluknovském výběžku, dále SO ORP **Rýmařov** (12,27 %) v okrese Bruntál a SO ORP **Kraslice** (13,09 %) v západní části Krušných hor. Nízké hodnoty jsou i v dalších SO ORP v těchto oblastech. Obecně lze říct, že nízké hodnoty a velmi dobré hodnocení mají SO ORP nacházející se v horských pohraničních oblastech – Šluknovský výběžek, Jeseníky, Krušné hory, Jizerské hory, Šumava a Beskydy.

Výsledné hodnoty korespondují s tvrzením, že v SO ORP nacházejících se v tradičně zemědělských nížinných oblastech nabývá indikátor nejvyšších hodnot (Dyjsko-svratecký úval s typickými černozeměmi na spraších, Hornomoravský úval, Dražanská vrchovina, Polabí). Oproti tomu v horských pohraničních oblastech jsou hodnoty indikátoru velmi nízké. V těchto SO ORP je nízký podíl orných půd, převládají trvalé travní porosty, a to zejména z důvodu méně příznivých klimatických a topografických podmínek.

Obr. 3: Kartogram hodnocení indikátoru E3 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E4: Podíl lesních pozemků z celkové výměry území

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) jsou dle § 3 zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon, pozemky s lesními porosty a plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, lesní průseky a nezpevněné lesní cesty, nejsou-li širší než 4 m, a pozemky, na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů podle § 13 odst. 1 tohoto zákona (dále jen "lesní pozemky"). Lesy se dle § 6 lesního zákona člení podle převažujících funkcí do tří kategorií, a to na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské.

Les je cenným krajinným prvkem s vysokou biodiverzitou. Z hlediska ekologické stability patří lesní pozemky ke stabilním krajinnotvorným prvkům. Zásadní funkce lesa jsou: funkce klimatická, hydriická a vodohospodářská, půdoochranná, zdravotní a hygienická a funkce rekreační. Lesní porost má zřetelný vliv na mikroklima a mezoklima. Teplota nad lesem je nižší než nad zemědělskými kulturami. Lesy snižují rychlost větru, čímž zabráňují větrné erozi a také zachycují prашné částice. Lesy poutají velké množství CO₂ a snižují tak koncentraci CO₂ v ovzduší.

Neopomenutelné je také hospodářské využití lesa. Les poskytuje cennou obnovitelnou surovinu využívanou ve stavebnictví, papírnictví, nábytkářství a dalších odvětvích. Ostatně největší část lesů v České republice jsou právě lesy hospodářské (téměř 75 %).

V pohraničních oblastech jsou však zastoupeny především lesy zvláštního určení (NP, NPR, vojenské lesy) a lesy ochranné (na mimořádně nepříznivých stanovištích). Lesy zvláštního určení v NP Podyjí, NP Šumava a v Krkonošském národním parku (KRNAP) zabírají až 80 % území, v NP České Švýcarsko dokonce až 97 % území a v CHKO Brdy (Vojenské lesy Brdy, SO ORP Příbram) tvoří tyto lesy 86 % z celkové rozlohy území.

Indikátor E4 je vyhodnocen jako podíl výměry lesních pozemků z celkové výměry daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech. Obecně platí, čím větší je rozloha lesů, tím lepší je ekologická stabilita daného území. Území je lépe schopné zachovávat své přirozené vlastnosti a funkce. Schopnost území vyrovnávat se s rušivými vlivy a změnami je zde vysoká. Krajina je odolná a má vysokou autoregulační schopnost návratu do původního stavu. Vysoké hodnoty indikátoru tedy indikují příznivější stav životního prostředí v daném SO ORP, a to zejména s ohledem na zadržení vody v krajině, mikroklimatické podmínky, krajinný ráz apod. Proto čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 5: Přehled hodnocení indikátoru E4 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E4 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	5,67	13,89	21	10,19	Velmi špatné
2	13,90	21,13	26	12,62	Špatné
3	21,14	28,16	33	16,02	Neuspokojivé
4	28,17	35,62	50	24,27	Průměrné
5	35,63	43,45	31	15,05	Uspokojivé
6	43,46	53,80	33	16,02	Dobré
7	53,81	72,08	12	5,83	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak průměrná dosažená hodnota indikátoru E4 je 32,33 %, přičemž zhruba čtvrtina všech SO ORP má hodnotu, která se pohybuje okolo průměru a jsou tedy hodnoceny průměrně. V rámci tohoto indikátoru není žádný SO ORP, který by byl svojí hodnotou nějak výrazně odchýlen od hodnot ostatních SO ORP.

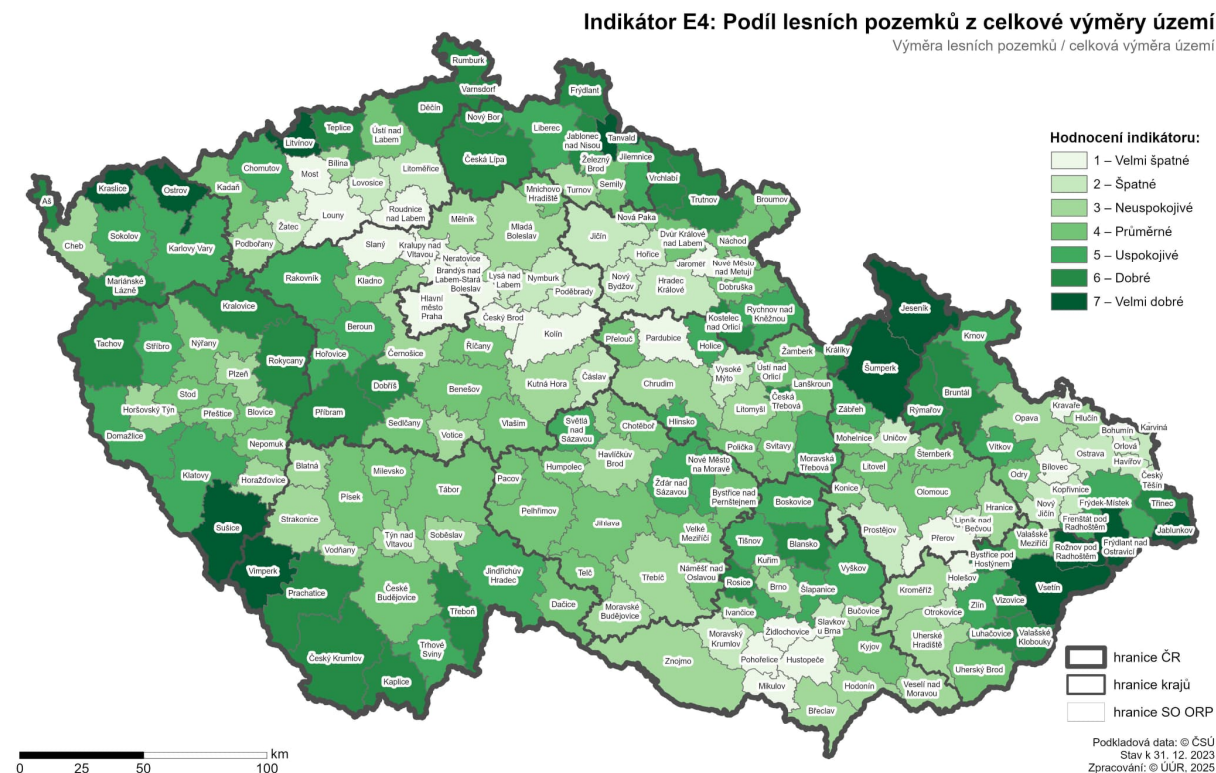
Nejvyšších podílů lesních pozemků a také nejvyššího velmi dobrého hodnocení (7) dosahují SO ORP **Tanvald** na území Jizerských hor, SO ORP **Kraslice** v západní části Krušných hor a nedaleké SO ORP **Litvínov** a **Ostrov** na úpatí Krušných hor. Na území CHKO Beskydy jsou taktéž SO ORP s nejvyšším hodnocením, zejména SO ORP **Frýdlant nad Ostravicí**, **Rožnov pod Radhoštěm** a **Jablunkov**. Vysoký podíl lesů má také sousedící SO ORP **Vsetín** (Hostýnsko-vsetínská hornatina). Vysokých hodnot dosahuje podíl lesních pozemků i na území NP Šumava, a to zejména v SO ORP **Vimperk**.

a **Sušice**. V CHKO Jeseníky mají velmi dobré hodnocení SO ORP **Jeseník** a **Šumperk**. Většina zmíněných SO ORP má vysoký podíl rozlohy lesů a zároveň nízký podíl rozlohy orné půdy a dalších nestabilních ploch. Z toho plyne, že ekologická stabilita krajiny a její schopnost vyrovnávat se s rušivými vlivy a změnami by zde měla být vysoká.

Oproti tomu nejnižších hodnot indikátoru a velmi špatného hodnocení (1) dosahují SO ORP **Kralupy nad Vltavou**, **Židlochovice**, **Bohumín** a **Neratovice** (u všech podíl lesních pozemků menší než 8 %). Velmi špatné hodnocení mají ale také další SO ORP, zejména v okolí hlavního města Prahy a v Jihomoravském kraji. Tato území se nachází na našich nejúrodnějších půdách, jsou proto intenzivně zemědělsky využívána. Tyto SO ORP tak mají vysoké především podíly orné, potažmo zemědělské půdy.

V některých ojedinělých případech mají SO ORP nízký jak podíl lesních pozemků, tak také podíl orné, resp. zemědělské půdy. Jedná se o SO ORP, kde výrazných podílů dosahují jiné druhy pozemků. Jde například o SO ORP **Bohumín** (podíl lesních pozemků jen 7,48 %) s výrazným podílem vodních a ostatních ploch (dohromady cca 30 %), SO ORP **Most** (podíl lesních pozemků jen 8,26 %) s podílem ostatních ploch přes 40 % nebo **hlavní město Praha** (podíl lesních pozemků jen 10,65 %) s vysokým podílem zastavěných ploch a nádvorí a ostatních ploch (dohromady skoro 50 %). U hlavního města Prahy je to dáno tím, že se jedná v podstatě výhradně o urbanizované území s vysokou hustotou zástavby. V případě SO ORP Bohumína a Mostu jde o důsledek rozšířené důlní a těžební činnosti (v minulosti i současnosti).

Obr. 4: Kartogram hodnocení indikátoru E4 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E5: Podíl zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 z celkové výměry území

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) a lokality soustavy Natura 2000 představují významnou přírodní hodnotu se značným kladným vlivem na stav životního prostředí.

ZCHÚ se vyhláší na přírodovědecky či esteticky významných nebo jedinečných územích. Za taková území se považují nejčastěji lokality s unikátní nebo reprezentativní biologickou rozmanitostí, dále území s jedinečnou geologickou stavbou, území reprezentující charakteristické prvky krajinného rázu kulturní krajiny a území významná z hlediska vědeckého výzkumu. Mezi ZCHÚ se řadí tzv. velkoplošná ZCHÚ (národní parky a chráněné krajinné oblasti) a maloplošná ZCHÚ (národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky).

Lokality soustavy Natura 2000 se vymezují z důvodu zabezpečení ochrany významných (v evropském měřítku) druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť. Soustava Natura 2000 je tvořena 2 typy území, a to evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO).

Na základě výše uvedeného lze předpokládat, že čím větší část území je pod některou z uvedených forem ochrany, tím příznivější vliv to bude mít na stav životního prostředí v daném SO ORP. Podíl zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 tudíž vypovídá o zvýšené ochraně přírodních hodnot v území a o vyšší kvalitě krajiny. Zároveň ale představuje i určitý limit pro územní rozvoj.

Indikátor E5 je vyhodnocen jako podíl výměry ZCHÚ a lokalit Natura 2000 z celkové výměry daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech. Indikátor nijak nerozlišuje jednotlivé formy ochrany území. To znamená, že všechny formy ochrany jsou hodnoceny rovnocenně. V případě, kdy v území dochází k překryvu jednotlivých forem ochrany (např. když je území zároveň národní park a ptačí oblast), není to při vyhodnocení indikátoru zohledněno. To znamená, že se při výpočtu nesčítají rozlohy jednotlivých forem chráněných území, ale hodnotí se pouze to, zda je dané území alespoň pod jednou ze sledovaných forem ochrany. Hodnota indikátoru tudíž nemůže být vyšší než 100 %, přičemž platí, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 6: Přehled hodnocení indikátoru E5 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E5 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	0,03	4,52	76	36,89	Velmi špatné
2	4,53	12,20	36	17,48	Špatné
3	12,21	22,52	26	12,62	Neuspokojivé
4	22,53	37,18	24	11,65	Průměrné
5	37,19	54,75	22	10,68	Uspokojivé
6	54,76	78,50	18	8,74	Dobré
7	78,51	99,96	4	1,94	Velmi dobré

Zdroj: AOPK ČR, 2025; ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

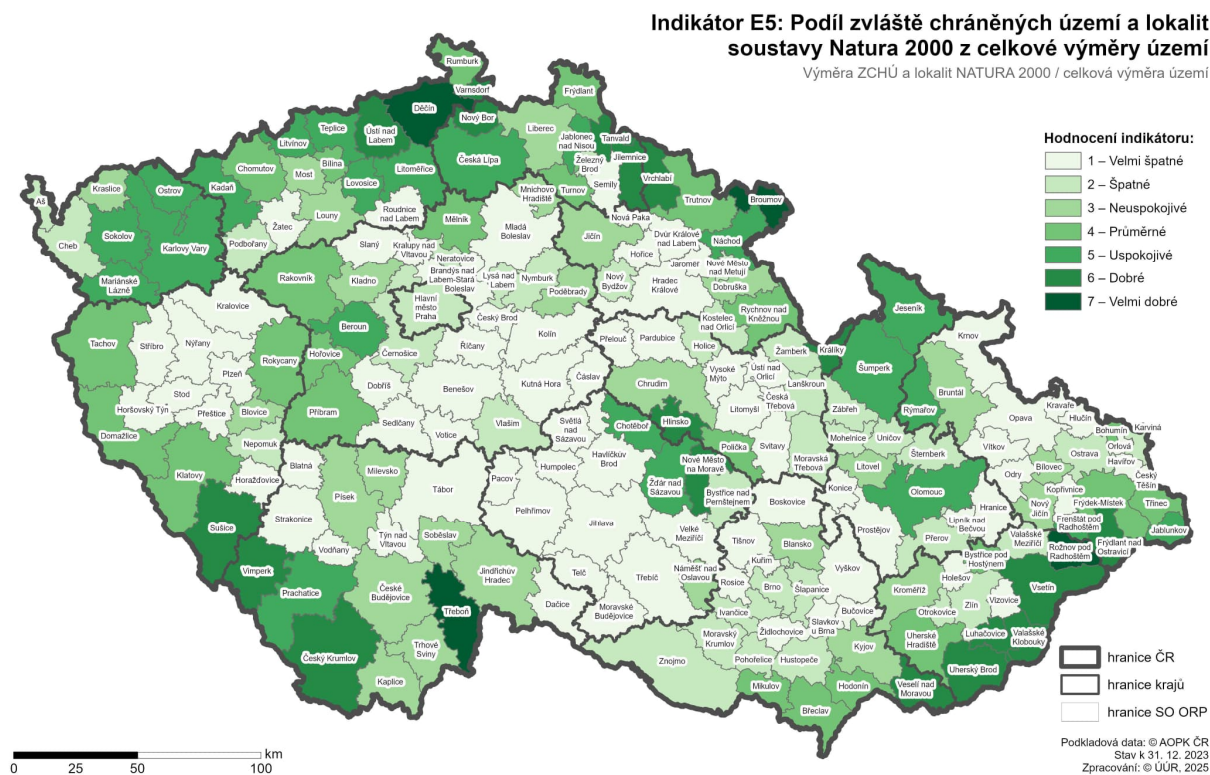
Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak rozsah výsledných hodnot indikátoru E5 je v podstatě nejvyšší možný. Lze identifikovat jak SO ORP, které mají hodnoty téměř nulové (min. = 0,03 %), tak také SO ORP, kde je podíl chráněného území téměř 100 % (max. = 99,96 %). Průměrná dosažená hodnota indikátoru E5 je 20,05 %.

Nejvyššího velmi dobrého hodnocení (7) dosahují 4 SO ORP, u kterých dosahuje hodnota indikátoru E5 přes 90 %. Jedná se o SO ORP **Broumov** (CHKO Broumovsko, 6 MZCHÚ, 4 EVL a 1 PO), **Děčín** (NP České Švýcarsko, CHKO České Středohoří, CHKO Labské Pískovce, CHKO Lužické hory, 31 MZCHÚ, 14 EVL a 1 PO), **Rožnov pod Radhoštěm** (CHKO Beskydy, 8 MZCHÚ, 1 EVL a 2 PO) a **Třeboň** (CHKO Třeboňsko, 30 MZCHÚ, 16 EVL a 1 PO).

Obecně lze říct, že vyššího hodnocení dosahují hlavně SO ORP, které se nacházejí v pohraničních oblastech, a to zejména v oblasti Šumavy, Slavkovského lesa, Doupovských hor, Českého Středohoří, Českého Švýcarska, Labských Pískovců, Lužických hor, Jizerských hor, Krkonoš, Kralického Sněžníku, Jeseníků, Moravskoslezských Beskyd a Bílých Karpat. Ve vnitrozemí dosahují vyššího hodnocení zejména SO ORP nacházející se v oblasti Železných hor, Žďárských vrchů a Křivoklátska.

Oproti tomu velmi špatné hodnocení (1) má celkem 76 SO ORP, kde hodnota indikátoru E5 nedosahuje ani 5 %. Tato SO ORP se nacházejí zejména v centrální části území. Celkem 38 SO ORP má hodnotu indikátoru menší než 1 %. Vůbec nejhůře jsou na tom SO ORP **Horšovský Týn** v Plzeňském kraji, SO ORP **Český Brod** ve Středočeském kraji, SO ORP **Vizovice** ve Zlínském kraji a SO ORP **Rosice** v kraji Jihomoravském. V těchto správních obvodech ORP se nachází minimum sledovaných chráněných území a pouze malého rozsahu.

Obr. 5: Kartogram hodnocení indikátoru E5 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E6: Podíl oblastí s překročenými imisními limity se zahrnutím přízemního ozonu z celkové výměry území

Dle § 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, se imisním limitem rozumí nejvyšší přípustná úroveň znečištění ovzduší. Imisní limity a povolený počet jejich překročení za kalendářní rok je stanoven přílohou č. 1 tohoto zákona. Hodnoty imisních limitů vycházejí z doporučených hodnot Světové zdravotnické organizace (WHO). Oblasti s překročenými imisními limity na území ČR, hromadně pro všechny znečišťující látky, každoročně vymezuje Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ), který v ČR provozuje státní imisní síť měřicích stanic a zpracovává naměřené imisní hodnoty.

Na znečišťování ovzduší se podílí jak antropogenní, tak přírodní zdroje. Mezi nejvýznamnější antropogenní zdroje pak patří především lokální topeniště (vytápění domácností, zejména spalováním pevných paliv), silniční doprava, průmysl, energetika a zemědělství. Přítomnost znečišťujících látek v ovzduší má jak zdravotní, tak environmentální dopady. Znečišťující látky mají nepříznivý vliv na lidské zdraví a také negativně působí na ekosystémy a vegetaci (kontaminace půdy, vodních zdrojů, snižování výnosů zemědělských plodin apod.). Může docházet k jejich akumulaci v prostředí a kontaminaci koloběhu látek, čímž přechází také do potravního řetězce. Přímo či nepřímo mohou také narušovat klimatický systém.

Indikátor E6 je vyhodnocen jako podíl výměry oblastí s alespoň jedním překročeným imisním limitem z celkové výměry daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech. Oblasti s překročením imisních limitů jsou konstruovány na čtvercové síti 1x1 km. Jestliže byl ve čtverci ve sledovaném období překročen alespoň jeden sledovaný imisní limit, je celý čtverec brán jako oblast s překročením imisních limitů. V případě, kdy dochází k překryvu jednotlivých imisních limitů (v jednom čtverci došlo k překročení více imisních limitů), není to při vyhodnocení indikátoru zohledněno. Hodnota indikátoru tudíž nemůže být vyšší než 100 %. Čím nižší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Kvalita ovzduší v ČR je hodnocena vzhledem k imisním limitům pro ochranu lidského zdraví a k imisním limitům pro ochranu ekosystémů a vegetace. V rámci tohoto indikátoru se zabýváme jak imisními limity pro ochranu lidského zdraví, vč. troposférického ozonu – ZdrLVCAO3 (SO₂, CO, PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, benzen, Pb, As, Cd, Ni, benzo[a]pyren, O₃), tak imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace, vč. troposférického ozonu (SO₂, NO_x, O₃). Překračování imisních limitů pro ochranu ekosystémů a vegetace je dle metodiky ČHMÚ hodnoceno pouze na území národních parků a CHKO.

Tab. 7: Přehled hodnocení indikátoru E6 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E6 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	100,00	41,30	5	2,43	Velmi špatné
2	41,29	23,08	5	2,43	Špatné
3	23,07	12,45	3	1,46	Neuspokojivé
4	12,44	5,09	2	0,97	Průměrné
5	5,08	1,71	4	1,94	Uspokojivé
6	1,70	0,46	8	3,88	Dobré
7	0,45	0,00	179	86,89	Velmi dobré

Zdroj: ČHMÚ, 2025; ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav za rok 2023, tak oblasti s alespoň jedním překročeným imisním limitem pro ochranu zdraví lidí představovaly zhruba 1 % území ČR, kde žije přibližně 6 % obyvatel. Ve většině případů šlo o překročení ročního imisního limitu pro benzo[a]pyren. Jen lokálně došlo také k překročení imisního limitu pro troposférický ozon O₃ (jen 7 SO ORP, zejména v severozápadních Čechách) a pouze v jednom správním obvodu (SO ORP **Třinec**) došlo k překročení imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ (24 hodin) a PM_{2,5}. Ostatní sledované imisní limity pro ochranu zdraví lidí v roce 2023 překročeny nebyly. Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany ekosystémů a vegetace byly identifikovány pouze na území 8 SO ORP (výhradně v severních Čechách), přičemž k překročení limitů došlo na cca 4 % území NP a CHKO. Překročen byl pouze imisní limit pro troposférický ozon O₃.

Průměrná dosažená hodnota indikátoru E6 je 3,45 %, přičemž u více než 80 % všech správních obvodů nedošlo k žádnému překročení imisních limitů (hodnota indikátoru 0 %). K relativně dobré kvalitě ovzduší v ČR v roce 2023 přispěly zejména realizovaná opatření ke zlepšení kvality ovzduší na všech typech zdrojů, tj. obnova kotlů v domácnostech i postupující obnova vozového parku a opatření na velkých zdrojích. K nižšímu znečištění ovzduší značně napomohl i výskyt atypických meteorologických podmínek (nadprůměrné teploty a srážky) a dobré rozptylové podmínky v zimních měsících, zejména v lednu a v listopadu.

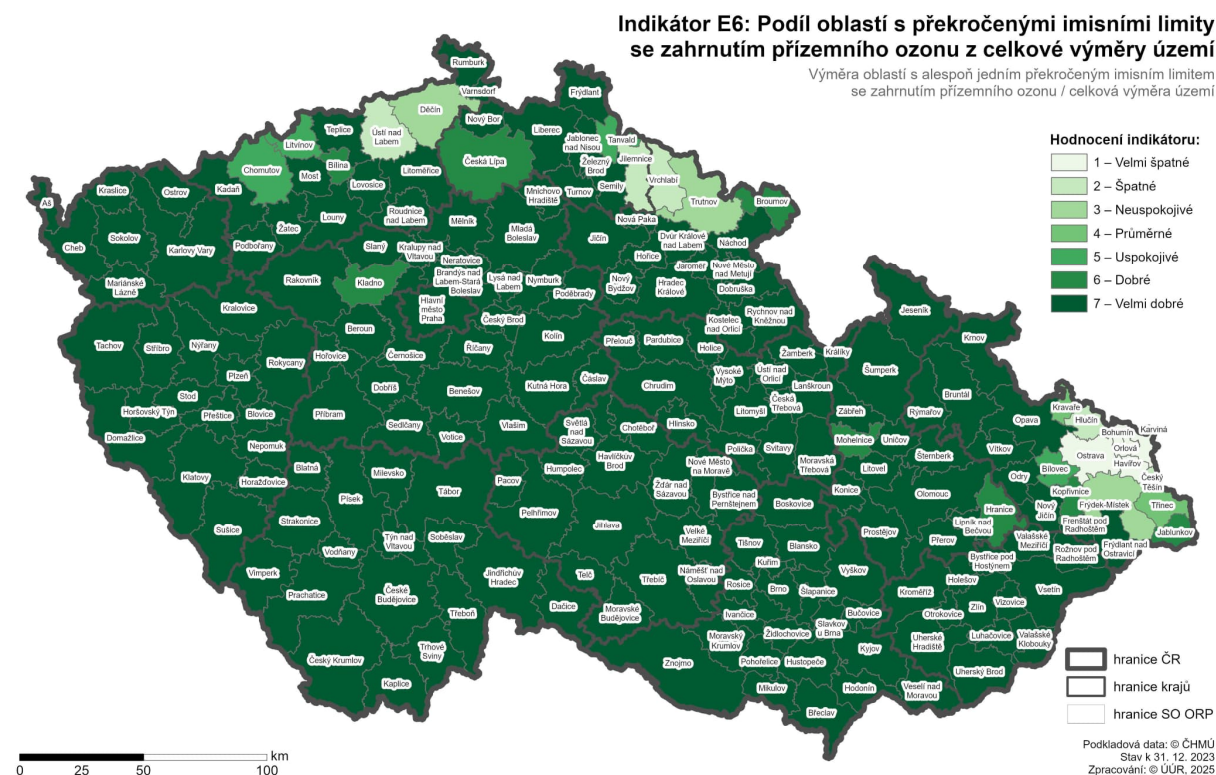
Velmi dobře (7) bylo hodnoceno celkem 179 SO ORP, kde podíl oblastí s překročenými imisními limity nepřesáhl 0,5 %. Jedná se o cca 90 % území ČR a hned v 8 krajích jsou pouze takto hodnocená SO ORP (**hlavní město Praha, Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský, Pardubický, Jihomoravský, Zlínský kraj a Kraj Vysočina**).

Většina oblastí s překročenými imisními limity se nachází v pohraničních průmyslových regionech, kde převládá intenzivní těžební, hutnický, energetický a chemický průmysl. Nejvíce zatížený je zejména Moravskoslezský kraj, ve kterém se nachází 8 ze 13 podprůměrně hodnocených SO ORP (s hodnocením 1–3). Jedná se o dlouhodobě nejzatíženější oblast v ČR. Nejhorší (velmi špatně – 1) jsou hodnoceny SO ORP **Orlová** (100,00 %), **Bohumín** (99,98 %), **Karviná** (99,70 %), **Havířov** (75,04 %) a **Ostrava** (65,02 %).

Kromě SO ORP v Moravskoslezském kraji můžeme identifikovat ještě 2 další oblasti, kde indikátor dosahoval výraznějších hodnot. Jde jednak o oblast na severovýchodě Čech (SO ORP **Vrchlabí, Jilemnice a Trutnov**) a pak o oblast v Ústeckém kraji (zejména SO ORP **Ústí nad Labem a Děčín**).

Jen na území 4 SO ORP došlo k překročení více než jednoho imisního limitu. Na území SO ORP **Třinec** došlo k překročení hned 3 imisních limitů (benzo[a]pyren, PM₁₀ a PM_{2,5}). Na jeho celkovém hodnocení (průměrné – 4) to však nemá žádný vliv, jelikož jsou oblasti s překročením jednotlivých imisních limitů v překryvu. Na území SO ORP **Teplice** došlo k překročení 2 imisních limitů (benzo[a]pyren a O₃). Zde k překryvu oblastí nedochází, ale jedná se o oblasti tak malého rozsahu, že je stav v SO ORP Teplice i přesto hodnocen jako velmi dobrý (7). K překročení imisních limitů pro ochranu zdraví lidí i pro ochranu ekosystémů a vegetace došlo pouze na území SO ORP **Děčín** (benzo[a]pyren, O₃_m8hr3 a O₃_AOT40r5) a **Ústí nad Labem** (O₃_m8hr3 a O₃_AOT40r5). V tomto případě již kombinace překročených imisních limitů přispívá k jejich podprůměrnému hodnocení.

Obr. 6: Kartogram hodnocení indikátoru E6 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E7: Podíl obyvatel bydlících v obydlených bytech napojených na veřejnou kanalizační síť

Odvádění a čištění odpadních vod je velmi důležitým faktorem v ochraně životního prostředí. Zvýšení množství čištěných odpadních vod vede ke zlepšení kvality povrchových a podzemních vod a předchází možným ekologickým škodám.

Podíl obyvatel bydlících v obydlených bytech napojených na veřejnou kanalizační síť je v dnešní době po celém území České republiky vysoký (78,00 % dle SLDB 2021) a stále roste. Cílem evropské směrnice Rady 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod je, aby co nejvíce obyvatel v definovaných aglomeracích bylo napojeno na kanalizaci. To úzce souvisí s velkými investicemi spojenými s budováním vodohospodářské infrastruktury v řadě menších měst a obcí. Lze předpokládat, že podíl obyvatel napojených na veřejnou kanalizační síť nadále poroste. Bude však třeba vynaložit nemalé náklady na realizaci, údržbu a obnovu kanalizační sítě. Města a obce jsou dlouhodobě podporovány v rozvoji vodovodů a kanalizací prostřednictvím investičních dotačních programů Ministerstva zemědělství na podporu výstavby a technického zhodnocení infrastruktury vodovodů a kanalizací.

Indikátor E7 je vyhodnocen jako podíl počtu obyvatel bydlících v obydlených bytech napojených na veřejnou kanalizační síť z celkového počtu obyvatel daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech. V čitateli podílu je počet obyvatel, kteří bydlí v obydlených bytech s připojením na kanalizační síť, ve jmenovateli je celkový počet obyvatel, zmenšený o počet osob v bytech, u nichž tato vybavenost nebyla na Bytovém listu SLDB uvedena (nebyla zjištěna). Lze předpokládat, že čím více obyvatel bydlí v bytech napojených na veřejnou kanalizační síť, tím se také zvyšuje podíl kontrolovaného vypouštění odpadních vod, což má pozitivní vliv na kvality povrchových a podzemních vod a na stav životního prostředí celkově. Proto čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 8: Přehled hodnocení indikátoru E7 – stav k 26. 3. 2021

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E7 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	12,83	28,79	2	0,97	Velmi špatné
2	28,80	55,08	29	14,08	Špatné
3	55,09	65,54	47	22,82	Neuspokojivé
4	65,55	73,18	44	21,36	Průměrné
5	73,19	80,23	40	19,42	Uspokojivé
6	80,24	88,15	32	15,53	Dobré
7	88,16	98,08	12	5,83	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ – SLDB 2021, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav dle údajů ze SLDB 2021 (k 26. 3. 2021), tak průměrná dosažená hodnota indikátoru E7 je 69,44 %. V souhrnném hodnocení indikátoru E7 dosahuje velmi dobrého hodnocení (7) celkem 12 SO ORP a velmi špatného hodnocení (1) pouze 2 SO ORP. Jen 15 SO ORP má podíl obyvatel bydlících v obydlených bytech napojených na veřejnou kanalizační síť menší než 50 %.

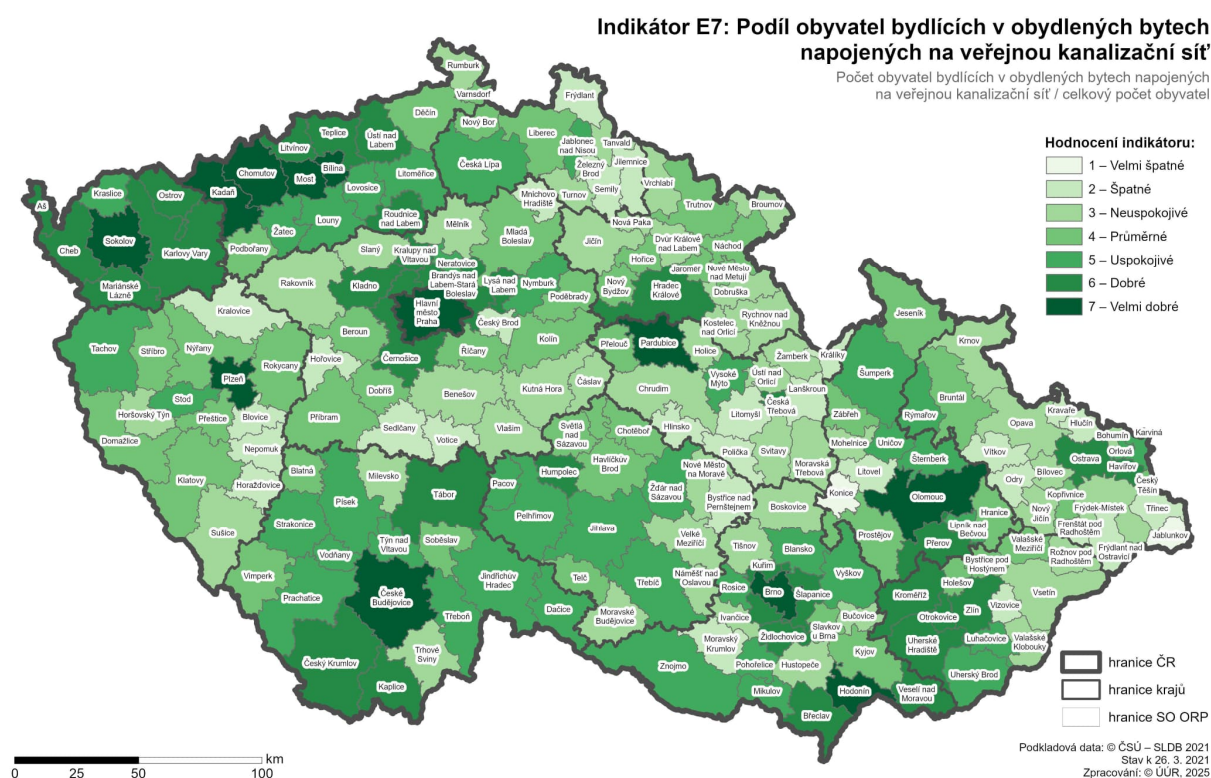
Na krajské úrovni je podíl obyvatel v obydlených bytech připojených na kanalizační síť největší v hlavním městě Praze, následuje Karlovarský kraj, Ústecký kraj a Jihomoravský kraj. Naopak nejhůře na tom jsou obyvatelé Libereckého kraje, Pardubického kraje, Moravskoslezského kraje a Královéhradeckého kraje.

Největší podíl napojených obyvatel na kanalizační síť, a tudíž nejvyšší – velmi dobré (7) hodnocení mají zejména SO ORP velkých měst. Vůbec nejvyšší hodnoty indikátoru mají **hlavní město Praha** (98,08 %) a SO ORP **Brno** (98,07 %). Následují SO ORP v Ústeckém kraji, a to SO ORP **Most**, **Chomutov**, **Kadaň** a **Bílina**. Převážná část obyvatel je na veřejnou kanalizační síť napojena také v SO ORP **Plzeň**, **Hodonín** a **Sokolov**. Vysoký podíl mají a velmi dobře hodnoceny (7) jsou i SO ORP **Pardubice**, **České Budějovice** a **Olomouc**.

Vůbec nejméně obyvatel bydlících v bytech napojených na veřejnou kanalizační síť a hodnocení velmi špatné (1) má s velkým odstupem SO ORP **Konice** v Olomouckém kraji, kde je na veřejnou kanalizační síť napojeno pouze 12,83 % obyvatel. Velmi špatně (1) je na tom také SO ORP **Jablunkov** v Moravskoslezském kraji (28,79 %). Podíl nižší než 40 % má kromě dvou výše zmíněných SO ORP už jen SO ORP **Frydlant nad Ostravicí** (39,16 %), taktéž v Moravskoslezském kraji, který je hodnocen jako špatný (2).

Obecně lze říct, že obyvatelé velkých měst mají zpravidla velmi dobré napojení na kanalizační síť, kdežto menší města a obce jsou na tom hůře. Obyvatelé zde často mají vlastní jímky nebo soukromé čistíčky odpadních vod. Evropským cílem je však do budoucna napojit co nejvíce obyvatel na kanalizační infrastrukturu. Obce jsou k budování a napojování obyvatel na kanalizační síť podporovány dotačními programy.

Obr. 7: Kartogram hodnocení indikátoru E7 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E8: Podíl hrubé výroby elektřiny z OZE na celkové výrobě elektřiny v kraji

Obnovitelné zdroje energie (OZE) zahrnují suroviny a technologie, jejichž hlavním cílem využívání je náhrada fosilních (neobnovitelných) zdrojů, a to především uhlí, ropy a zemního plynu. Hlavní výhodou využití OZE je, že nehrozí jejich vyčerpání, jak tomu může být právě u fosilních zdrojů.

Typickým obnovitelným zdrojem energie s největším energetickým potenciálem je vodní energetika, dále jsou to větrné a solární elektrárny. Dalším důležitým zdrojem je energetické využití zemědělských surovin, a to spalování biomasy, výroba a využívání bioplynu a využívání kapalných biopaliv jako náhrady za fosilní pohonné hmoty v dopravě. Takto využívané zemědělské suroviny jsou buď cíleně pěstované pro účely využití jako OZE nebo lze využít i suroviny odpadní. Mezi OZE se řadí také zdroje energie využívané tepelnými čerpadly a zdroje geotermální energie. Problematikou OZE se podrobně zabývá zákon č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie.

Využívání obnovitelných zdrojů energie se stává světovým trendem. OZE jsou šetrnější k životnímu prostředí a neovlivňují změnu klimatu tak, jak tomu je při využívání fosilních paliv. Rozvoj OZE vede k vyšší energetické soběstačnosti, kdy dochází v dlouhodobém časovém horizontu významným způsobem ke zlepšení podmínek pro životní prostředí, zejména k rozvoji nízkoemisní výroby elektřiny, snížení emisí skleníkových plynů, odklonu od fosilních paliv a zvýšení klimatické odolnosti, čímž lze předejít dalšímu významnému zhoršování stavu životního prostředí.

Ministerstvo životního prostředí podporuje využívání OZE pomocí dotačních programů a legislativních opatření. Využívání a ochrana krajiny však musejí být dlouhodobě ve vzájemné rovnováze. Předpokladem je, že rozvoj obnovitelné energie v rámci ČR i v rámci členských států EU bude nadále růst. Revize směrnice o obnovitelných zdrojích má závazný cíl, podle kterého má Unie do roku 2030 využívat minimálně 35 % energie z obnovitelných zdrojů.

Indikátor E8 je vyhodnocen jako podíl výroby elektřiny brutto z obnovitelných zdrojů energie (OZE) z celkové výroby elektřiny brutto v daném území (kraj) vyjádřený v procentech. Údaje pro jednotlivé SO ORP nejsou dostupné. Hodnocení jednotlivým SO ORP je proto přiděleno podle kraje, ve kterém se nachází. Indikátor nijak nerozlišuje jednotlivé zdroje elektřiny z OZE (vodní, přečerpávací, větrné, fotovoltaické, bioplyn, biomasa). Všechny tyto zdroje jsou hodnoceny rovnocenně. Čím vyšší je hodnota indikátoru, tím vyšší je také bodové hodnocení indikátoru.

Tab. 9: Přehled hodnocení indikátoru E8 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E8 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	4,58	7,15	48	23,30	Velmi špatné
2	7,16	12,42	22	10,68	Špatné
3	12,43	22,07	22	10,68	Neuspokojivé
4	22,08	37,80	39	18,93	Průměrné
5	37,81	61,50	43	20,87	Uspokojivé
6	61,51	71,17	22	10,68	Dobré
7	71,18	81,69	10	4,85	Velmi dobré

Zdroj: ERÚ, 2024; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav za rok 2023, tak hrubá výroba elektřiny z OZE oproti roku předchozímu vzrostla o 4,8 % a na celkové výrobě elektřiny brutto se výroba elektřiny z OZE podílela 14,5 %. Podíl hrubé výroby elektřiny z OZE na celkové výrobě elektřiny se meziročně zvýšil o 1,9 %. Největší nárůst hrubé výroby elektřiny proběhl u fotovoltaických elektráren, a to o více než 16 %. Dále je za stejné období patrný nárůst ve výrobě elektřiny u vodních elektráren, vzrostla také výroba z biologicky rozložitelného komunálního odpadu (BRKO) a z větrných elektráren. Naopak meziroční pokles je sledován u výroby elektřiny z biomasy (-8,3 %) a bioplynu (-0,5 %).

Nejvýznamnějším obnovitelným zdrojem energie pro výrobu elektřiny byla v roce 2023 fotovoltaika (25,9 % celkové vyrobené elektřiny z OZE), následoval bioplyn (23,3 %), biomasa (21,9 %) a vodní elektrárny (21,2 %). Větrné elektrárny se na výrobě elektřiny z OZE podíleli jen cca 6,3 % a marginální podíl má výroba elektřiny z biologicky rozložitelného komunálního odpadu (jen 1,3 %).

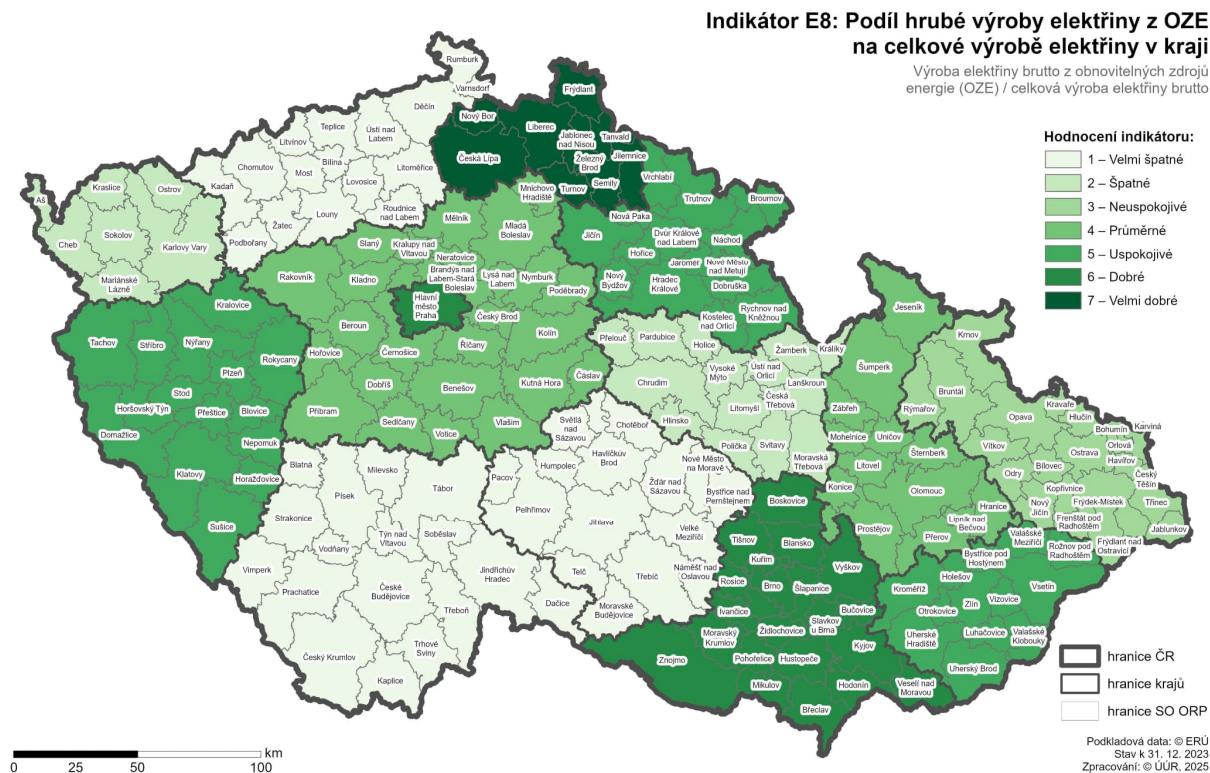
Nejvíce elektřiny ze sluneční energie se vyrobilo v Jihomoravském kraji a dále pak v kraji Středočeském. Nejvíce elektřiny z bioplynu bylo vyprodukováno v Kraji Vysočina. Ústecký kraj drží prvenství ve výrobě z biomasy a větrných elektráren. Velký podíl na výrobě elektřiny mají v tomto kraji také vodní elektrárny. Nejvíce elektřiny však vodní elektrárny vyrobily v kraji Středočeském. Z biologicky rozložitelného odpadu bylo vyprodukováno nejvíce elektřiny v hlavním městě Praze.

Průměrná dosažená hodnota indikátoru E8 je 35,49 %, přičemž 8 krajů (resp. SO ORP v těchto krajích) bylo hodnoceno průměrně (4) nebo podprůměrně. Nejhuře hodnoceny jsou SO ORP v Kraji Vysočina a Jihočeském kraji (hodnoceny jako velmi špatné – 1). V **Kraji Vysočina** je podíl OZE pouhé 4,58 %, přestože zde bylo z OZE vyrobeno více než 711 GWh, což je v porovnání s ostatními kraji, 7. nejvyšší hodnota. Většinu výroby elektřiny zde však produkuje jaderná elektrárna Dukovany (14 327,6 GWh) a v porovnání s tím je zde výroba z OZE velmi malá. Podobně je na tom **Jihočeský kraj**, kde převážnou část výroby elektřiny taktéž zajišťuje jaderná elektrárna (Temelín – 16 082,9 GWh). Výroba elektřiny z OZE zde proto činí jen 6,16 %, ačkoliv v absolutních číslech je to 1073,5 GWh (4. nejvyšší hodnota mezi kraji). Velmi špatné hodnocení (1) mají také správní obvody v **kraji Ústeckém** (hodnota indikátoru je zde 7,15 %), kde je největší podíl vyrobené elektřiny vyprodukovan spalováním hnědého uhlí.

Nejvyššího velmi dobrého hodnocení (7) dosahuje pouze **Liberecký kraj** (resp. SO ORP v tomto kraji). Podíl OZE na celkové výrobě elektřiny je zde 81,69 %. Jiné zdroje výroby elektřiny v Libereckém kraji mají téměř zanedbatelné hodnoty. Další dva kraje s hodnotou indikátoru lehce přes 70 % dosáhly dobrého hodnocení (6) a jsou to **hlavní město Praha** (71,17 %) a **Jihomoravský kraj** (70,73 %).

Pokud bychom hodnotili absolutní hodnoty výroby brutto elektřiny z OZE v jednotlivých krajích, nejvíce GWh z OZE bylo vyrobeno ve Středočeském kraji (2243,6 GWh). Největší podíl na tom mají vodní elektrárny. Následuje Ústecký kraj s výrobou 1452,8 GWh, především z biomasy a vodních elektráren (avšak hodnocení indikátoru je zde velmi špatné – 1). Nejméně elektřiny, pouhých 193,1 GWh, pocházelo z OZE v hlavním městě Praze, které má ovšem druhou nejvyšší hodnotu tohoto indikátoru. Taktéž Liberecký kraj z hlediska absolutních čísel dosahuje výrobou z OZE jen 360,1 GWh, což je cca 6x méně než výroba elektřiny z OZE Středočeského kraje, avšak podílově z celkové výroby hrubé elektřiny vychází nejlépe, jelikož celková výroba je zde pouhých 440,8 GWh.

Obr. 8: Kartogram hodnocení indikátoru E8 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor E9: Koeficient ekologické stability

Ekologická stabilita je dle § 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, schopnost ekosystému vyrovnávat změny a vnější rušivé vlivy způsobené vnějšími činiteli a zachovávat své přirozené vlastnosti a funkce. To znamená, že krajina odolává větším či menším změnám (stresům, zátěži apod.) tím lépe, čím vyšší je úroveň její ekologické stability. Ekologickou stabilitu území lze proto považovat za jeden z klíčových principů (environmentální) udržitelnosti.

Ekologická stabilita se projevuje odolností (rezistencí) a spontánním návratem do původního stavu po odeznění rušivého vlivu (resiliencí). Obecně nejvíce stabilní ekosystém je přírodní, popř. přírodě blízký, bohatě strukturovaný, tvořený vegetací ve vyšším stupni sukcesního vývoje (přírodní les, prales apod.). Takový ekosystém má dlouhodobě stabilní ekologické funkce. Nejméně stabilní bývají člověkem pozměněné, nebo zcela přeměněné ekosystémy, zpravidla intenzivně využívané, které nejsou rezistentní ani resiliентní (agrocenózy, monokultury hospodářských dřevin, urbanizovaná území, průmyslové zóny atp.). Tyto ekosystémy jsou náchylnější ke změnám a mají nižší ekologickou hodnotu.

Koeficient ekologické stability (KES) je poměrové číslo, které stanovuje poměr ploch tzv. stabilních a nestabilních krajinnotvorných prvků v daném území. Vyhodnocení KES poskytuje globální pohotovou představu o stabilitě, resp. labilitě, velkých územních celků. Nezohledňuje však například podrobné interakce a vnitřní prostorové uspořádání území v rámci kategorií využití půdy, heterogenitu, charakter a změny krajinné mikrostruktury. Hrubý údaj s omezenou vypovídací schopností zdaleka nestačí ke komplexnímu hodnocení krajiny.

Indikátor E9 je vyhodnocen jako poměr výměry ploch relativně stabilních (lesy, trvalé travní porosty, sady, zahrady, vinice, chmelnice, vodní plochy) a výměry ploch relativně nestabilních (orná půda, zastavěné plochy, ostatní plochy) v daném území (SO ORP). Vstupními daty jsou katastrální výměry pro jednotlivé druhy pozemků sledované ČSÚ. Neřeší se konkrétní stav jednotlivých pozemků, pouze jejich druh. Nejnižší možnou hodnotou KES je 0 (žádné stabilní plochy). Čím větší podíl mají v území ekologicky příznivé stabilní plochy, tím vyšší je také hodnota KES i bodové hodnocení indikátoru. Vyhodnocení indikátoru je založeno na rozdělení hodnot KES do 5 tříd:

- **KES: méně než 0,10** území s maximálním narušením přírodních struktur,
- **KES: 0,11–0,30** území nadprůměrně využívané se zřetelným narušením přírodních struktur,
- **KES: 0,31–1,00** území intenzivně využívané, zejména zemědělskou velkovýrobou,
- **KES: 1,01–2,99** celkem vyvážená krajina, v níž jsou technické objekty relativně v souladu s dochovanými přírodními strukturami,
- **KES: 3,00 a více** přírodní a přírodě blízká krajina s výraznou převahou ekologicky stabilních struktur a nízkou intenzitou využívání krajiny člověkem.

Bodové a slovní hodnocení indikátoru E9 výjimečně není v rozsahu 1–7 (velmi špatné až velmi dobré) jako u většiny ostatních indikátorů, ale je přiměřeně upraveno tak, aby odpovídalo výše uvedeným třídám, kterých je pouze 5.

Tab. 10: Přehled hodnocení indikátoru E9 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru E9		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1		≤ 0,10	0	0,00	Velmi špatné
2	0,11	0,30	10	4,85	Špatné
3	0,31	1,00	97	47,09	Neuspokojivé
4	1,01	2,99	70	33,98	Uspokojivé
5	3,00 ≤		29	14,08	Dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak průměrná dosažená hodnota indikátoru E9 je 1,52, odpovídající hodnocení 4 (uspokojivé), což značí vcelku vyváženou krajinu, kde jsou technické objekty relativně v souladu s dochovanými přírodními strukturami. Nelze však hodnotit celou Českou republiku touto

průměrnou hodnotou. Ostatně, KES počítaný pro ČR jako celek je o něco nižší (1,10). Nicméně, velice kladně lze hodnotit fakt, že ani jeden SO ORP hodnotou KES nespadá do nejhorší třídy definované jako území s maximálním narušením přírodních struktur ($KES \leq 0,10$).

Nejnižší KES mají SO ORP **Židlochovice** (0,19), **Kralupy nad Vltavou** (0,20) a **Slaný** (0,22). Tyto SO ORP jsou, stejně jako ještě sedm dalších SO ORP, hodnoceny jako špatné (2). Převážně se jedná o území s vysokým zastoupením orných půd a intenzivní zemědělskou činností (Polabí, jižní Morava, Haná).

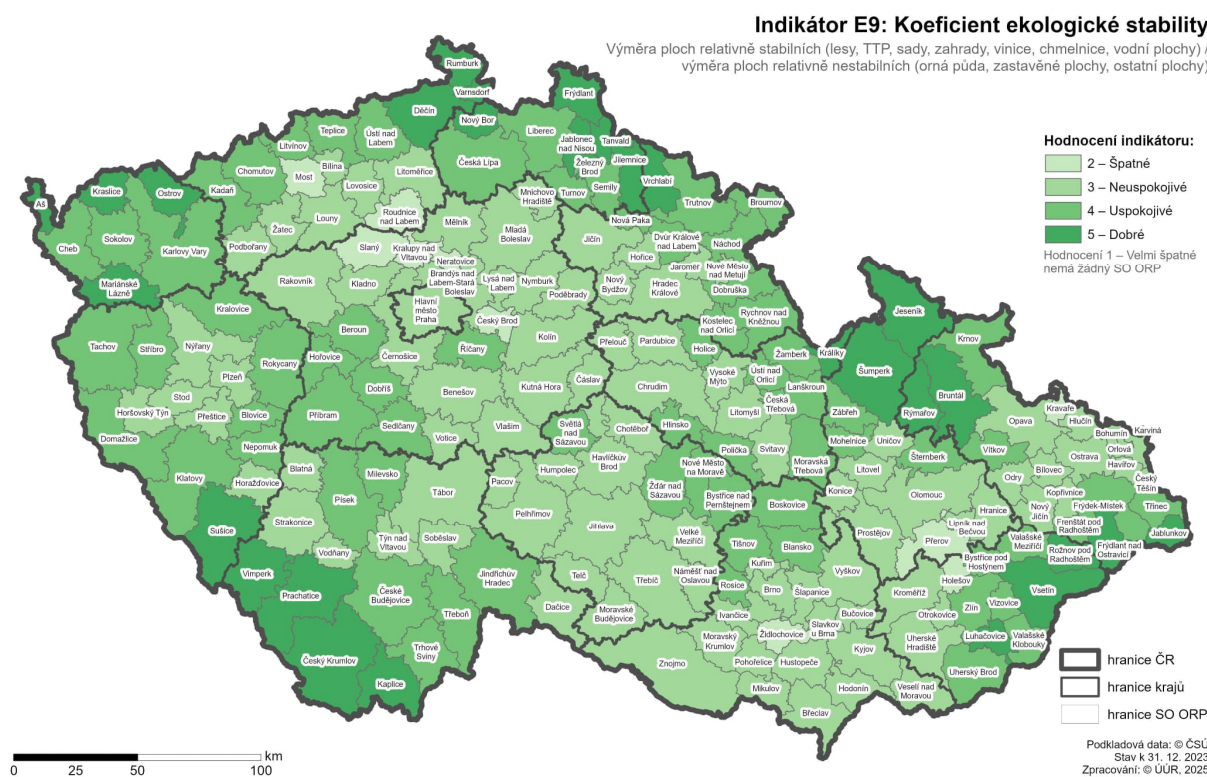
Špatné hodnocení (2) má také SO ORP **Most**. Stabilita krajiny je zde významně narušená zejména z důvodu soustavné důlní činnosti, která zde probíhá od poloviny 17. století. Okolí je však hojně rekultivováno a narušená krajina je obnovována, zalesňována, zakládáním trvalých travních porostů, biotopů apod.

Největší část SO ORP (téměř polovina) hodnotou KES patří do 3. třídy, definované jako území intenzivně využívané, zejména zemědělskou velkovýrobou. Vzhledem k tomu, že se jedná o území, kde převažují nestabilní plochy nad stabilními, je hodnocení těchto SO ORP neuspokojivé (3).

Hodnocení uspokojivé (4) dosáhlo 70 SO ORP a 29 SO ORP je hodnoceno dobře (5). V těchto třídách už se jedná o území, kde stabilní plochy převažují nad plochami nestabilními. Vůbec nejvyšší hodnoty KES mají SO ORP **Kraslice** (9,98), **Tanvald** (8,79) a **Rýmařov** (8,39). Všechny tyto SO ORP, i ostatní SO ORP, které patří do nejlépe hodnocené třídy, se nachází v pohraničních oblastech, kde jsou území tvořena převážně lesními pozemky a trvalými travními porosty. Ve výše položených pohraničních oblastech je krajina odolná, její schopnost vyrovnávat se s rušivými vlivy a změnami je vysoká, stejně jako autoregulační schopnost této krajiny k návratu do původního stavu.

Obecně platí, že KES dosahuje nižších hodnot zejména v územích s intenzivní zemědělskou činností a také v územích s vyšší koncentrací měst, a to z důvodu větší koncentrace nestabilních ploch. Ekologicky stabilní území se zachovala především tam, kde přírodní podmínky omezovaly rozvoj intenzivních forem hospodaření.

Obr. 9: Kartogram hodnocení indikátoru E9 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.1.2 Celkové vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí

Územní podmínky pro příznivé životní prostředí jsou vyhodnocovány na základě 9 stanovených indikátorů (E1–E9), které by měly dostatečně vhodně a komplexně charakterizovat stav životního prostředí v daném území. Vybrané indikátory zohledňují jednak využití území (zastavěnost, zornění, lesnatost), dále ochranu přírody a krajiny, stav kvality ovzduší, vodohospodářské faktory a také výrobu obnovitelné energie. Sledované indikátory jsou částečně vzájemně provázány a vzájemně se ovlivňují. Jednotlivé indikátory jsou podrobně popsány a vyhodnoceny pomocí bodového hodnocení a kartogramů v samostatných kapitolách.

Příznivý stav sledovaných indikátorů je velmi důležitý pro udržení a zlepšení stavu životního prostředí v ČR, jak pro současnou generaci, tak i pro generace budoucí. Je třeba dbát na účelné využití a prostorové uspořádání území, ochranu nezastavěného území, ochranu a zvýšení retenční schopnosti krajiny a další. Využívání a ochrana krajiny musejí být dlouhodobě ve vzájemné rovnováze.

Celkové vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí bylo stanoveno pro každý SO ORP prostým součtem bodů získaných za každý indikátor (E1–E9), přičemž všechny indikátory jsou hodnoceny rovnocenně (mají stejnou váhu). V rámci environmentálního pilíře je osm indikátorů hodnoceno v rozsahu 1–7 bodů a jeden indikátor (E9 – KES) je hodnocen v rozsahu 1–5 bodů. To znamená, že minimální možný počet dosažených bodů v environmentálním pilíři je 9 (nejhorší možný stav) a nejvyšší možný počet dosažitelných bodů je 61 (nejlepší možný stav).

Tab. 11: Přehled celkového vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí – stav k 31. 12. 2023

Celkové vyhodnocení	Body celkem		Četnost	%
	od	do		
Nepříznivý stav – velmi špatný	23	27	17	8,25
Nepříznivý stav – špatný	28	30	39	18,93
Nepříznivý stav – neuspokojivý	31	34	39	18,93
Průměrný stav	35	38	45	21,84
Příznivý stav – uspokojivý	39	43	29	14,08
Příznivý stav – dobrý	44	49	22	10,68
Příznivý stav – velmi dobrý	50	54	15	7,28

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li celkový stav územních podmínek pro příznivé životní prostředí v České republice k 31. 12. 2023, tak je možné konstatovat, že u 95 SO ORP (cca 46 %) byl vyhodnocen stav jako nepříznivý, u 45 SO ORP (cca 22 %) jako průměrný a u 66 SO ORP (cca 32 %) jako příznivý. Poměrně výrazně tak na území ČR převládá nepříznivý stav podmínek pro příznivé životní prostředí.

Nejvyšší dosažené bodové hodnocení je 54 bodů (cca 90 % z maximálního možného počtu). Toto bodové hodnocení má SO ORP Rožnov pod Radhoštěm. Nejnižší dosažené bodové hodnocení je 23 bodů (cca 38 % z maximálního možného počtu). Toto bodové hodnocení má SO ORP Český Brod. Průměrné dosažené bodové hodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí je 36,21 bodu.

Příznivý stav

Oblasti s příznivým stavem územních podmínek pro příznivé životní prostředí se téměř výhradně koncentrují do pohraničních oblastí České republiky, a to zejména tam, kde se nachází horské oblasti. Ve vnitrozemí má příznivý stav environmentálního pilíře pouze několik SO ORP na pomezí Plzeňského, Středočeského a Jihočeského kraje a pak SO ORP Blansko v Jihomoravském kraji. Stav environmentálního pilíře je u nich vyhodnocen jako uspokojivý. Oblasti s příznivým stavem územních podmínek pro příznivé životní prostředí nacházející se v pohraničí lze zjednodušeně rozdělit do několika souvislých celků.

První celek správních obvodů s příznivým stavem environmentálního pilíře je dlouhý pás táhnoucí se podél státní hranice od SO ORP Třeboň v Jihočeském kraji až po SO ORP Kadaň v Ústeckém kraji. V tomto pásu správních obvodů s příznivým stavem environmentálního pilíře je možné identifikovat de facto dvě hlavní oblasti, kde je stav environmentálního pilíře vůbec nejlepší (hodnocení velmi dobré).

Jednou z nich je oblast v západních Čechách, kde se nachází tři SO ORP s velmi dobrým stavem environmentálního pilíře. Jsou to SO ORP **Ostrov** (53 b.), **Kraslice** a **Tachov** (oba 50 b.). SO ORP Ostrov i Kraslice mají shodně u 6 z 9 indikátorů nejvyšší možné hodnocení. Shodně mají také špatné hodnocení u indikátoru E8 (podíl OZE). Nejvíce se tak liší u indikátoru E5 (podíl chráněných území), kde je SO ORP Ostrov hodnocen uspokojivě, zatímco SO ORP Kraslice neuspokojivě. SO ORP Tachov je v případě všech indikátorů hodnocen minimálně průměrně, ale nejvyššího hodnocení dosahuje pouze u 3 indikátorů, a to u indikátorů E1 (ohrožení suchem), E2 (podíl zastavěných ploch) a E6 (překročení imisních limitů).

V jižní části výše popsaného pásu jsou pak další tři SO ORP, které mají stav environmentálního pilíře hodnocen jako velmi dobrý. Jedná se o SO ORP **Sušice** (53 b.), **Český Krumlov** (52 b.) a **Vimperk** (51 b.). Všechny tyto SO ORP mají nejvyšší možné hodnocení u indikátorů E1, E2, E6 a E9 (KES). SO ORP Český Krumlov má navíc nejvyšší možné hodnocení také u indikátoru E3 (podíl orných půd), SO ORP Sušice u indikátoru E4 (podíl lesů) a SO ORP Vimperk jak u indikátoru E3, tak u indikátoru E4. Nepříznivé hodnocení mají pouze SO ORP Český Krumlov a Vimperk u indikátoru E8, kde jsou hodnoceny velmi špatně a SO ORP Sušice u indikátoru E7 (podíl obyvatel napojených na kanalizaci) kde je hodnocen neuspokojivě.

Druhý celek správních obvodů s příznivým stavem environmentálního pilíře se nachází na severu Čech. Tento celek začíná v podstatě už v SO ORP Litvínov a podél státní hranice pokračuje až k SO ORP Rychnov nad Kněžnou. Jádrem této oblasti tvoří tři správní obvody v Libereckém kraji, které mají velmi dobré hodnocení stavu environmentálního pilíře. Konkrétně se jedná o SO ORP **Tanvald**, **Nový Bor** (oba 53 b.) a **Jablonec nad Nisou** (52 b.). Všechny tyto správní obvody dosáhly nejvyššího možného hodnocení u indikátorů E1, E8 a E9. SO ORP Tanvald má navíc nejvyšší možné hodnocení ještě u indikátorů E3 a E4. Pouze u indikátoru E7 má SO ORP Tanvald hodnocení nepříznivé (neuspokojivé). SO ORP Nový Bor nemá u žádného indikátoru hodnocení horší než průměrné (a to pouze u E7), ale nejvyšší možné hodnocení má kromě výše uvedených už jen u indikátoru E6. SO ORP Jablonec nad Nisou má nejvyšší možné hodnocení také u indikátoru E3 a E6. U ostatních indikátorů má hodnocení většinou nadprůměrné. Výjimkou je pouze neuspokojivé hodnocení u indikátoru E2.

Třetím celkem správních obvodů s příznivým stavem environmentálního pilíře je oblast na severu Moravy. Nejlepší stav environmentálního pilíře zde mají SO ORP **Rýmařov**, **Šumperk** (oba 52 b.) a **Jeseník** (51 b.). Všechny tři SO ORP mají u většiny indikátorů hodnocení nadprůměrné (nejčastěji velmi dobré). Pouze u indikátoru E7 má SO ORP Jeseník hodnocení průměrné a u indikátoru E8 mají SO ORP Jeseník a Šumperk hodnocení průměrné a SO ORP Rýmařov neuspokojivé.

Poslední celek správních obvodů s příznivým stavem environmentálního pilíře se nachází na jihovýchodní hranici ČR mezi SO ORP Veselí nad Moravou a SO ORP Třinec. Nejlepší stav environmentálního pilíře zde mají SO ORP **Rožnov pod Radhoštěm** (54 b.), **Vsetín** (53 b.) a **Frýdlant nad Ostravicí** (50 b.), přičemž SO ORP Rožnov pod Radhoštěm je vůbec nejlépe hodnoceným správním obvodem v rámci environmentálního pilíře. Všechny tři tyto správní obvody dosahují nejvyššího možného hodnocení u indikátorů E1, E3, E4, E6 a E9, SO ORP Rožnov pod Radhoštěm pak také u indikátoru E5. Podprůměrné hodnocení mají SO ORP Rožnov pod Radhoštěm a Vsetín pouze u indikátoru E7 (oba neuspokojivé) a Frýdlant nad Ostravicí u indikátoru E7 (špatné) a indikátoru E8 (neuspokojivé).

Všechny výše uvedené oblasti s velmi dobrým stavem environmentálního pilíře vykazují množství společných znaků. Předně se jedná o oblasti s vysokým koeficientem ekologické stability. Kromě SO ORP Tachov mají všechny uvedené SO ORP hodnocení KES nejvyšší možné (dobré). Jedná se tedy o přírodní nebo přírodě blízkou krajinu s převahou ekologicky stabilních struktur a nízkou intenzitou využívání krajiny člověkem. To potvrzují vysoké podíly lesních pozemků s vysokou ekologickou stabilitou, nízký stupeň zornění zemědělské půdy a také nízké podíly zastavěných ploch (kromě SO ORP Jablonec nad Nisou). Zároveň se jedná o oblasti, jejichž příroda a krajina z velké části podléhá nějaké formě územní ochrany (ZCHÚ, Natura 2000), s výjimkou SO ORP Kraslice a Tachov. Jedná se také o oblasti, které nejsou ohroženy suchem a kde taktéž ve sledovaném období téměř nedocházelo k překračování imisních limitů. Společným znakem jsou ale také nižší podíly obyvatel napojených na veřejnou kanalizační síť. Žádný z výše uvedených SO ORP nedosahuje u indikátoru E7 nejvyššího hodnocení a výjimkou nejsou hodnocení průměrná či podprůměrná. Podobné je to také

u indikátoru E8, kdy má více než polovina z uvedených SO ORP hodnocení indikátoru E8 průměrné nebo horší. To ovšem neplatí pro tři SO ORP z Libereckého kraje, které mají hodnocení indikátoru E8 velmi dobré.

Nepříznivý stav

Nepříznivý stav územních podmínek pro příznivé životní prostředí má převážná většina SO ORP, která se nachází ve vnitrozemí ČR. De facto se jedná o jednu velkou oblast začínající v Plzeňském kraji a táhnoucí se přes Ústecký a Středočeský kraj, hlavní město Prahu, Královéhradecký a Pardubický kraj i Kraj Vysočina na Moravu, kde pokračuje přes Jihomoravský, Olomoucký a Zlínský kraj až do kraje Moravskoslezského. Tato oblast ze severní strany zasahuje i do kraje Jihočeského. Na jihu území ČR a také v Moravskoslezském kraji se pak tato oblast dostává až do pohraničí. V rámci této rozsáhlé oblasti můžeme identifikovat menší územní celky, ve kterých je stav environmentálního pilíře nejhorší (hodnocení velmi špatné).

Tou nejvýraznější oblastí je pás správních obvodů, které leží zejména ve Středočeském kraji, ale částečně také v kraji Ústeckém a Pardubickém. Jádrem této oblasti tvoří správní obvody nacházející se v Polabské nížině. Konkrétně se jedná o SO ORP **Český Brod** (23 bodů – celkově nejnižší bodové hodnocení), **Slaný**, **Roudnice nad Labem** (oba 24 b.), **Kralupy nad Vltavou**, **Neratovice**, **Kolín**, **Čáslav** (všechny 26 b.), **Žatec**, **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**, **Pardubice** a **Litomyšl** (všechny 27 b.). Všechny tyto správní obvody vykazují společné znaky. Až na výjimky mají velmi špatný stav indikátorů E3 (podíl orných půd), E4 (podíl lesů) i E5 (podíl chráněných území). Zároveň také všechny patří mezi oblasti ohrožené suchem (E1). Indikátor E9 (KES) je u nich hodnocen jako neuspokojivý nebo špatný. Oproti tomu hodnocení indikátoru E6 (překročení imisních limitů) mají všechny tyto správní obvody velmi dobré (imisní limity zde nebyly ve sledovaném období překročeny). Stav ostatních indikátorů se různí. Jedná se o území nadprůměrně a intenzivně využívané, s narušením přírodních struktur a oslabením autoregulačních mechanismů. Většinou jde o území na úrodných půdách, na kterých je intenzivně hospodářeno, s minimem lesních pozemků a minimem chráněných území.

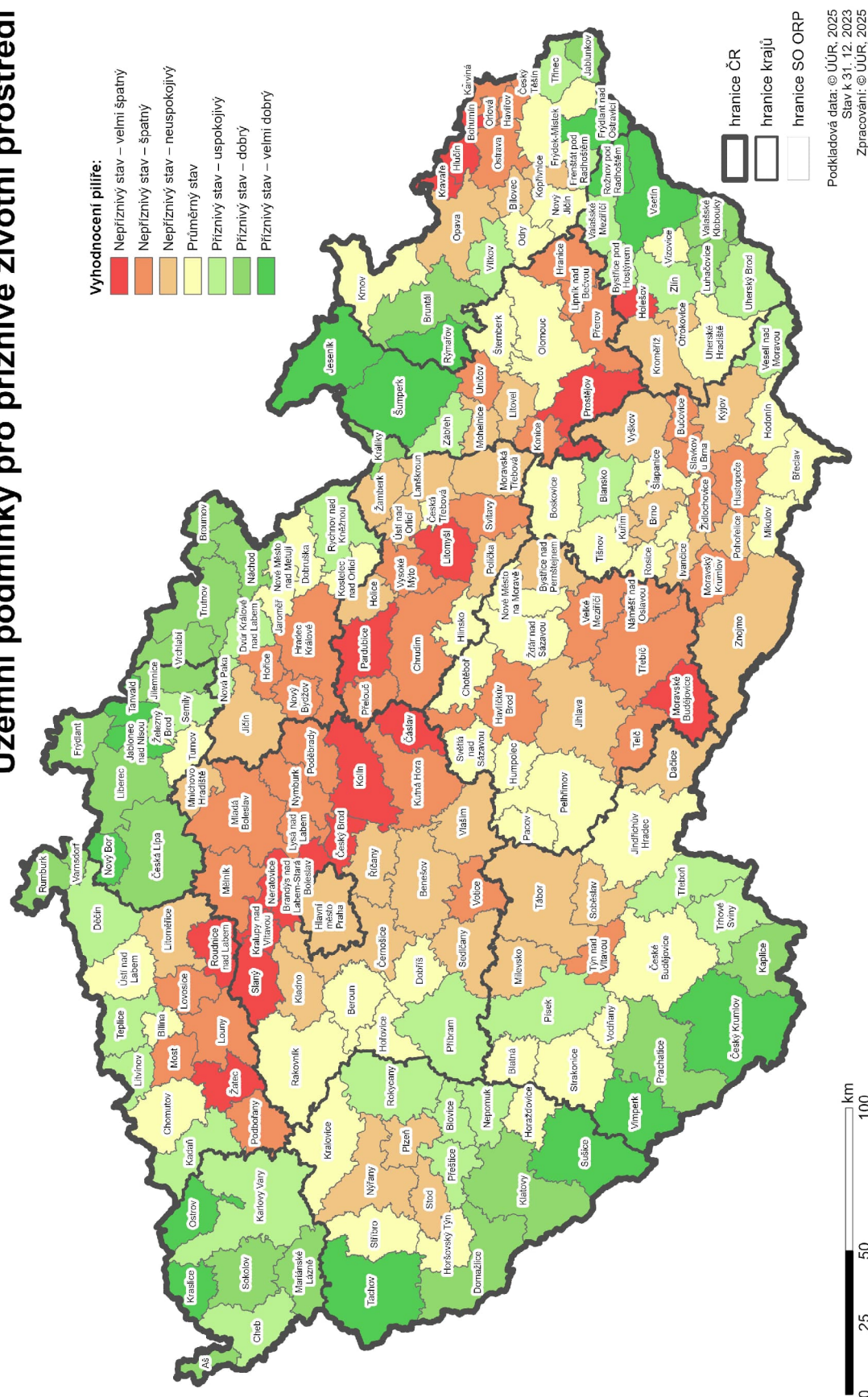
Druhou oblast tvoří správní obvody nacházející se v Hornomoravském úvalu. Zde mají velmi špatné hodnocení SO ORP **Holešov** (26 b.) a **Prostějov** (27 b.). Pro tyto správní obvody platí de facto stejná charakteristika jako pro správní obvody v předcházející popsané oblasti. Jedná se o zemědělsky intenzivně využívanou oblast, což potvrzuje špatný nebo velmi špatný stav indikátorů E3, E4, E5 a také E1.

Třetí oblast se nachází na severovýchodním okraji ČR v Ostravské pánvi a je tvořena SO ORP **Kravaře** (24 b.), **Hlučín** (26 b.) a **Bohumín** (27 b.). Oproti dvěma předchozím oblastem se nejedná o oblast ohroženou suchem (stav indikátoru E1 hodnocen jako velmi dobrý). Nicméně tato oblast zaostává u všech ostatních indikátorů. Až na dvě výjimky nedosahuje ani jeden ze správních obvodů u žádného z indikátorů E2 až E9 vyšší hodnocení než neuspokojivé. Těmi výjimkami je průměrné hodnocení SO ORP Bohumín u indikátoru E5 a průměrné hodnocení SO ORP Kravaře u indikátoru E6. To znamená, že kromě intenzivního zemědělství je zde problémem také hustá intenzivní zástavba (nepříznivý stav indikátoru E2 – podíl zastavěných ploch), znečištění ovzduší (nepříznivý stav indikátoru E6), nižší podíl obyvatel napojených na kanalizaci (nepříznivý stav indikátoru E7) nebo nízký podíl vyrobené elektřiny z OZE (neuspokojivé hodnocení indikátoru E8).

Poslední správní obvod, který má velmi špatný stav environmentálního pilíře a není součástí žádné z výše uvedených oblastí, se nachází na jihu Kraje Vysočina. Konkrétně se jedná o SO ORP **Moravské Budějovice** (26 b.). SO ORP Moravské Budějovice má velmi špatné hodnocení indikátorů E1, E3, E5 a E8 a neuspokojivé hodnocení indikátorů E4, E7 a E9. To znamená, že i zde je důvodem nepříznivého stavu kombinace více faktorů (vysoké zornění, málo chráněných území, nízký podíl vyrobené elektřiny z OZE atd).

Obr. 10: Kartogram celkového vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí v jednotlivých SO ORP

Územní podmínky pro příznivé životní prostředí



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.2 Vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj

B.2.1 Vyhodnocení vybraných indikátorů územních podmínek pro hospodářský rozvoj

Indikátor H1: Podíl obyvatel v produktivním věku

Podíl obyvatel v produktivním věku je dílčím hospodářským ukazatelem, který vypovídá o zastoupení skupiny obyvatel, která by teoreticky měla být k dispozici pro pracovní trh, v populaci daného území. Tento ukazatel tak přímo souvisí s velikostí pracovní síly v území, která má zásadní vliv na ekonomickou výkonnost území. Vysoký podíl obyvatel v produktivním věku indikuje, že by v území měl být dostatek pracovní síly, což může přispívat k vyšší ekonomické aktivitě v regionu, a teoreticky i k ekonomickému růstu regionu. Vyšší podíl počtu obyvatel v produktivním věku může na jednu stranu znamenat, že je daný region pro tyto obyvatele atraktivní (např. se v něm nachází významní zaměstnavatelé, jsou v něm vyšší průměrné příjmy), což může do území osoby v produktivním věku přitahovat. Zároveň však může vyšší počet obyvatel v produktivním věku činit takový region atraktivnějším pro další investory (jelikož nabízí větší pracovní sílu), čímž může dojít k dalšímu zvýšení hospodářské činnosti v území.

Podíl obyvatel v produktivním věku je však důležité vyhodnocovat v kontextu dalších ukazatelů, neboť např. vysoký podíl obyvatel v produktivním věku při nedostatečné ekonomické aktivitě může vést k vyšší nezaměstnanosti. Vysoký podíl obyvatel v produktivním věku tedy automaticky neznamená ekonomickou prosperitu regionu, ale je pro ni dobrým předpokladem. Zároveň je potřeba sledovat také velikost dalších věkových skupin obyvatel (předproduktivní a poproduktivní) a zejména jejich poměr, aby bylo možné predikovat budoucí vývoj počtu obyvatel v produktivním věku v území.

Indikátor H1 je vyhodnocen jako *podíl počtu obyvatel ve věku 15–64 let z celkového počtu obyvatel daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech*. Vyjadřuje tedy procentuální podíl populace ve věku, ve kterém je obvykle ekonomicky aktivní. Čím vyšší je tento podíl v daném území, tím vyšší předpoklady existují pro její ekonomický rozvoj a celkovou ekonomickou prosperitu. Naopak nižší hodnoty podílu obyvatel v produktivním věku většinou signalizují vysoký podíl obyvatel v poproduktivním věku (demografické stárnutí populace) a s tím spojené vyšší ekonomické zatížení území a menší ekonomickou prosperitu. Proto čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 12: Přehled hodnocení indikátoru H1 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru H1 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	60,18	61,74	22	10,68	Velmi špatné
2	61,75	62,37	33	16,02	Špatné
3	62,38	62,90	35	16,99	Neuspokojivé
4	62,91	63,45	43	20,87	Průměrné
5	63,46	64,14	43	20,87	Uspokojivé
6	64,15	64,97	16	7,77	Dobré
7	64,98	67,73	14	6,80	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

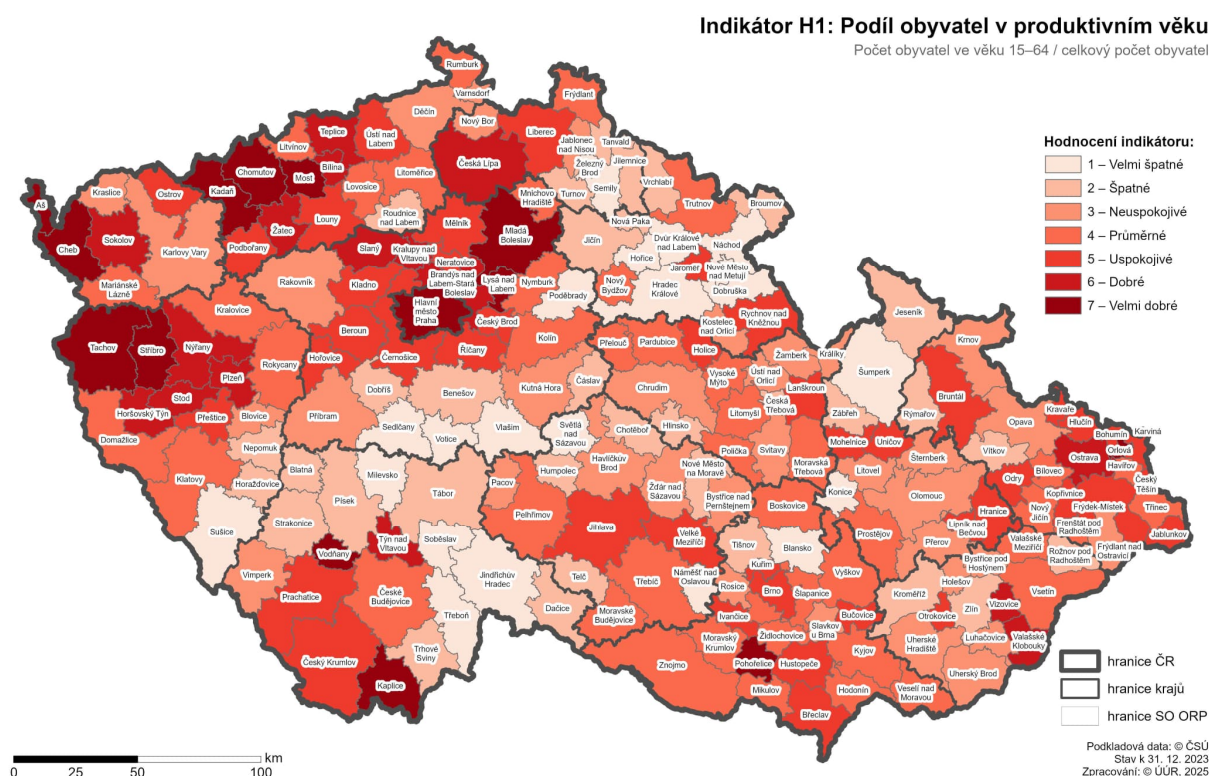
Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak lze konstatovat, že hodnota indikátoru není mezi jednotlivými SO ORP příliš diferencována. Průměrná dosažená hodnota indikátoru H1 je 63,14 %, přičemž nejnižší dosažená hodnota je 60,18 % a nejvyšší hodnota 67,73 % (variační rozpětí jen 7,55 %). Z prostorového hlediska tento indikátor nevykazuje žádný signifikantní vzorec.

Vyšší hodnoty indikátoru byly zaznamenány zejména v západní části republiky. Nejvyšší hodnocení (7 – velmi dobré) má celkem 14 SO ORP, jejichž podíl obyvatel v produktivním věku je vyšší než 65 %. Nejvyšší hodnoty připadají na SO ORP **Tachov** a **Lysá nad Labem**, které mají hodnotu vyšší než 67 %. Další oblasti, které jsou hodnoceny jako velmi dobré jsou SO ORP **Cheb**, **Vodňany**, **Orlová**, **Kadaň**, **Chomutov**, **Aš**, **Mladá Boleslav**, **Kaplice**, **Pohořelice**, **Most**, **Stříbro** a také hlavní město **Praha**. V těchto částech České republiky je zastoupení produktivní složky obyvatelstva vzhledem k celkové

populaci nejvyšší. Mezi oblastmi s vyššími hodnotami jsou jednak vysoce urbanizované oblasti s vyšším počtem obyvatel, ale také populačně méně početné SO ORP. Do hodnot tohoto indikátoru se mohla promítnout migrace (vnější i vnitřní), a to zejména v menších SO ORP, které v roce 2023 zaznamenaly významné migrační přírůstky (zejména v souvislosti s migrací spojenou s válkou na Ukrajině). Obecně platí, že migrují zejména osoby v produktivním věku.

Nejnižší hodnocení (1 – velmi špatné) má celkem 22 SO ORP. Vůbec nejnižší hodnota tohoto indikátoru byla registrována v SO ORP **Milevsko** na severu Jihočeského kraje (60,18 %) a méně než 61 % měly také SO ORP **Železný Brod** a **Dobruška** v severovýchodních Čechách. Právě oblast severovýchodních Čech je územím s nejvyšší koncentrací nízkých hodnot podílu obyvatel v produktivním věku. Výrazné je to zejména v Královéhradeckém kraji, kde se nachází hned 6 SO ORP s velmi špatným hodnocením. Kromě již zmíněného SO ORP Dobruška, jsou to SO ORP **Nové Město nad Metují**, **Náchod**, **Hořice**, **Hradec Králové** a **Dvůr Králové nad Labem**. V dalších krajích jsou to v této části České republiky ještě SO ORP **Poděbrady** ve Středočeském kraji, **Semily** a již zmíněný **Železný Brod** v Libereckém kraji. Velmi špatná situace v tomto regionu je ovlivněna zejména nepříznivým demografickým vývojem (stárnutí populace). Další výrazné oblasti s velmi špatným hodnocením tohoto indikátoru se nachází na pomezí Středočeského a Jihočeského kraje (výše zmíněné SO ORP Milevsko a dále SO ORP **Vlašim**, **Sedlčany** a **Votice**) a v jihovýchodní části Jihočeského kraje (SO ORP **Třeboň**, **Jindřichův Hradec** a **Soběslav**). V dalších částech České republiky mají nejnižší hodnocení tohoto indikátoru ještě SO ORP **Sušice**, **Blansko**, **Světlá nad Sázavou**, **Šumperk**, **Konice** a **Náměšť nad Oslavou**.

Obr. 11: Kartogram hodnocení indikátoru H1 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H2: Hrubý domácí produkt (HDP)

Hrubý domácí produkt je základním ukazatelem hodnotícím výkonnost ekonomiky v daném území, jelikož je peněžním vyjádřením celkové hodnoty všech statků a služeb nově vyprodukovaných v ekonomice na určitém území za určité období (obvykle za jeden rok). Tento ukazatel lze považovat za klíčový z několika důvodů. HDP poskytuje souhrnný přehled o ekonomické aktivitě v daném území, přičemž jde o ukazatel, díky kterému lze výkonnost ekonomiky jednotlivých území relativně dobře porovnávat bez ohledu na konkrétní ekonomické aktivity produkující hodnoty. Díky HDP je tak možné snadno identifikovat hospodářsky silné a slabé regiony. I proto je HDP důležitým faktorem pro investory při rozhodování o investicích do území.

Vysoká hodnota HDP znamená, že ekonomika produkuje velké množství statků a služeb, což obvykle značí hospodářskou prosperitu daného území. Růst HDP signalizuje stabilní a rostoucí mikroekonomiku v daném území, což je atraktivní pro investice. Naopak nízká hodnota HDP často identifikuje hospodářsky zaostalé regiony, které zpravidla mají mnohé problémy, které nízkou produktivitu ekonomiky způsobují, což naopak investory odrazuje.

Nicméně, ukazatel HDP má své limity, jelikož nezohledňuje, jak je bohatství rozděleno mezi jednotlivé obyvatele daného území, neodráží nerovnosti v rozdělení příjmů, nebere v úvahu environmentální dopady ekonomické aktivity, nebere v úvahu sociální faktory jako kvalita zdravotní péče, vzdělání, bezpečnost, spokojenost obyvatel a řadu dalších sociálních aspektů.

Indikátor H2 je vyhodnocen jako srovnání hodnoty hrubého domácího produktu na 1 obyvatele ve standartu kupní síly (PPS) daného území (kraj) s průměrem celé Evropské unie, přičemž průměrná hodnota Evropské unie (EU 27) je vyjádřena jako 100 %. Poměrově k této hodnotě jsou vytvořeny hodnoty za jednotlivé kraje. Údaje o HDP na 1 obyvatele ve standartu kupní síly pro jednotlivé SO ORP nejsou dostupné. Hodnocení jednotlivým SO ORP je proto přiděleno podle kraje, ve kterém se nachází. Čím vyšší jsou hodnoty indikátoru daného území, tím vyšší je výkonnost jeho ekonomiky (jde o více prosperující region), tudíž i jeho bodové hodnocení je vyšší.

Tab. 13: Přehled hodnocení indikátoru H2 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru H2 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	54,8	54,8	7	3,40	Velmi špatné
2	54,9	66,6	26	12,62	Špatné
3	66,7	71,1	35	16,99	Neuspokojivé
4	71,2	76,5	45	21,84	Průměrné
5	76,6	80,7	71	34,47	Uspokojivé
6	80,8	87,6	21	10,19	Dobré
7	87,7	192,8	1	0,49	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav za rok 2023, tak Česká republika jako celek dosahovala hodnoty 90,4 % HDP na 1 obyvatele v PPS vůči průměru Evropské unie, což je lehce pod průměrem EU. Nicméně průměrná dosažená hodnota indikátoru H2, při zprůměrování hodnot za jednotlivé SO ORP je pouze 75,94 % (při zprůměrování hodnot za kraje je to 82,3 %). Tento rozdíl je dán především výraznou územní diferenciací, kdy je celorepubliková hodnota výrazně zkreslena hodnotou, které dosahuje hlavní město Praha.

Hlavní město Praha dosahuje hodnoty 192,8 % HDP na 1 obyvatele v PPS vůči průměru Evropské unie, což je výborný výsledek i v rámci EU (téměř dvojnásobek průměru), ale především je to hodnota extrémně odskočená od hodnot dalších krajů. Druhou nejvyšší hodnotu má Jihomoravský kraj – 87,6 %, což je o 105,2 % méně, než má hlavní město Praha, a je to hodnota, která je pod celorepublikovým průměrem. Je tedy evidentní, že celorepublikovou hodnotu výrazně ovlivňuje právě stav v hlavním městě ČR.

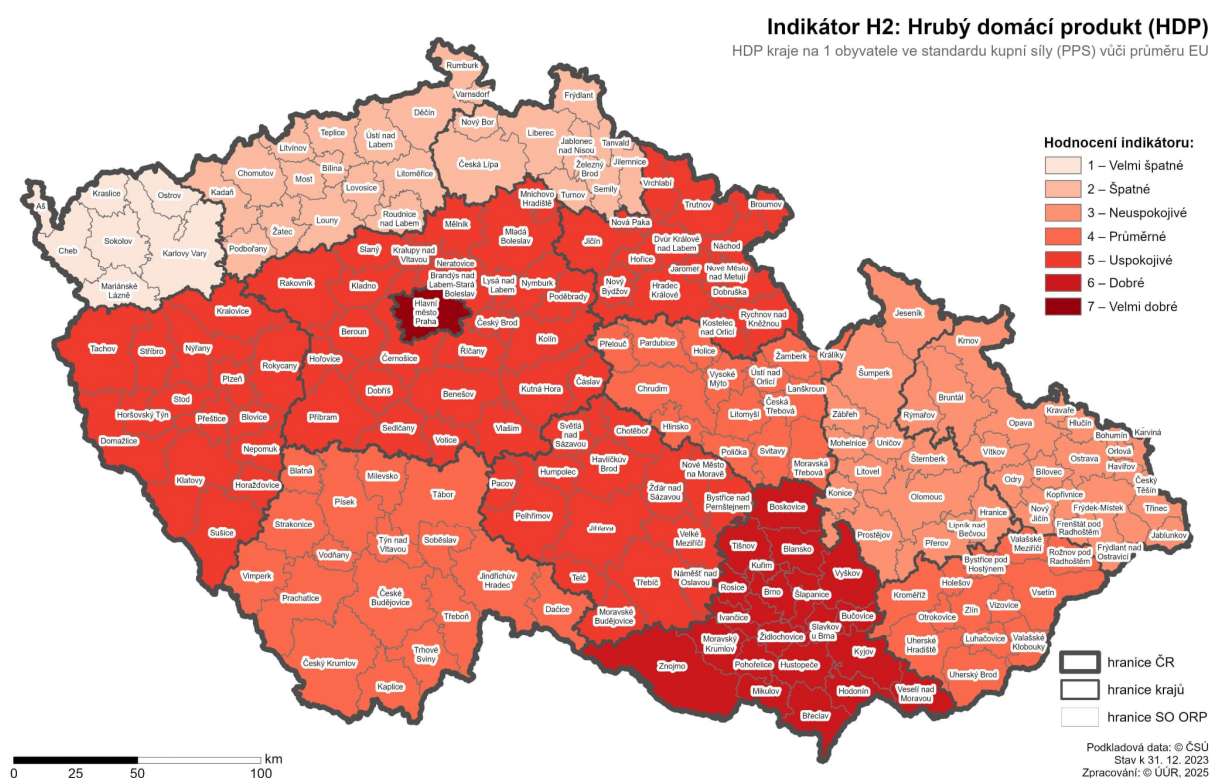
Praha je i z evropského hlediska významnou metropolí, ve které sídlí mnoho státních, politických a mezinárodních institucí. To přitahuje velké množství investic, pracovních příležitostí a podniků.

V rámci České republiky je výrazným ekonomickým centrem s koncentrací vyšších služeb a oblastí výroby s vyšší přidanou hodnotou. Nachází se zde významné podniky z oblasti financí, IT, technologií, výzkumu, poradenství či marketingu. Praha je rovněž domovem několika nejvýznamnějších univerzit a výzkumných institucí v zemi, což znamená, že má k dispozici kvalifikovanou a vzdělanou pracovní sílu. To přispívá k vyšší produktivitě a inovacím, které jsou klíčové pro růst HDP. Vzhledem k výraznému odskočení od ostatních krajů je **hlavní město Praha** jediným územním celkem v ČR, který je z pohledu tohoto indikátoru hodnocen jako velmi dobrý (7).

Ostatní kraje mají hodnotu indikátoru výrazně nižší, přičemž v žádném z krajů už hodnota nedosahuje průměru Evropské unie. Za ekonomicky silnější lze považovat **Jihomoravský kraj** (jeho SO ORP hodnoceny jako dobré – 6), nebo **kraje Středočeský, Královéhradecký, Plzeňský a Kraj Vysočina** (jejich SO ORP hodnoceny jako uspokojivé – 5). Jihomoravský a Středočeský kraj mají hodnotu HDP přes 80 % průměru EU (JMK – 87,6 %, SČK – 80,7 %). Další uvedené kraje mají hodnotu HDP mezi 75–80 % průměru EU (HK – 79,4 %, KV – 78,3 %, PLK – 77,7 %).

Za ekonomicky nejslabší region České republiky lze z pohledu HDP považovat **Karlovarský kraj**, kde tvoří výsledná hodnota HDP pouze 54,8 % průměru EU. Z ekonomického hlediska tak výrazně zaostává za ostatními kraji a je proto jediným krajem, jehož SO ORP jsou z pohledu tohoto indikátoru hodnoceny jako velmi špatné (1). Tento fakt souvisí s tím, že Karlovarský kraj není populačně velký, navíc jej charakterizuje odliv mladých a kvalifikovaných pracovníků do jiných regionů s lepšími ekonomickými příležitostmi. Tento odliv pracovní síly vede k poklesu ekonomické aktivity a snižuje produktivitu. I když Karlovarský kraj, zejména díky SO ORP Karlovy Vary, těží z turismu a lázeňství, tato odvětví nejsou dostatečně stabilní ani růstová, aby výrazně zvedla celkové HDP. Kromě Karlovarského kraje dosahují nízkých hodnot HDP vůči průměru EU také **kraje Liberecký a Ústecký**, jejichž SO ORP jsou hodnoceny z pohledu tohoto indikátoru jako špatné (2).

Obr. 12: Kartogram hodnocení indikátoru H2 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H3: Daňové příjmy rozpočtů obcí

Daňové příjmy rozpočtů obcí jsou důležitým hospodářským ukazatelem, který může sloužit jako nástroj pro hodnocení finanční síly, stability a schopnosti obcí financovat své veřejné služby a investice. Daňové příjmy představují základní a nejdůležitější zdroj financí pro obce a jsou klíčové pro jejich finanční nezávislost. Daňové příjmy obcí tvoří především podíl obcí na sdílených daních, dále daň z nemovitých věcí, podíl daně z hazardních her a z různých poplatků (zejména místních a správních).

Celostátní příjmy z vybraných daní jsou alokovány mezi jednotlivé úrovně veřejných rozpočtů – stát, kraje a obce, na základě platného znění zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní). Systém rozpočtového určení daní obcí je postaven zejména na kritériu počtu obyvatel.

Obce, které mají dostatečné daňové příjmy, mohou lépe plánovat a realizovat své rozvojové projekty bez nutnosti se spoléhat na centrální vládu nebo externí zdroje. Výše daňových příjmů často odráží ekonomickou aktivitu a prosperitu daného území. Vysoké daňové příjmy mohou indikovat rostoucí podnikatelské aktivity, zaměstnanost a spotřebu v obci. Obce s dostatečnými daňovými příjmy mají rovněž větší flexibilitu při řešení nečekaných ekonomických nebo sociálních výzev, jako jsou přírodní katastrofy nebo ekonomické krize. Obce s vyššími příjmy také mohou poskytovat lepší veřejné služby, což podporuje sociální rovnost a celkovou kvalitu života v obci.

Indikátor H3 je vyhodnocen jako celkový součet daňových příjmů rozpočtů obcí z daného území (SO ORP) za jeden rok v přepočtu na jednoho obyvatele daného území (SO ORP). Hodnota indikátoru je vyjádřena v tisících Kč. Čím vyšší je hodnota indikátoru, tím příznivější je to stav pro dané území, proto i bodové hodnocení bude vyšší.

Tab. 14: Přehled hodnocení indikátoru H3 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru H3 (tis. Kč)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	21,65	22,91	35	16,99	Velmi špatné
2	22,92	23,90	54	26,21	Špatné
3	23,91	25,23	68	33,01	Neuspokojivé
4	25,24	28,00	38	18,45	Průměrné
5	28,01	33,96	7	3,40	Uspokojivé
6	33,97	39,96	3	1,46	Dobré
7	39,97	69,00	1	0,49	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

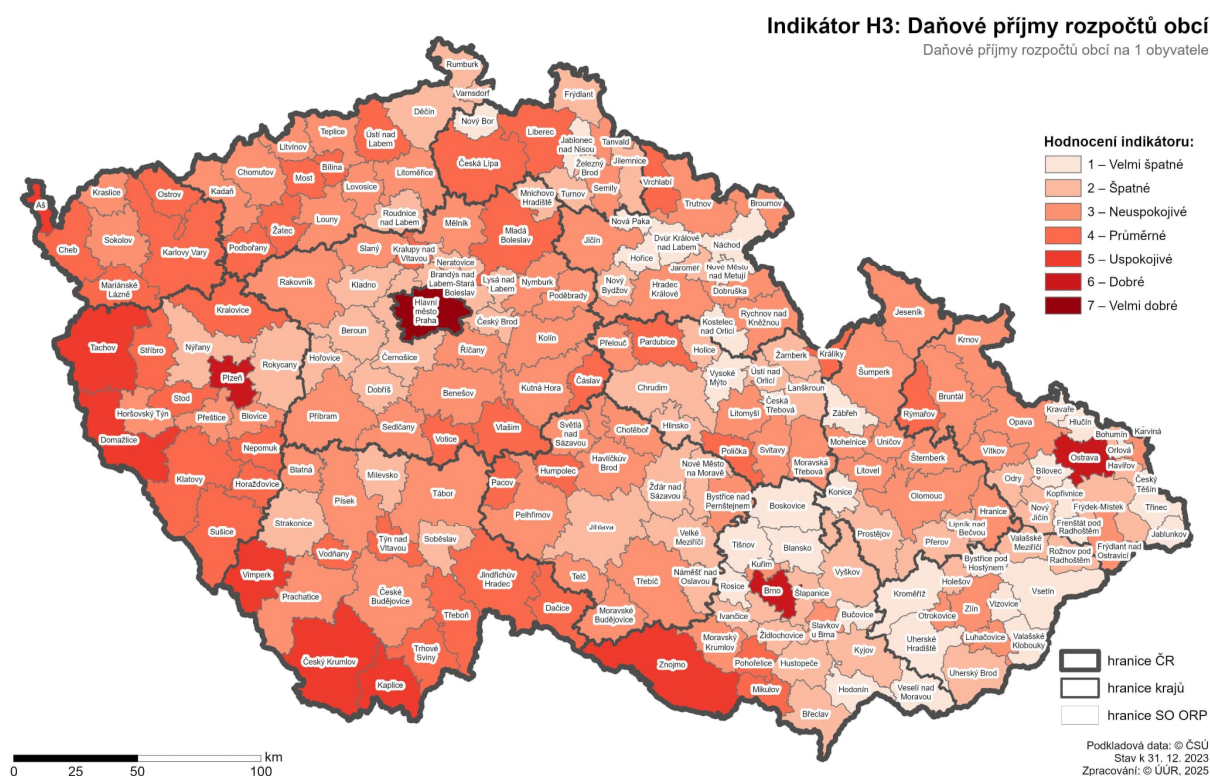
Zhodnotíme-li stav za rok 2023, tak téměř 70 % SO ORP má podprůměrné hodnoty indikátoru, přičemž průměrná dosažená hodnota indikátoru H3 je 24,77 tis. Kč. Zároveň ale z dat vyplývá, že daňové příjmy rozpočtů obcí jsou mezi jednotlivými SO ORP poměrně vyrovnané. U více než 90 % SO ORP se daňové příjmy pohybovaly v rozmezí 21,5 až 26,5 tis. Kč na 1 obyvatele. Výjimku tvoří jen některé SO ORP, jejichž hodnoty jsou v porovnání s ostatními extrémně vysoké.

Vůbec tím nejvýraznějším extrémem je **hlavní město Praha** s hodnotou indikátoru 69,00 tis. Kč na 1 obyvatele, což je skoro trojnásobek průměrné hodnoty a je to zároveň hodnota, která je skoro o 30 tis. Kč vyšší než u druhého v pořadí. Není proto překvapením, že se jedná o jediné území, které je z pohledu tohoto indikátoru hodnoceno jako velmi dobré (7). Další v pořadí jsou 3 SO ORP, které jsou hodnoceny jako dobré (6). Tyto správní obvody mají daňové příjmy rozpočtů obcí přes 35 tis. Kč na 1 obyvatele a jsou tedy také výrazněji odskočené od většiny ostatních SO ORP. Jedná se o SO ORP **Brno** (39,96 tis. Kč), **Plzeň** (39,71 tis. Kč) a **Ostrava** (38,34 tis. Kč). Hlavní důvodem, proč jsou tyto čtyři místa výrazněji odskočena od ostatních, je fakt, že jedním z klíčových faktorů pro výpočet podílu na sdílených daních je počet obyvatel obce. Obce s vyšším počtem obyvatel obvykle získávají větší podíl z daňových výnosů. Čím více obyvatel obec má, tím vyšší má nárok na větší podíl z daní. Zcela logicky jsou to tedy právě územní celky 4 největších měst ČR, které dosahují zdaleka nejvyšších hodnot tohoto indikátoru. Žádný jiný SO ORP hodnocení velmi dobré (7) ani dobré (6) nemá.

Uspokojivé hodnocení (5) má pouze dalších 7 SO ORP: **Kaplice, Vimperk, Aš, Domažlice, Tachov, Znojmo a Český Krumlov**. Všechny tyto správní obvody spojuje to, že se nachází na státních hranicích s Rakouskem nebo Německem. Zároveň lze říct, že žádný z těchto SO ORP nemá vyšší počet obyvatel, resp. se v něm nenachází žádná obec s vyšším počtem obyvatel. Vyšší daňových příjmů obcí zde tedy ovlivňují spíše jiné faktory. Tím rozhodujícím faktorem bude pravděpodobně podíl daně z hazardních her, jelikož se právě v těchto správních obvodech nacházejí hraniční přechody, kde je tato činnost zhusta provozována (Hatě, Dolní Dvořiště, Rozvadov apod.). Dalším faktorem pak může být atraktivnost některých těchto lokalit pro turisty, což zase může ovlivňovat výši příjmů z místních poplatků, jako jsou rekreační a ubytovací poplatky.

Skoro 95 % všech SO ORP má ovšem hodnocení indikátoru průměrné nebo podprůměrné. Nejhuře hodnocených (velmi špatné – 1) správních obvodů je celkem 35, přičemž výše daňových příjmů rozpočtů obcí u nich dosahuje cca 21,5–23 tis. Kč na 1 obyvatele. Jedná se zejména o oblasti na východě České republiky. V Moravskoslezském kraji jsou to například SO ORP **Český Těšín, Kravaře, Hlučín** nebo **Frenštát pod Radhoštěm** (4 správní obvody s nejnižšími hodnotami indikátoru v rámci celé ČR), v Jihomoravském kraji SO ORP **Blansko, Boskovice** a **Bučovice** a ve Zlínském kraji SO ORP **Vizovice, Kroměříž** či **Uherské Hradiště**. Výraznější oblast nižších daňových příjmů je pak také v Královéhradeckém kraji, kde jsou to zejména SO ORP **Nová Paka, Nové Město nad Metují** nebo **Náchod**.

Obr. 13: Kartogram hodnocení indikátoru H3 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H4: Míra podnikatelské aktivity

Míra podnikatelské aktivity je ukazatelem, který vypovídá o rozsahu ekonomické aktivity a o podnikatelské dynamice v daném území. Zvyšující se míra podnikatelské aktivity, tedy rostoucí počet aktivních ekonomických subjektů, obvykle indikuje zdravou a rostoucí ekonomiku, kde existují dobré příležitosti a podmínky pro podnikání. Vyšší počet ekonomických subjektů obvykle naznačuje vyšší úroveň ekonomické aktivity. To může znamenat, že je v území zdravé podnikatelské prostředí, které podporuje rozvoj nových podniků a udržení těch stávajících.

Vysoká míra podnikatelské aktivity zároveň může poukazovat na vhodnou polohu daného území pro určité ekonomické činnosti (příhodné lokalizační faktory), případně na administrativní význam území, který činí z daného místa atraktivní lokalitu pro strategické umístění sídla firmy (ekonomické subjekty se místně evidují podle adresy sídla).

Limitem tohoto ukazatele je to, že nedokáže rozpoznat strukturu evidovaných podniků (velikost, sektorové zaměření), jejich reálné zapojení do místního prostředí, ani skutečný rozsah jejich aktivity. Proto je potřeba jej vyhodnocovat velmi obezřetně v kontextu dalších ukazatelů (např. zaměstnanost, pracovní dojíždka apod.).

Indikátor H4 je vyhodnocen jako *počet ekonomických subjektů se zjištěnou aktivitou evidovaných v Registru ekonomických subjektů v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP)*. Za ekonomický subjekt se považuje každá právnická osoba, organizační složka státu, která je účetní jednotkou, podílový fond, a dále každá fyzická osoba, která má podle zvláštního právního předpisu postavení podnikatele. Zjištěnou aktivitou se rozumí informace o tom, že ekonomický subjekt je plátcem daně z příjmů, daně z přidané hodnoty nebo platí pojistné na sociální zabezpečení za zaměstnance či jako osoba samostatně výdělečně činná. Čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 15: Přehled hodnocení indikátoru H4 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru H4		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	79,33	98,92	21	10,19	Velmi špatné
2	98,93	113,05	22	10,68	Špatné
3	113,06	125,92	59	28,64	Neuspokojivé
4	125,93	141,94	73	35,44	Průměrné
5	141,95	167,48	27	13,11	Uspokojivé
6	167,49	211,29	3	1,46	Dobré
7	211,30	289,88	1	0,49	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak průměrná dosažená hodnota indikátoru H4 je 126,37 ekonomických subjektů se zjištěnou aktivitou na 1 000 obyvatel, přičemž zhruba 80 % všech SO ORP spadá do kategorií bodových hodnot 3 až 5, tedy okolo průměrného bodového hodnocení. Z tohoto pohledu lze v rámci České republiky považovat míru podnikatelské aktivity za velice vyrovnanou, což indikuje, že i v menších správních obvodech se rozvíjí podnikatelská aktivita, a že drobné podnikání je rozvinuto rovnoměrně v rámci celého území ČR. Nicméně na obou koncích spektra se nacházejí území, které jsou hodnotou indikátoru od průměru výrazně odskočené. Díky tomu můžeme dobře identifikovat oblasti, které jsou na tom z pohledu podnikatelské aktivity nejlépe a které naopak nejhůře.

Zcela jednoznačná je dominance **hlavního města Prahy** (289,88), které je jediným územím hodnoceným jako velmi dobré (7). Dominanci hlavního města podtrhují také výsledky sousedících SO ORP. SO ORP **Černošice** (192,38) a **Říčany** (188,31) jsou hodnoceny jako dobré (6), SO ORP **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav** (164,93) je pak hodnoceno jako uspokojivé (5).

Jediným územím, které může Praze alespoň relativně konkurovat je SO ORP **Brno**, které má druhý nejvyšší počet ekonomických subjektů se zjištěnou aktivitou v přepočtu na 1 000 obyvatel (211,29), přičemž také v této lokalitě dosahují vysokých hodnot i sousední SO ORP. Jedná se o SO ORP **Šlapanice** (150,55) a **Kuřim** (146,68), oba hodnoceny jako uspokojivé (5).

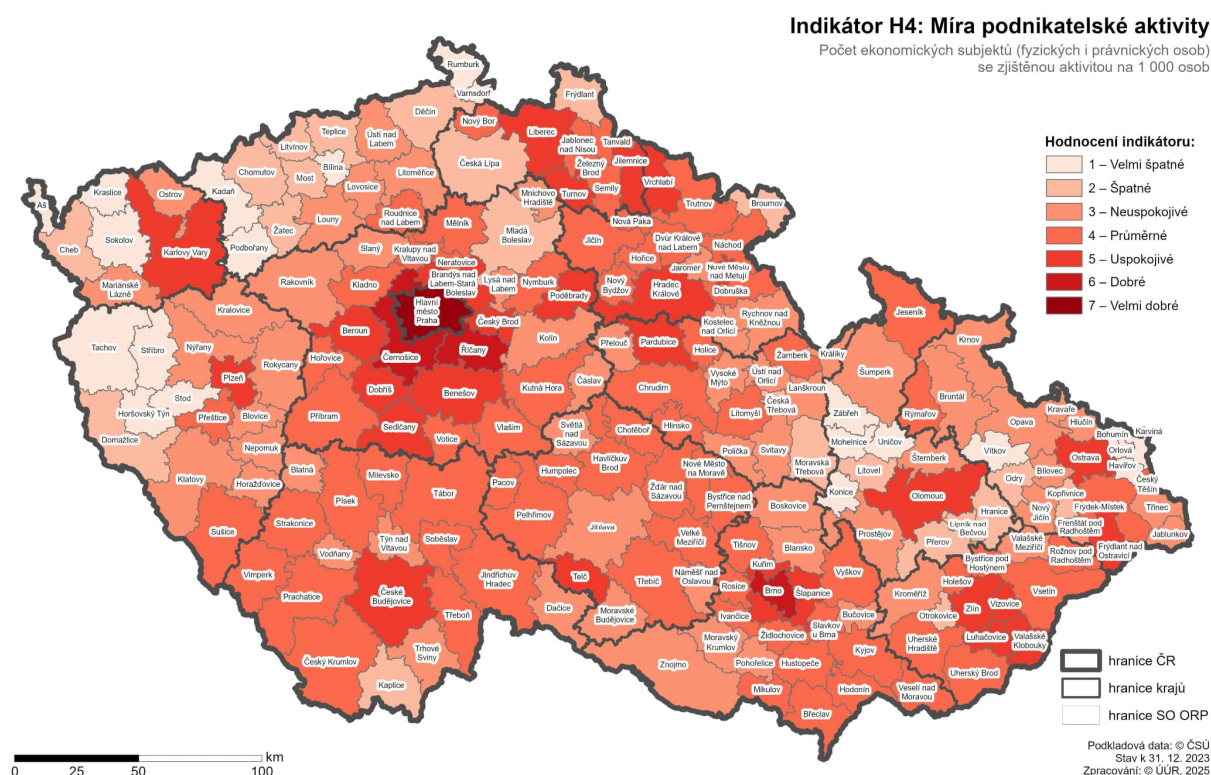
Kromě těchto dvou nejvýraznějších oblastí z pohledu celé ČR, můžeme identifikovat i další SO ORP, které výrazně dominují svým regionům. Zpravidla se jedná o SO ORP krajských měst – **České Budějovice, Hradec Králové, Karlovy Vary, Plzeň, Olomouc** nebo **Pardubice** (všechny hodnoceny jako uspokojivé – 5). V Moravskoslezském kraji jsou dva správní obvody, které v tomto indikátoru převyšují ostatní, přičemž SO ORP **Ostrava** je až druhá v pořadí za SO ORP **Frydlant nad Ostravicí**. V případě Zlínského a Libereckého kraje můžeme identifikovat hned několik SO ORP, které dosahují nadprůměrných hodnot.

V tomto kontextu je důležité upozornit na fakt, že výsledky regionálních i celostátních center budou nejspíše ovlivněny skutečností, že se ekonomické subjekty místně evidují podle adresy sídla. Lze odůvodněně předpokládat, že adresa sídla může být často umístěna právě v nějakém centru, přičemž místo výkonu ekonomické činnosti jako takové může být úplně jinde.

Relativně dobře se v tomto indikátoru umísťují také některá území, u kterých je možné hledat vysvětlení vyššího počtu ekonomických subjektů ve spojitosti s cestovním ruchem. Jedná se například o SO ORP **Frydlant nad Ostravicí, Jilemnice, Telč, Poděbrady** nebo **Luhačovice**.

Celkem 21 SO ORP má hodnocení indikátoru velmi špatné (1). Jsou to zejména správní obvody v Ústeckém kraji – SO ORP **Bílina** (nejnižší hodnota ze všech – 79,33), **Rumburk, Podbořany, Kadaň, Varnsdorf** a v Moravskoslezském kraji – SO ORP **Orlová, Karviná, Havířov, Bohumín, Vítkov**. Výrazně zaostává také oblast na západě Čech. V Karlovarském kraji jsou to SO ORP **Sokolov, Kraslice, Aš** a v Plzeňském kraji SO ORP **Stříbro, Tachov, Stod, Horšovský Týn**. Poslední oblast správních obvodů s velmi špatným hodnocením se nachází ve střední části Olomouckého kraje – SO ORP **Konice, Zábřeh, Mohelnice a Uničov**.

Obr. 14: Kartogram hodnocení indikátoru H4 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H5: Nezaměstnanost

Nezaměstnanost je obecně stav, kdy dochází k nerovnováze na trhu práce. Nabídka práce, kterou lidé nabízejí, je vyšší než poptávka po zaměstnancích. Případně je poptávka po jiné skupině zaměstnanců než těch, co nabízejí svou práci (poptávka se nepotkává s nabídkou). Údaje o nezaměstnanosti tedy poskytují informaci o tom, jaký podíl pracovní síly je volný na trhu práce. Stav nezaměstnanosti, považmo zaměstnanosti, dobře reflektuje hospodářskou situaci v území a napomáhá charakterizovat ekonomickou sílu daného území. Vysoká nezaměstnanost je považována za negativní jev, který může velice negativně ovlivňovat celou socio-ekonomickou sféru daného území.

Nezaměstnanost je možné sledovat celou řadou ukazatelů. Jedním z nich je podíl nezaměstnaných osob (viz níže), který hodnotí stav nezaměstnanosti k jednomu určitému datu. Vzhledem k tomu, že tento ukazatel může být ovlivněn krátkodobým výkyvem (např. sezónností) je dobré sledovat vývoj nezaměstnanosti v delším časovém horizontu, případně formou tzv. dlouhodobé nezaměstnanosti (viz níže), která zachycuje hlubší a dlouhodobější problémy na trhu práce v daném území.

Vyhodnocení indikátoru H5 je složeno ze dvou ukazatelů:

- Podíl nezaměstnaných osob (H5.1) – vyhodnocen jako podíl počtu dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15–64 let z celkového počtu obyvatel ve věku 15–64 let daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech.
- Dlouhodobá nezaměstnanost (H5.2) – vyhodnocena jako podíl počtu dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15–64 let evidovaných na úřadu práce déle než 12 měsíců z celkového počtu obyvatel ve věku 15–64 let daného území (SO ORP) vyjádřený v procentech.

Oba sledované ukazatele jsou vyhodnoceny zvlášť a výsledná hodnota indikátoru je průměrem bodového hodnocení za oba ukazatele. Čím nižších hodnot tyto ukazatele nabývají, tím lepší je stav nezaměstnanosti v daném území a tím vyšší je celkové bodové hodnocení indikátoru.

Tab. 16: Přehled hodnocení ukazatelů H5.1 a H5.2 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota ukazatele H5.1 (%)		Četnost	%	Hodnota ukazatele H5.2 (%)		Četnost	%
	od	do			od	do		
1	9,31	6,72	9	4,37	5,25	3,32	4	1,94
2	6,71	4,76	25	12,14	3,31	2,27	15	7,28
3	4,75	3,97	31	15,05	2,26	1,60	17	8,25
4	3,96	3,27	50	24,27	1,59	1,16	37	17,96
5	3,26	2,69	42	20,39	1,15	0,85	40	19,42
6	2,68	2,07	34	16,50	0,84	0,51	51	24,76
7	2,06	1,28	15	7,28	0,50	0,10	42	20,39

Zdroj: MPSV, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Tab. 17: Přehled hodnocení indikátoru H5 – souhrn za oba sledované ukazatele

Bodová hodnota	Četnost	%	Hodnocení
1	4	1,94	Velmi špatné
2	15	7,28	Špatné
3	23	11,17	Neuspokojivé
4	38	18,45	Průměrné
5	42	20,39	Uspokojivé
6	51	24,39	Dobré
7	33	16,02	Velmi dobré

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak průměrná dosažená hodnota ukazatele podílu nezaměstnaných osob je 3,70 % a průměrná dosažená hodnota ukazatele dlouhodobé nezaměstnanosti je 1,14 %. Česká republika dlouhodobě patří v rámci Evropské unie mezi země s nejnižší nezaměstnaností, což je potřeba zohlednit při vyhodnocení tohoto indikátoru, jelikož i regiony s horšími výsledky v rámci ČR na tom mohou být v evropském kontextu relativně dobře.

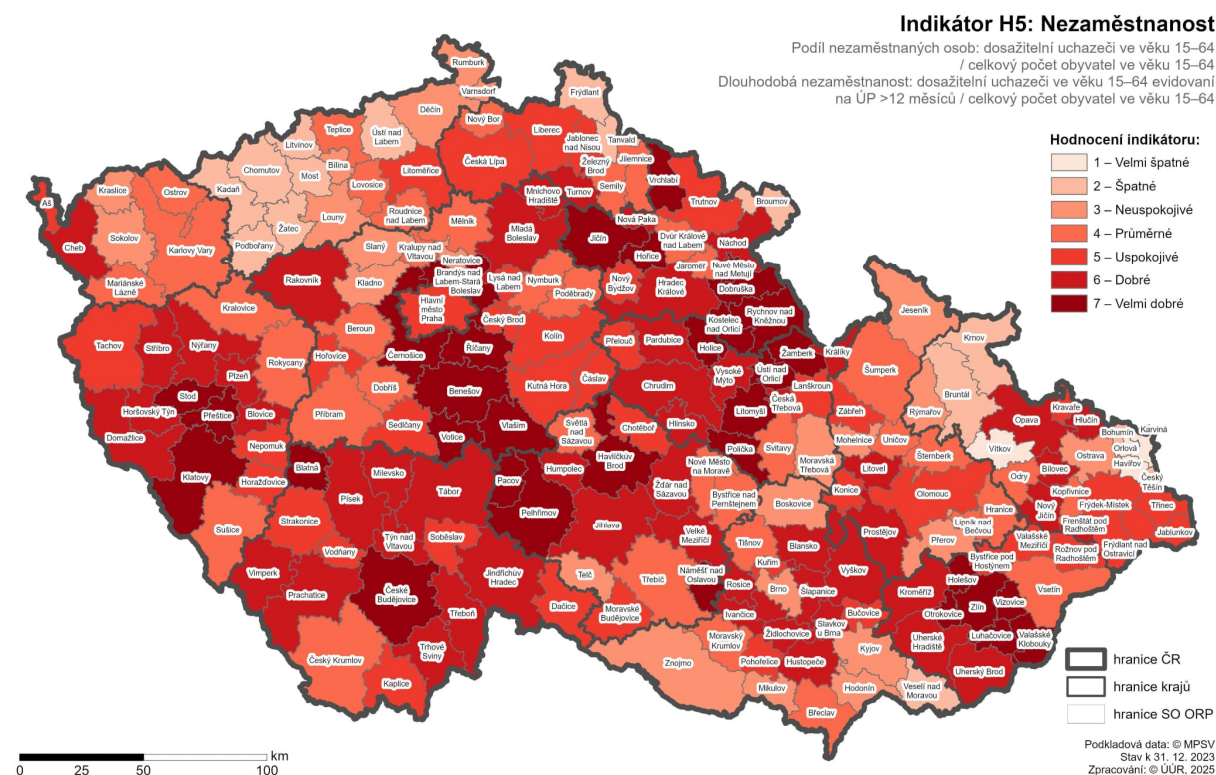
U ukazatele podílu nezaměstnaných osob se nejnižší hodnoty pohybovaly v intervalu 1–2 % a nejvyšší hodnoty od 6,72 %, přičemž nejvyšší sledovaná hodnota byla přes 9 % (SO ORP Karviná – 9,31 %). Téměř 70 % SO ORP má hodnotu podílu nezaměstnaných osob pod 4 %.

U ukazatele dlouhodobé nezaměstnanosti se nejnižší hodnoty pohybovaly v intervalu 0,10–0,50 % a nejvyšší hodnoty v intervalu 3,32–5,25 %. Do tohoto intervalu však spadají pouze 4 SO ORP. Cca 55 % SO ORP má dlouhodobou nezaměstnanost pod 1 %.

V souhrnném vyhodnocení indikátoru H5 je téměř 80 % SO ORP hodnoceno průměrně (4) nebo lépe. Celkem 33 SO ORP dosáhlo na nejvyšší hodnocení (7), přičemž 15 z nich má nejvyšší hodnocení u obou ukazatelů. Nejlepší je situace ve Středočeském kraji, zejména v SO ORP **Říčany, Černošice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Benešov, Vlašim** (oblasti těžící z aglomeračních výhod Prahy) a v některých částech Královéhradeckého (SO ORP **Hořice, Kostelec nad Orlicí, Dobruška**), Pardubického (SO ORP **Holice**), Plzeňského (SO ORP **Stod, Přeštice**), Zlínského kraje (SO ORP **Luhačovice, Valašské Klobouky**) a Kraje Vysočina (SO ORP **Pacov, Pelhřimov**). Jedná se zpravidla o oblasti, kde se nacházejí výrazní zaměstnavatelé s dostatečnou nabídkou pracovních míst.

Nejnižší bodové hodnocení (1) mají pouze 4 SO ORP: **Havířov, Karviná, Orlová a Vítkov**. Pouze tyto 4 SO ORP dosahují nejhoršího hodnocení u obou sledovaných ukazatelů. Všechny tyto SO ORP se nacházejí v Moravskoslezském kraji. Právě Moravskoslezský kraj je z pohledu nezaměstnanosti nejproblémovějším regionem ČR. Špatně jsou na tom ale také SO ORP v Ústeckém kraji. Jak Moravskoslezský, tak Ústecký kraj lze označit za tzv. strukturálně postižené regiony. Pozůstatek těžby a těžkého průmyslu a stále výrazně zastoupený sekundární sektor hospodářství, lze uvést jako hlavní příčiny současného stavu. Špatného (2) hodnocení nezaměstnanosti dosahují ale také některá další, většinou periferní území (SO ORP **Frýdlant, Tanvald, Broumov** nebo **Veselí nad Moravou**). Zpravidla jde o lokality, které jsou znevýhodněny svou polohou, neboť se nacházejí daleko od ekonomických center regionu.

Obr. 15: Kartogram hodnocení indikátoru H5 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H6: Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol

Vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol je základním ukazatelem studujícím prostorové vztahy v území a hodnotícím atraktivitu území z hlediska nabídky práce a vzdělání. Pokud obyvatelé určitého území dojíždějí za prací do sousedního území, může to znamenat, že toto území je ekonomicky silnější a nabízí více pracovních příležitostí než jejich domovské území. Obdobně je tomu s dojíždkou do škol. Převaha dojíždějících nad vyjíždějícími indikuje, že se jedná o území, pro které je charakteristická přítomnost většího počtu zaměstnavatelů s dostatkem pracovních míst a také přítomnost středních, vysokých nebo specializovaných škol.

Vyhodnocení indikátoru H6 je složeno ze dvou ukazatelů:

- Saldo celkové dojíždky (H6.1) – vyhodnocené jako rozdíl mezi celkovým počtem dojíždějících do zaměstnání a škol a celkovým počtem vyjíždějících do zaměstnání a škol v přepočtu na 1 000 obyvatel s obvyklým pobytem v daném území (SO ORP).
- Saldo denní dojíždky (H6.2) – vyhodnocené jako rozdíl mezi denním počtem dojíždějících do zaměstnání a škol a denním počtem vyjíždějících do zaměstnání a škol v přepočtu na 1 000 obyvatel s obvyklým pobytem v daném území (SO ORP).

Celková dojíždka zahrnuje dojíždějící s denní i nedenní frekvencí, tedy i dojíždku nepravidelnou. Oproti tomu denní dojíždka zahrnuje výhradně ty dojíždějící, jejichž frekvence dojíždky je 5x týdně a častěji. Oba sledované ukazatele jsou vyhodnoceny zvlášť a výsledná hodnota indikátoru je průměrem bodového hodnocení za oba ukazatele. Záporné hodnoty ukazatele znamenají, že z daného území více osob vyjíždí, než do daného území dojíždí, a kladné hodnoty, že do daného území více osob dojíždí, než z něho vyjíždí. Čím vyšší jsou tedy hodnoty obou ukazatelů, tím vyšší je atraktivita daného SO ORP z pohledu pracovních a studijních příležitostí a tím vyšší je celkové bodové hodnocení indikátoru.

Tab. 18: Přehled hodnocení ukazatelů H6.1 a H6.2 – stav k 26. 3. 2021

Bodová hodnota	Hodnota ukazatele H6.1		Četnost	%	Hodnota ukazatele H6.2		Četnost	%
	od	do			od	do		
1	-277,72	-182,44	19	9,22	-211,84	-122,03	24	11,65
2	-182,43	-118,39	39	18,93	-122,02	-75,16	34	16,50
3	-118,38	-73,73	33	16,02	-75,15	-40,65	38	18,45
4	-73,72	-36,55	49	23,79	-40,64	-10,45	48	23,30
5	-36,54	14,15	39	18,93	-10,44	24,55	37	17,96
6	14,16	96,54	17	8,25	24,56	70,43	16	7,77
7	96,55	259,69	10	4,85	70,44	148,24	9	4,37

Zdroj: ČSÚ – SLDB 2021, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Tab. 19: Přehled hodnocení indikátoru H6 – souhrn za oba sledované ukazatele

Bodová hodnota	Četnost	%	Hodnocení
1	19	9,22	Velmi špatné
2	36	17,48	Špatné
3	34	16,50	Neuspokojivé
4	49	23,79	Průměrné
5	41	19,90	Uspokojivé
6	17	8,25	Dobré
7	10	4,85	Velmi dobré

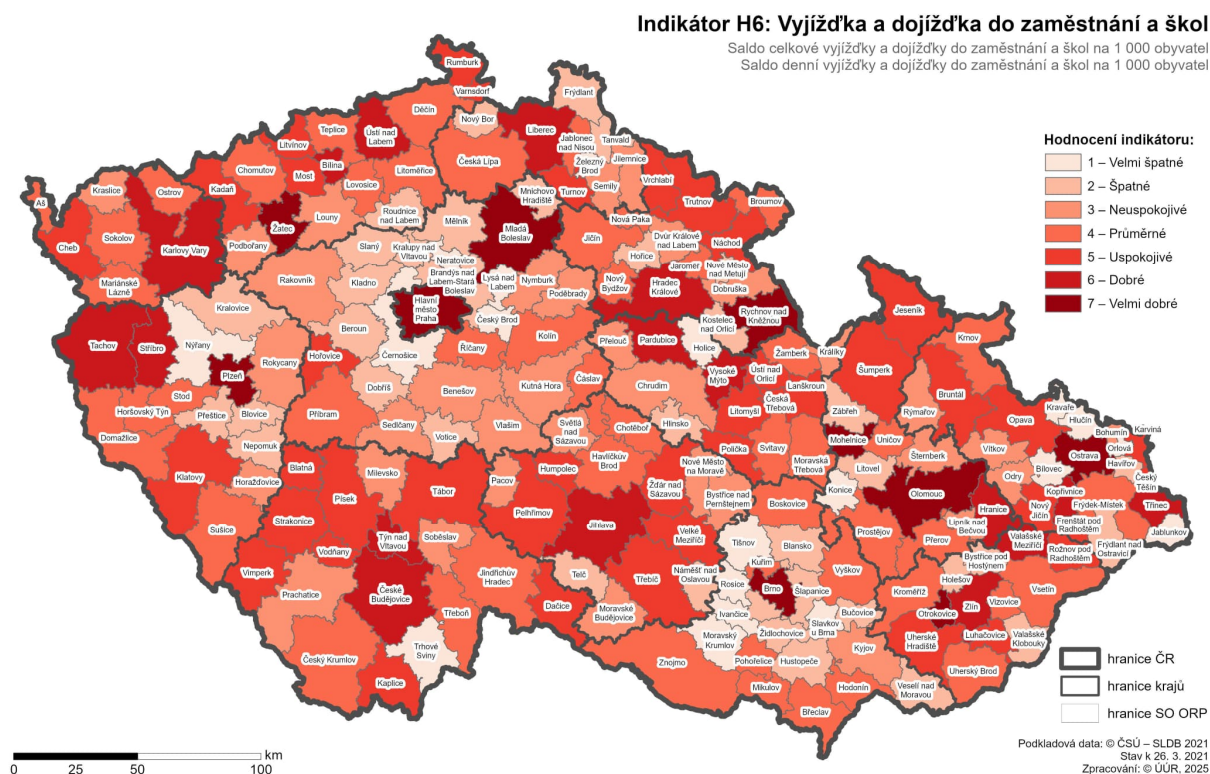
Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav dle údajů ze SLDB 2021 (k 26. 3. 2021), tak musíme konstatovat, že výrazná většina SO ORP má záporné hodnoty celkové i denní dojíždky. V případě denní dojíždky je to cca 75 % SO ORP a v případě celkové dojíždky dokonce přes 80 % SO ORP. Tomu odpovídají i průměrné dosažené hodnoty obou ukazatelů, kdy průměrná dosažená hodnota salda celkové dojíždky v přepočtu na 1 000 obyvatel je -64,93 a průměrná dosažená hodnota salda denní dojíždky v přepočtu na 1 000 obyvatel je -38,84. Vzhledem k tomu jsou některé SO ORP hodnoceny jako uspokojivé (5), ačkoliv mají záporné hodnoty jednoho nebo obou ukazatelů. Hodnoty těchto SO ORP jsou sice záporné, nicméně z celostátního pohledu jsou to hodnoty nadprůměrné.

Nejvyššího hodnocení indikátoru (velmi dobré – 7) dosáhlo celkem 10 SO ORP, přičemž 9 z nich má nejvyšší hodnocení u obou ukazatelů. Jde o SO ORP **Brno, Mohelnice, Rychnov nad Kněžnou, Plzeň, Otrokovice, Mladá Boleslav, Ostrava, Žatec** a o **hlavní město Prahu**. Tím desátým je SO ORP **Olomouc**, který v případě denní dojíždky patří až do druhé nejvyšší kategorie hodnocení. Jednak jde o oblasti populačně největších center ČR, které kolem sebe vytváří rozsáhlé dojíždkové areály (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň), ale také jsou to SO ORP, v nichž se nachází nějaký výrazný zaměstnavatel (Mladá Boleslav, Mohelnice, Rychnov nad Kněžnou, Otrokovice). Dominanci u největších sídel pak podporuje také dojíždka středoškolských a vysokoškolských studentů.

Nejnižší hodnocení indikátoru (velmi špatné – 1) má celkem 19 SO ORP, které jsou nejhůře hodnoceny v případě obou dílčích ukazatelů. Jedná se zejména o SO ORP v blízkosti velkých měst (např. SO ORP **Lysá nad Labem, Nýřany, Český Brod, Kravaře, Hlučín, Rosice, Černošice, Orlová** nebo **Bílavec**), případně o SO ORP, které mají v blízkosti jiný SO ORP s nějakým významným zaměstnavatelem (např. SO ORP **Jablunkov** nebo **Železný Brod**).

Obr. 16: Kartogram hodnocení indikátoru H6 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H7: Podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním

Informace o podílu obyvatel s vysokoškolským vzděláním umožňuje sledovat úroveň vzdělanosti obyvatelstva v daném území. Úroveň vzdělanosti má v řadě hledisek přímý či nepřímý vliv na socioekonomickou situaci v území. Vzdělanější populace bývá zpravidla častěji zapojena do kulturních, občanských a politických aktivit. Tito lidé mají tendenci více se zajímat o veřejné dění, což může vést k vyšší úrovni občanské angažovanosti a lepší správě veřejných záležitostí. Zároveň platí, že vysokoškolsky vzdělaní lidé mohou být vzhledem k svojí kvalifikaci lépe zapojeni do ekonomických aktivit s vysokou přidanou hodnotou, které generují vyšší zisky (věda a výzkum, znalostní ekonomika, inovace, IT, finanční služby apod.). Zároveň je u vysokoškolsky vzdělaných obyvatel zpravidla nižší nezaměstnanost než u ostatních skupin obyvatel.

Podíl obyvatel s VŠ vzděláním taktéž odráží dostupnost vysokého školství v území, vč. existence univerzit a dalších institucí vyššího vzdělávání. Právě území, kde jsou lokalizovány vysoké školy, mají nejčastěji vysoké podíly vysokoškolsky vzdělaných obyvatel. Díky přítomnosti vysokých škol, mají daná území zpravidla i vyšší počet odpovídajících pracovních příležitostí, více podporují vědu a výzkum a bývají inovativnější.

Limitem tohoto ukazatele je, že vysoké zastoupení obyvatel s VŠ vzděláním neodráží kvalitu vysokoškolského vzdělání, kterou mohou mít jednotlivci v různých lokalitách, nezohledňuje rozdíly mezi obory studia, nezohledňuje lidi, kteří získali znalosti a dovednosti prostřednictvím samostudia, zkušeností či různých kurzů. Vysoký podíl obyvatel s VŠ vzděláním může maskovat sociální a ekonomické nerovnosti v přístupu k vysokoškolskému vzdělání. I v regionech s vysokým podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel mohou existovat skupiny obyvatel, které mají omezený přístup k tomuto druhu vzdělání.

Indikátor H7 je vyhodnocen jako podíl počtu obyvatel s nejvyšším dosaženým vysokoškolským vzděláním z celkového počtu obyvatel starších 15 let s obvyklým pobytem v daném území (SO ORP) vyjádřený v procentech. Vysokoškolské vzdělání zahrnuje kategorie vzdělání bakalářské, magisterské a doktorské. Indikátor je vyhodnocen tak, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 20: Přehled hodnocení indikátoru H7 – stav k 26. 3. 2021

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru H7 (%)		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	5,85	8,20	14	6,80	Velmi špatné
2	8,21	10,81	35	16,99	Špatné
3	10,82	12,80	70	33,98	Neuspokojivé
4	12,81	14,73	44	21,36	Průměrné
5	14,74	18,58	29	14,08	Uspokojivé
6	18,59	24,19	11	5,34	Dobré
7	24,20	33,70	3	1,46	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ – SLDB 2021, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav dle údajů ze SLDB 2021 (k 26. 3. 2021), tak průměrná dosažená hodnota indikátoru H7 je 13,08 % a téměř 80 % všech SO ORP je hodnoceno průměrně nebo hůře. To ukazuje na výraznou koncentraci vysokoškolsky vzdělaných obyvatel především do několika centralizovaných lokalit.

Tou nejvýznamnější lokalitou je oblast Pražského metropolitního regionu. Nejvyšší hodnoty podílu vysokoškolsky vzdělaných obyvatel zde byly registrovány přímo v **hlavním městě Praze** (33,70 %) a dále v SO ORP **Černošice** (oba hodnoceny jako velmi dobré – 7), **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav** a **Říčany** (hodnoceny jako dobré – 6).

Druhou významnou lokalitou je Brněnský metropolitní region. V SO ORP **Brno** dosáhl podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním téměř hranice 32 % (hodnocen jako velmi dobrý – 7) a vysoké podíly byly také v SO ORP **Kuřim** a **Šlapanice** (hodnoceny jako dobré – 6).

Obě uvedené lokality jsou hlavní ekonomická centra České republiky s koncentrací vysoce kvalifikovaných pracovních míst. Zároveň se jedná o centra mnoha významných univerzit a vysokých

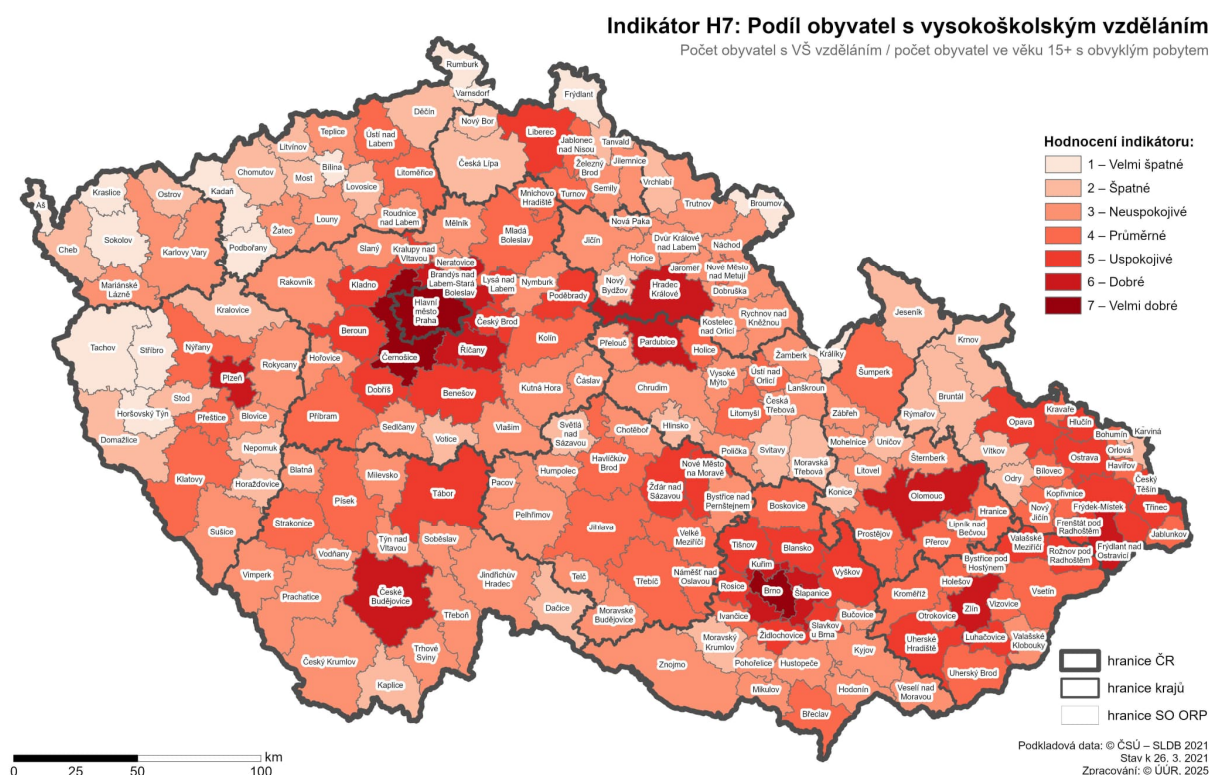
školy, které přitahují studenty z ostatních částí republiky, přičemž zde tito studenti často zůstávají i po dokončení studia.

Další lokality s poměrně vysokým podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel se nachází také v Moravskoslezském kraji. Zvláštností je, že územím s nejvyšším podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel zde nejsou SO ORP **Ostrava** a **Opava** (hodnoceny jako uspokojivé – 5), ve kterých se nachází univerzity, ale SO ORP **Frýdlant nad Ostravicí** (hodnocen jako dobrý – 6). Důvodem je to, že SO ORP Frýdlant nad Ostravicí je výraznou suburbanizační oblastí v tomto regionu, přičemž suburbanizace je typická právě pro vzdělanější, a tudíž lépe situované obyvatelstvo.

Mezi lokality s vysokým bodovým hodnocením indikátoru se řadí také další SO ORP, ve kterých se nachází (spíše regionální) univerzity a vysoké školy, a které lze zároveň zařadit mezi ekonomicky silné oblasti. Jde o SO ORP **Olomouc**, **České Budějovice**, **Zlín**, **Plzeň**, **Hradec Králové** a **Pardubice** (hodnoceny jako dobré – 6).

Na opačném pólu hodnocení se nachází SO ORP ležící zejména na vnější periferii území ČR. Často se jedná o oblasti, které nenabízí mnoho kvalitních pracovních příležitostí, a tak nejsou pro vzdělanější skupinu obyvatel příliš atraktivní. Vysokoškolsky vzdělaní obyvatelé proto z těchto oblastí často odchází do atraktivnějších regionů (viz výše) nebo, vzhledem k jejich poloze, i do zahraničí. Nejnižší hodnoty tohoto indikátoru byly registrovány v SO ORP **Aš** a **Kraslice** (oba méně než 6 %) v Karlovarském kraji a dále v SO ORP **Bílina**, **Frýdlant** a **Rumburk** (všechny méně než 7 %). Hodnoceno jako velmi špatné (1) bylo celkem 14 SO ORP s podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel pod 8,5 %. Další 17 SO ORP má podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel pod 10 %, což je taktéž výrazně podprůměrný a nepříznivý stav.

Obr. 17: Kartogram hodnocení indikátoru H7 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H8: Dostupnost dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic I. třídy

Pozemní komunikace představují páteřní síť dopravní infrastruktury, která je využitelná jak pro individuální osobní dopravu (automobilovou), tak také pro veřejnou hromadnou dopravu a pro nákladní dopravu. Pozemní komunikace jsou tedy jedním z hlavních předpokladů dobré dopravní dostupnosti území, přičemž právě dobrá dopravní dostupnost je výrazným faktorem ovlivňujícím socioekonomické podmínky v území. V ČR existuje řada kategorií pozemních komunikací, nicméně z pohledu celostátního významu jsou těmi nejdůležitějšími dálnice (D), silnice pro motorová vozidla (SMV) a silnice I. třídy. Tyto kategorie pozemních komunikací představují klíčové spojnice pro dálkovou silniční dopravu (osobní i nákladní), a to jak uvnitř státu (mezi regiony a spádovými centry), tak mezinárodně.

Dobrá dopravní dostupnost území silniční dopravou usnadňuje obyvatelům přístup k veřejným službám, zdravotní péči, školám, pracovním příležitostem atd. Zároveň jde o významný lokalizační faktor, který zvyšuje atraktivitu území z ekonomického pohledu. Dobrá dopravní dostupnost území silniční dopravou usnadňuje logistiku, distribuci, dostupnost pro zaměstnance i klienty a podobně. Jde tedy o důležité kritérium pro umisťování nejrůznějších hospodářských investic. V turisticky atraktivních oblastech dobrá dostupnost silniční dopravou zlepšuje přístupnost památek a přírodních zajímavostí. Stav dostupnosti území silniční dopravou nám tedy poskytuje informace o územní propojenosti, ekonomickém potenciálu i kvalitě života v daném území a má významný vliv na územní rozvoj.

Vyhodnocení indikátoru H8 je složeno ze tří ukazatelů:

- Vážená hustota silniční sítě (H8.1) – vyhodnocena jako délka dálnic, silnic pro motorová vozidla a silnic I. třídy (v km) v přepočtu na 100 km² celkové výměry daného území (SO ORP), přičemž délka dálnic je násobena ×2, délka silnic pro motorová vozidla je násobena ×1,5 a délka silnic I. třídy ×1. Hodnocení jednotlivých sledovaných kategorií pozemních komunikací je váženo na základě jejich parametrů ovlivňujících časoprostorovou dostupnost území (nejvyšší povolená rychlost, kapacita komunikace apod.).
- Napojení na dálnice a silnice pro motorová vozidla (H8.2) – vyhodnoceno jako celkový počet napojení (MÚK, exity apod.) na dálnice a silnice pro motorová vozidla v daném území (SO ORP).
- Dostupnost dálnic a silnic pro motorová vozidla (H8.3) – vyhodnocena jako vzdálenost po silnici mezi obcí s rozšířenou působností (tj. centrem SO ORP) a nejbližším místem napojení na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla (v km).

Každý ze sledovaných ukazatelů je vyhodnocen zvlášť a výsledná hodnota indikátoru je průměrem bodového hodnocení za všechny ukazatele. V případě ukazatelů H8.1 a H8.2 platí, že čím vyšších hodnot tyto ukazatele nabývají, tím lepší je dostupnost silniční sítě v daném území a tím vyšší je celkové bodové hodnocení těchto ukazatelů. V případě ukazatele H8.3 je to opačně, tedy čím nižší je hodnota tohoto ukazatele, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Vyšší hustota sledované silniční sítě (H8.1), potažmo vyšší počet přípojných bodů na tuto síť (H8.2), značí zajištění klíčové silniční infrastruktury pro větší část území, tudíž i lepší dopravní dostupnost území pro větší část populace z různých částí území. Zároveň však vyšší hustota silnic znamená také vyšší náklady na údržbu, opravy a zimní čištění. Nižší hustota silniční sítě v území značí odlehlost území ve vztahu ke klíčové silniční infrastruktuře (periferní území mimo hlavní dopravní koridory). V těchto lokalitách není takový tlak na rozvoj infrastruktury, čemuž zpravidla odpovídá i horší financování. Nižší hustota silniční sítě je ovšem často dána i objektivními důvody, jako je např. specifická členitost terénu neumožňující hustší silniční síť, nízká hustota osídlení apod.

Ukazatel dostupnosti dálnic a silnic pro motorová vozidla (H8.3) pak hodnotí polohu klíčové dopravní infrastruktury ve vztahu k centrům správních obvodů. Tento ukazatel je zásadní zejména pro určení míry odlehlosti správních obvodů, ve kterých se nenachází žádné dálnice ani SMV (respektive jejich přípojný bod). Čím vyšší jsou hodnoty ukazatele, tím vyšší je odlehlost území ve vztahu ke klíčové silniční infrastruktuře. Krátké dojezdové vzdálenosti k dálnicím a SMV naopak usnadňují pohyb osob i přepravu zboží na kratší i delší vzdálenosti a zvyšují atraktivitu území, a to zejména z ekonomického pohledu. Na druhou stranu větší vzdálenost může naznačovat přírodní charakter území s nižší intenzitou využití, tedy i relativně lepší životní prostředí (méně hluku, smogu, emisí atd.).

Sledované ukazatele pochopitelně nemohou zachytit všechny klíčové aspekty silniční infrastruktury. Ukazatele nezohledňují stav a kvalitu samotných komunikací, nezachycují, jak intenzivní je provoz na dané infrastruktuře (např. dopravní zácpy, přetížení klíčových tras). Ukazatele neberou v potaz dopravní nehodovost nebo rizikové úseky. Neříkají nic o reálných dojezdových časech, které mohou být

ovlivněny hustotou provozu, nehodami nebo omezeními (např. uzavírky, dopravní omezení) a ani nezohledňují sezónní nebo denní výkyvy v dopravní situaci.

Tab. 21: Přehled hodnocení ukazatelů H8.1, H8.2 a H8.3 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota ukazatele H8.1 (km/100 km ²)		Četnost	%	Hodnota ukazatele H8.2		Četnost	%	Hodnota ukazatele H8.3 (km)		Četnost	%
	od	do			od	do			Od	do		
1	0,00	4,23	28	13,59	0	1	133	64,56	53,29	39,02	14	6,80
2	4,24	10,01	51	24,76	2	3	38	18,45	39,01	29,67	22	10,68
3	10,02	16,27	47	22,82	4	5	17	8,25	29,66	21,90	32	15,53
4	16,28	24,91	33	16,02	6	7	9	4,37	21,89	15,66	22	10,68
5	24,92	36,01	21	10,19	8	10	4	1,94	15,65	9,39	33	16,02
6	36,02	58,27	18	8,74	11	14	3	1,46	9,38	3,47	34	16,50
7	58,28	107,60	8	3,88	15	17	2	0,97	3,46	0,00	49	23,79

Zdroj: ŘSD, 2025; ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Tab. 22: Přehled hodnocení indikátoru H8 – souhrn za všechny sledované ukazatele

Bodová hodnota	Četnost	%	Hodnocení
1	11	5,34	Velmi špatné
2	77	37,38	Špatné
3	43	20,87	Neuspokojivé
4	24	11,65	Průměrné
5	37	17,96	Uspokojivé
6	11	5,34	Dobré
7	3	1,46	Velmi dobré

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak lze konstatovat, že v součtu všech tří ukazatelů jsou téměř dvě třetiny správních obvodů hodnoceny podprůměrně. Oproti tomu pouze 3 SO ORP mají celkové hodnocení indikátoru velmi dobré (7). Tento fakt poukazuje na to, že rozsah klíčové silniční infrastruktury není v ČR dostatečný, respektive není územně vyvážený.

Průměrná dosažená hodnota ukazatele vážené hustoty silniční sítě (H8.1) je 18,18 km/100 km², přičemž nižší hodnotu, než je průměr má celkem 134 SO ORP. Na území 14 SO ORP se dokonce nenachází žádné sledované pozemní komunikace. Nejvyšší hodnotu tohoto ukazatele má SO ORP **Český Těšín**, který jako jediný překonal hranici 100 km/100 km².

Průměrný počet počtu napojení na dálnice nebo silnice pro motorová vozidla (H8.2) je pouze 1,70. V rámci tohoto ukazatele je dokonce hned 120 SO ORP, na jejichž území se žádná napojení nenachází. Oproti tomu můžeme identifikovat několik správních obvodů, které na svém území mají 10 a více možných napojení (nejvyšší počet je 17 – **hlavní město Praha**).

Průměrná vzdálenost centra SO ORP od nejbližšího místa napojení na dálnici či SMV (H8.3) je pak 16,06 km, ale zhruba u třetiny správních obvodů není vzdálenost větší než 5 km. Jsou však i dva správní obvody, které mají hodnotu ukazatele přes 50 km (SO ORP **Broumov** a **Jeseník**).

Celkové hodnocení indikátoru velmi dobré (7) má jen hlavní město **Praha**, SO ORP **Brno** a **Ostrava**. Jde o územní celky tří největších měst ČR, ve kterých se sbíhají a kříží ty nejdůležitější pozemní komunikace v zemi (Praha zejména dálnice D0, D1, D5, D6, D7, D8, D10 a D11; Brno zejména dálnice

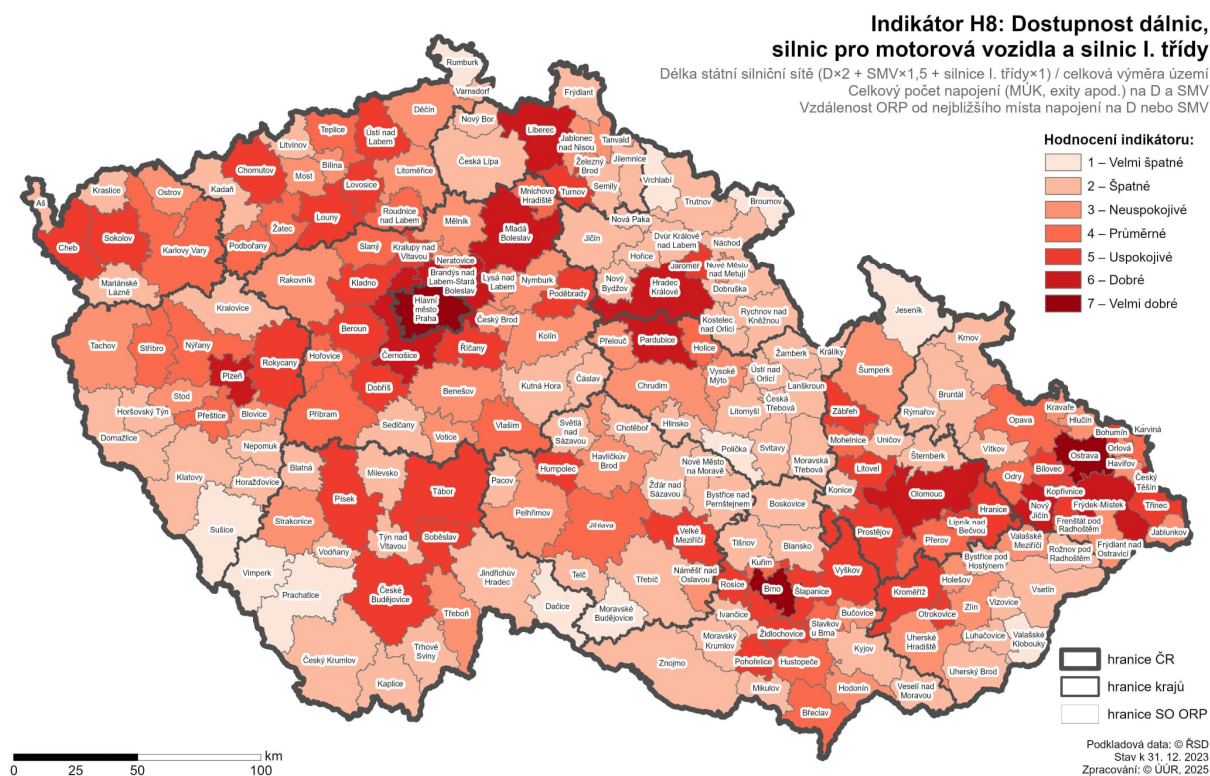
D1, D2 a silnice I/23, I/43, I/50 a I/52; Ostrava zejména dálnice D1, D56 a silnice I/11 a I/56). Všechny tyto územní celky tak logicky mají vysokou hustotu silniční sítě a vysoký počet napojení na dálnice a SMV, z nichž většina se nachází přímo v rámci města samotného.

Dobré (6) celkové hodnocení indikátoru má pak dalších 11 SO ORP. Ve většině případů jde o správní obvody velkých měst, kde také dochází ke křížení významných pozemních komunikací (SO ORP **Olomouc, Pardubice, Hradec Králové, Plzeň, Liberec, Mladá Boleslav**), případně jde o správní obvody v hustě urbanizovaných územích, kde je také odpovídající hustá silniční síť (SO ORP **Černošice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Český Těšín, Frýdek-Místek, Nový Jičín**). Obecně platí, že nadprůměrné hodnocení indikátoru H8 kopíruje průběh dálniční sítě v ČR (vč. SMV).

Nejnižší velmi špatné (1) hodnocení indikátoru má celkem 11 SO ORP. Tyto správní obvody spojuje to, že jejich územím neprochází žádné dálnice ani SMV, přičemž i hustota silnic I. třídy je v těchto SO ORP nízká nebo dokonce nulová. Logicky se tak v rámci těchto správních obvodů nemohou nacházet ani žádná místa napojení na D nebo SMV. Druhým výrazným pojítkem je pak skutečnost, že jsou všechny tyto správní obvody dosti vzdálené od klíčových pozemních komunikací. U všech těchto správních obvodů platí, že vzdálenost mezi centrem ORP a nejbližším místem napojení na dálnici nebo SMV je větší než 40 km (ve dvou případech dokonce větší než 50 km), což odpovídá časové dostupnosti někde mezi 30–50 minutami. 10 z 11 nejhůře hodnocených správních obvodů se nachází na státních hranicích. Konkrétně jde o SO ORP **Sušice, Vimperk, Prachovice, Rumburk, Vrchlabí, Broumov, Jeseník, Valašské Klobouky, Dačice a Moravské Budějovice**. Jedná se tedy o periferní oblasti, které jsou často vzdáleny od urbanizovaných ekonomických center ČR, přičemž jejich nedostatečné napojení na silniční síť jejich odlehlost ještě zvyšuje. U některých těchto SO ORP ovšem můžeme identifikovat objektivní překážky budování a rozvoje dopravní infrastruktury (vysoký podíl chráněných přírodních území, vysoká lesnatost, horské terény a další).

Poslední správní obvod s velmi špatným celkovým hodnocením indikátoru H8 je SO ORP **Polička**, který se nachází na hranici Pardubického kraje a Kraje Vysočina. Jedná se o vnitřní periferii, jejíž výrazná negativní poloha ve vztahu ke klíčové silniční infrastruktuře je způsobena tím, že nejsou dobudovány dálnice D35 a silnice I/73, které by situaci SO ORP Polička z tohoto pohledu výrazně zlepšily.

Obr. 18: Kartogram hodnocení indikátoru H8 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H9: Dostupnost železniční sítě a vztah k železničním stanicím nadřazené osobní dopravy

Kromě silniční dopravy je v rámci dopravní infrastruktury důležitá rovněž vlaková neboli železniční doprava, jejíž význam se v souvislosti se zhoršujícím se klimatem a snahou o tzv. uhlíkovou neutralitu zvyšuje. Železnice je využívána jak pro veřejnou osobní dopravu, tak také pro dopravu nákladní, přičemž v ČR je na železniční síti preferována osobní doprava před nákladní, což významně ovlivňuje i rozdělení ve využití železniční sítě, které je výrazně na straně osobní dopravy. Z pohledu veřejné osobní dopravy je železniční doprava dokonce nejvýkonnějším druhem dopravy vůbec. Ve výkonech nákladní dopravy výrazně dominuje doprava silniční.

V České republice se železniční dráhy dělí do několika kategorií, přičemž z pohledu dopravní dostupnosti území jsou významné dráhy regionální a celostátní. Stěžejní kategorii představují především dráhy celostátní, které mají národní i mezinárodní význam. Tyto dráhy jsou z hlediska dálkové dopravy naprosto klíčové pro dopravní obslužnost území ČR a rovněž pro spojení s okolními státy. Podle důležitosti se jednotlivé celostátní tratě rozdělují na tranzitní železniční koridory (TŽK) celostátní dráhy v síti TEN-T (dle dohod AGC a AGCT), železniční celostátní dráhy v síti TEN-T a ostatní železniční celostátní dráhy.

Současný stav železniční sítě v ČR je výsledkem dlouhodobého historického vývoje, která sahá až do poloviny 19. století. Intenzivní výstavba tratí probíhala zejména ve druhé polovině 19. století. Přestože byla část železničních tratí zrušena, vyprofilovaná železniční síť z té doby přetrvává dodnes. V současnosti k budování nových železničních tratí téměř nedochází, spíše naopak. Nicméně postupně dochází k úpravám stávajících tratí, jejich elektrifikaci a úpravě dalších jejich parametrů tak, aby odpovídali aktuálním standardům.

Dobrá dostupnost železniční sítě, potažmo železničních stanic či zastávek, představuje pro obyvatele alternativu k dopravě silniční a často znamená výrazné zlepšení dostupnosti území. Železniční doprava je ekologičtější (šetřejší k životnímu prostředí) a mnohdy i rychlejší než doprava silniční (zejména v případě veřejné dopravy). Dostupná železniční infrastruktura zlepšuje dostupnost pracovních míst, škol a dalších služeb, podporuje turismus a přispívá k integraci venkovských oblastí s městskými centry. Celkově tak zvyšuje atraktivitu a konkurenceschopnost území. Nedostatkem železniční dopravy je vazba na železniční infrastrukturu, jejíž rozsah je značně omezený (zejména oproti silniční dopravě). Pro úplnou dostupnost území je tedy často nutné kombinovat železniční dopravu s jinými typy dopravy (veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava atd.). Provoz a údržba železniční dopravy i její infrastruktury, je navíc finančně velice nákladný, což je výrazný faktor, který často limituje železniční dopravu v dalším rozvoji.

Vyhodnocení indikátoru H9 je složeno ze tří ukazatelů:

- Vážená hustota železniční sítě (H9.1) – vyhodnocena jako délka kolejových tratí bez vleček (v km) v přepočtu na 100 km² celkové výměry daného území (SO ORP), přičemž délka tranzitních železničních koridorů celostátní dráhy v síti TEN-T je násobena ×2, délka železniční celostátní dráhy v síti TEN-T je násobena ×1,5 a délka ostatních železničních tratí je násobena ×1. Hodnocení jednotlivých sledovaných kategorií železničních drah je váženo na základě jejich důležitosti z pohledu celostátní a mezinárodní železniční dopravy.
- Počet železničních stanic/zastávek obsluhovaných dálkovou osobní dopravou (H9.2) – vyhodnocen jako celkový počet stanic/zastávek obsluhovaných dálkovou osobní dopravou (tj. expresy nebo rychlíky) v daném území (SO ORP), přičemž hodnota každé stanice/zastávky je vážena (násobena) počtem linek dálkové osobní dopravy, které stanici/zastávku obsluhují (vč. linek komerčních).
- Dostupnost železničních stanic/zastávek obsluhovaných dálkovou osobní dopravou (H9.3) – vyhodnocena jako vzdálenost po silnici mezi obcí s rozšířenou působností (tj. centrem SO ORP) a nejbližší stanicí/zastávkou obsluhovanou dálkovou osobní dopravou (v km).

Každý ze sledovaných ukazatelů je vyhodnocen zvlášť a výsledná hodnota indikátoru je průměrem bodového hodnocení za všechny ukazatele. V případě ukazatelů H9.1 a H9.2 platí, že čím vyšší hodnoty tyto ukazatele nabývají, tím lepší je dostupnost železniční sítě v daném území a tím vyšší je celkové bodové hodnocení těchto ukazatelů. V případě ukazatele H9.3 je to opačně, tedy čím nižší je hodnota tohoto ukazatele, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Vysoká hustota železniční sítě (H9.1) značí lepší podmínky pro zajištění železniční dopravy v území, případně může indikovat také polohu území v důležitých železničních koridorech nebo dokonce

důležitých železničních uzlech. Nižší hustota železniční sítě v území značí nedostatečnou železniční infrastrukturu v území, což je často dáno již historicky.

Z pohledu dostupnosti území v celostátním měřítku jsou nejdůležitější ty tratě, které jsou obsluhované linkami dálkové osobní dopravy (expresy nebo rychlíky), přičemž pro dostupnost území jsou důležité hlavně železniční stanice nebo zastávky, které jsou linkami dálkové osobní dopravy obsluhované. Intenzitu obsluhy daného území lze vyjádřit počtem dálkových linek, které příslušné stanice či zastávky obsluhují (H9.2).

Ukazatel dostupnosti železničních stanic/zastávek obsluhovaných dálkovou osobní dopravou (H9.3) pak hodnotí polohu železniční infrastruktury ve vztahu k centrům SO ORP. Tento ukazatel je zásadní zejména pro určení míry odlehlosti správních obvodů, ve kterých se nenachází žádné železniční stanice nebo zastávky obsluhované dálkovou osobní dopravou. Čím vyšší jsou hodnoty ukazatele, tím vyšší je odlehlost území z pohledu dostupnosti železniční dopravy celostátního významu. Krátké dojezdové vzdálenosti naopak usnadňují pohyb osob a zvyšují tím atraktivitu území.

Sledované ukazatele pochopitelně nemohou zachytit všechny klíčové aspekty železniční infrastruktury. Ukazatele plnohodnotně nezohledňují, jak intenzivní reálně provoz na dané infrastruktuře je (neřeší počty spojů a jejich proměnlivost v různých obdobích) a nezohledňuje ani reálné dojezdové časy, které mohou být ovlivněny mnoha různými faktory.

Tab. 23: Přehled hodnocení ukazatelů H9.1, H9.2 a H9.3 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota ukazatele H9.1 (km/100 km ²)		Četnost	%	Hodnota ukazatele H9.2		Četnost	%	Hodnota ukazatele H9.3 (km)		Četnost	%
	od	do			od	do			Od	do		
1	0,00	15,94	75	36,41	0	1	112	54,37	47,66	31,14	1	0,49
2	15,95	29,30	63	30,58	2	3	54	26,21	31,13	22,88	16	7,77
3	29,31	49,11	33	16,02	4	5	20	9,71	22,87	18,65	14	6,80
4	49,12	77,13	20	9,71	6	7	9	4,37	18,64	13,76	28	13,59
5	77,14	119,16	8	3,88	8	9	4	1,94	13,75	9,73	13	6,31
6	119,17	217,94	5	2,43	10	20	6	2,91	9,72	3,26	25	12,14
7	217,95	332,23	2	0,97	21	49	1	0,49	3,25	0,00	109	52,91

Zdroj: Správa železnic, 2025; ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Tab. 24: Přehled hodnocení indikátoru H9 – souhrn za všechny sledované ukazatele

Bodová hodnota	Četnost	%	Hodnocení
1	14	6,80	Velmi špatné
2	47	22,82	Špatné
3	53	25,73	Neuspokojivé
4	63	30,58	Průměrné
5	20	9,71	Uspokojivé
6	8	3,88	Dobré
7	1	0,49	Velmi dobré

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak lze konstatovat, že v součtu všech tří ukazatelů má nadprůměrné hodnocení jen necelých 15 % SO ORP. Zhruba 30 % správních obvodů má celkové hodnocení průměrné a zbytek (>55 %) má hodnocení podprůměrné. Z toho je zřejmé, že v hodnocení tohoto indikátoru několik správních obvodů výrazně převyšuje ty zbývající.

Průměrná dosažená hodnota ukazatele vážené hustoty železniční sítě (H9.1) je 33,96 km/100 km², ale přes 70 % SO ORP je hodnoceno podprůměrně. Oproti tomu jsou některé SO ORP, které mají hodnotu ukazatele extrémně odskočenou od celkového průměru (hodnoty vyšší než 300 km/100 km²).

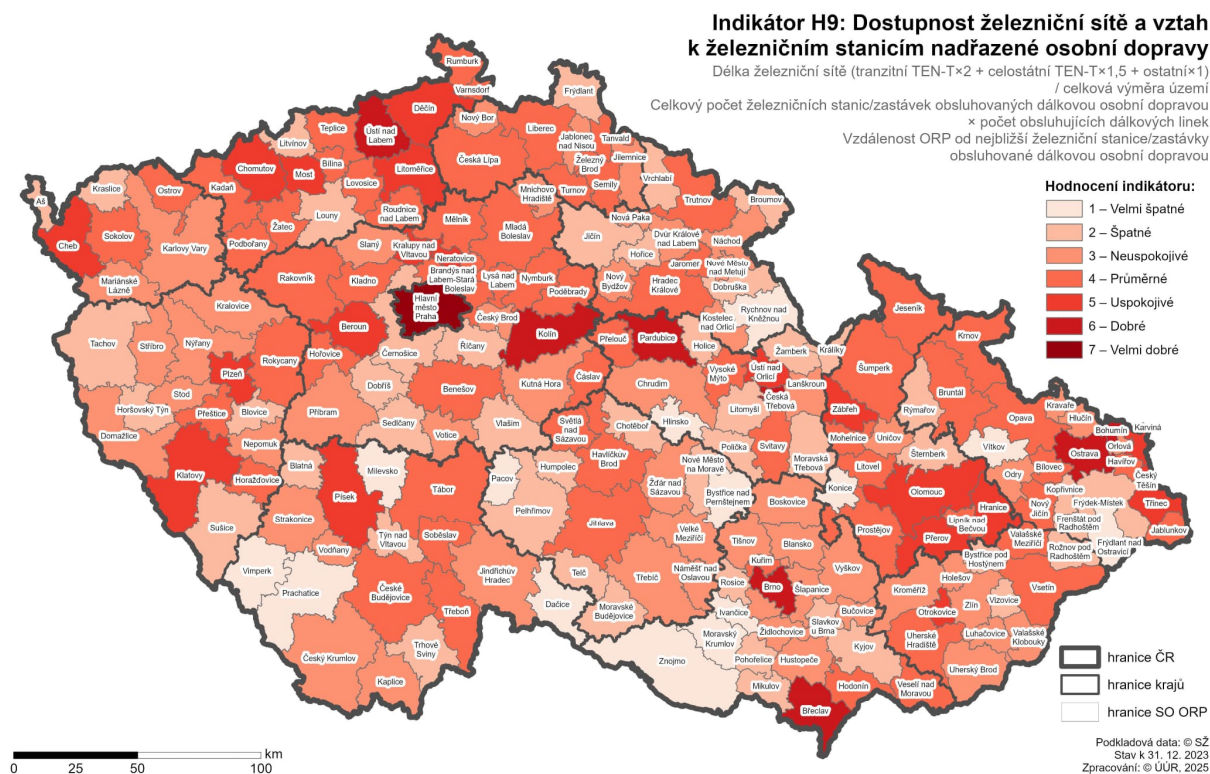
Průměrný počet stanic a zastávek obsluhovaných dálkovou osobní dopravou (H9.2) je 2,30. Celkem 77 SO ORP ale nemá na svém území žádnou takovou zastávku. Nejvíce stanic a zastávek, které jsou zároveň nejvíce obsluhovány dálkovou osobní dopravou, má **hlavní město Praha**.

Průměrná vzdálenost centra SO ORP od nejbližší stanice nebo zastávky obsluhované dálkovou osobní dopravou (H9.3) je pak 7,73 km. V případě více než poloviny SO ORP se nachází taková stanice nebo zastávka přímo v centru ORP (tj. vzdálenost 0 km). Oproti tomu v jednom extrémním případě je tato vzdálenost téměř 50 km (SO ORP **Znojmo**).

Nejvyšší celkové hodnocení indikátoru (velmi dobré – 7) má pouze **hlavní město Praha**. Prahou prochází 3 ze 4 TŽK, které doplňuje hustá síť dalších železničních tratí. Zároveň je v Praze celkem 10 zastávek, které obsluhuje velké množství linek dálkové osobní dopravy (celkem 24). Žádný SO ORP v ČR se takovým číslem ani neblíží. Druhé nejvyšší hodnocení indikátoru (dobré – 6) má celkem 8 SO ORP, na jejichž území se nachází další významné železniční uzly. Konkrétně jde o SO ORP **Bohumín, Brno, Břeclav, Česká Třebová, Kolín, Ostrava, Pardubice a Ústí nad Labem**. Také všemi těmito SO ORP prochází TŽK, přičemž přímo v centrech těchto SO ORP zastavuje větší počet linek dálkové osobní dopravy.

Velmi špatné hodnocení má celkem 14 SO ORP, které spojuje nízká hustota železniční sítě, přičemž se převážně jedná o dráhy regionální. V žádném z těchto SO ORP se tedy nenachází žádné stanice ani zastávky, které by byly obsluhovány linkami dálkové osobní dopravy. Zároveň u všech těchto správních obvodů platí, že jsou poměrně vzdálené od takových stanic či zastávek (24–47 km). Konkrétně jde o SO ORP **Bystřice pod Pernštejnem, Dačice, Frýdlant nad Ostravicí, Hlinsko, Ivančice, Konice, Milevsko, Moravský Krumlov, Pacov, Prachovice, Rychnov nad Kněžnou, Vimperk, Vítkov a Znojmo**. Všechny tyto správní obvody se nacházejí na vnitřních nebo vnějších periferiích České republiky.

Obr. 19: Kartogram hodnocení indikátoru H9 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor H10: Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních

Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních (HUZ) slouží jako informace o kapacitě a dostupnosti dočasného ubytování v určitém území, která napomáhá vyhodnocovat významnost cestovního ruchu (turismu) pro jednotlivá území. Vyšší počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních, jako jsou hotely, penziony, apartmány nebo kempy, často naznačuje lepší předpoklady území pro cestovní ruch a poukazuje na atraktivitu daného území z hlediska cestovního ruchu.

Vyšší počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních má pozitivní ekonomický dopad, a to z několika hledisek. HUZ především poskytují zázemí pro turisty a další návštěvníky, kteří přijíždějí do daného území a utrácejí zde své peníze nejen za ubytování samotné, ale také za stravování, různé služby a další produkty. HUZ ale rovněž podporují místní ekonomiku tím, že vytváří pracovní místa v sektoru pohostinství, služeb, údržby a dalších.

Se zvýšeným zájmem turistů, který vyšší počet lůžek v HUZ indikuje, se ovšem pojí i určité negativní vlivy. Vyšší počet turistů znamená vyšší zátěž dopravní a technické infrastruktury, potažmo i životního prostředí a může mít také negativní dopady na místní skupiny obyvatel.

Indikátor H10 je vyhodnocen jako *počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP)*⁷. Za hromadné ubytovací zařízení je považováno zařízení s minimálně pěti samostatnými ubytovacími jednotkami (pokoji či apartmány) a zároveň deseti lůžky pro účely cestovního ruchu, tj. poskytující přechodné ubytování hostům za účelem dovolené, zájezdu, lázeňské péče, služební cesty, pobytu dětí ve škole v přírodě, v letních a zimních táborech apod. Zahrnují se jen stálá lůžka vyčleněná výhradně pro hosty a nezahrnují se příležitostná lůžka (pristýlky). Indikátor je vyhodnocen tak, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 25: Přehled hodnocení indikátoru H10 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru H10		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	1,92	20,84	60	29,13	Velmi špatné
2	20,85	40,23	50	24,27	Špatné
3	40,24	64,82	39	18,93	Neuspokojivé
4	64,83	97,45	25	12,14	Průměrné
5	97,46	170,00	16	7,77	Uspokojivé
6	170,01	276,47	11	5,34	Dobré
7	276,48	504,63	5	2,43	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak je v rámci České republiky pozorováno výrazné rozpětí hodnot tohoto indikátoru (cca od 2 do 500 lůžek v HUZ na 1 000 obyvatel). Průměrná dosažená hodnota indikátoru H10 je 62,36 lůžek na 1 000 obyvatel. Nicméně téměř 75 % SO ORP spadá do tří nejnižších bodových kategorií (podprůměrné bodové hodnocení), s tím, že na druhém konci bodové škály se nachází jen několik málo SO ORP, které se výrazně odchyľují od celorepublikového průměru. SO ORP s nejvyššími počty lůžek v HUZ v přepočtu na 1 000 obyvatel se soustřeďují zejména v pohraničních částech ČR, které lze označit za významné lokality letního, zimního či celoročního turismu.

Jednou z takových lokalit jsou Krkonoše a Jizerské hory, které jsou oblíbeným centrem lyžování a horské turistiky. Nachází se zde SO ORP **Vrchlabí** (504,63), **Tanvald** (426,26) a **Jilemnice** (384,10), které mají vůbec nejvyšší počty lůžek v HUZ na 1 000 obyvatel (hodnoceny jako velmi dobré – 7). Vysoké hodnoty jsou zde ale i v dalších SO ORP (např. SO ORP **Trutnov**).

⁷ V případě SO ORP Bohumín, Broumov, Jaroměř, Kralupy nad Vltavou, Neratovice a Orlová neuvádí ČSÚ konkrétní údaje o počtu lůžek v HUZ (údaje jsou identifikovány jako důvěrné/individuální - i. d.). Pro potřeby RURÚ ČR byly proto tyto údaje stanoveny kvalifikovaným odhadem na základě známých údajů o počtu HUZ v daných SO ORP, o počtu lůžek v obcích daných SO ORP a v daných okresech a na základě známých údajů o počtu lůžek v HUZ z předcházejících let.

Další významnou lokalitou je Šumava a prostor jižních Čech. Mezi území s vysokou hodnotou indikátoru zde patří SO ORP **Vimperk**, **Sušice** (horská turistika, lyžování), **Třeboň** (vodáctví, cykloturistika) a zejména **Český Krumlov** (památko UNESCO, v. n. Lipno), který je hodnocen jako velmi dobrý (7).

Vysoké hodnoty rovněž připadají na lokalitu Jeseníků a Dolní Moravy (zejména SO ORP **Rýmařov**, **Králíky**, **Jeseník**), což je dáno atraktivitou regionu zejména z hlediska vysokohorské turistiky, lyžování a částečně také lázeňstvím.

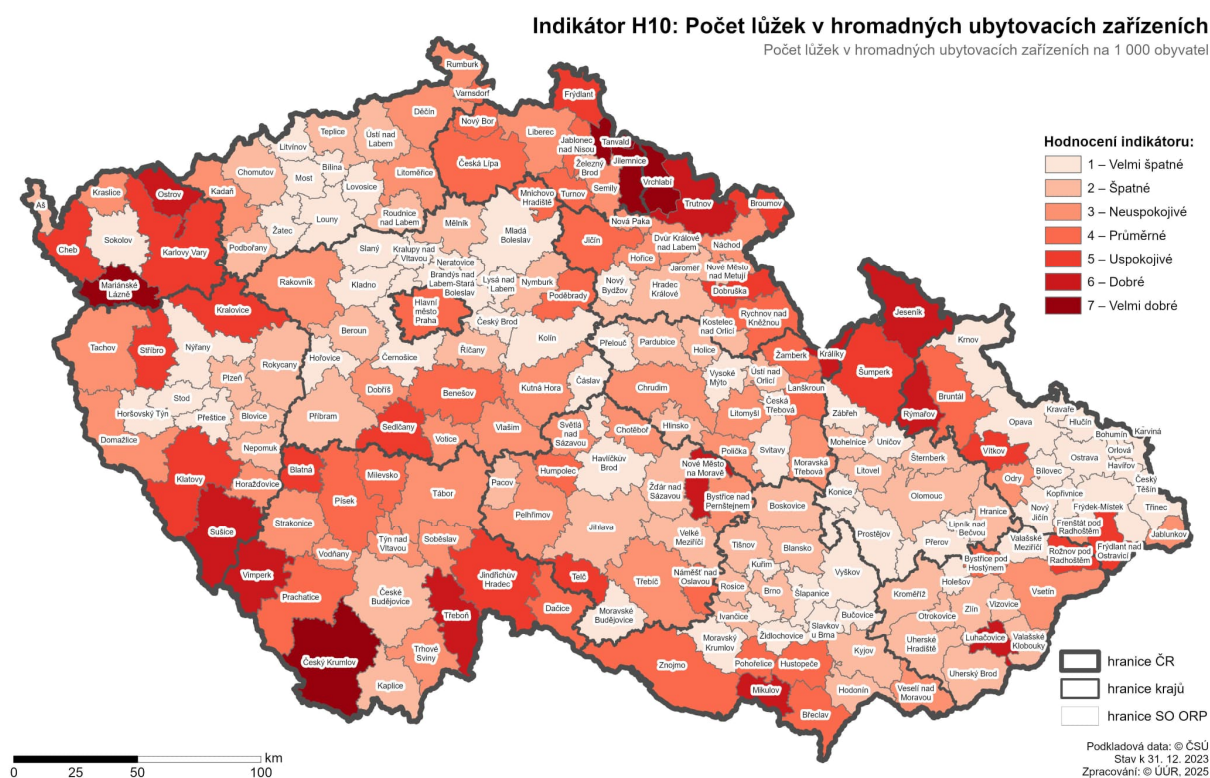
S lázeňstvím pak souvisí vysoké hodnoty tohoto indikátoru také v mnoha dalších místech. Nejvýraznější je to u SO ORP **Mariánské Lázně**, který je hodnocen jako velmi dobrý (7). Jako další je zde možno uvést například SO ORP **Luhačovice** nebo **Karlovy Vary**.

Vysoké hodnoty indikátoru byly registrovány také v SO ORP **Nové Město na Moravě** (zimní a letní turistika, MS v biatlonu), **Mikulov** (vinařství, cykloturistika), **Ostrov** (lyžování, horská turistika, lázeňství), ale i v mnoha dalších lokalitách.

Nejvyšší hodnoty indikátoru připadají spíše na menší SO ORP, avšak významné z hlediska cestovního ruchu. V populačně větších SO ORP jsou hodnoty indikátoru spíše nižší, což je dáno jejich populační velikostí a přepočtem indikátoru na 1 000 obyvatel. V absolutním vyjádření jsou však v těchto místech registrovány vysoké počty lůžek, např. v Praze 96 257 lůžek (1. místo) nebo v SO ORP Brno 12 489 lůžek (6. místo).

Nejhorší hodnocení (velmi špatné – 1) má celkem 60 SO ORP, kdy jde zpravidla o území, která nejsou z hlediska cestovního ruchu příliš atraktivní (např. nížinaté zemědělské oblasti, průmyslové oblasti, místa bez výrazných turistických lákadel apod.). Vůbec nejhůře jsou na tom SO ORP **Orlová**, **Neratovice** a **Lysá nad Labem** (všechny méně než 4 lůžka na 1 000 obyvatel). V Moravskoslezském a Středočeském kraji se však nachází i mnohé další SO ORP s velice nízkou hodnotou tohoto indikátoru (např. SO ORP **Hlučín**, **Bohumín**, **Haviřov**, **Český Brod**, **Kladno**, **Hořovice**). Větší počet SO ORP s nízkými hodnotami tohoto indikátoru je také v Jihomoravském kraji (např. SO ORP **Židlochovice**, **Šlapanice**), Ústeckém kraji (např. SO ORP **Bílina**, **Most**), Olomouckém kraji (např. SO ORP **Konice**, **Uničov**) a v Plzeňském kraji (např. SO ORP **Přeštice**, **Stod**). V ostatních krajích jsou to spíše jen ojedinělé případy.

Obr. 20: Kartogram hodnocení indikátoru H10 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.2.2 Celkové vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj

Územní podmínky pro hospodářský rozvoj jsou vyhodnocovány na základě 10 stanovených indikátorů (H1–H10), které by měly dostatečně vhodně a komplexně charakterizovat hospodářskou situaci daného území. Vybrané indikátory zohledňují jednak aktuální stav ekonomiky a ekonomickou sílu daného území, dále vyhodnocují podmínky pro hospodářskou činnost, populační potenciál nebo lokalizační faktory pro hospodářský rozvoj v daném území. Jednotlivé indikátory jsou podrobně popsány a vyhodnoceny pomocí bodového hodnocení a kartogramů v samostatných kapitolách.

Celkové vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj bylo stanoveno pro každý SO ORP prostým součtem bodů získaných za každý indikátor (H1–H10), přičemž všechny indikátory jsou hodnoceny rovnocenně (mají stejnou váhu). V rámci hospodářského pilíře jsou všechny indikátory hodnoceny v rozsahu 1–7 bodů. To znamená, že minimální možný počet dosažených bodů v hospodářském pilíři je 10 (nejhorší možný stav) a nejvyšší možný počet dosažitelných bodů je 70 (nejlepší možný stav).

Tab. 26: Přehled celkového vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj – stav k 31. 12. 2023

Celkové vyhodnocení	Body celkem		Četnost	%
	od	do		
Nepříznivý stav – velmi špatný	18	25	7	3,40
Nepříznivý stav – špatný	26	30	31	15,05
Nepříznivý stav – neuspokojivý	31	33	43	20,87
Průměrný stav	34	37	68	33,01
Příznivý stav – uspokojivý	38	42	39	18,93
Příznivý stav – dobrý	43	49	15	7,28
Příznivý stav – velmi dobrý	50	65	3	1,46

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li celkový stav územních podmínek pro hospodářský rozvoj v České republice k 31. 12. 2023, tak je možné konstatovat, že u 81 SO ORP (cca 39 %) byl vyhodnocen stav jako nepříznivý, u 68 SO ORP (cca 33 %) jako průměrný a u 57 SO ORP (cca 28 %) jako příznivý. Na území ČR tedy převládá spíše nepříznivý stav hospodářských podmínek.

Nejvyšší dosažené bodové hodnocení je 65 bodů (téměř 93 % z maximálního možného počtu). Toto bodové hodnocení má hlavní město Praha. Nejnižší dosažené bodové hodnocení je 18 bodů (jen cca 25 % z maximálního možného počtu). Toto bodové hodnocení má SO ORP Konice. Průměrné dosažené bodové hodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj je 35,06 bodu.

Příznivý stav

Z hlediska příznivosti územních podmínek pro hospodářský rozvoj ostatní územní celky výrazně převyšuje **hlavní město Praha** (65 bodů, tj. o 10 bodů více než má druhý v pořadí). V žádném jiném pilíři není žádný SO ORP takto výrazně odskočen od zbytku území (ani v pozitivním, ani v negativním smyslu). To tedy jen potvrzuje, že hlavní město Praha je ekonomickým hegemonem, který se svojí ekonomickou silou může rovnat evropské špičce. Hlavní město Praha je ekonomikou orientovanou zejména na služby. Je sídlem velkého množství nejrůznějších ekonomických subjektů, zahraničních poboček nadnárodních firem i centrálních orgánů veřejného i privátního sektoru. U 8 z 10 sledovaných indikátorů dosáhlo hlavní město Praha nejvyššího možného hodnocení. Body ztratilo pouze u indikátoru H5 (nezaměstnanost), kde bylo hodnoceno dobře a u indikátoru H10 (počet lůžek v HUZ), kde bylo hodnoceno průměrně.

Pozitivní vliv ekonomické síly a významu hlavního města Prahy je možné spatřovat také na dosažených bodech u správních obvodů, které se nachází v blízkosti Prahy. Všechny sousední SO ORP mají příznivý stav hospodářského pilíře. Jedná se o SO ORP **Říčany** (45 b., 10. nejlepší výsledek v celé ČR), **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav** (44 b.) a **Černošice** (42 b.). Příznivý stav mají také SO ORP Benešov, Kralupy nad Vltavou (oba 41 b.) a Beroun (40 b.), které s Prahou přímo nesousedí, ale pozitivní vliv Prahy i na tyto SO ORP je zřejmý. V rámci Středočeského kraje má pak dobrý stav

hospodářského pilíře ještě SO ORP **Mladá Boleslav** (46 b.). V tomto případě, ale příznivý stav hospodářských podmínek není způsobem primárně blízkostí Prahy, ale především vlastní ekonomickou silou daného území (vliv zejména automobilového průmyslu).

Kromě hlavního města Prahy byl velmi dobrý stav hospodářského pilíře vyhodnocen ještě ve dvou SO ORP, které se sice Praze svým hospodářským významem nemohou rovnat, ale přesto v rámci ČR z tohoto pohledu vyčnívají. Jedná se o SO ORP Brno (55 b.) a SO ORP Plzeň (54 b.).

SO ORP **Brno**, lze označit za hospodářsky druhé nejvýznamnější centrum v ČR. Význam Brna je zejména v terciérním a kvartérním sektoru (služby, administrativa, věda a výzkum, IT apod.), ale také v logistice nebo v oblasti průmyslu (zejména lehkého). V rámci mnoha sledovaných indikátorů se SO ORP Brno se svým výsledkem řadí hned za Prahu (i když mnohdy se značným odstupem). Je tomu tak například u indikátoru H2 (HDP), H3 (daňové příjmy rozpočtu obcí), H4 (míra podnikatelské aktivity) nebo H7 (podíl obyvatel s VŠ vzděláním). V rámci indikátoru H6 (vyjížďka a dojížďka do zaměstnání a škol) dosahuje SO ORP Brno dokonce nejlepších výsledků v rámci celé ČR (u celkové i denní dojížďky). SO ORP Brno dosáhl nejvyššího hodnocení u 3 z 10 indikátorů a u 8 z 10 indikátorů byl SO ORP hodnocen nadprůměrně. Horší hodnocení má SO ORP u indikátoru H5 (hodnocení neuspokojivé) a u indikátoru H10 (hodnocení špatné).

Stejně jako v případě hlavního města Prahy je také v zázemí SO ORP Brno možné sledovat pozitivní vliv Brna na jeho nejbližší okolí. Mnoho správních obvodů v okolí SO ORP Brno (zejména jižním směrem) má stav hospodářského pilíře příznivý. Nejlépe jsou na tom SO ORP **Kuřim**, **Pohořelice** a **Břeclav**, které mají celkové hodnocení dobré (všechny tři SO ORP mají 43 b.). V případě SO ORP Břeclav je ovšem vliv blízkosti města Brna již spíše nepřímý. Vysoké hodnocení SO ORP Břeclav je ovlivněno zejména výbornou polohou s ohledem na významnou dopravní infrastrukturu (silniční i železniční), průmyslovou činností a také významem z pohledu cestovního ruchu (Lednicko-valtický areál – památka UNESCO; vinařská turistika atd.).

Třetí nejlépe hodnocené území je SO ORP **Plzeň**, který je významným hospodářským (zejména průmyslovým) centrem ČR s dobrou dopravní polohou a infrastrukturou, s množstvím pracovních příležitostí a s dostatkem lidských zdrojů. SO ORP Plzeň dosáhl nejvyššího hodnocení pouze u 1 z 10 indikátorů (H6). U 9 z 10 indikátorů byl však SO ORP hodnocen nadprůměrně. Pouze u indikátoru H10 bylo hodnocení horší, a to špatné. Na rozdíl od hlavního města Prahy a SO ORP Brno však hospodářský význam a vliv SO ORP Plzeň příliš nejde za hranice správního obvodu. SO ORP Plzeň je převážně obklopen správními obvody s celkovým hodnocením průměrným nebo nepříznivým. V tomto případě se tedy nejedná o žádnou rozsáhlejší oblast s příznivým stavem podmínek pro hospodářský rozvoj. Nicméně se v rámci Plzeňského kraje nacházejí ještě čtyři SO ORP, které mají příznivý stav hospodářského pilíře, z nichž nejlépe je na tom SO ORP **Klatovy** (44 b. – stav dobrý).

Kromě 3 hospodářsky nejsilnějších oblastí (Praha, Brno, Plzeň), je možné identifikovat i další území s dobrým stavem tohoto pilíře. Jedná se zejména o správní obvody dalších krajských měst, konkrétně SO ORP **Ostrava**, **Pardubice** (oba 49 b.), **České Budějovice** (46 b.), **Liberec**, **Olomouc** (oba 45 b.) a **Hradec Králové** (44 b.). U všech těchto SO ORP platí, že se jedná o hospodářsky nejsilnější části v rámci daného kraje. Tyto správní obvody mají společné, že jsou silnými a přirozenými centry svého kraje (příznivé hodnocení indikátorů H4 a H6) s dobrou dopravní dostupností (příznivé nebo minimálně průměrné hodnocení indikátorů H8 a H9). Všechny mají také nadprůměrné hodnocení indikátoru H7, a kromě SO ORP Ostrava mají všechny tyto správní obvody také nadprůměrné hodnocení indikátoru H5 (SO ORP Ostrava má hodnocení neuspokojivé). Hodnocení dalších indikátorů už se u jednotlivých SO ORP různí, ale zpravidla je spíše nižší (nejčastěji průměrné či neuspokojivé).

Nejvyšší hodnocení ve svém kraji má také SO ORP Ústí nad Labem (39 b.). Ten je nicméně hodnocen pouze uspokojivě. Jiná je situace ve Zlínském kraji, kde je SO ORP Zlín (41 b. – stav "pouze" uspokojivý) správním obvodem až s třetím nejvyšším hodnocením. Vyššího počtu bodů dosáhly, a dokonce i do vyšší kategorie (stav dobrý) byly zařazeny, SO ORP **Otrokovice** (44 b. – významná průmyslová oblast) a **Luhačovice** (43 b. – zejména lázeňství a cestovní ruch). Podobně v Karlovarském kraji je SO ORP Karlovy Vary (38 b.) správním obvodem až s druhým nejvyšším hodnocením. Více bodů dosáhl SO ORP Cheb (42 b.), nicméně v tomto případě jsou oba správní obvody hodnoceny totožně jako uspokojivé. SO ORP Jihlava je sice v Kraji Vysočina nejlépe bodovaným správním obvodem, nicméně stejného bodového hodnocení dosáhl ještě SO ORP Velké Meziříčí (oba 41 b.). I zde jsou oba správní obvody hodnoceny totožně jako uspokojivé.

Nepříznivý stav

Nepříznivý stav územních podmínek pro hospodářský rozvoj byl vyhodnocen u skoro 40 % SO ORP, ale pouze u 7 SO ORP byl stav vyhodnocen jako velmi špatný. Vůbec nejnižší celkové bodové hodnocení má SO ORP **Konice** (18 b.) v Olomouckém kraji. Nízké bodové hodnocení je ovlivněno zejména nevýhodnou polohou správního obvodu. SO ORP Konice se nachází na vnitřní periferii (hranice Olomouckého, Pardubického a Jihomoravského kraje) se špatnou polohou vzhledem ke klíčové dopravní infrastruktuře (špatné hodnocení indikátorů H8 a velmi špatné hodnocení indikátoru H9). Zároveň se území nachází v relativní blízkosti měst Olomouc a Prostějov, což má na SO ORP Konice spíše negativní vliv (velmi špatný stav indikátoru H6 – vyjíždka a dojíždka do zaměstnání a škol). Vzhledem k relativní odlehlosti a špatné dopravní dostupnosti regionu je zájem o investice či umístění výrobních podniků malý (velmi špatný stav indikátoru H4 – míra podnikatelské aktivity) a nízké jsou také daňové příjmy obcí v tomto správním obvodu (velmi špatné hodnocení indikátoru H3). Území není ani příliš atraktivní z pohledu cestovního ruchu (velmi špatný stav indikátoru H10 – počet lůžek v HUZ). Nepříznivý je také populační potenciál (velmi špatný stav indikátoru H1 – podíl obyvatel v produktivním věku a špatný stav indikátoru H7 – podíl obyvatel s VŠ vzděláním).

Druhé nejnižší celkové bodové hodnocení má SO ORP **Kraslice** (22 bodů) v Karlovarském kraji. Tento správní obvod nedosáhl u žádného ze sledovaných indikátorů ani průměrné hodnocení (tzn. vždy hodnocení neuspokojivě nebo hůře). Nejnižší možné hodnocení má SO ORP Kraslice u 3 z 10 indikátorů, a to u indikátoru H2 (HDP), H4 a H7. SO ORP Kraslice je strukturálně postiženou oblastí (hospodářsky a sociálně ohrožené území), která prochází hospodářskou restrukturalizací především z důvodu výrazného zaměření hospodářství na tradiční průmyslové obory. Zároveň se jedná o periferní oblast v rámci ČR, která se nachází v blízkosti státních hranic, s čímž je spojena možnost snadného výjezdu za zaměstnáním do zahraničí.

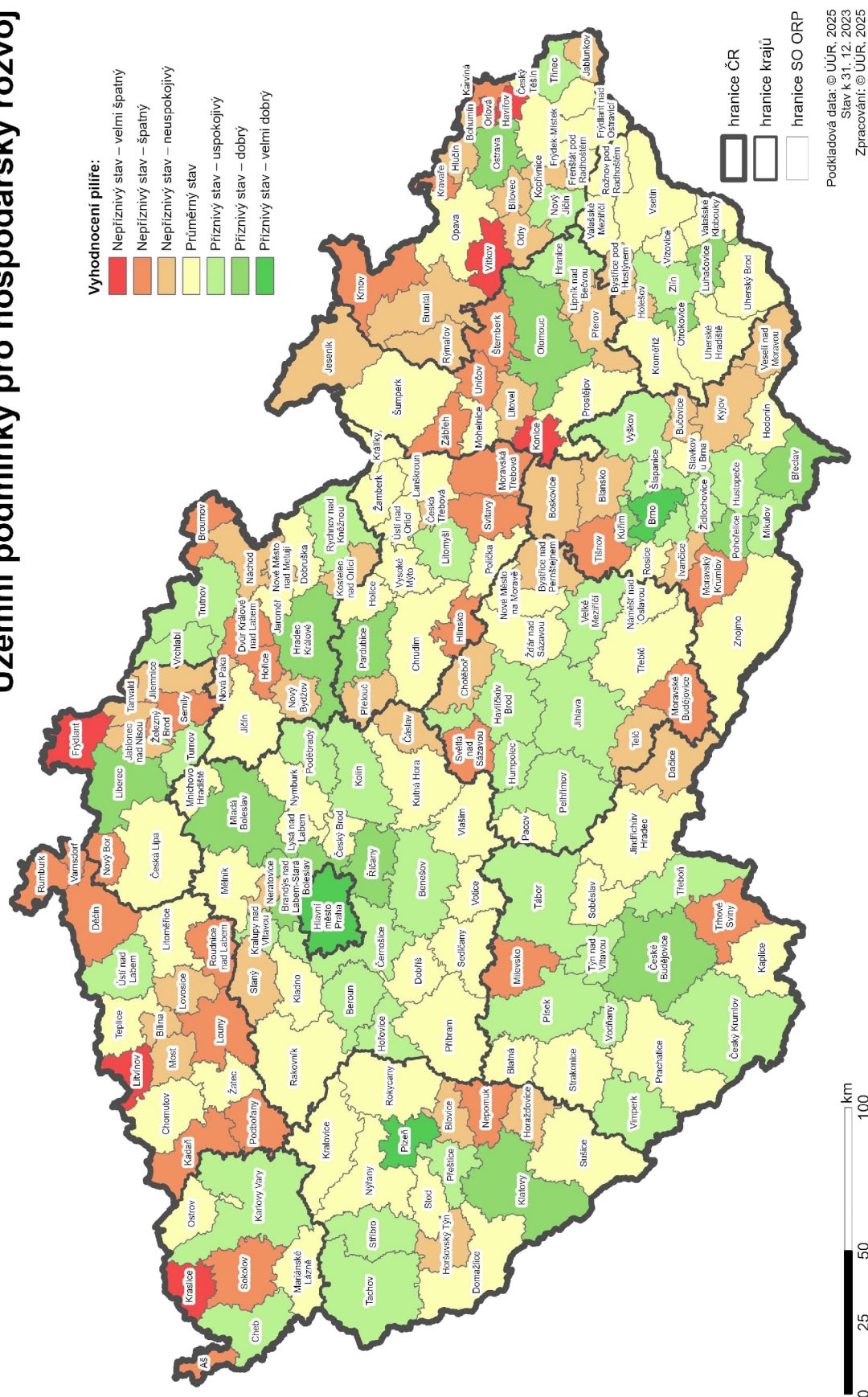
Třetí nejnižší bodové hodnocení (23 b.) mají shodně dva správní obvody z Moravskoslezského kraje, a to SO ORP **Orlová** a **Vítkov**. SO ORP Orlová má u 5 z 10 indikátorů nejnižší možné hodnocení (u 9 z 10 indikátorů hodnocení podprůměrné). Výjimkou je pouze hodnocení indikátoru H1, které je dokonce velmi dobré. Toto hodnocení ovšem nemůže vyvážit negativní stav u jiných indikátorů. SO ORP Vítkov má nejnižší možné hodnocení u 3 z 10 indikátorů (u 9 z 10 indikátorů hodnocení podprůměrné). Příznivé hodnocení (dobré) má pouze u indikátoru H10. Oba tyto správní obvody patří mezi strukturálně postižené oblasti (hospodářsky a sociálně ohrožené území). Velmi špatný stav hospodářství je způsoben zejména dřívější jednostrannou orientací hospodářství (na hornictví) a jeho zatím nedotaženou restrukturalizací. Negativní vliv na stav hospodářství v tomto území má pravděpodobně i blízkost krajského města Ostravy, která je v tomto případě spíše konkurencí (opačný efekt než u Prahy nebo Brna). V rámci Moravskoslezského kraje se nachází i další SO ORP, jejichž stav není příznivý, přičemž důvody jsou často velice podobné jako v případě SO ORP Orlová a Vítkov. Ostatně celý Moravskoslezský kraj je identifikován jako strukturálně postižený kraj. Velmi špatný stav územních podmínek pro hospodářský rozvoj má v Moravskoslezském kraji kromě SO ORP Orlová a Vítkov ještě SO ORP **Havířov** (25 b.).

Zbývající správní obvody s velmi špatným stavem jsou SO ORP **Frýdlant** (24 b.) v Libereckém kraji a SO ORP **Litvínov** (25 b.) v Ústeckém kraji.

Obecně je možné říct, že správní obvody s nepříznivým stavem územních podmínek pro hospodářský rozvoj se nacházejí jednak ve strukturálně postižených krajích (Karlovarský, Moravskoslezský a Ústecký), které prochází procesem hospodářské restrukturalizace z důvodu historicky výrazného zaměření hospodářství na tradiční průmyslové obory, a dále na vnějších (hranice ČR) i vnitřních (hranice krajů) periferiích. V těchto případech se jedná o území, která jsou zpravidla vzdálená od hlavních hospodářských center ČR, potažmo i od hospodářských center regionálních, což se negativně projevuje na jejich vlastní hospodářské výkonosti (nižší atraktivita pro případné investice, odchod perspektivnější části populace atd.). Za vnější periferie je možné zmínit například oblast Jeseníků, severovýchodní část Královéhradeckého kraje nebo severovýchodní část Libereckého kraje. Za vnitřní periferie je možné zmínit například pomezí Pardubického, Jihomoravského, Olomouckého kraje a Kraje Vysočina nebo pomezí Jihočeského, Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina.

Obr. 21: Kartogram celkového vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj v jednotlivých SO ORP

Územní podmínky pro hospodářský rozvoj



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.3 Vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel

B.3.1 Vyhodnocení vybraných indikátorů územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel

Indikátor S1: Vývoj počtu obyvatelstva – hrubá míra celkového přírůstku obyvatelstva ve sledovaném období

Vývoj počtu obyvatelstva ve sledovaném období poskytuje informace o celkovém stavu populace a její dynamice, přičemž vytváří také obraz o atraktivitě daného území. Vývoj počtu obyvatelstva ve sledovaném období je hodnocen prostřednictvím hrubé míry celkového přírůstku obyvatelstva.

Vysoké hodnoty hrubé míry celkového přírůstku ukazují na pozitivní demografický vývoj v daném území a mohou indikovat prosperitu a atraktivitu daného území pro současné i nové obyvatele. Na druhou stranu mohou být výzvou z hlediska udržitelnosti, zejména s ohledem na rostoucí tlak na dostupné kapacity veřejné infrastruktury či veřejných služeb. Nízké nebo dokonce záporné hodnoty naznačují opak. Dlouhodobé vyliďňování území navíc nejen poukazuje na nějaký problém v území, ale zároveň je problémem samo o sobě. Sledování vývoje počtu obyvatelstva tedy hraje klíčovou roli v dlouhodobém strategickém plánování a tvorbě veřejných politik.

Indikátor S1 je vyhodnocen jako rozdíl mezi celkovým počtem obyvatel k 1. 1. 2021 a celkovým počtem obyvatel k 31. 12. 2023 v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP) k určitému datu (k 31. 12. 2023). Tato míra zahrnuje jak přirozený přírůstek (rozdíl mezi počtem narozených a zemřelých), tak i migrační přírůstek (rozdíl mezi počtem přistěhovalých a vystěhovalých). Výsledná hodnota indikátoru tak udává celkový přírůstek nebo úbytek obyvatel na 1 000 obyvatel daného SO ORP za sledované 3leté období⁸. Indikátor je vyhodnocen tak, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Oproti ostatním indikátorům, které zohledňují stav k určitému datu, případně vývoj ukazatele v rámci jednoho roku, indikátor S1 zachycuje trend za delší časové období (3leté). Indikátor tak umožňuje sledovat dlouhodobější trendy v demografii, které mohou ovlivnit budoucí socioekonomický stav území.

Tab. 27: Přehled hodnocení indikátoru S1 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S1		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	-24,58	-1,24	20	9,71	Velmi špatné
2	-1,23	9,95	40	19,42	Špatné
3	9,96	20,54	41	19,90	Neuspokojivé
4	20,55	34,37	40	19,42	Průměrné
5	34,38	53,99	43	20,87	Uspokojivé
6	54,00	76,66	13	6,31	Dobré
7	76,67	110,31	9	4,37	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li vývoj počtu obyvatelstva v České republice v období 2021–2023, tak pro téměř 90 % všech SO ORP je charakteristický celkový přírůstek obyvatel. Průměrná dosažená hodnota indikátoru S1 je 25,82. Přesto se v České republice vyskytují území s výraznými úbytky (popsány níže). Je nutné upozornit na to, že situaci výrazně ovlivnil příliv zahraničních migrantů v letech 2022 a 2023 (v souvislosti s válkou na Ukrajině), který se obecně podepsal pod vyšší migrační přírůstky téměř po celém území České republiky, což ovlivnilo i výsledné hodnoty tohoto indikátoru. Zároveň

⁸ Sledované období by mělo být ideálně 4leté – tj. období mezi dvěma aktualizacemi ÚAP. Nicméně data mezi 1. 1. 2020 a 31. 12. 2023 nejsou porovnatelná. Důvod je ten, že od 1. 1. 2021 jsou data o počtu obyvatel upravena na základě výsledků SLDB 2021 a proto kontinuálně nenavazují na data z roku 2020, která vychází ještě ze SLDB 2011. Z toho důvodu je zvolené sledované období pouze 3leté (1. 1. 2021 – 31. 12. 2023).

ve sledovaném období probíhala také pandemie nemoci Covid-19, která zase negativně ovlivnila přirozenou měnu obyvatelstva a celkově snížila hodnoty tohoto indikátoru.

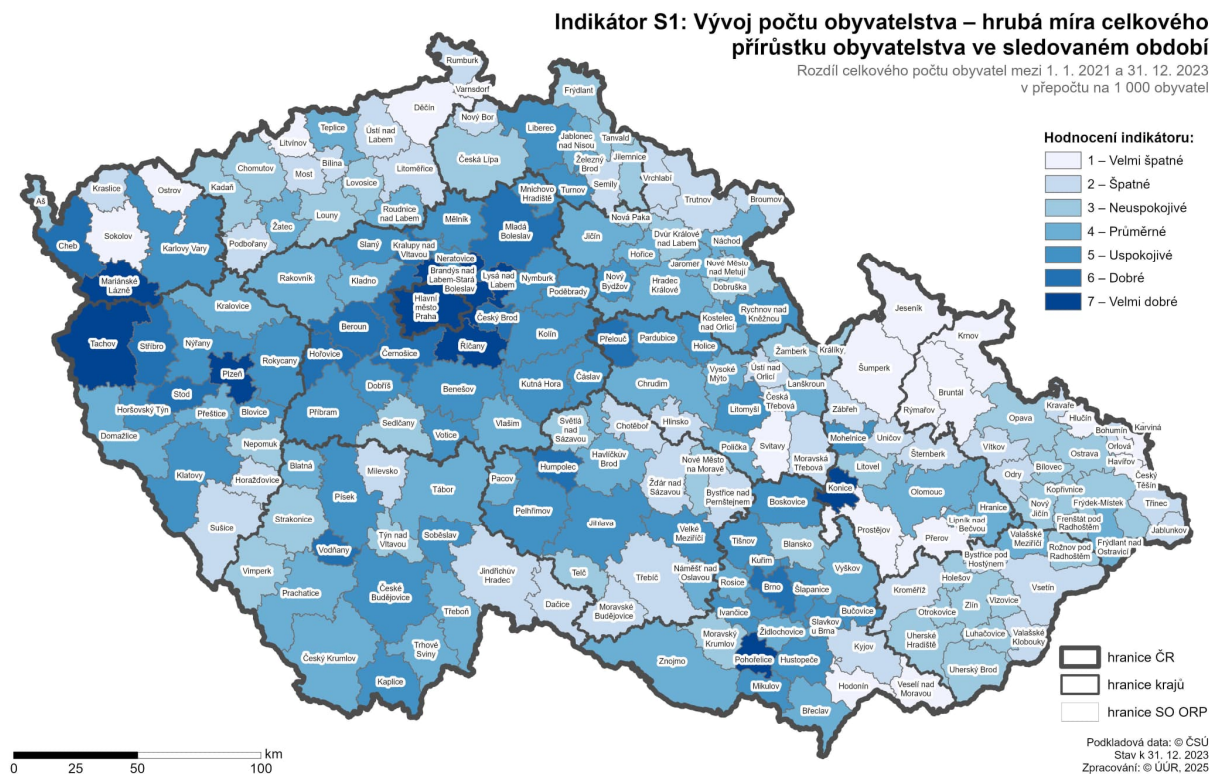
Celkem 9 územních celků s nejvyššími relativní nárůsty počtu obyvatelstva ve sledovaném období bylo hodnoceno velmi dobře (7). Tři z těchto územních celků se nachází v západních Čechách (SO ORP **Tachov**, **Mariánské Lázně**, **Plzeň**), čtyři ve středních Čechách (**hlavní město Praha**, SO ORP **Lysá nad Labem**, **Říčany** a **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**) a po jednom v Jihomoravském kraji (SO ORP **Pohořelice**) a v Olomouckém kraji (SO ORP **Konice**).

Vysoké hodnoty celkového přírůstku obyvatel v těchto lokalitách jsou ovlivněny zejména migrací, a to především migrací zahraniční, která je důsledkem války na Ukrajině (viz indikátor S3). U některých SO ORP (zejména těch v zázemí Prahy a Brna) vysoký nárůst celkového počtu obyvatel pozitivně ovlivňuje také proces suburbanizace. Tyto SO ORP jsou místy, kam se stěhují obyvatelé z vnitřních částí Prahy a Brna. Příznivá věková struktura přistěhovalých osob zde zároveň pozitivně ovlivňuje přirozenou měnu obyvatelstva.

V případě SO ORP Konice je vysoká hodnota hrubé míry celkového přírůstku dána především administrativní změnou hranic. K 1. 1. 2023 se totiž přesunula obec Přemyslovice (1 244 obyvatel) z SO ORP Prostějov do SO ORP Konice a celkový počet obyvatel se tak u obou správních obvodů skokově změnil. Vzhledem k tomu, že SO ORP Konice patří mezi správní obvody s nejmenším počtem obyvatel, tak se u něj tato změna projevila velice výrazně (vůbec nejvyšší hodnota indikátoru: +110,31).

Naopak celkový úbytek obyvatel charakterizuje většinou SO ORP, které se nachází ve strukturálně postižených oblastech, případně v oblastech periferních (často kombinace obojího). Hned pět nejhůře hodnocených SO ORP (a celkově osm) se nachází v Moravskoslezském kraji (SO ORP **Rýmařov**, **Orlova**, **Bruntál**, **Karviná** a **Český Těšín**) a hned za nimi jsou tři SO ORP z Ústeckého kraje (SO ORP **Děčín**, **Varnsdorf** a **Litvínov**). Z dalších periferních oblastí lze zmínit například SO ORP **Veselí nad Moravou**, **Hodonín**, **Ostrov** nebo **Jeseník**. Celkově má velmi špatné (1) hodnocení 20 správních obvodů. Záporné hodnoty jsou v těchto oblastech způsobeny hlavně odlivem obyvatel do ekonomicky silnějších částí republiky. V souvislosti s tím se ale také snižuje počet nově narozených obyvatel a dochází tak k demografickému stárnutí populace těchto oblastí.

Obr. 22: Kartogram hodnocení indikátoru S1 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S2: Hrubá míra přirozené měny obyvatelstva

Hrubá míra přirozené měny obyvatelstva je důležitým demografickým ukazatelem, který pomáhá pochopit dynamiku populace v daném území. Přirozená měna obyvatelstva vyhodnocuje změnu počtu obyvatel přirozenou cestou (narozením, úmrtím). Je tak vhodným ukazatelem k posuzování toho, jak se populace v daném území vyvíjí bez ohledu na migraci. Vzhledem k tomu, zda se populace přirozenou měnou zvětšuje nebo zmenšuje, bývá někdy přirozená měna označována také jako přirozený přírůstek nebo přirozený úbytek obyvatelstva.

Kladné hodnoty přirozené měny znamenají, že populace nevymírá, což je zásadní předpoklad pro dlouhodobé fungování společnosti. V případě, že jde delší dobu o vyšší přirozené přírůstky, lze na základě toho předpokládat, že je dané území atraktivní pro obyvatele v nižším produktivním věku (ve věku cca 20–40 let), kteří si zde pořízují bydlení a zakládají zde rodiny, na základě čehož můžeme odvozovat určitou kvalitu území.

Negativní hodnoty přirozené měny mohou být způsobeny buď nízkou porodností nebo vysokou úmrtností (případně kombinací obojího). V každém případě to znamená přirozený úbytek obyvatel, což představuje výrazný problém pro udržitelnost stavu populace v daném území, zejména v případě, kdy je úbytek dlouhodobější.

Střednědobý a dlouhodobý trend vývoje přirozené měny má zásadní vliv na socio-ekonomické podmínky daného regionu a může být vhodným vodítkem pro plánování a realizaci konkrétních politik.

Indikátor S2 je vyhodnocen jako rozdílnost mezi počtem živě narozených a počtem zemřelých za jeden rok v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP). Výsledná hodnota tak udává hrubou míru přirozené měny obyvatelstva daného území za jeden rok. Pokud je hrubá míra přirozené měny kladná, znamená to, že na daném území dochází k přirozenému přírůstku obyvatelstva (více lidí se narodilo, než zemřelo). Pokud je záporná, dochází k přirozenému úbytku obyvatelstva (více osob zemřelo, než se narodilo). Indikátor je vyhodnocen tak, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Limitem tohoto indikátoru je, že neposkytuje úplný obraz o celkových demografických změnách, jelikož nezahrnuje migrační pohyby a vyhodnocuje pouze krátké časové období. Pro hlubší porozumění situace v jednotlivých územích je tedy nutné jej kombinovat s dalšími indikátory (zejména S1 a S3).

Tab. 28: Přehled hodnocení indikátoru S2 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S2		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	-7,00	-5,11	13	6,31	Velmi špatné
2	-5,10	-3,83	31	15,05	Špatné
3	-3,82	-2,99	42	20,39	Neuspokojivé
4	-2,98	-2,31	26	12,62	Průměrné
5	-2,30	-1,70	32	15,53	Uspokojivé
6	-1,69	-0,93	32	15,53	Dobré
7	-0,92	1,98	30	14,56	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav za rok 2023, tak většina SO ORP zaznamenala záporné hodnoty tohoto indikátoru. V České republice převažuje dlouhodobě nízká porodnost (stejně jako v dalších vyspělých zemích). Nicméně v letech 2022 a 2023 došlo ke skokovému snížení porodnosti (ročně o cca 10 %). Navíc, zejména v souvislosti s pandemií nemoci Covid-19, došlo v letech 2020–2022 k abnormálnímu zvýšení úmrtnosti. Obojí výrazně negativně ovlivnilo vývoj přirozené měny obyvatelstva ČR v letech 2020–2023. Hodnoty přirozené měny obyvatelstva ČR v letech 2020–2023 byly extrémně nízké.

Přímo v roce 2023 se sice celkový počet zemřelých vrátil do před covidových hodnot, nicméně počet živě narozených byl extrémně nízký, takže hodnota přirozené měny obyvatelstva ČR byla výrazně záporná (-21 646). Proto jen zhruba u 6 % všech SO ORP lze hovořit o přirozeném přírůstku obyvatel. Průměrná dosažená hodnota indikátoru S2 je -2,54. Z celorepublikového hlediska tak v rámci tohoto indikátoru nebyla situace příznivá. Ale vzhledem k tomu, že bodové hodnocení indikátoru je děláno

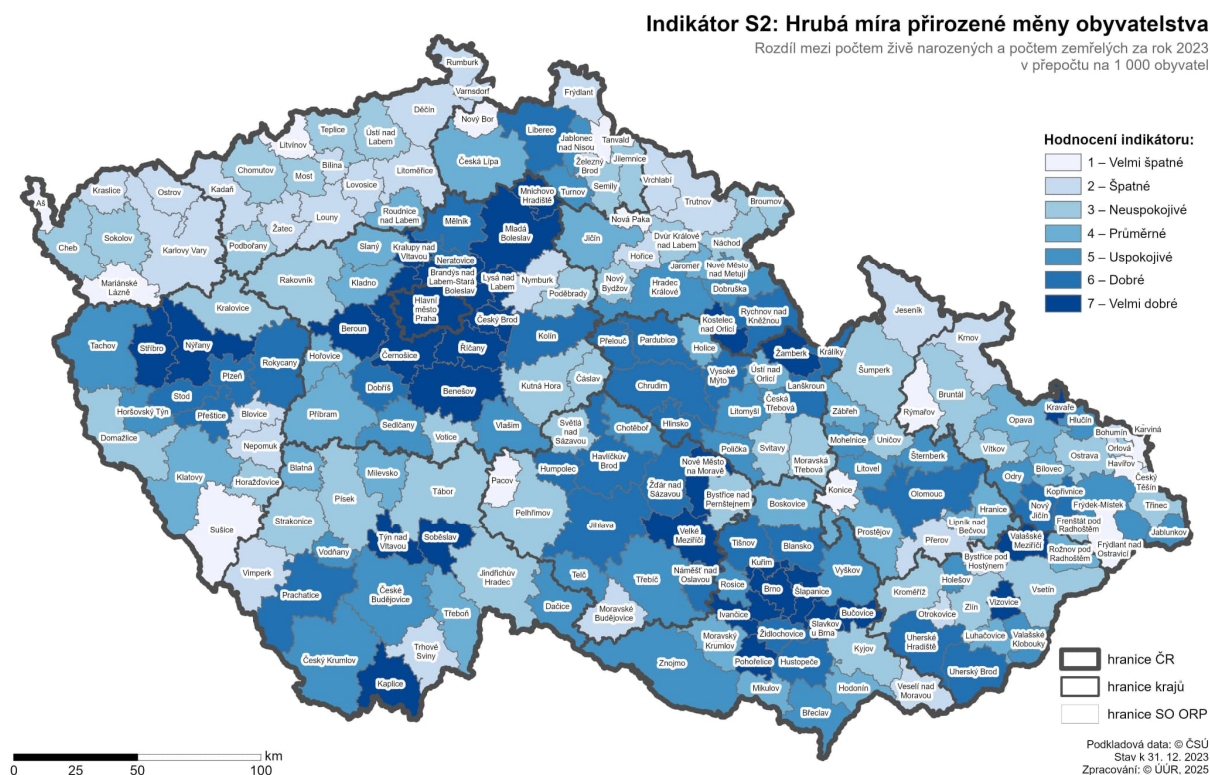
především jako srovnání jednotlivých SO ORP, tak zde dochází i k tomu, že mnoho SO ORP je hodnoceno kladně (dokonce i velmi dobře), ačkoliv mají záporné hodnoty indikátoru, což lze obecně hodnotit jako výsledek negativní. Jejich přirozený úbytek ale není tak vysoký jako u jiných SO ORP, což v kontextu celé ČR znamená, že jejich situace je nadprůměrná, a tak je také hodnocena.

Kladné hodnoty přirozené měny obyvatelstva jsou registrovány především v metropolitních areálech Prahy a Brna. Nejvyšších hodnot dosahují SO ORP, které se nachází v přilehlých oblastech těchto velkých měst a které se dají souhrnně označit jako oblasti suburbanizační. Pro tyto oblasti je typické vysoké zastoupení jedinců mladších věkových kategorií, kteří zde zakládají rodiny a tím zvyšují přirozený přírůstek. Nejlepší situace je v SO ORP **Pohořelice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Černošice, Slavkov u Brna, Lysá nad Labem, Český Brod, Šlapanice, Říčany a Bučovice**. Kladné hodnoty indikátoru má také samotné **hlavní město Praha**. Kromě SO ORP ve výše uvedených oblastech mají kladné hodnoty indikátoru už jen SO ORP **Kravaře, Kostelec nad Orlicí a Nové Město na Moravě**. Kromě výše uvedených má nejvyšší velmi dobré hodnocení ještě dalších 17 SO ORP, které však už zaznamenávají mírný přirozený úbytek obyvatelstva.

V kontextu celého Česka je však situace převážně negativní. Většina SO ORP zaznamenala úbytek obyvatel přirozenou měnou. Nejnižší úbytky, popřípadě setrvalý stav je charakteristický pro centrální oblasti krajů, tedy SO ORP v okolí krajských měst. Tento stav platí kromě výše zmíněných například také pro Plzeňský kraj, Jihočeský kraj, Pardubický kraj, Olomoucký kraj nebo Kraj Vysočina.

Naopak SO ORP, které se nachází na periferiích jednotlivých krajů, zaznamenávají mnohem častěji výraznější úbytky. Nejnižší hodnoty indikátoru mají správní obvody v pohraničí (SO ORP **Karviná, Litvínov, Sušice, Nový Bor, Aš, Havířov, Mariánské Lázně, Tanvald a Frýdlant nad Ostravicí**), případně na vnitřních periferiích (SO ORP **Pacov, Rýmařov, Konice a Nová Paka**). Obecně je možné vidět, že nejvíce správních obvodů ORP s vyššími úbytky obyvatelstva přirozenou měnou se nachází v Karlovarském a Ústeckém kraji.

Obr. 23: Kartogram hodnocení indikátoru S2 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S3: Hrubá míra migračního salda

Hrubá míra migračního salda je důležitým demografickým ukazatelem, který napomáhá identifikovat, zda dané území získává nebo ztrácí obyvatelstvo prostřednictvím migrace. Migrační saldo významně napomáhá v hodnocení atraktivity daného území, například z hlediska životních podmínek, kvality a dostupnosti bydlení, nabídky pracovních příležitostí apod.

Opakující se kladné migrační saldo v určitém střednědobém horizontu je zpravidla pozitivním stavem, který poukazuje na to, že se jedná o území v mnoha ohledech přitažlivé pro lidi z jiných oblastí. Zároveň, vzhledem k tomu, že zpravidla migrují spíše obyvatelé v produktivním, případně předproduktivním věku (rodice společně se svými dětmi), lze předpokládat, že sami nově příchozí budou mít pozitivní dopad na socioekonomickou situaci v území. Zvýšené migrační saldo také představuje zvýšenou poptávku po bydlení, službách a pracovních příležitostech, což může stimulovat ekonomický růst daného území.

Zároveň jsou ale s vysokou imigrací spojeny zvýšené nároky na dané území (dostatečná kapacitní veřejná infrastruktura aj.), které pokud nebudou naplněny, mohou situaci nejen z pohledu soudržnosti společenství obyvatel v území zhoršovat. Kromě „přetížení“ území, může mít vysoká imigrace i další negativní dopady na území (spory starousedlíků s novousedlíky, změna genia loci atp.). Proto je vždy potřeba hodnotit dopady migrace přímo v kontextu daného území.

Indikátor S3 je vyhodnocen jako *rozdíl mezi počtem přistěhovalých a počtem vystěhovalých za jeden rok v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP)*. Výsledná hodnota tak udává hrubou míru migračního salda daného území za jeden rok. Pokud je hrubá míra migračního salda kladná, znamená to, že na daném území převažuje imigrace nad emigrací (více osob se přistěhovalo, než odstěhovalo), pokud je záporná, je tomu obráceně (více osob se odstěhovalo, než přistěhovalo). Indikátor je vyhodnocen tak, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Limitem tohoto indikátoru je, že neposkytuje úplný obraz o celkových demografických změnách, jelikož nezahrnuje přirozený pohyb obyvatelstva a vyhodnocuje pouze krátké časové období. Pro hlubší porozumění situace v jednotlivých územích je tedy nutné jej kombinovat s dalšími indikátory (zejména S1 a S2).

Tab. 29: Přehled hodnocení indikátoru S3 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S3		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	-7,01	-3,28	7	3,40	Velmi špatné
2	-3,27	1,37	41	19,90	Špatné
3	1,38	4,21	49	23,79	Neuspokojivé
4	4,22	7,58	43	20,87	Průměrné
5	7,59	11,93	36	17,48	Uspokojivé
6	11,94	19,53	23	11,17	Dobré
7	19,54	34,02	7	3,40	Velmi dobré

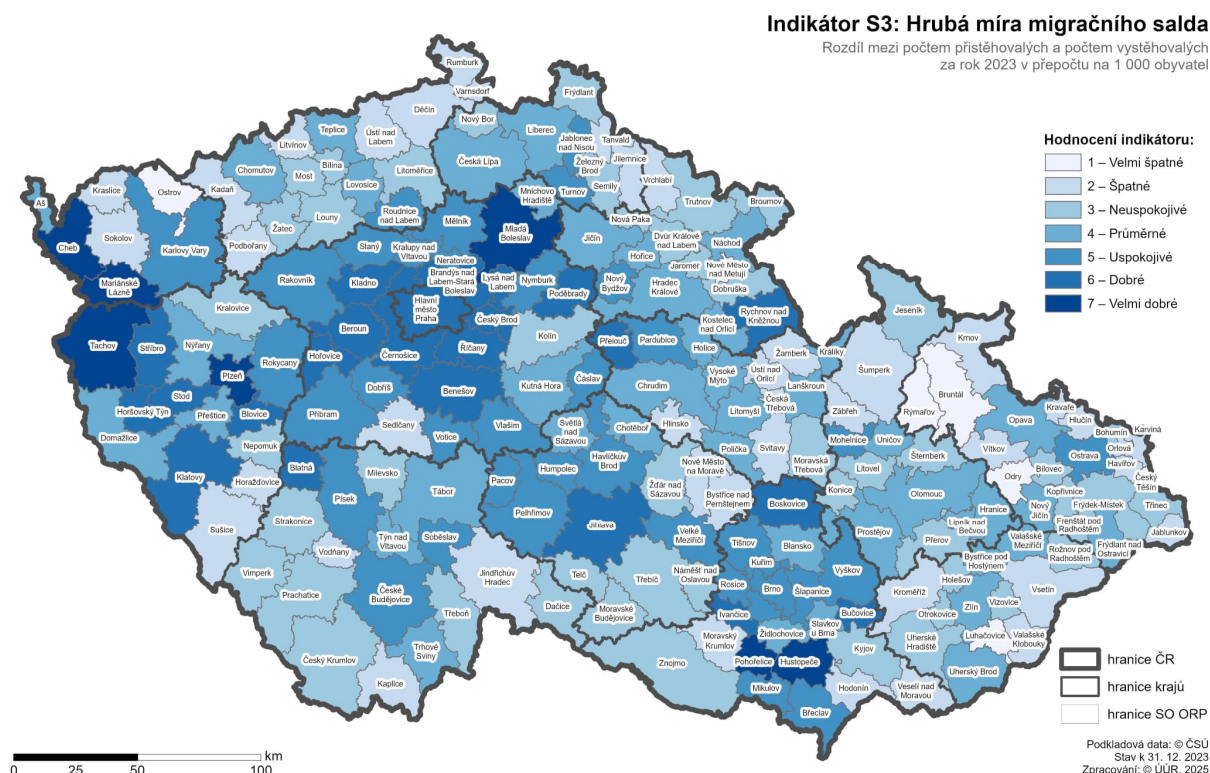
Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav za rok 2023, většina SO ORP zaznamenala kladné hodnoty tohoto indikátoru. Nejvíce SO ORP se nacházelo v rozmezí zisku 0 až 10 nových obyvatel v přepočtu na 1 000 obyvatel. Průměrná dosažená hodnota indikátoru S3 je 5,89. Rok 2023 ovšem nebyl z hlediska migrace zcela typický. Celkové migrační saldo České republiky za rok 2023 činilo 94 672 osob, přičemž průměrné roční migrační saldo ČR za roky 2012–2021 je pouze 25 477 osob. V únoru 2022 ovšem začala válka na Ukrajině, která vedla k masivnímu přílivu migrantů z Ukrajiny. Jen v roce 2022 byla celková hodnota migračního salda ČR 329 742 osob, což je extrémní výkyv oproti předcházejícím rokům. Ačkoliv se situace v roce 2023 mírně stabilizovala, pořád se jedná o hodnotu migračního salda z dlouhodobého hlediska mimořádnou. Vzhledem k tomu dochází ve většině SO ORP k výraznému zkreslení situace. Hodnoty migračního salda převážné většiny SO ORP jsou kladné, což v mnoha případech ani zdaleka neodpovídá dlouhodobému či střednědobému trendu.

Příliv migrantů z Ukrajiny ovlivnil hodnotu indikátoru S3 de facto po celém území České republiky. Výrazněji je ale možné pozorovat vyšší přírůstky migrací v západní části území (v Čechách) a v ekonomicky silnějších lokalitách. Stejně jako v předchozích letech byly vysoké migrační přírůstky registrovány v Praze a okolních SO ORP, resp. v celém Středočeském kraji (nejvíce v SO ORP **Mladá Boleslav**). Totéž platí o Brněnské metropolitní oblasti (nejvíce v SO ORP **Pohořelice, Hustopeče**), popř. o některých SO ORP v Plzeňském kraji. Oproti dlouhodobému trendu se zvýšil také migrační přírůstek v centrech samotných (zejména u SO ORP **Plzeň**), často výrazněji než v jejich zázemí. Zároveň se objevují i lokality, které zaznamenaly vysoké přírůstky migrací, ale z dlouhodobého hlediska to pro ně není typické. Jedná se například o SO ORP **Tachov, Mariánské Lázně** či **Cheb**.

Nížší migrační přírůstky, tudíž i nižší bodové hodnocení, je možné pozorovat spíše ve východní části území (na Moravě), nejvýrazněji však v některých periferních částech celé České republiky. Záporné migrační saldo má celkem 27 správních obvodů, přičemž 7 SO ORP s hodnotou indikátoru nižší než -3, má nejhorší hodnocení (velmi špatné – 1). Nejhuře ze všech správních obvodů je na tom SO ORP **Rýmařov**, který má jediný hodnotu indikátoru nižší než -7. Kromě něj mají v Moravskoslezském kraji nejnižší hodnocení také SO ORP **Odry, Bruntál** a **Český Těšín**. Tyto správní obvody v této kategorii hodnocení doplňují také SO ORP **Ostrov** v Karlovarském kraji, SO ORP **Luhačovice** ve Zlínském kraji a SO ORP **Nové Město nad Metují** v kraji Královéhradeckém. U všech výše zmíněných správních obvodů platí, že jejich zaostávání z pohledu migračního salda oproti zbytku země je dlouhodobějším problémem, který nezměnila ani migrační vlna z Ukrajiny.

Obr. 24: Kartogram hodnocení indikátoru S3 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S4: Index stárí

Index stárí je další z demografických ukazatelů, který tentokrát poskytuje důležité informace o věkové struktuře populace v daném území a zejména o jejím stárnutí. Vypovídá o tom, jak se mění demografické složení daného území a jaký podíl zdejší populace tvoří děti (0–14 let) ve srovnání se seniory (65+).

Dlouhodobě vysoké hodnoty indexu stárí jsou známkou stárnoucí populace, kde počet seniorů v porovnání s počtem dětí roste. Vysoký podíl obyvatel ve věku nad 65 let indikuje negativní (regresivní) stav populace a pojí se s vyšším zatížením zdravotních a sociálních služeb v daném území. Zároveň to znamená, že se snižuje počet obyvatel v produktivním věku, z čehož plyne nižší nabídka pracovních sil, což může brzdit ekonomický růst. Vyšší podíl obyvatel v předproduktivním věku je pozitivní a značí progresivní vývoj populace. Pojí se s ním ovšem potřeba zajistit pro tyto obyvatele odpovídající vybavenost, zejména v oblasti školství.

Indikátor S4 je vyhodnocen jako *poměr počtu obyvatel ve věku 65 let a více a počtu obyvatel ve věku 14 let a méně v daném území (SO ORP) vynásobený stem*. Vyjadřuje tak počet osob ve věku 65+ v přepočtu na 100 obyvatel ve věku 0–14 let daného území. Hodnota indexu stárí 100 znamená, že počet seniorů je v daném území stejný jako počet dětí. Hodnota vyšší než 100 udává, že je v populaci více seniorů než dětí a analogicky hodnota nižší než 100 ukazuje, že v populaci je více dětí než seniorů. Čím je hodnota indikátoru vyšší, tím je situace nepříznivější a naopak. Tomu odpovídá i vyhodnocení indikátoru. Čím nižší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 30: Přehled hodnocení indikátoru S4 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S4		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	184,06	161,69	14	6,80	Velmi špatné
2	161,68	148,22	38	18,45	Špatné
3	148,21	138,47	38	18,45	Neuspokojivé
4	138,46	128,61	46	22,33	Průměrné
5	128,60	117,44	44	21,36	Uspokojivé
6	117,43	97,58	16	7,77	Dobré
7	97,57	68,09	10	4,85	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, ve většině SO ORP byly hodnoty indexu stárí vyšší než 100. Průměrná dosažená hodnota indikátoru S4 je 135,67. V celorepublikovém kontextu tak lze hovořit o výrazně negativním stavu. Situace se však mezi jednotlivými SO ORP liší a z prostorového hlediska lze dobře identifikovat oblasti, které se vyznačují ať už nízkými nebo vysokými hodnotami. Hodnoty indexu stárí v mnoha ohledech kopírují výsledky jiných indikátorů.

Celkem 14 SO ORP spadlo do nejhorší kategorie hodnocení (velmi špatné – 1). V těchto lokalitách je převaha lidí ve věku nad 65 let nejvyšší. Z geografické pohledu se jedná jednak o oblasti, které leží na vnitřní periferii, tedy poblíž hranice mezi dvěma kraji. Do této skupiny lze zařadit SO ORP **Rýmařov**, **Milevsko**, **Pacov** (jde o 3 SO ORP s vůbec nejhorším indexem stárí s hodnotou přes 176), **Horažďovice**, **Blatná**, **Konice** či **Nepomuk**. Druhou skupinu jsou pak SO ORP na vnější periferii České republiky jako SO ORP **Veselí nad Moravou**, **Jeseník**, **Sušice** nebo **Krnov**. Vyšší hodnoty tohoto indikátoru ovšem byly registrovány také v řadě dalších SO ORP nacházejících se ve dvou výše uvedených oblastech.

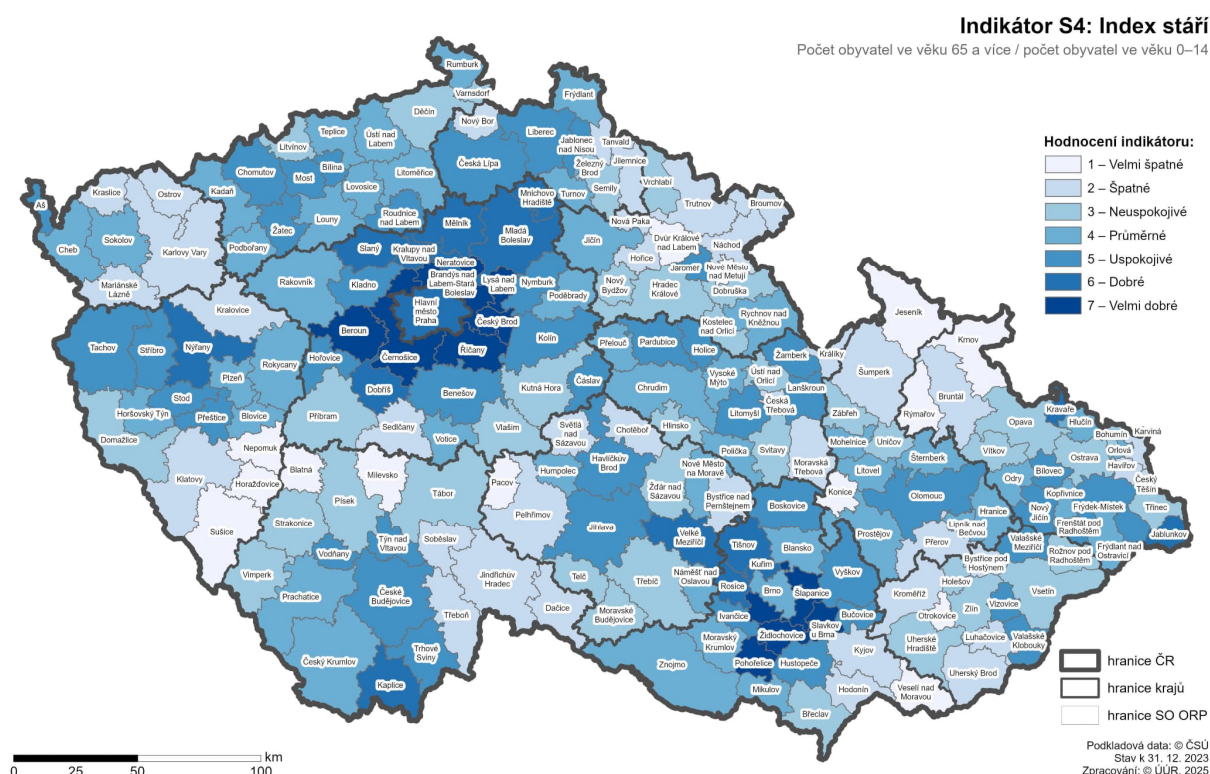
Tento stav souvisí s tím, že periferní oblasti jsou zpravidla méně atraktivní a poskytují pro místní obyvatele menší perspektivu pro kvalitní život (zejména z ekonomického pohledu). Z toho důvodu jsou tyto oblasti často postihnuty odlivem mladší populace do centrálních částí, což přispívá k vyššímu podílu starších osob, které zůstávají v periferních oblastech. Zároveň tyto oblasti nejsou atraktivní ani pro nové obyvatele, kteří by potenciálně mohli hodnotu indikátoru svým přistěhovááním snížit.

Kromě výše uvedených SO ORP mají nejhorší hodnocení (velmi špatné – 1) také tři SO ORP, které se nenacházejí vyloženě v periferních oblastech (SO ORP **Otrokovice**, **Dvůr Králové nad Labem**

a **Nové Město nad Metují**). V těchto případech se jedná o SO ORP, které se nachází v krajích (Královéhradecký a Zlínský), které mají celkově nepříznivý demografický vývoj a potýkají se s výrazným stárnutím populace.

O něco příznivější je situace v centrálních částech krajů, resp. v městech střední velikosti a jejich okolí, avšak zpravidla i zde dominuje poproduktivní populace nad předproduktivní populací. Převaha osob ve věku 0–14 let byla registrována pouze v 10 správních obvodech. Tyto SO ORP mají jako jediné nevyšší hodnocení indikátoru (velmi dobré – 7). Jedná se o suburbanizační lokality v zázemí Prahy a Brna, jež jsou atraktivní pro mladé rodiny s dětmi (cenově dostupné bydlení v relativně kvalitním prostředí s blízkostí velkého centra, které nabízí možnost dobré práce, kvalitních služeb apod.). Nejnižší hodnoty (pod 70) mají SO ORP **Lysá nad Labem** a **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**, následované SO ORP **Říčany** a **Černošice** (index stárí pod 80) a SO ORP **Český Brod** (87,40) a **Beroun** (92,68). V případě brněnské metropolitní oblasti jde o SO ORP **Slavkov u Brna**, **Šlapanice**, **Židlochovice** a **Pohořelice** (všechny s indexem stárí mezi 93 až 98).

Obr. 25: Kartogram hodnocení indikátoru S4 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S5: Naděje dožití

Naděje dožití (nebo též střední délka života) je demografický ukazatel, který vyjadřuje průměrný počet let, který má osoba žijící v určitém roce pravděpodobně před sebou, pokud by po celý zbytek jejího života platily současné úmrtnostní podmínky. Tento ukazatel se obvykle vyjadřuje při narození, ale může být vypočítán i pro jiné věkové skupiny. V podstatě jde o odhad, jak dlouho by mohla osoba žít za předpokladu, že současné zdravotní, sociální a ekonomické podmínky zůstanou nezměněny. Tento ukazatel v daném území odráží celkovou kvalitu života a nepřímo zohledňuje informace o socio-ekonomických podmínkách regionu jako je příjem, kvalita bydlení, dostupné zdravotní a jiné služby. Vysoká naděje dožití naznačuje, že lidé žijí v prostředí, které je příznivé pro dlouhý a zdravý život. Naděje dožití se sleduje zvlášť pro muže a zvlášť pro ženy a zpravidla nabývá vyšších hodnot u žen než u mužů.

Indikátor S5 vyhodnocuje *hodnoty naděje dožití v daném území (SO ORP) odpovídající průměru za 5leté období (2019–2023) pro věk 0 let, zvlášť pro muže (S5.1) a pro ženy (S5.2)*. Hodnoty naděje dožití jsou převzaty od Českého statistického úřadu, který je vypočítává z tzv. úmrtnostních tabulek, které odráží úmrtnostní poměry referenčního období. Úmrtnostní tabulky pomocí spolu propojených tabulkových funkcí vyjadřují intenzitu úmrtnosti dané populace. Hodnoty naděje dožití za muže a ženy jsou vyhodnoceny zvlášť a výsledná hodnota indikátoru je průměrem bodového hodnocení za oba dílčí ukazatele. Čím vyšší je hodnota ukazatele v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 31: Přehled hodnocení ukazatelů S5.1 a S5.2 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota ukazatele S5.1		Četnost	%	Hodnota ukazatele S5.2		Četnost	%
	od	do			od	do		
1	71,52	73,26	17	8,25	78,38	79,71	17	8,25
2	73,27	74,41	32	15,53	79,72	80,62	22	10,68
3	74,42	75,09	29	14,08	80,63	81,35	41	19,90
4	75,10	75,70	39	18,93	81,36	81,87	48	23,30
5	75,71	76,42	52	25,24	81,88	82,29	32	15,53
6	76,43	77,35	28	13,59	82,30	82,87	34	16,50
7	77,36	79,01	9	4,37	82,88	84,80	12	5,83

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Tab. 32: Přehled hodnocení indikátoru S5 – souhrn za oba sledované ukazatele

Bodová hodnota	Četnost	%	Hodnocení
1	12	5,83	Velmi špatné
2	18	8,74	Špatné
3	39	18,93	Neuspokojivé
4	36	17,48	Průměrné
5	60	29,13	Uspokojivé
6	31	15,05	Dobré
7	10	4,85	Velmi dobré

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

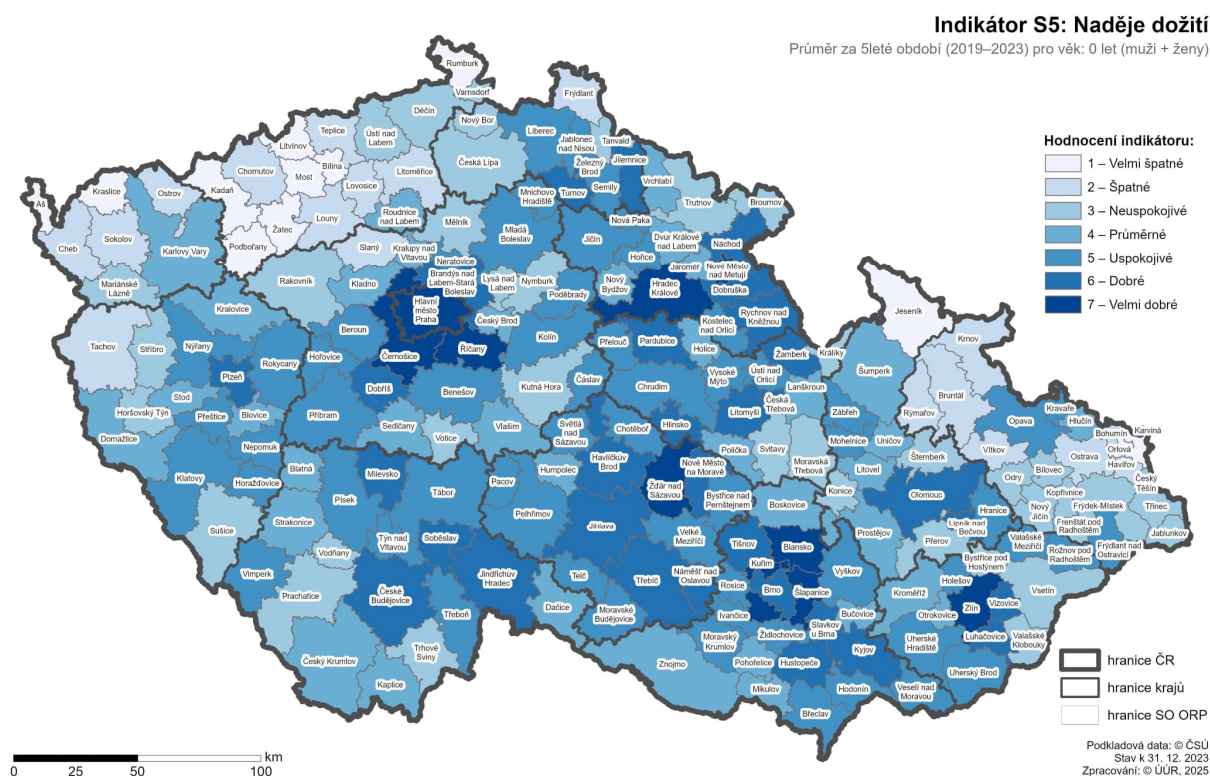
Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, tak nejvíce SO ORP má naději dožití v rozmezí 74–77 let u mužů a v rozmezí 81–83 let u žen. A ačkoliv je pro nás podstatná zejména prostorová diferenciaci sledovaného jevu, popsána dále, je zajímavé i srovnání hodnot za muže a ženy. Průměrně je naděje dožití u žen o 6 let vyšší než u mužů (ženy 81,51, muži 75,35), což je rozdíl, který se v ČR mezi pohlavími dlouhodobě udržuje. Rozdíl je převážně způsoben vyšší úmrtností mužů, která je způsobena vyšší incidencí zhoubných nádorů u mužů, vyšší konzumací návykových látek a vyšší fyzickou zátěží mužů.

Na nejvyšší bodové hodnocení (dohromady za muže a ženy) dosáhlo celkem 10 SO ORP, přičemž 6 z nich mělo velmi dobré hodnocení, jak u mužů, tak i u žen. Jde o **hlavní město Prahu**, SO ORP **Černošice**, **Hradec Králové**, **Nové Město nad Metují**, **Kuřim** a **Šlapanice**. Vyššího hodnocení dosahují i další SO ORP v okolí hlavního města Prahy, ve východních Čechách, na jižní Moravě i v dalších lokalitách (Vysočina, Zlínsko). Vyšších hodnot dosahuje rovněž většina SO ORP krajských měst.

Nejnižší bodové hodnocení (dohromady za muže i ženy) má celkem 12 SO ORP, které získaly velmi špatné hodnocení, jak u mužů, tak i u žen. Ve všech případech jde o správní obvody, které leží na vnější periferii České republiky (SO ORP **Aš**, **Kraslice**, **Kadaň**, **Podbořany**, **Žatec**, **Most**, **Bílina**, **Litvínov**, **Rumburk**, **Jeseník**, **Orlová** a **Karviná**). Jedná se o oblasti vzdálené od hlavních ekonomických center České republiky, které trpí řadou ekonomických a sociálních problémů, jenž se promítají i do tohoto ukazatele. Zároveň jde povětšinou o lokality, které mají problematickou kvalitu životního prostředí ve vztahu k lidskému zdraví. Obecně lze říct, že právě Moravskoslezský, Karlovarský a zejména Ústecký kraj jsou na tom, z pohledu naděje dožití, ze všech částí České republiky nejhůře.

Určitou zvláštností jsou pak regiony, které dosahují vysokého hodnocení naděje dožití u jednoho pohlaví, ale výrazně nižšího u pohlaví druhého. Nejvýraznější je to u SO ORP **Horažďovice**, kde naděje dožití u mužů je hodnocena jako špatná (2), ale u žen jako velmi dobrá (7). Opačně je to v SO ORP **Blatná**, kde je naděje dožití u mužů hodnocena jako dobrá (6), ale u žen jako špatná (2). Podobných případů, ač ne až tak výrazných, je v rámci České republiky celá řada.

Obr. 26: Kartogram hodnocení indikátoru S5 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S6: Intenzita bytové výstavby

Intenzita bytové výstavby je důležitým socioekonomickým ukazatelem, který se používá k měření a hodnocení rozvoje bytového trhu v daném území. Intenzita bytové výstavby se zaměřuje na kvantitativní stránku výstavby nových bytových jednotek a poskytuje informace o tom, jak aktivní je stavební sektor v oblasti bytové výstavby. Vyšší intenzita bytové výstavby často signalizuje příznivou socioekonomickou situaci v území. Intenzita bytové výstavby vypovídá o atraktivitě daného území pro bydlení (např. kvalitní životní prostředí, dobrá dopravní dostupnost, pracovní příležitosti atd.). Pokud dochází k výstavbě bytů, obvykle to znamená, že je vysoká poptávka po bydlení, což může být způsobeno růstem populace, zvyšujícími se příjmy nebo dalšími příznivými socioekonomickými podmínkami v daném území.

Intenzita bytové výstavby je užitečný ukazatel pro analýzu regionálního rozvoje. Různé lokality mohou mít různou úroveň výstavby, což reflektuje jejich atraktivitu pro obyvatele a investory. Intenzita bytové výstavby může odrážet i sociální dynamiku, jako je růst populace, migrace, urbanizace či rezidenční suburbanizace.

Indikátor S6 je vyhodnocen jako počet dokončených bytů za jeden rok v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP). Bytem se rozumí místnost nebo soubor místností, které jsou podle rozhodnutí stavebního úřadu určeny k bydlení a mohou tomuto účelu sloužit jako samostatné bytové jednotky. Dokončený byt je takový, jehož stavba nebo přestavba vyžadovala stavební povolení nebo ohlášení a který již lze užívat na základě oznámení stavebnímu úřadu nebo kolaudačního souhlasu. Indikátor je vyhodnocen tak, že čím vyšší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 33: Přehled hodnocení indikátoru S6 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S6		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	0,71	1,75	34	16,50	Velmi špatné
2	1,76	2,63	53	25,73	Špatné
3	2,64	3,46	44	21,36	Neuspokojivé
4	3,47	4,51	36	17,48	Průměrné
5	4,52	5,96	27	13,11	Uspokojivé
6	5,97	8,23	8	3,88	Dobré
7	8,24	11,16	4	1,94	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav za rok 2023, intenzita bytové výstavby se vyznačovala výraznou diferenciací mezi jednotlivými SO ORP. Rozmezí hodnot indikátoru u jednotlivých SO ORP se pohybovalo od méně než 1 po více než 11. Variační rozpětí je tedy více než 10 dokončených bytů na 1 000 obyvatel. Zároveň jsou v tomto rozpětí jednotlivé SO ORP rozloženy dosti nerovnoměrně. Téměř 90 % všech správních obvodů má hodnotu indikátoru nižší než 5 a průměrná dosažená hodnota indikátoru S6 je proto jen 3,29 dokončených bytů na 1 000 obyvatel.

Nejvyššího bodového hodnocení dosáhly jen 4 SO ORP (SO ORP **Ostrov, Kuřim, Pohořelice a Český Krumlov**) a jen dalších 8 SO ORP dosáhlo druhého nejvyššího bodového hodnocení (SO ORP **Nýřany, Rosice, Hořovice, Lysá nad Labem, Vrchlabí, Říčany, Mikulov a Beroun**). Jedná se o správní obvody, které mají hodnotu indikátoru vyšší než 6 dokončených bytů na 1 000 obyvatel (hodnocení dobré – 6), potažmo vyšší než 9 dokončených bytů na 1 000 obyvatel (hodnocení velmi dobré – 7).

Částečně se jedná o lokality, kde je vyšší intenzita bytové výstavby očekávatelná. Jsou to zejména lokality v zázemí velkých měst (Praha, Brno, Plzeň), kde dochází k intenzivní rezidenční suburbanizaci, případně i další správní obvody v krajích, které jsou socioekonomicky silnější (Středočeský a Jihomoravský kraj).

Kromě lokalit, kde je vyšší intenzita bytové výstavby očekávatelná, je možné sledovat vyšší intenzitu bytové výstavby také v SO ORP, kde to může být poměrně překvapivé. Mezi takové lokality určitě patří SO ORP **Ostrov** v Karlovarském kraji, který má vůbec nejvyšší hodnotu indikátoru v rámci celé ČR

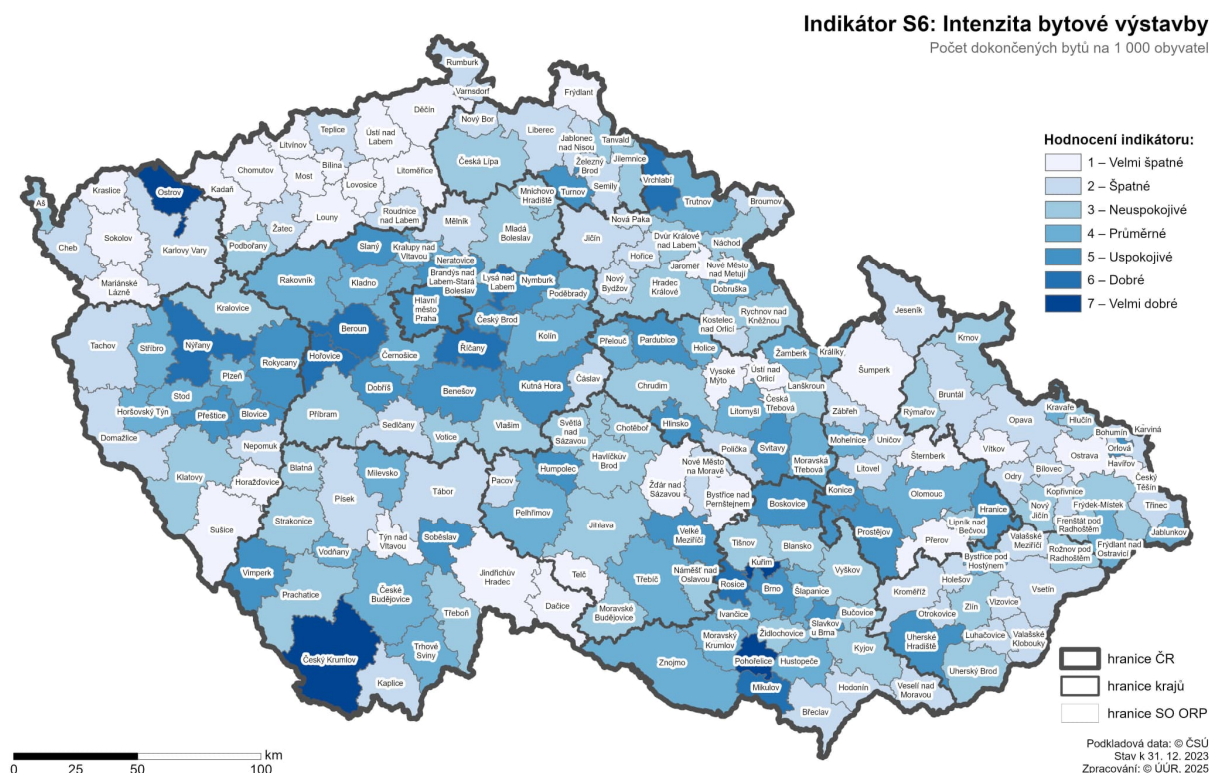
(11,16), SO ORP **Český Krumlov** v Jihočeském kraji nebo SO ORP **Vrchlabí** v Královéhradeckém kraji. Vysoká intenzita bytové výstavby v těchto správních obvodech může částečně souviset s rozvojem cestovního ruchu. Výsledná hodnota indikátoru bude však spíše ovlivněna realizací nějakého konkrétního projektového záměru většího rozsahu, který byl ve sledovaném roce dokončen. Taková skutečnost může zejména v populačně menších SO ORP výrazně navýšit výslednou hodnotu indikátoru a zkreslit tak dlouhodobý trend.

Velmi špatné bodové hodnocení indikátoru S6 má celkem 34 správních obvodů. Jedná se převážně o oblasti, které trpí odlivem obyvatel. S tím souvisí rostoucí počet prázdných a nevyužívaných bytů, a tudíž zde neexistuje taková poptávka po nové výstavbě. S úpadkem regionu či jeho negativním vnímáním souvisí také nižší atraktivita regionu pro případné investory, kteří by měli zájem o výstavbu nových bytů.

Výše popsané se nejvýrazněji projevuje u správních obvodů v Ústeckém kraji. V tomto kraji má pouze jeden SO ORP hodnocení neuspokojivé. Všechny ostatní SO ORP mají hodnocení horší. Vůbec nejhorší jsou na tom SO ORP **Most** (nejnižší hodnota indikátoru v rámci celé ČR – 0,71), **Bílina**, **Děčín**, **Kadaň** a **Ústí nad Labem**. Podobně jsou na tom také některé správní obvody v dalších strukturálně postižených regionech, tedy v Moravskoslezském (např. SO ORP **Český Těšín**, **Vítkov** nebo **Ostrava**) a Karlovarském kraji (např. SO ORP **Sokolov** nebo **Kraslice**).

Dále se ve skupině s nejnižšími hodnotami tohoto indikátoru objevují SO ORP buď na vnější (např. SO ORP **Dačice**, **Frýdlant** nebo **Sušice**) nebo vnitřní (např. SO ORP **Horažďovice**, **Telč** nebo **Bystřice nad Pernštejnem**) periferii, pro něž jsou rovněž charakteristické negativní demografické trendy z hlediska vývoje populace, a tudíž i nižší poptávka po bydlení.

Obr. 27: Kartogram hodnocení indikátoru S6 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S7: Index sociálního vyloučení

Index sociálního vyloučení je komplexní sociální nástroj, zkonstruovaný Odborem (Agenturou) pro sociální začleňování MMR, který se používá k měření a hodnocení míry sociálního vyloučení jednotlivců nebo skupin v určitém území. Tento nástroj poskytuje informace o tom, jak dobře nebo špatně se různé skupiny obyvatel integrují do hlavních sociálních, ekonomických a politických struktur společnosti.

Index sociálního vyloučení v sobě zahrnuje klíčové ukazatele z různých oblastí sociálního vyloučení (bydlení, vzdělávání, zaměstnanost a zadluženost) a umožňuje sledovat v celorepublikovém rozsahu míru zatížení území sociálním vyloučením. Sledovaný ukazatel také vypovídá o úrovni sociální soudržnosti a solidarity v dané společnosti. Vysoká míra sociálního vyloučení může vést k fragmentaci společnosti, nárůstu napětí, počtu konfliktů a celkově ke zhoršení sociálního klimatu v daném území.

Indikátor S7 je vyhodnocen na základě hodnot indexu sociálního vyloučení daného území (SO ORP), které jsou převzaty od Odboru pro sociální začleňování, jenž index konstruuje na základě 5 dílčích ukazatelů, a to: příjemci příspěvku na živobytí, příjemci příspěvku na bydlení, osoby v exekuci, dlouhodobě nezaměstnané osoby a předčasné odchody ze systému vzdělávání – běžné třídy (viz Metodika pro posouzení míry a rozsahu sociálního vyloučení v území, 2020). Odbor pro sociální začleňování vyhodnocuje jednotlivé indikátory samostatně (přiděluje body) a hodnota sumačního indexu je výsledkem prostého součtu bodů v daném území za všechny dílčí indikátory. Základní územní úroveň, k níž se index sociálního vyloučení vztahuje, je úroveň obcí. Hodnoty indexu pro SO ORP jsou agregovány z hodnot jednotlivých obcí v daném SO ORP. Škála indexu nabývá hodnot od 0 do 30 bodů, přičemž hodnota 0 znamená absenci nebo minimální rozsah sociálního vyloučení a hodnota 30 bodů nejvyšší míru zatížení sociálním vyloučením. Proto čím nižší je hodnota indikátoru v daném území, tím vyšší je jeho bodové hodnocení.

Tab. 34: Přehled hodnocení indikátoru S7 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S7		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	22,56	15,42	11	5,34	Velmi špatné
2	15,41	11,74	19	9,22	Špatné
3	11,73	8,77	21	10,19	Neuspokojivé
4	8,76	6,47	43	20,87	Průměrné
5	6,46	4,51	50	24,27	Uspokojivé
6	4,50	2,73	41	19,90	Dobré
7	2,72	0,78	21	10,19	Velmi dobré

Zdroj: Odbor pro sociální začleňování MMR, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Dle Odboru pro sociální začleňování jsou za území ohrožená sociálním vyloučením považována ty SO ORP, které mají hodnotu indexu 8 a vyšší (8–30). V rozmezí 2–7 bodů se jedná o území z hlediska sociálního vyloučení riziková a hodnota indexu 1 a nižší (0–1) identifikuje území sociálním vyloučením neohrožená. Z tohoto pohledu lze stav za rok 2023 hodnotit spíše pozitivně, jelikož téměř 70 % všech SO ORP má hodnotu indexu nižší než 8. Průměrná dosažená hodnota indikátoru S7 je 7,09, což je těsně pod hranicí 8 bodů. Na druhou stranu, pouze jeden SO ORP má hodnotu indikátoru nižší než 1 (SO ORP **Vizovice** – 0,78).

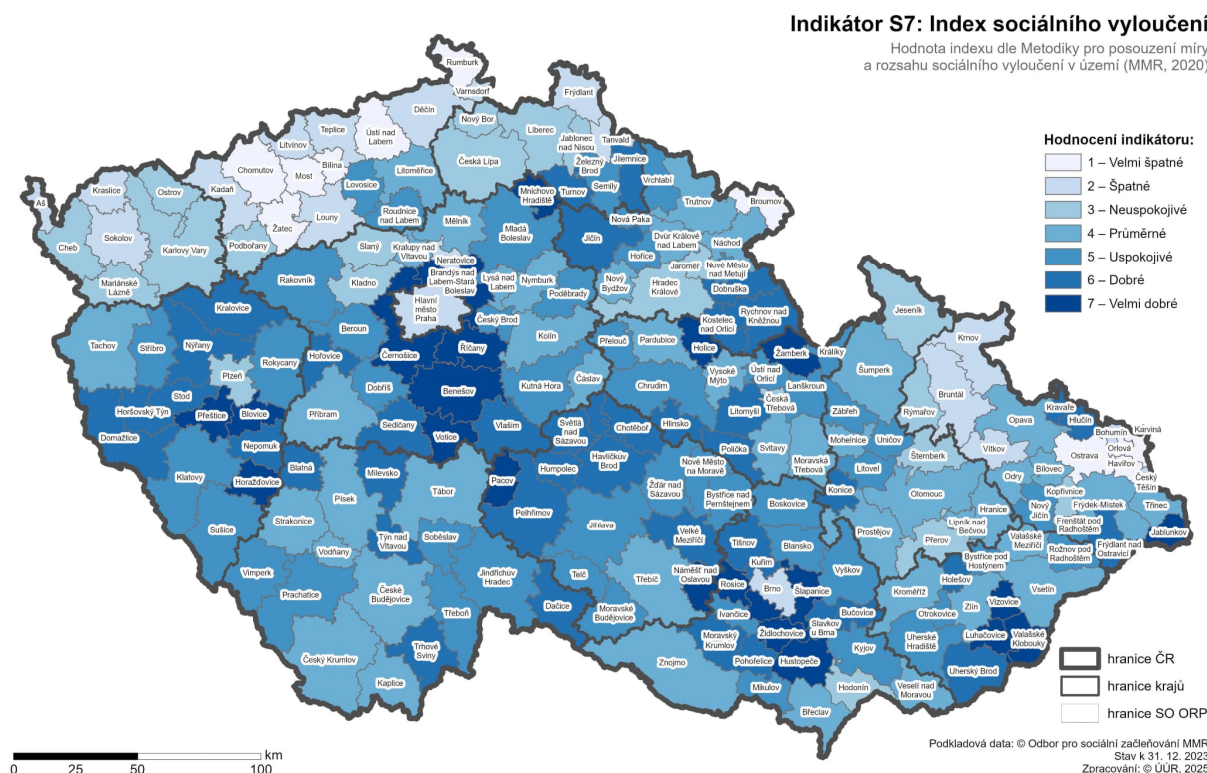
Jednoznačně nejhorší situace panuje ve správních obvodech v Ústeckém a Moravskoslezském kraji. Nejvyšší hodnoty indexu sociálního vyloučení zde byly registrovány v SO ORP **Karviná, Havířov, Most, Orlová, Bílina, Ostrava, Rumburk, Chomutov, Ústí nad Labem a Žatec** (všechny hodnoceny jako velmi špatné – 1). Ohrožená území však nelze redukovat pouze na tyto dva kraje, které lze označit jako strukturálně postižené regiony trpící ekonomickým a sociálním úpadkem. Vysoké hodnoty byly registrovány také v některých dalších lokalitách, zejména na vnějších periferiích. Příkladem jsou SO ORP **Broumov** (hodnocení velmi špatné – 1), **Frýdlant, Tanvald, Kraslice** nebo **AŠ** (hodnocení špatné – 2). Ze statistiky nevychází dobře také některá SO ORP velkých měst (např. SO ORP **Brno, Liberec, Plzeň** nebo **hlavní město Praha**), což souvisí s větší sociální diverzitou populace ve větších městech a cenou nájemního bydlení, která je v závislosti na atraktivitě daných sektorů města rozdílná.

SO ORP s nízkými hodnotami indikátoru se nejvíce koncentrují v zázemí Prahy (SO ORP **Říčany**, **Černošice** a **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav**) a Brna (SO ORP **Hustopeče**, **Šlapanice**, **Židlochovice** a **Rosice**), tedy ve významných suburbanizačních lokalitách, které tvoří prosperující předměstí, kde je koncentrace sociálně slabších skupin nižší, což se projevuje i nižšími hodnotami indexu sociálního vyloučení. Vysoká poptávka po bydlení v těchto lokalitách zvyšuje náklady na bydlení, což ho činí nedostupnějším pro sociálně slabší obyvatelstvo, které se proto soustřeďuje spíše ve specifických lokalitách Prahy a Brna.

Velmi dobrého hodnocení dosáhlo ve Středočeském kraji i několik dalších SO ORP, které přímo nesousedí s Prahou (SO ORP **Votice**, **Benešov** a **Mnichovo Hradiště**), a také několik SO ORP v Plzeňském kraji, převážně v blízkosti krajského města Plzně (SO ORP **Blovice**, **Přeštice** a **Horažďovice**).

Nízké hodnoty indexu pak byly zaznamenány také v některých spíše venkovských oblastech (zejména v Kraji Vysočina, Zlínském a Pardubickém kraji), pro které jsou zase charakteristické nižší sociální rozdíly a vyšší sociální soudržnost, která může částečně napomáhat k lepší integraci do zdejší populace (SO ORP **Vizovice**, **Pacov**, **Valašské Klobouky**, **Luhačovice**, **Holice**, **Náměšť nad Oslavou** a **Žamberk**). Velmi dobrého hodnocení dosáhl také SO ORP **Jablunkov** v Moravskoslezském kraji. V tomto případě se jedná o světlou výjimku v kraji, který je jinak sociálním vyloučením výrazně zatížen.

Obr. 28: Kartogram hodnocení indikátoru S7 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Indikátor S8: Počet míst v zařízeních sociálních služeb

Počet míst v zařízeních sociálních služeb je klíčovým ukazatelem, který vypovídá o kapacitě systému sociální péče v daném regionu. Tento ukazatel poskytuje informace o tom, jaký počet osob je možné umístit a pečovat o ně v různých typech sociálních zařízení. Zařízení sociální péče jsou ústavy, které poskytují péči důchodcům, osobám zdravotně postiženým, osobám sociálně nepřízpůsobeným a bezdomovcům.

Dostupná a kvalitní zařízení sociálních služeb podporují sociální inkluzi tím, že poskytují prostor a péči pro osoby, které by jinak mohly být sociálně vyloučené. Kvalitní a dostupná zařízení sociálních služeb mohou napomoci se snížením sociálních a zdravotních rizik v území a mohou také pomoci předcházet závažným sociálním problémům, jako je kriminalita či závislosti. Naopak nedostatek zařízení sociálních služeb, případně jejich nedostatečná kapacita, naznačuje nepřipravenost společnosti, potažmo celého systému, na nastalou situaci a může tak zvyšovat sociální vyloučení určitých skupin obyvatel, případně i zhoršovat životní podmínky pro tyto skupiny obyvatel.

Indikátor S8 je vyhodnocen jako počet míst v zařízení sociálních služeb v přepočtu na 1 000 obyvatel daného území (SO ORP). Uvádějí se lůžka (místa) vybavená k přijetí, ať už byla využita či nikoliv. Ukazatel zahrnuje součty denních míst v zařízeních sociální péče státních, obecních, církevních i ostatních. Mezi zařízení sociálních služeb, která jsou sledována, patří: centra denních služeb, denní stacionáře, týdenní stacionáře, domovy pro osoby se zdravotním postižením, domovy pro seniory, domovy se zvláštním režimem, chráněné bydlení, azylové domy, domy na půl cesty, zařízení pro krizovou pomoc, nízkoprahová denní centra, nízkoprahová zařízení pro děti a mládež, noclehárny, terapeutické komunity, sociální poradny, sociálně terapeutické dílny, centra sociálně rehabilitačních služeb, pracoviště rané péče, intervenční centra a služby následné péče. Vyšší hodnoty tohoto indikátoru ukazují na vyšší dostupnost sociální péče, což znamená, že čím vyšší je hodnota indikátoru, tím je situace v daném území z tohoto pohledu příznivější, a proto je také bodové hodnocení vyšší.

Tab. 35: Přehled hodnocení indikátoru S8 – stav k 31. 12. 2023

Bodová hodnota	Hodnota indikátoru S8		Četnost	%	Hodnocení
	od	do			
1	0,00	2,79	25	12,14	Velmi špatné
2	2,80	5,67	39	18,93	Špatné
3	5,68	7,55	37	17,96	Neuspokojivé
4	7,56	9,62	31	15,05	Průměrné
5	9,63	13,08	40	19,42	Uspokojivé
6	13,09	18,99	28	13,59	Dobré
7	19,00	25,25	6	2,91	Velmi dobré

Zdroj: ČSÚ, 2025; Upraveno: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li stav k 31. 12. 2023, jsou dosažené hodnoty indikátoru v rámci České republiky velice proměnlivé (od 0 až po 25,25 míst na 1 000 obyvatel), přičemž průměrná dosažená hodnota indikátoru S8 je 8,43. Prostorové rozložení hodnot tohoto indikátoru nevykazuje žádné pravidelné rysy. Z toho lze usuzovat, že výsledné hodnoty jsou významně spjaté s lokálním kontextem. Významnou roli zde hraje podpora místních samospráv, které buď mohou, anebo nemusí, klást důraz na rozvoj sociálních služeb. V některých případech může jít také o dědictví z minulosti, kdy se v určitých lokalitách rozvinula specifická infrastruktura sociálních služeb. Zároveň je potřeba zohledňovat i určitou územní spádovost jednotlivých zařízení, která může přesahovat hranice jednotlivých SO ORP.

Vyšší hodnoty indikátoru jsou registrovány spíše v populačně menších SO ORP, ve kterých se nachází kapacitnější sociální zařízení. Přítomnost takových zařízení se u těchto SO ORP na hodnotě indikátoru projeví v přepočtu na 1 000 obyvatel výrazněji než u SO ORP populačně větších. Jedná se například o SO ORP **Blovice, Rumburk, Votice, Vodňany, Sedlčany** nebo **Pacov** (s hodnotou indikátoru více než 20 jsou všechny hodnoceny jako velmi dobré – 7).

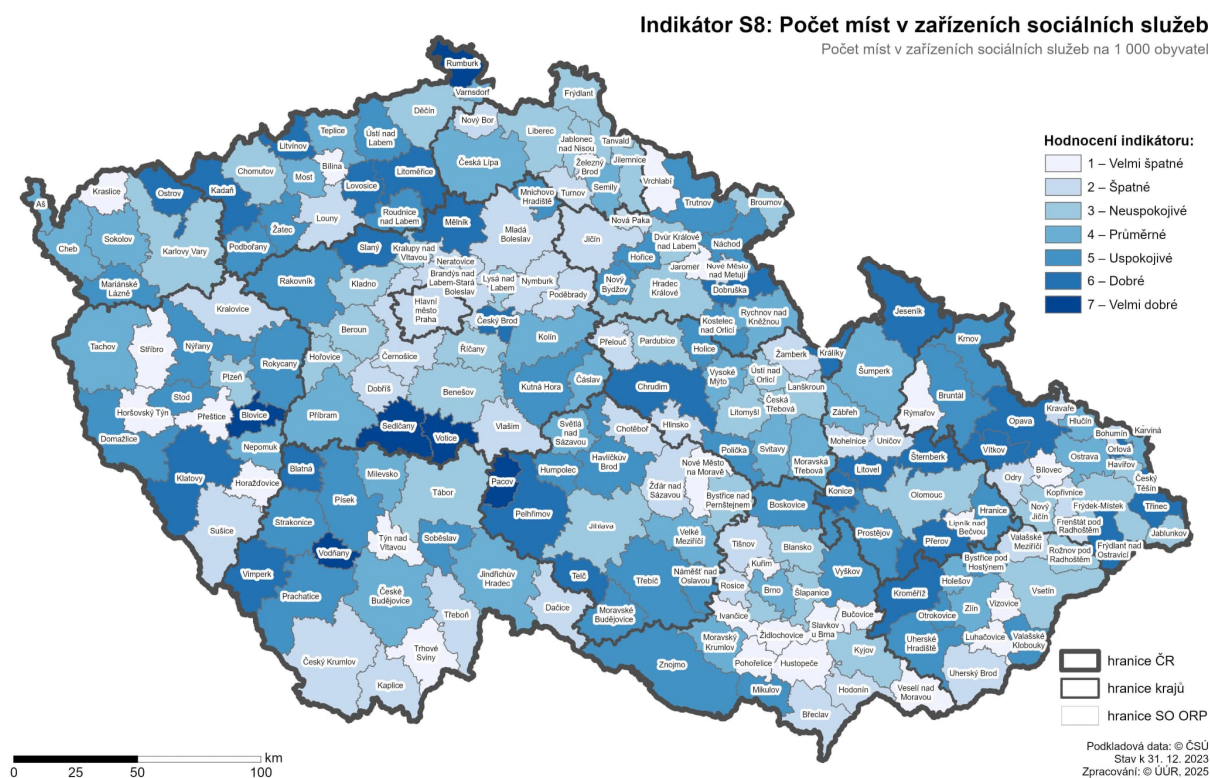
Oblasti s vyššími hodnotami tohoto indikátoru částečně korespondují s oblastmi, které mají relativně vysoký podíl starší populace, což zvyšuje poptávku po sociálních službách, zejména těch zaměřených na seniory.

Na druhou stranu pro populačně větší SO ORP jsou charakteristické spíše nižší hodnoty tohoto indikátoru, i když v absolutním vyjádření zde pochopitelně celkový počet míst bude přesahovat počty míst v lépe hodnocených územích. Z SO ORP, které mají více než 100 000 obyvatel, má jen SO ORP **Opava** hodnocení dobré (6) a SO ORP **Ústí nad Labem** hodnocení uspokojivé (5). Zároveň je ale potřeba říct také to, že žádný SO ORP s více než 100 000 obyvateli není hodnocen jako velmi špatný (1). Nejnižší hodnotu indikátoru z těchto správních obvodů má SO ORP **Mladá Boleslav** (4,52 a hodnocení neuspokojivé – 2).

Z SO ORP krajských měst (vč. hlavního města Prahy) nedosahuje kromě SO ORP Ústí nad Labem žádný SO ORP vyššího hodnocení než průměrného (4). Nejhuře je na tom z těchto územních celků **hlavní město Praha** s hodnotou indikátoru 4,80 (hodnocení špatné – 2). Hodnocení neuspokojivé (3) pak mají SO ORP **Plzeň, Jihlava, Olomouc, Karlovy Vary, Hradec Králové, Pardubice a Liberec**.

Velmi špatné hodnocení má celkem 25 SO ORP, které mají méně než 3 místa v zařízeních sociálních služeb na 1 000 obyvatel. 11 z těchto SO ORP nemá zaznamenána dokonce žádná místa v sociálních zařízeních. Jedná se o SO ORP **Bílina, Bučovice, Horažďovice, Horšovský Týn, Jaroměř, Kraslice, Kuřim, Lipník nad Bečvou, Nové Město na Moravě, Pohořelice a Železný Brod**.

Obr. 29: Kartogram hodnocení indikátoru S8 v jednotlivých SO ORP



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.3.2 Celkové vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel

Územní podmínky pro soudržnost společenství obyvatel jsou vyhodnocovány na základě 8 stanovených indikátorů (S1–S8), které by měly dostatečně vhodně a komplexně charakterizovat společenskou situaci daného území. Vybrané indikátory zohledňují vývoj a stav populace daného území, jak s ohledem na počet obyvatel, tak také s ohledem na věkovou strukturu populace, dále zohledňují naději dožití v daném území a také faktory, které ovlivňují délku a kvalitu života, tedy stav a vývoj potřebné infrastruktury (bydlení, sociální zařízení) nebo stav sociálního vyloučení. Jednotlivé indikátory jsou podrobně popsány a vyhodnoceny pomocí bodového hodnocení a kartogramů v samostatných kapitolách.

Celkové vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel bylo stanoveno pro každý SO ORP prostým součtem bodů získaných za každý indikátor (S1–S8), přičemž všechny indikátory jsou hodnoceny rovnocenně (mají stejnou váhu). V rámci sociálního pilíře jsou všechny indikátory hodnoceny v rozsahu 1–7 bodů. To znamená, že minimální možný počet dosažených bodů v sociálním pilíři je 8 (nejhorší možný stav) a nejvyšší možný počet dosažitelných bodů je 56 (nejlepší možný stav).

Tab. 36: Přehled celkového vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel – stav k 31. 12. 2023

Celkové vyhodnocení	Body celkem		Četnost	%
	od	do		
Nepříznivý stav – velmi špatný	13	19	20	9,71
Nepříznivý stav – špatný	20	23	20	9,71
Nepříznivý stav – neuspokojivý	24	28	37	17,96
Průměrný stav	29	33	55	26,70
Příznivý stav – uspokojivý	34	37	32	15,53
Příznivý stav – dobrý	38	42	30	14,56
Příznivý stav – velmi dobrý	43	50	12	5,83

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Zhodnotíme-li celkový stav územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel v České republice k 31. 12. 2023, tak je možné konstatovat, že u 77 SO ORP (cca 37 %) byl vyhodnocen stav jako nepříznivý, u 55 SO ORP (cca 27 %) jako průměrný a u 74 SO ORP (cca 36 %) jako příznivý. Stav sociálního pilíře je tedy téměř vyrovnaný.

Zároveň je z prostorového hlediska možné sledovat, že jednotlivé správní obvody, ať už s příznivým či nepříznivým stavem, se poměrně výrazně soustřeďují do širších jasně identifikovatelných oblastí s podobným stavem sociálního pilíře, čímž se vytváří poměrně jasný prostorový vzorec stavu územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel v ČR.

Nejvyšší dosažené bodové hodnocení je 50 bodů (téměř 90 % z maximálního možného počtu). Toto bodové hodnocení má SO ORP Říčany. Nejnížší dosažené bodové hodnocení je pouze 13 bodů (jen cca 23 % z maximálního možného počtu). Toto bodové hodnocení mají shodně 3 SO ORP (Kraslice, Rýmařov, Havířov). Průměrné dosažené bodové hodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel je 30,69 bodu.

Příznivý stav

Oblastí s nejpříznivějším stavem územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel je zcela jednoznačně prstenec správních obvodů, který se nachází v zázemí hlavního města Prahy. Zde je lokalizováno hned pět ze šesti nejlépe hodnocených SO ORP z celé ČR: **Říčany** (50 bodů), **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav** (47 b.), **Černošice**, **Český Brod** (oba 46 b.) a **Beroun** (45 b.). Velmi dobrý stav zde byl vyhodnocen také u SO ORP **Benešov** a **Lysá nad Labem** (oba 43 b.). Tento příznivý stav je dán zejména pozitivním vývojem počtu obyvatel. Jedná o území, které má jedny z nejvyšších příbytků počtu obyvatel (přirozených i migračních) v dlouhodobém i krátkodobém časovém

horizontu. V rámci indikátorů S1 (celkový přírůstek), S2 (přirozený přírůstek) a S3 (migrační saldo), mají všechny uvedené SO ORP hodnocení nadprůměrné (velmi dobré nebo dobré, pouze SO ORP Benešov má u indikátoru S1 hodnocení uspokojivé). Zároveň se jedná o území s nejlepšími hodnotami indexu stárí, tzn. s velice mladou a perspektivní populací. Všechny uvedené správní obvody mají indikátor S4 (index stárí) hodnocen jako velmi dobrý (pouze SO ORP Benešov je hodnocen jako uspokojivý). U indikátorů S5 (naděje dožití), S6 (intenzita bytové výstavby) a S7 (index sociálního vyloučení) mají pak tyto správní obvody hodnocení zpravidla nadprůměrné nebo nejhůře průměrné. Pouze SO ORP Lysá nad Labem má u indikátoru S5 hodnocení neuspokojivé. Podprůměrných hodnot dosahují tyto správní obvody pouze v rámci indikátoru S8 (počet míst v ZSS). Zde je výjimkou SO ORP Český Brod, který má hodnocení indikátoru S8 dobré.

Tento velice příznivý stav sociálního pilíře v uvedené oblasti je dán především suburbanizací hlavního města Prahy. Suburbanizační efekt Prahy způsobuje, že se do uvedeného území stěhuje vysoký počet mladých osob, které již mají nebo plánují mít děti. Zároveň se zpravidla jedná o lépe situované osoby, které si mohou dovolit nové bydlení, po kterém je tak v této lokalitě vysoká poptávka. Současně se nejedná o osoby, kterým by nějakým způsobem hrozilo sociální vyloučení.

Je určitě potřeba zmínit, že suburbanizační efekt Prahy se nevztahuje pouze na sedm výše uvedených SO ORP, ale de facto na celý Středočeský kraj. Vždyť žádný SO ORP v rámci Středočeského kraje není hodnocen hůře než průměrně, přičemž výrazně převažují správní obvody s hodnocením příznivým. I samotné hlavní město Praha má také stav sociálního pilíře hodnocen jako dobrý. Kromě těchto dvou krajů už není v ČR žádný kraj, který by neměl žádný správní obvod s vyhodnoceným nepříznivým stavem.

Podobný efekt jako ve Středočeském kraji je možné pozorovat i u dalších velkých měst ČR. V případě města Brna jsou to zejména SO ORP **Pohořelice** (46 b.), **Šlapanice** (45 b.) a **Kuřim** (44 b.), jejichž stav je hodnocen jako velmi dobrý. Tyto SO ORP mají u 5 z 8 indikátorů nadprůměrné hodnocení a u dalších dvou indikátorů hodnocení nejhůře průměrné. Velice nepříznivý je zde ale stav indikátoru S8 (stejně jako u správních obvodů ve Středočeském kraji), který je v SO ORP Šlapanice hodnocen neuspokojivě a v SO ORP Pohořelice a Kuřim dokonce velmi špatně. Příznivý stav sociálního pilíře ovlivněný městem Brnem je možné sledovat i u dalších SO ORP v rámci Jihomoravského kraje a částečně i na Vysočině. V této souvislosti je potřeba zmínit zejména SO ORP **Velké Meziříčí** (43 b.), který se nachází právě v Kraji Vysočina, ale přímo sousedí s Jihomoravským krajem, a jehož stav je hodnocen jako velmi dobrý. Tento výsledek můžeme určitě přikládat i tomu, že má SO ORP Velké Meziříčí velmi dobré napojení na město Brno (zejména po dálnici D1). SO ORP Velké Meziříčí má u 7 z 8 indikátorů nadprůměrné hodnocení (nejvyšší hodnocení ale jen u indikátoru S2). Pouze u indikátoru S8 má hodnocení průměrné.

Velmi dobrý stav sociálního pilíře má také SO ORP **Nýřany** (44 b.) nacházející se v zázemí města Plzeň. SO ORP Nýřany má sice jen jedno nejvyšší hodnocení indikátoru (S2), ale oproti tomu je jeho nejnižším hodnocením hodnocení průměrné u indikátoru S3. Všechny ostatní indikátory jsou u SO ORP Nýřany hodnoceny nadprůměrně. Také všechny čtyři další správní obvody sousedící s SO ORP Plzeň mají příznivé hodnocení (dobré, v případě SO ORP Přeštice uspokojivé), stejně jako SO ORP Plzeň samotný. Příznivé hodnocení má i několik dalších správních obvodů v Plzeňském kraji. I zde se tedy jedná o poměrně výrazné území s příznivým stavem územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.

Obecně lze říct, že oblasti s příznivým stavem územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel se nachází spíše v socioekonomicky silnějších krajích, přičemž zpravidla platí, že v těchto lokalitách jsou lépe hodnoceny SO ORP v zázemí centrálních měst než SO ORP na periferiích krajů (od centrálních měst vzdálená). Zároveň většinou platí i to, že SO ORP v zázemí centrálních měst jsou hodnoceny lépe než SO ORP, ve kterých se přímo nachází centrální města. Ovšem i tyto centrální SO ORP mají zpravidla stav příznivý. Konkrétně jde především o SO ORP v krajích Středočeském, Jihomoravském (kromě jihovýchodní části), Plzeňském (kromě jihovýchodní části), Pardubickém (zejména v západní části), Královéhradeckém (zejména v jihovýchodní části) a na Vysočině (kromě některých okrajových periferních částí). Ojedinele jsou pak správní obvody s příznivým stavem podmínek pro soudržnost společenství obyvatel i ve většině dalších krajů.

Nepříznivý stav

Nepříznivý stav územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel je možné sledovat zejména ve dvou hlavních oblastech. Jedna z nich se nachází v severozápadních Čechách, zejména v Ústeckém a Karlovarském kraji s přesahem do západní části Libereckého kraje. Druhá se nachází na východě ČR

s jádrem v Moravskoslezském kraji a s přesahem do severní části Olomouckého kraje. V obou případech se jedná o oblasti, které jsou identifikované jako strukturálně postižené, procházející procesem hospodářské restrukturalizace z důvodu historicky výrazného zaměření hospodářství na tradiční průmyslové obory, s čímž souvisí také hluboké problémy v sociální oblasti – úbytek obyvatel (zejména těch mladých), stárnutí populace, vysoká sociální zátěž, sociální vyloučení. Částečně pro tyto oblasti také platí, že se jedná o periferní oblasti, relativně vzdálené a špatně dostupné z hlavních ekonomických center ČR, což ještě více snižuje jejich atraktivitu a prohlubuje jejich socioekonomické problémy.

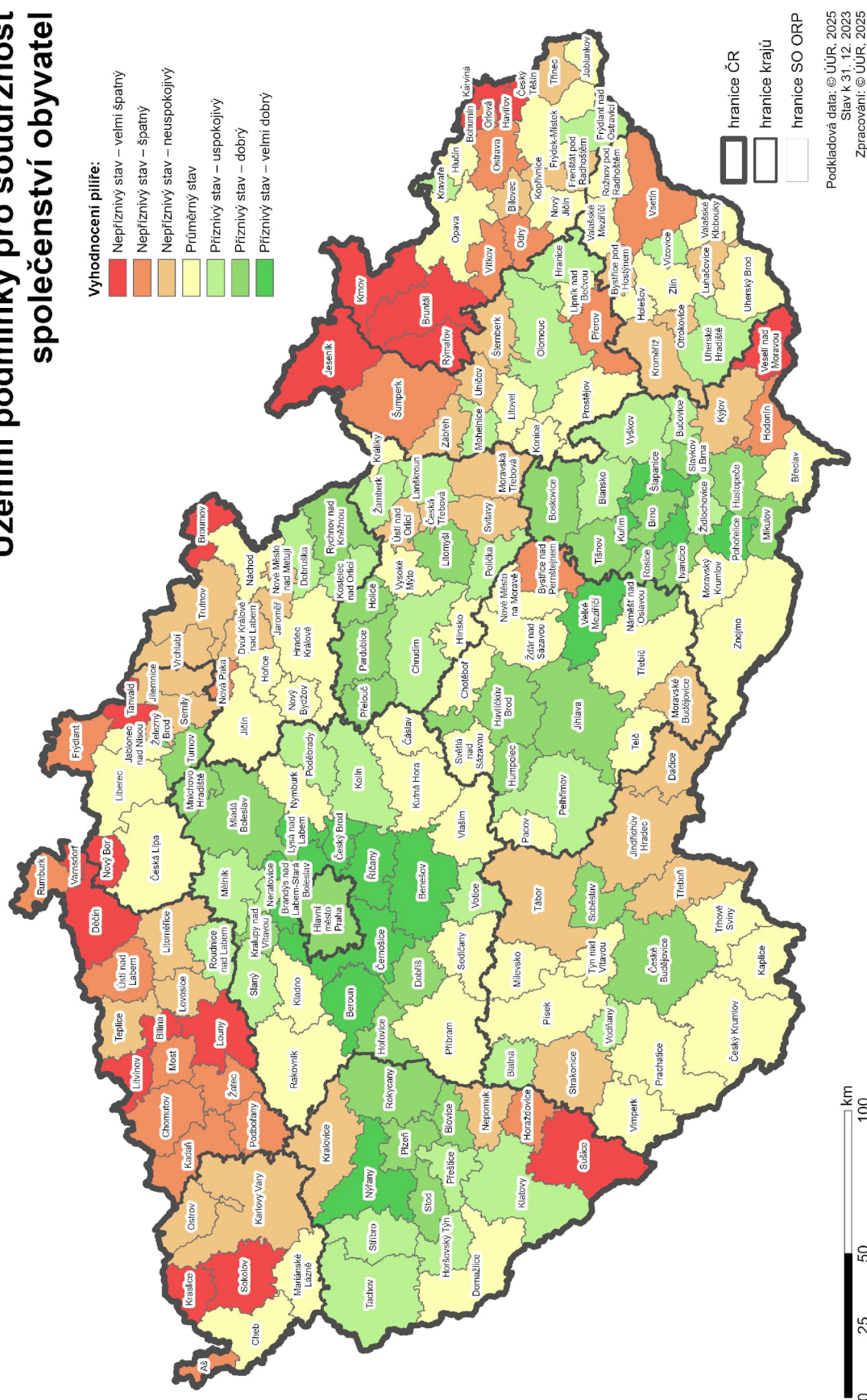
V rámci první oblasti (Karlovarský, Ústecký a Liberecký kraj) můžeme identifikovat 3 části, jejichž stav územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel byl vyhodnocen jako velmi špatný. První část tvoří SO ORP **Kraslice** (13 bodů) a **Sokolov** (19 b.) v Karlovarském kraji. SO ORP Kraslice není ani u jednoho indikátoru hodnocen lépe než špatně a je jedním ze tří nejhůře hodnocených správních obvodů. SO ORP Sokolov nemá ani u jednoho indikátoru hodnocení lepší než průměrné. Druhou částí jsou SO ORP **Bílina** (16 b.), **Litvínov** (17 b.) a **Louny** (19 b.). Všechny tyto správní obvody mají u 7 z 8 indikátorů podprůměrné hodnocení. Lepší hodnocení mají SO ORP Bílina a Louny pouze u indikátoru S4 (index stáří) a SO ORP Litvínov pouze u indikátoru S8 (počet míst v ZSS). Třetí částí s velmi špatným hodnocením jsou SO ORP **Děčín** (17 b.), **Nový Bor** (18 b.) a **Varnsdorf** (19 b.). Pro všechny tři správní obvody platí, že u žádného indikátoru nedosahují ani průměrného hodnocení, s výjimkou indikátoru S8, kde je SO ORP Varnsdorf hodnocen průměrně. U všech výše uvedených SO ORP platí, že až na jmenované výjimky je velmi špatný stav sociálního pilíře dán negativními výsledky napříč všemi indikátory sociálního pilíře.

V rámci druhé oblasti (Moravskoslezský a Olomoucký kraj) můžeme identifikovat 2 části, jejichž stav územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel byl vyhodnocen jako velmi špatný. První je tvořena SO ORP **Rýmařov** (13 b.), **Bruntál**, **Krnov** (oba 18 b.) a **Jeseník** (19 b.). SO ORP Rýmařov je v rámci sociálního pilíře jedním ze tří nejhůře hodnocených správních obvodů v celé ČR, má nejnižší hodnocení u 5 z 8 indikátorů a u žádného nedosahuje ani průměrného hodnocení. Také další uvedené správní obvody jsou shodně u většiny indikátorů hodnoceny podprůměrně (nejčastěji špatně nebo velmi špatně). Výjimkou je pouze hodnocení indikátoru S8, u kterého jsou SO ORP Bruntál a Krnov hodnoceny uspokojivě a SO ORP Jeseník dokonce dobře. To, co mají společné všechny čtyři uvedené správní obvody, je velmi špatné hodnocení indikátoru S1 (celkový přírůstek), který značí dlouhodobě negativní vývoj stavu populace v této oblasti. Druhou část s velmi špatným hodnocením sociálního pilíře tvoří SO ORP **Havířov** (13 b.), **Karviná** (14 b.), **Bohumín** a **Český Těšín** (oba 18 b.). SO ORP Havířov a Karviná nemají u 7 z 8 indikátorů lepší než špatné hodnocení. Pouze u indikátoru S8 je SO ORP Karviná hodnocen průměrně a SO ORP Havířov neuspokojivě. SO ORP Český Těšín má u indikátoru S8 hodnocení dokonce dobré, ale u ostatních indikátorů je hodnocení podprůměrné. SO ORP Bohumín nedosahuje u žádného indikátoru vyšší než neuspokojivé hodnocení, ale zase není u žádného indikátoru hodnocen velmi špatně. Má tedy pouze hodnocení špatné nebo neuspokojivé. Celkově je i v této oblasti možné konstatovat, že až na jmenované výjimky, je v uvedených SO ORP velmi špatný stav sociálního pilíře dán negativními výsledky napříč všemi indikátory sociálního pilíře.

Kromě dvou výše uvedených hlavních oblastí s nepříznivým stavem územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel je v rámci ČR možné identifikovat i další menší oblasti, kde je stav sociálního pilíře také nepříznivý. Zpravidla se jedná o SO ORP nacházející se na vnějších (hranice ČR) či vnitřních (hranice krajů) periferiích. Nepříznivý stav těchto správních obvodů bude ve většině případů způsoben jejich odlehlostí, respektive špatnou dostupností z centrálních částí, což je skutečnost, která výrazně ovlivňuje většinu indikátorů sociálního pilíře. Jako nejvýraznější příklady takových oblastí lze uvést například pomezí Plzeňského a Jihočeského kraje, kde je to zejména SO ORP **Sušice** (17 b.) s velmi špatným hodnocením, dále oblast v severovýchodních Čechách, kde mají velmi špatné hodnocení SO ORP **Broumov** a **Tanvald** (oba 19 b.) nebo oblast v jihovýchodní části Jihomoravského kraje, kde má velmi špatné hodnocení SO ORP **Veselí nad Moravou** (18 b.).

Obr. 30: Kartogram celkového vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel v jednotlivých SO ORP

Územní podmínky pro soudržnost společenství obyvatel



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.4 Vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území

Vzájemné vazby mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje území v jednotlivých správních obvodech obcí s rozšířenou působností (SO ORP) se vyhodnocují na základě výsledků celkového vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí (environmentální pilíř – E), celkového vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj (hospodářský pilíř – H) a celkového vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel (sociální pilíř – S).

Vyhodnocení stavu územních podmínek u jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území bylo v předchozích částech členěno do 7 kategorií (velmi špatný stav až velmi dobrý stav), přičemž pro potřeby vyhodnocení vzájemných vazeb je celkové vyhodnocení stavu územních podmínek u jednotlivých pilířů zjednodušeno na členění do 3 hlavních kategorií, a to: **nepříznivý stav** (-1), **průměrný stav** (0) a **příznivý stav** (+1).

Vzájemné vazby mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje území jsou vyhodnoceny na základě možných kombinací výsledných stavů jednotlivých pilířů. V rámci vyhodnocení vzájemných vazeb je sledován zejména **celkový stav územních podmínek** pro udržitelný rozvoj území a **vyváženost územních podmínek** pro udržitelný rozvoj území.

Celkový stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území, hodnocený na základě možných kombinací výsledných stavů jednotlivých pilířů, je klasifikován dle souhrnného vyhodnocení, které může nabývat hodnot od -3 (všechny pilíře mají celkový stav nepříznivý = -1/-1/-1) po +3 (všechny pilíře mají celkový stav příznivý = +1/+1/+1). Výsledkem je 7 úrovní celkového stavu územních podmínek, které jsou označeny následovně:

1. **Nepříznivý stav – velmi špatný** (-3)
2. **Nepříznivý stav – špatný** (-2)
3. **Nepříznivý stav – neuspokojivý** (-1)
4. **Průměrný stav** (0)
5. **Příznivý stav – uspokojivý** (+1)
6. **Příznivý stav – dobrý** (+2)
7. **Příznivý stav – velmi dobrý** (+3)

Vyváženost územních podmínek, hodnocená na základě možných kombinací výsledných stavů jednotlivých pilířů, umožňuje identifikovat celkem 3 úrovně vyváženosti. První úroveň je **stav nevyvážený**, kdy je rozdíl v celkovém vyhodnocení stavu u jednotlivých pilířů více než jeden stupeň (např. +1/-1/-1 nebo +1/0/-1 apod.). Druhou úroveň je **stav mírně nevyvážený**, kdy je rozdíl v celkovém vyhodnocení stavu u jednotlivých pilířů právě jeden stupeň (např. +1/0/0 nebo -1/0/-1 apod.). Třetí úroveň je **stav vyvážený**, kdy dochází ke shodě celkového vyhodnocení u všech tří pilířů (tj. -1/-1/-1; 0/0/0 nebo +1/+1/+1).

Na základě společných vlastností (stejná úroveň celkového stavu a stejná vyváženost územních podmínek) je stanoveno celkem **10 tříd** vzájemných vazeb, které se na základě možných kombinací výsledných stavů za jednotlivé pilíře podrobněji člení na celkem **27 základních typů** vzájemných vazeb.

Každý z těchto základních typů má unikátní kombinaci výsledných stavů jednotlivých pilířů, díky které můžeme dle výše popsaného postupu určit úroveň celkového stavu a vyváženost územních podmínek v daném území.

Jednotlivé typy vzájemných vazeb mezi pilíři udržitelného rozvoje území, jejich charakteristika a rozmístění v rámci ČR, jsou popsány podrobněji dále v rámci této kapitoly.

Přehled všech základních typů (kombinace výsledných stavů jednotlivých pilířů) a jejich členění do tříd dle společných vlastností je uvedeno v tabulce níže (viz Tab. 37).

Vyhodnocení vzájemných vazeb v jednotlivých SO ORP je souhrnně zachyceno na obrázcích 31 (dle základních typů) a 32 (dle tříd vč. hodnocení vyváženosti vzájemných vazeb) a také tabelárně v samostatné příloze RURÚ ČR (Příloha 1).

Tab. 37: Přehled vzájemných vazeb mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje území

Úroveň celkového stavu	Vyhodnocení pilíře ⁹			Souhrnné vyhodnocení	Typ	Třída	Vyváženost
	E	H	S				
1. Nepříznivý stav – velmi špatný	-1	-1	-1	-3	1	1	Vyvážený stav
2. Nepříznivý stav – špatný	0	-1	-1	-2	2.1	2	Mírně nevyvážený stav
	-1	0	-1	-2	2.2		
	-1	-1	0	-2	2.3		
3. Nepříznivý stav – neuspokojivý	+1	-1	-1	-1	3a.1	3a	Nevyvážený stav
	-1	+1	-1	-1	3a.2		
	-1	-1	+1	-1	3a.3		
	0	0	-1	-1	3b.1	3b	Mírně nevyvážený stav
	0	-1	0	-1	3b.2		
	-1	0	0	-1	3b.3		
4. Průměrný stav	0	0	0	0	4a	4a	Vyvážený stav
	+1	0	-1	0	4b.1	4b	Nevyvážený stav
	+1	-1	0	0	4b.2		
	0	+1	-1	0	4b.3		
	-1	+1	0	0	4b.4		
	0	-1	+1	0	4b.5		
	-1	0	+1	0	4b.6		
5. Příznivý stav – uspokojivý	+1	+1	-1	+1	5a.1	5a	Nevyvážený stav
	+1	-1	+1	+1	5a.2		
	-1	+1	+1	+1	5a.3		
	+1	0	0	+1	5b.1	5b	Mírně nevyvážený stav
	0	+1	0	+1	5b.2		
	0	0	+1	+1	5b.3		
6. Příznivý stav – dobrý	+1	+1	0	+2	6.1	6	Mírně nevyvážený stav
	+1	0	+1	+2	6.2		
	0	+1	+1	+2	6.3		
7. Příznivý stav – velmi dobrý	+1	+1	+1	+3	7	7	Vyvážený stav

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Nejčastější úrovně celkového stavu územních podmínek jsou úrovně 3. *Nepříznivý stav – neuspokojivý* (26,70 % SO ORP) a 5. *Příznivý stav – uspokojivý* (23,79 %). Jen o něco méně SO ORP má úroveň 4. *Průměrný stav* (18,45 %). Poměrně vyrovnané zastoupení mají úrovně 2. *Nepříznivý stav – špatný* (11,17 %), 6. *Příznivý stav – dobrý* (9,22 %) a 1. *Nepříznivý stav – velmi špatný* (8,74 %). Naopak nejméně častou úrovní je se značným odstupem úroveň 7. *Příznivý stav – velmi dobrý* (pouze 1,94 %).

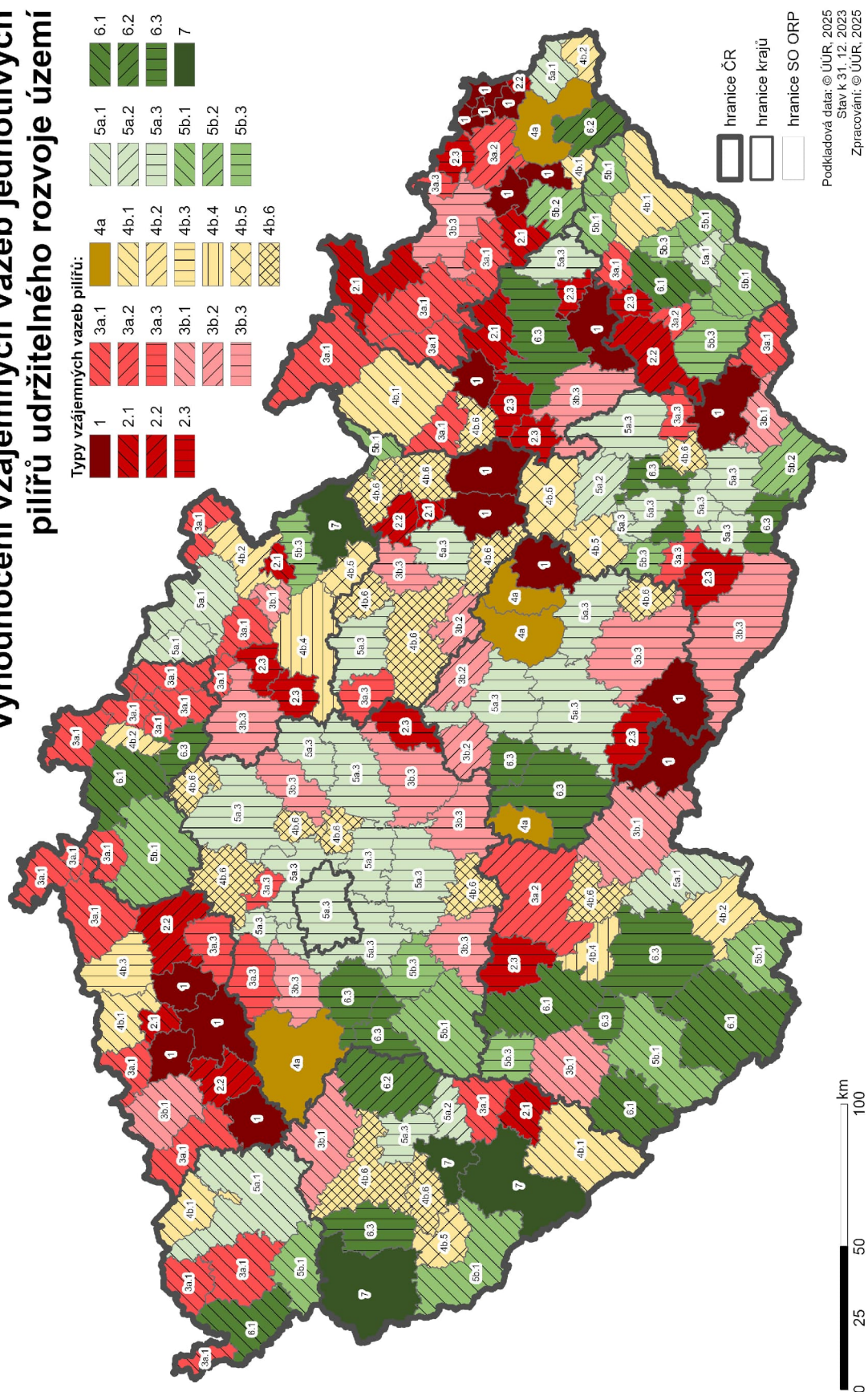
Téměř u poloviny ze všech správních obvodů (cca 48 %) byl vyhodnocen *nevyvážený stav* vzájemných vazeb. Oproti tomu pouze u cca 13 % SO ORP byl stav vzájemných vazeb vyhodnocen jako *vyvážený*. Zbývající správní obvody mají vyhodnocen stav jako *mírně nevyvážený* (cca 39 %).

Podrobné rozdělení správních obvodů mezi jednotlivé typy vzájemných vazeb (vč. informace o procentuálním zastoupení daného typu), je uvedeno dále v textu u specifikace jednotlivých typů.

⁹ Celkové vyhodnocení stavu územních podmínek u jednotlivých pilířů (E – environmentální pilíř; H – hospodářský pilíř; S – sociální pilíř) v členění do 3 hlavních kategorií: nepříznivý stav (-1), průměrný stav (0) a příznivý stav (+1).

Obr. 31: Kartogram základních typů vzájemných vazeb pilířů udržitelného rozvoje území v jednotlivých SO ORP

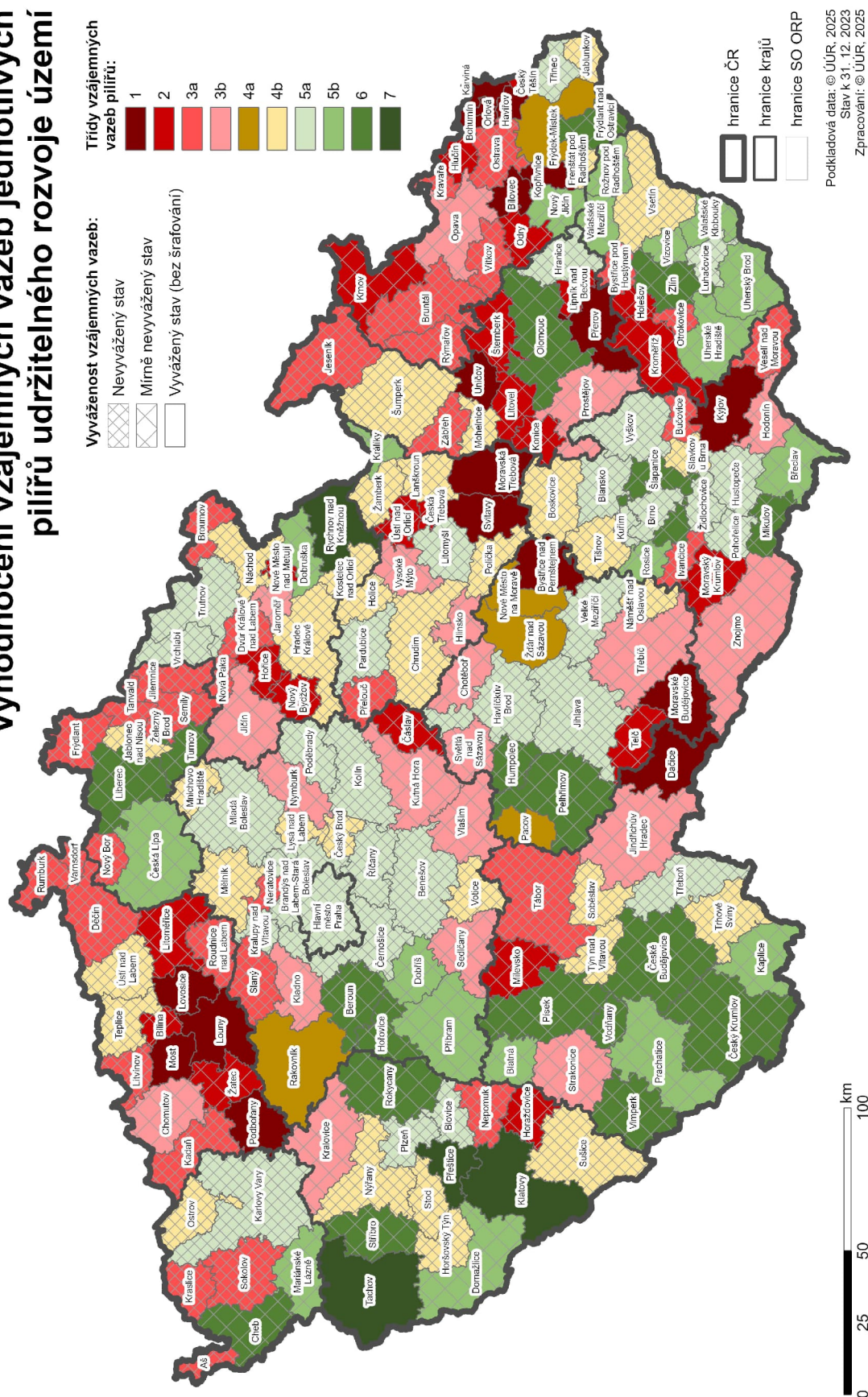
Vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Obr. 32: Kartogram tříd vzájemných vazeb pilířů a hodnocení vyváženosti vzájemných vazeb pilířů udržitelného rozvoje území v jednotlivých SO ORP

Vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 1: Nepříznivý stav – velmi špatný – vyvážený

Celkově nepříznivý (velmi špatný) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 1 je dán nepříznivým stavem územních podmínek všech tří pilířů udržitelného rozvoje území. Lze tedy konstatovat, že se jedná o lokality, které mají nedostatky z hlediska environmentálního, hospodářského i sociálního.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek u všech tří pilířů udržitelného rozvoje území shodný, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako vyvážený. V tomto případě to však rozhodně neznačí pozitivní stav.

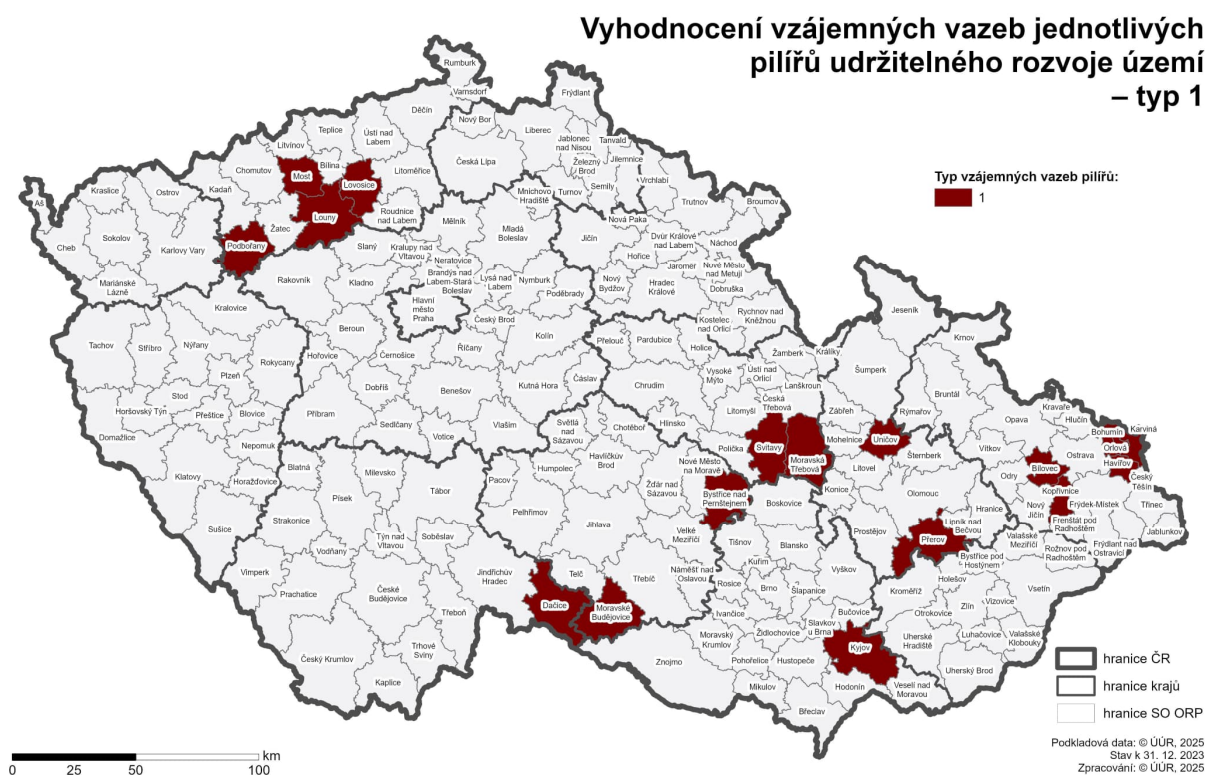
Pro zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné rozvíjet dotčené správní obvody ve všech třech oblastech udržitelného rozvoje území, a to ideálně rovnoměrně, aby byla zachována stávající vyváženost územních podmínek pro udržitelný rozvoj území.

Typ 1 byl vyhodnocen celkem v 18 SO ORP (8,74 %), a to v SO ORP **Bílovec, Bohumín, Bystřice nad Pernštejnem, Dačice, Havířov, Karviná, Kopřivnice, Kyjov, Louny, Lovosice, Moravská Třebová, Moravské Budějovice, Most, Orlová, Podbořany, Přerov, Svitavy a Uničov**.

Jedná se o třetí nejčastěji se vyskytující typ vzájemných vazeb v ČR. Největší část z uvedených SO ORP se nachází v Moravskoslezském kraji (celkem 6) a Ústeckém kraji (celkem 4), tedy v krajích, které jsou dlouhodobě identifikovány jako strukturálně postižené.

Zbývající správní obvody se nachází v periferních oblastech (spíše vnitřních), a to převážně na Moravě, respektive v blízkosti česko-moravské hranice. Jde zejména o skupinu správních obvodů na hranici Kraje Vysočina a krajů Pardubického, Olomouckého a Jihomoravského (SO ORP Bystřice nad Pernštejnem, Svitavy a Moravská Třebová) a dále o dva správní obvody na hranici krajů Jihočeského, Jihomoravského a Kraje Vysočina (SO ORP Dačice a Moravské Budějovice), tedy o správní obvody v oblastech, které jsou poměrně výrazně prostorově izolované od významných hospodářských a administrativních center (krajských měst).

Obr. 33: SO ORP vyhodnocené jako typ 1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 2.1: Nepříznivý stav – špatný – mírně nevyvážený

Celkově nepříznivý (špatný) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 2.1 je dán nepříznivým stavem územních podmínek hospodářského a sociálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek environmentálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek environmentálního pilíře o trochu lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Nicméně z důvodu zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je žádoucí zabývat se i zlepšením územních podmínek pro příznivé životní prostředí, jehož stav je pouze průměrný.

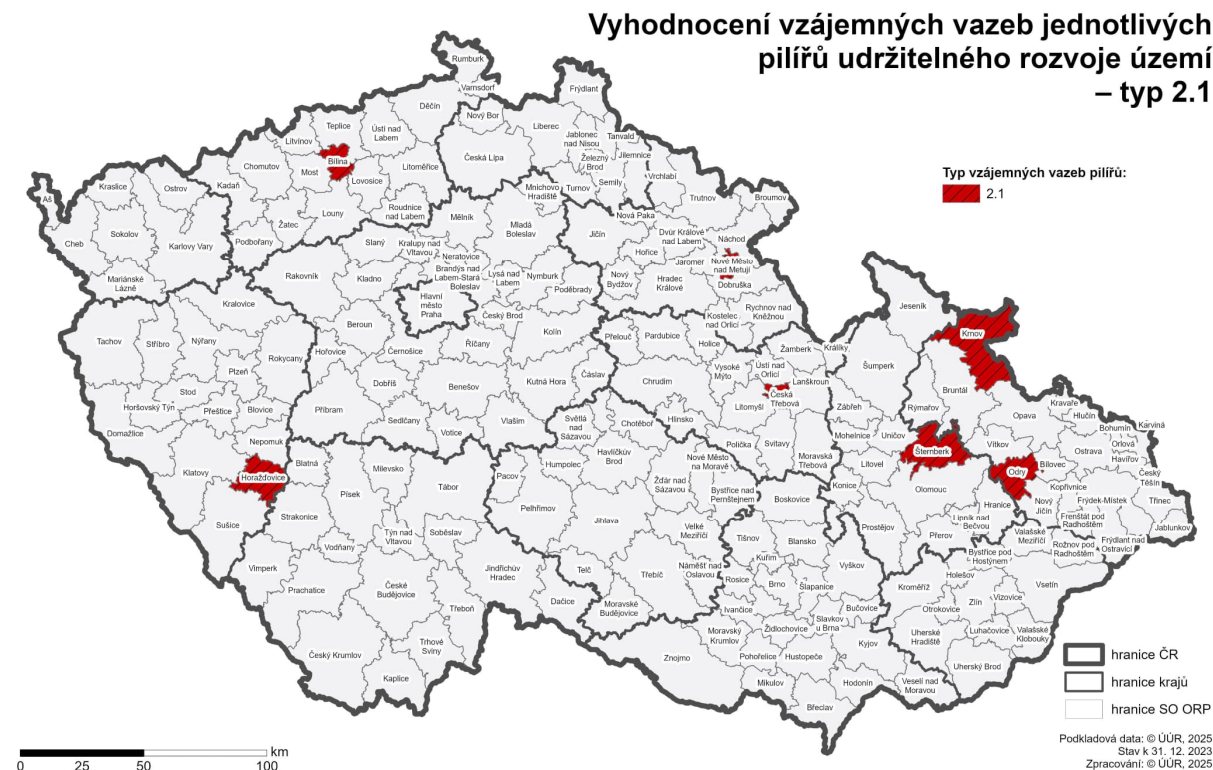
Typ 2.1 byl vyhodnocen celkem v 7 SO ORP (3,40 %), a to v SO ORP **Bílina, Česká Třebová, Horažďovice, Krnov, Nové Město nad Metují, Odry a Šternberk**.

Tři z uvedených správních obvodů (SO ORP Krnov, Odry a Šternberk) se nachází na severní Moravě, kde jsou součástí poměrně rozsáhlé oblasti s nepříznivým celkovým hodnocením územních podmínek pro udržitelný rozvoj území.

Zbývajících dotčených správních obvodů se pak nachází v různých částech Čech. SO ORP Bílina v Ústeckém kraji je součástí jedné z nejhůře hodnocených oblastí v ČR. SO ORP Česká Třebová zase navazuje na území typu 1 v Pardubickém kraji.

V případě SO ORP Horažďovice (v Plzeňském kraji) a Nové Město nad Metují (v Královéhradeckém kraji) není možné identifikovat přímé návaznosti na rozsáhlejší lokality s celkově nepříznivým hodnocením, nicméně vzhledem k jejich periferní poloze není jejich zařazení do typu 2.1 nijak překvapivé.

Obr. 34: SO ORP vyhodnocené jako typ 2.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 2.2: Nepříznivý stav – špatný – mírně nevyvážený

Celkově nepříznivý (špatný) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 2.2 je dán nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního a sociálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek hospodářského pilíře o trochu lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro soudržnost společenství obyvatel. Nicméně z důvodu zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je žádoucí zabývat se i zlepšením územních podmínek pro hospodářský rozvoj, jehož stav je pouze průměrný.

Typ 2.2 byl vyhodnocen celkem v 5 SO ORP (2,43 %), a to v SO ORP **Český Těšín, Kroměříž, Litoměřice, Ústí nad Orlicí a Žatec**.

SO ORP Český Těšín v Moravskoslezském kraji a SO ORP Žatec a Litoměřice v Ústeckém kraji tvoří součást rozsáhlých oblastí s celkově nepříznivým stavem územních podmínek pro udržitelný rozvoj území, které se v obou strukturálně postižených krajích nachází.

SO ORP Kroměříž je součástí menší oblasti s celkově nepříznivým stavem územních podmínek na pomezí Zlínského, Olomouckého a Jihomoravského kraje. SO ORP Ústí nad Orlicí pak tvoří součást nepříznivě hodnocené oblasti ve východní části Pardubického kraje.

Obr. 35: SO ORP vyhodnocené jako typ 2.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 2.3: Nepříznivý stav – špatný – mírně nevyvážený

Celkově nepříznivý (špatný) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 2.3 je dán nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního a hospodářského pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek sociálního pilíře o trochu lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

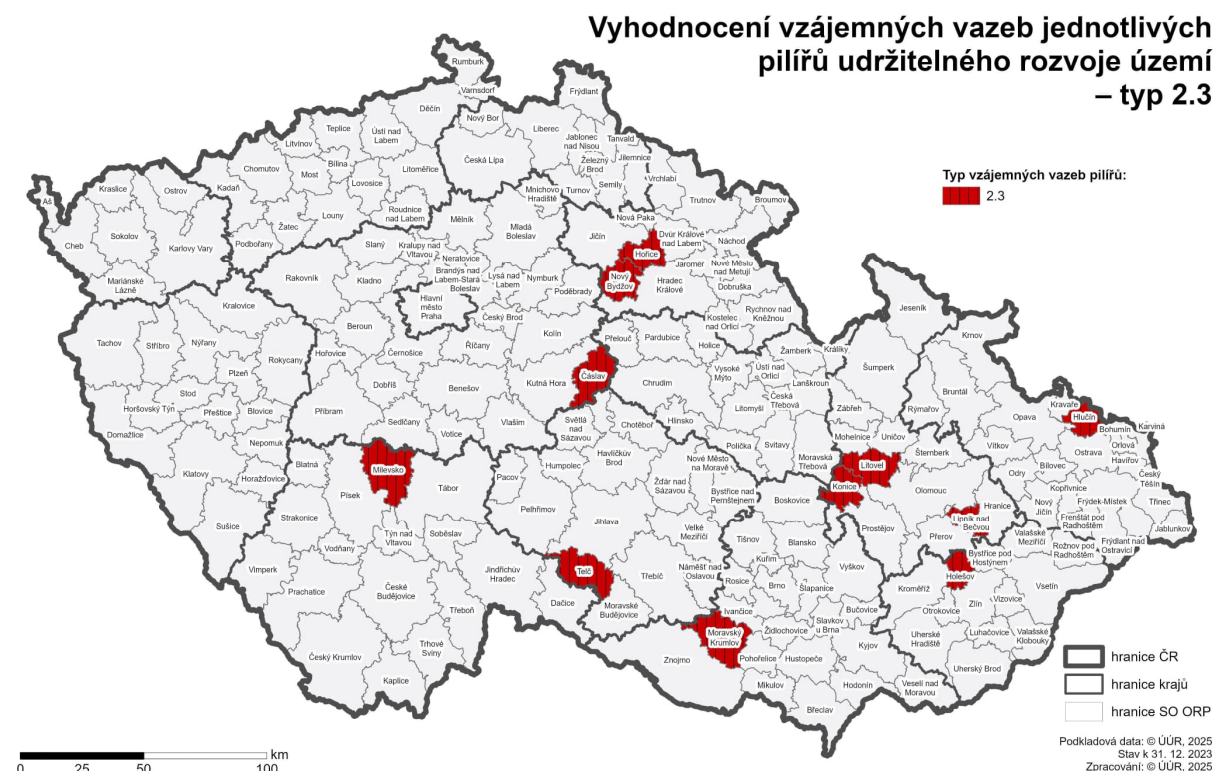
Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro hospodářský rozvoj. Nicméně z důvodu zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je žádoucí zabývat se i zlepšením územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel, jehož stav je pouze průměrný.

Typ 2.3 byl vyhodnocen celkem v 11 SO ORP (5,34 %), a to v SO ORP **Čáslav, Hlučín, Holešov, Hořice, Konice, Lipník nad Bečvou, Litovel, Milevsko, Moravský Krumlov, Nový Bydžov a Telč**.

Část těchto správních obvodů se nachází v lokalitách navazujících na lokality nepříznivého (velmi špatného) celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území (typ 1). Jsou to SO ORP Hlučín v Moravskoslezském kraji, SO ORP Litovel a Konice ve střední části Olomouckého kraje, SO ORP Lipník nad Bečvou a Holešov na pomezí Olomouckého a Zlínského kraje a také SO ORP Telč, který je součástí takové oblasti na hranici krajů Jihočeského, Jihomoravského a Kraje Vysočina.

Ze správních obvodů, které na lokality typu 1 nenavazují, se dva správní obvody nacházejí v Královéhradeckém kraji (SO ORP Hořice a Nový Bydžov) a tři zbývající (SO ORP Čáslav, Milevsko a Moravský Krumlov) se pak nachází na vnitřních periferiích svých krajů.

Obr. 36: SO ORP vyhodnocené jako typ 2.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 3a.1: Nepříznivý stav – neuspokojivý – nevyvážený

Celkově nepříznivý (neuspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 3a.1 je dán nepříznivým stavem územních podmínek hospodářského a sociálního pilíře a současně příznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek environmentálního pilíře výrazně lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí.

Typ 3a.1 byl vyhodnocen celkem v 25 SO ORP (12,14 %), a to v SO ORP **Aš, Broumov, Bruntál, Bystřice pod Hostýnem, Děčín, Dvůr Králové nad Labem, Frýdlant, Jeseník, Jilemnice, Kadaň, Kraslice, Litvínov, Nepomuk, Nová Paka, Nový Bor, Rumburk, Rýmařov, Semily, Sokolov, Tanvald, Varnsdorf, Veselí nad Moravou, Vítkov, Zábřeh a Železný Brod.**

Jedná se o nejčastěji se vyskytující typ vzájemných vazeb v ČR, který je charakteristický zejména pro správní obvody, které se nachází v přírodně hodnotných lokalitách s vysokou kvalitou životního prostředí, ale zároveň v lokalitách vzdálených od hlavních hospodářských center ČR.

Většina dotčených správních obvodů se nachází v pohraničních oblastech (tj. na vnějších periferiích), a to zejména na severu území, tj. v Čechách zejména v krajích Karlovarském, Ústeckém, Libereckém a Královéhradeckém a na Moravě v kraji Moravskoslezském a Olomouckém. Výjimkou je pouze SO ORP Veselí nad Moravou na jižní hranici ČR se Slovenskem a dva SO ORP (Nepomuk a Bystřice pod Hostýnem) nacházející se na vnitřních periferiích.

Obr. 37: SO ORP vyhodnocené jako typ 3a.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 3a.2: Nepříznivý stav – neuspokojivý – nevyvážený

Celkově nepříznivý (neuspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 3a.2 je dán nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního a sociálního pilíře a současně příznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek hospodářského pilíře výrazně lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro soudržnost společenství obyvatel. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro hospodářský rozvoj.

Typ 3a.2 byl vyhodnocen celkem ve 3 SO ORP (1,46 %), a to v SO ORP **Ostrava, Otrokovice a Tábor**.

Vzhledem k tomu, že se tento typ vyskytuje v ČR pouze ve třech případech je možné ho označit za poměrně specifický. Je to dáno zejména tím, že příznivé hospodářské podmínky často znamenají i lepší stav v sociální oblasti, což však u tohoto typu neplatí.

SO ORP Ostrava a Otrokovice jsou významnými hospodářskými centry ČR (zejména v průmyslu), které se však nachází v oblastech s nepříliš příznivými sociálními i environmentálními podmínkami (což může souviset právě i s tamější průmyslovou činností).

V případě SO ORP Tábor v Jihočeském kraji není hospodářský význam tak výrazný (hodnocení hospodářského pilíře „pouze“ uspokojivé) jako u dvou výše uvedených správních obvodů, nicméně statisticky této charakteristice SO ORP Tábor odpovídá taktéž.

Obr. 38: SO ORP vyhodnocené jako typ 3a.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 3a.3: Nepříznivý stav – neuspokojivý – nevyvážený

Celkově nepříznivý (neuspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 3a.3 je dán nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního a hospodářského pilíře a současně příznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek sociálního pilíře výrazně lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro hospodářský rozvoj. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 3a.3 byl vyhodnocen celkem v 7 SO ORP (3,40 %), a to v SO ORP **Bučovice, Ivančice, Kravaře, Neratovice, Přelouč, Roudnice nad Labem a Slaný**.

SO ORP Neratovice, Slaný a Roudnice nad Labem se nachází severně od hlavního města Prahy. SO ORP Bučovice a Ivančice se nachází nedaleko Brna, SO ORP Přelouč v blízkosti Pardubic a SO ORP Kravaře pak v blízkosti Ostravy.

Všechny tyto správní obvody tak mají společné to, že se nachází v relativní blízkosti velkých měst, přičemž příznivé sociální podmínky v daných správních obvodech, mohou být ovlivněny právě blízkostí velkých měst.

V případě těchto správních obvodů ovšem platí také horší hospodářské podmínky a problematický stav environmentálních podmínek (převážně oblasti zemědělsky intenzivně využívané, často i se zřetelným narušením přírodních struktur).

Obr. 39: SO ORP vyhodnocené jako typ 3a.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 3b.1: Nepříznivý stav – neuspokojivý – mírně nevyvážený

Celkově nepříznivý (neuspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 3b.1 je dán nepříznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek environmentálního a hospodářského pilíře.

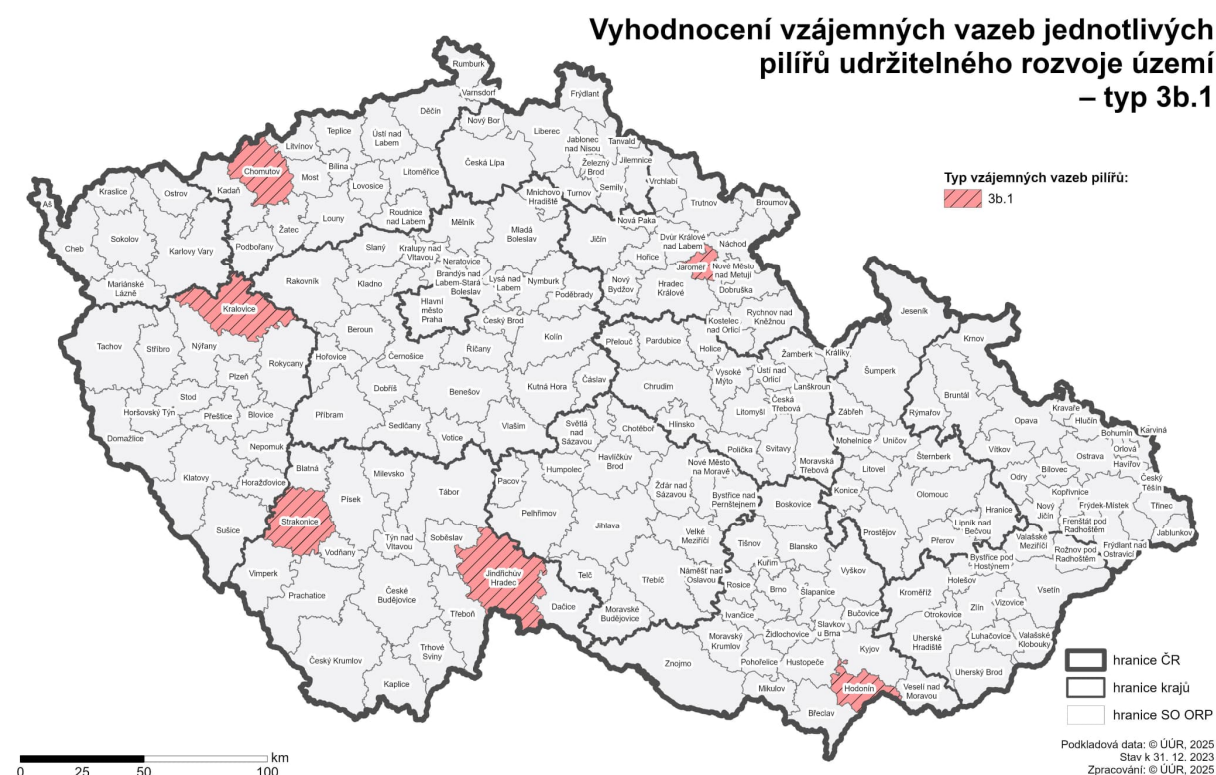
Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek sociálního pilíře o trochu horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel. Nicméně z důvodu zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je žádoucí zabývat se i zlepšením územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro hospodářský rozvoj, jejichž stav je pouze průměrný.

Typ 3b.1 byl vyhodnocen celkem v 6 SO ORP (2,91 %), a to v SO ORP **Hodonín, Chomutov, Jaroměř, Jindřichův Hradec, Kralovice a Strakonice**.

V rozmístění těchto správních obvodů v rámci ČR není úplně patrný žádný pravidelný vzorec. Nicméně je možné konstatovat, že se nacházejí převážně v Čechách (kromě SO ORP Hodonín) a převážně v širším pohraničí (snad kromě SO ORP Kralovice). Zároveň tyto SO ORP (kromě SO ORP Strakonice a Jaroměř) ve většině případů navazují na oblasti typu 1.

Obr. 40: SO ORP vyhodnocené jako typ 3b.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 3b.2: Nepříznivý stav – neuspokojivý – mírně nevyvážený

Celkově nepříznivý (neuspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 3b.2 je dán nepříznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek environmentálního a sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek hospodářského pilíře o trochu horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj. Nicméně z důvodu zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je žádoucí zabývat se i zlepšením územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro soudržnost společenství obyvatel, jejichž stav je pouze průměrný.

Typ 3b.2 byl vyhodnocen celkem ve 3 SO ORP (1,46 %), a to v SO ORP **Hlinsko, Chotěboř a Světlá nad Sázavou**.

Všechny tři tyto správní obvody se nachází ve středu České republiky na pomezí krajů Středočeského, Pardubického a Kraje Vysočina. V žádné jiné části ČR se již tento typ nevyskytuje.

Ačkoliv jde spíše o statistickou shodu okolností (obecně nejde o nijak unikátní území v rámci ČR), tak je toto úzké prostorové vymezení typu 3b.2 poměrně zajímavé a v rámci celé analýzy celkového stavu územních podmínek ojedinělé.

Obr. 41: SO ORP vyhodnocené jako typ 3b.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 3b.3: Nepříznivý stav – neuspokojivý – mírně nevyvážený

Celkově nepříznivý (neuspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 3b.3 je dán nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek hospodářského a sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek environmentálního pilíře o trochu horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí. Nicméně z důvodu zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je žádoucí zabývat se i zlepšením územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel, jejichž stav je pouze průměrný.

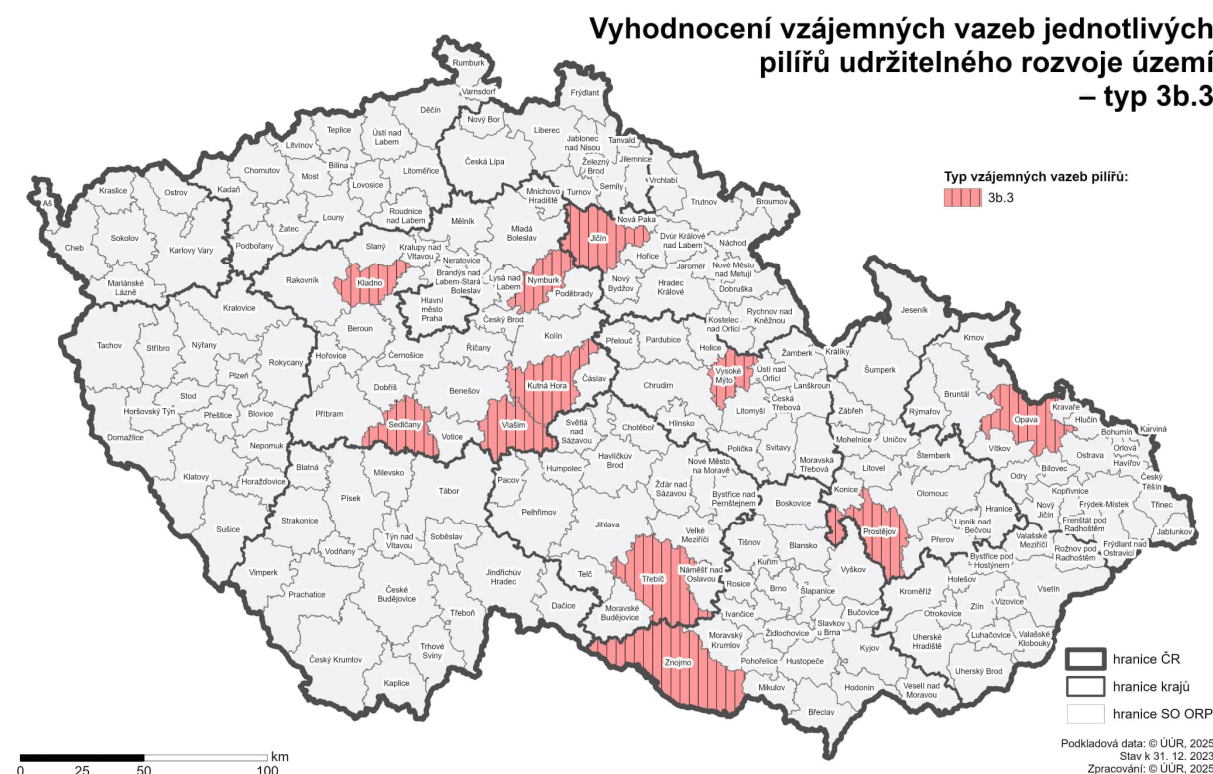
Typ 3b.3 byl vyhodnocen celkem v 11 SO ORP (5,34 %), a to v SO ORP **Jičín, Kladno, Kutná Hora, Nymburk, Opava, Prostějov, Sedlčany, Třebíč, Vlašim, Vysoké Mýto a Znojmo**.

Hned pět z výše uvedených správních obvodů se nachází ve Středočeském kraji, přičemž SO ORP Jičín v Královéhradeckém kraji se Středočeským krajem přímo sousedí.

Výrazná je také oblast na jihu území na pomezí Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje, kterou tvoří sice jen dva správní obvody (SO ORP Znojmo a Třebíč), které jsou však rozlohou poměrně rozsáhlé.

Tři zbývajících správních obvodů tohoto typu jsou rozmístěny jednotlivě ve svých krajích.

Obr. 42: SO ORP vyhodnocené jako typ 3b.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4a: Průměrný stav – vyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4a je dán průměrným stavem územních podmínek všech tří pilířů udržitelného rozvoje území. Jedná se tedy o typ vzájemných vazeb, který v žádné ze sledovaných oblastí udržitelného rozvoje území nezaostává, ale ani nijak nevyniká.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek u všech tří pilířů udržitelného rozvoje území shodný, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako vyvážený.

Pro zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné rozvíjet dotčené správní obvody rovnoměrně ve všech třech oblastech udržitelného rozvoje území, se zvýšeným důrazem na zachování stávající vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území.

Typ 4a byl vyhodnocen celkem v 5 SO ORP (2,43 %), a to v SO ORP **Frýdek-Místek, Nové Město na Moravě, Pacov, Rakovník a Žďár nad Sázavou**.

Vzhledem k charakteristice tohoto typu, kdy mají dotčené správní obvody u všech pilířů hodnocení průměrné, je složité nějak detailněji interpretovat celkový stav územních podmínek i rozmístění jednotlivých SO ORP v rámci ČR. Je celkem pravděpodobné, že spojitost mezi výše uvedenými správními obvody bude pouze statistická bez hlubších souvislostí.

Rozmístění jednotlivých dotčených SO ORP je totiž poměrně rozmanité. Hned tři z těchto správních obvodů se sice nachází v Kraji Vysočina (SO ORP Pacov, Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě), ale jeden se nachází také ve Středočeském kraji (SO ORP Rakovník) a jeden v kraji Moravskoslezském (SO ORP Frýdek-Místek). Jde tedy o tři lokality (kraje), které se od sebe v územních podmínkách dosti odlišují.

Obr. 43: SO ORP vyhodnocené jako typ 4a



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4b.1: Průměrný stav – nevyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4b.1 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře, průměrným stavem územních podmínek hospodářského pilíře a nepříznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že tento typ vzájemných vazeb má stav územních podmínek každého pilíře vyhodnocen odlišně, je u tohoto typu vzájemných vazeb stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel. Žádoucí je však zabývat se také zlepšením územních podmínek pro hospodářský rozvoj, které jsou hodnoceny pouze průměrně. V neposlední řadě je důležitý i důraz na zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí.

Typ 4b.1 byl vyhodnocen celkem v 6 SO ORP (2,91 %), a to v SO ORP **Frenštát pod Radhoštěm, Ostrov, Sušice, Šumperk, Teplice a Vsetín**.

Všechny tyto správní obvody se nachází v pohraničních oblastech (na vnějších perifériích), které jsou hodnotné z hlediska přírody a krajiny (Šumava, Moravskoslezské Beskydy, Jeseníky, Krušné hory atd.).

Celkový stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území u tohoto typu je ovlivněn právě vysokou kvalitou životního prostředí a současně i periferní polohou daných správních obvodů, která sice pozitivně ovlivňuje stav environmentálního pilíře, ale negativně ovlivňuje stav sociálního pilíře.

Obr. 44: SO ORP vyhodnocené jako typ 4b.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4b.2: Průměrný stav – nevyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4b.2 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře, průměrným stavem územních podmínek sociálního pilíře a nepříznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že tento typ vzájemných vazeb má stav územních podmínek každého pilíře vyhodnocen odlišně, je u tohoto typu vzájemných vazeb stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj. Žádoucí je však zabývat se také zlepšením územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel, které jsou hodnoceny pouze průměrně. V neposlední řadě je důležitý i důraz na zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí.

Typ 4b.2 byl vyhodnocen celkem ve 4 SO ORP (1,94 %), a to v SO ORP **Jablonec nad Nisou, Jablunkov, Náchod a Trhové Sviny**.

Taktéž u tohoto typu platí (podobně jako u typu 4b.1), že se všechny správní obvody tohoto typu nachází v pohraničních oblastech (na vnějších periferiích), které jsou hodnotné z hlediska přírody a krajiny (Jizerské hory, Broumovsko, Moravskoslezské Beskydy, Novohradské hory, Třeboňsko atd.).

Stejně jako u typu 4b.1 je celkový stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území u tohoto typu ovlivněn vysokou kvalitou životního prostředí a současně i periferní polohou daných správních obvodů. Nicméně v tomto případě nepříznivá poloha správních obvodů negativně neovlivňuje primárně stav sociálního pilíře, ale spíše stav pilíře hospodářského (i když výraznější vliv v tomto případě může mít také místní kontext).

Obr. 45: SO ORP vyhodnocené jako typ 4b.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4b.3: Průměrný stav – nevyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4b.3 je dán příznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře, průměrným stavem územních podmínek environmentálního pilíře a nepříznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že tento typ vzájemných vazeb má stav územních podmínek každého pilíře vyhodnocen odlišně, je u tohoto typu vzájemných vazeb stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel. Žádoucí je však zabývat se také zlepšením územních podmínek pro příznivé životní prostředí, které jsou hodnoceny pouze průměrně. V neposlední řadě je důležitý i důraz na zachování příznivých územních podmínek pro hospodářský rozvoj.

Typ 4b.3 byl vyhodnocen pouze v 1 SO ORP (0,49 %), a to v SO ORP **Ústí nad Labem**. Jedná se o jediný typ vzájemných vazeb, který byl identifikován pouze v jednom správním obvodu, což z něj činí typ s nejnižším výskytem v rámci ČR, a lze ho tak označit v tomto smyslu za unikátní.

SO ORP Ústí nad Labem, respektive krajské město Ústí nad Labem, které je jeho součástí, představuje hlavní administrativní a hospodářské centrum Ústeckého kraje (příznivý stav hospodářského pilíře), který je ovšem identifikován jako strukturálně postižený, s čímž souvisí nepříznivý stav sociálního pilíře, který je pro tento kraj charakteristický.

Zároveň se však na výrazné části jeho území nachází CHKO České středohoří a zasahuje do něj i CHKO Labské pískovce, což kladně ovlivňuje hodnocení stavu životního prostředí, avšak ne natolik, aby bylo příznivé (je pouze průměrné).

Obr. 46: SO ORP vyhodnocené jako typ 4b.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4b.4: Průměrný stav – nevyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4b.4 je dán příznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře, průměrným stavem územních podmínek sociálního pilíře a nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že tento typ vzájemných vazeb má stav územních podmínek každého pilíře vyhodnocen odlišně, je u tohoto typu vzájemných vazeb stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí. Žádoucí je však zabývat se také zlepšením územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel, které jsou hodnoceny pouze průměrně. V neposlední řadě je důležitý i důraz na zachování příznivých územních podmínek pro hospodářský rozvoj.

Typ 4b.4 byl vyhodnocen pouze ve 2 SO ORP (0,97 %), a to v SO ORP **Hradec Králové** a **Týn nad Vltavou**. Jedná se o jeden z nejméně se vyskytujících typů vzájemných vazeb v ČR.

SO ORP Hradec Králové, respektive krajské město Hradec Králové, které je jeho součástí, představuje hlavní administrativní a hospodářské centrum Královéhradeckého kraje, což přispívá k příznivému hodnocení hospodářského pilíře.

SO ORP Týn nad Vltavou se nachází nedaleko Českých Budějovic a příznivý stav hospodářského pilíře je kromě jiného ovlivněn přítomností jaderné elektrárny Temelín, která se v tomto správním obvodu nachází.

Oba výše uvedené správní obvody pak mají společné, že se nachází v území s krajinou, která není příliš hodnotná, a zároveň v krajích, které mají v rámci ČR spíše horší podmínky pro soudržnost společenství obyvatel, čemuž odpovídá jejich průměrné hodnocení sociálního pilíře.

Obr. 47: SO ORP vyhodnocené jako typ 4b.4



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4b.5: Průměrný stav – nevyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4b.5 je dán příznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře, průměrným stavem územních podmínek environmentálního pilíře a nepříznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že tento typ vzájemných vazeb má stav územních podmínek každého pilíře vyhodnocen odlišně, je u tohoto typu vzájemných vazeb stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj. Žádoucí je však zabývat se také zlepšením územních podmínek pro příznivé životní prostředí, které jsou hodnoceny pouze průměrně. V neposlední řadě je důležitý i důraz na zachování příznivých územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 4b.5 byl vyhodnocen celkem ve 4 SO ORP (1,94 %), a to v SO ORP **Boskovice, Horšovský Týn, Kostelec nad Orlicí a Tišnov**.

Dva z výše uvedených správních obvodů se nachází v severní části Jihomoravského kraje (SO ORP Boskovice a Tišnov), oba v relativně dobré poloze ve vztahu k městu Brnu. Podobně SO ORP Horšovský Týn v Plzeňském kraji se nachází v relativně dobré vzdálenosti od Plzně a SO ORP Kostelec nad Orlicí v Královéhradeckém kraji zase v blízkosti Hradce Králové, potažmo i Pardubic.

Příznivý stav sociálního pilíře v daných správních obvodech je dán výhodnou polohou ve vztahu k blízkým významným centrům (krajská města). V těchto případech však tato poloha nijak kladně neovlivňuje stav hospodářského pilíře.

Obr. 48: SO ORP vyhodnocené jako typ 4b.5



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 4b.6: Průměrný stav – nevyvážený

Celkově průměrný stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 4b.6 je dán příznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře, průměrným stavem územních podmínek hospodářského pilíře a nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že tento typ vzájemných vazeb má stav územních podmínek každého pilíře vyhodnocen odlišně, je u tohoto typu vzájemných vazeb stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí. Žádoucí je však zabývat se také zlepšením územních podmínek pro hospodářský rozvoj, které jsou hodnoceny pouze průměrně. V neposlední řadě je důležitý i důraz na zachování příznivých územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 4b.6 byl vyhodnocen celkem v 16 SO ORP (7,77 %), a to v SO ORP **Český Brod, Holice, Chrudim, Lanškroun, Lysá nad Labem, Mělník, Mnichovo Hradiště, Mohelnice, Náměšť nad Oslavou, Nýřany, Polička, Slavkov u Brna, Soběslav, Stod, Votice a Žamberk**.

Jedná se o čtvrtý nejčastěji se vyskytující typ vzájemných vazeb v ČR. Nejhojněji se tyto správní obvody vyskytují ve Středočeském a Pardubickém kraji (v obou případech hned pět SO ORP). Další dva správní obvody se pak nachází také v Plzeňském kraji (oba v blízkosti Plzně). Zbývající dotčené správní obvody jsou pak po jednom ve svých krajích.

Stejně jako v případě typu 4b.5 je příznivý stav sociálního pilíře většiny dotčených správních obvodů dán výhodnou polohou ve vztahu k významným centrům (krajská města nebo jiná hospodářsky významná města), přičemž v případě těchto SO ORP (oproti typu 4b.5) jsou na tom lépe také podmínky pro hospodářský rozvoj. Uvedené správní obvody se pak shodně nachází v lokalitách nepříliš hodnotných z hlediska přírody a krajiny.

Obr. 49: SO ORP vyhodnocené jako typ 4b.6



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 5a.1: Příznivý stav – uspokojivý – nevyvážený

Celkově příznivý (uspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 5a.1 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního a hospodářského pilíře a současně nepříznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek sociálního pilíře výrazně horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro hospodářský rozvoj.

Typ 5a.1 byl vyhodnocen celkem v 6 SO ORP (2,91 %), a to v SO ORP **Karlovy Vary, Luhačovice, Trutnov, Třeboň, Třinec a Vrchlabí**.

Všechny tyto správní obvody se nachází v lokalitách s kvalitním přírodním prostředím (Krkonoše, Moravskoslezské Beskydy, Třeboňsko atd.), což odpovídá příznivému stavu environmentálního pilíře.

S výjimkou SO ORP Třinec, lze pak všechny výše uvedené správní obvody označit za významné z hlediska cestovního ruchu, což se nepochybně pozitivně projevuje na stavu hospodářského pilíře. V případě SO ORP Třinec lze příznivý stav hospodářského pilíře připisovat zejména hutnímu průmyslu.

Současně se jedná o vnější periferie (SO ORP Třeboň, Vrchlabí, Trutnov a Luhačovice), respektive o správní obvody, které se nachází ve strukturálně postižených krajích (SO ORP Karlovy Vary, Třinec), což nepříznivě ovlivňuje jejich územní podmínky pro soudržnost společenství obyvatel.

Obr. 50: SO ORP vyhodnocené jako typ 5a.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 5a.2: Příznivý stav – uspokojivý – nevyvážený

Celkově příznivý (uspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 5a.2 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního a sociálního pilíře a současně nepříznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek hospodářského pilíře výrazně horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 5a.2 byl vyhodnocen pouze ve 2 SO ORP (0,97 %), a to v SO ORP **Blansko** a **Blovice**. Jedná se o jeden z nejméně se vyskytujících typů vzájemných vazeb v ČR.

SO ORP Blansko se nachází v Jihomoravském kraji, severně od města Brna. SO ORP Blovice se pak nachází v Plzeňském kraji jižně od města Plzně. Oba správní obvody se tedy nachází ve spádové oblasti velkých měst, což u nich kladně ovlivňuje příznivý stav sociálního pilíře. Zároveň se ale jedná o regiony, které mají nedostatky v hospodářské oblasti.

Oba SO ORP se pak také nachází v oblastech s krajinou, která má relativně vysokou ekologickou stabilitu a je v souladu s dochovanými přírodními strukturami, což se pozitivně projevuje na příznivém stavu environmentálního pilíře.

Obr. 51: SO ORP vyhodnocené jako typ 5a.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 5a.3: Příznivý stav – uspokojivý – nevyvážený

Celkově příznivý (uspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 5a.3 je dán příznivým stavem územních podmínek hospodářského a sociálního pilíře a současně nepříznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek environmentálního pilíře výrazně horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na výrazné zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 5a.3 byl vyhodnocen celkem ve 22 SO ORP (10,68 %), a to v **hlavní městě Praha** a v SO ORP **Benešov, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Brno, Černošice, Havlíčkův Brod, Hranice, Hustopeče, Jihlava, Kolín, Kralupy nad Vltavou, Kuřim, Litomyšl, Mladá Boleslav, Pardubice, Plzeň, Poděbrady, Pohořelice, Říčany, Velké Meziříčí, Vyškov a Židlochovice**.

Jedná se o druhý nejčastěji se vyskytující typ vzájemných vazeb v ČR, který je charakteristický zejména pro správní obvody největších, hospodářsky i sociálně silných měst, potažmo pro správní obvody v jejich zázemí, které z jejich významu profitují. Četný výskyt tohoto typu potvrzuje, že příznivé sociální podmínky často korelují s příznivými hospodářskými podmínkami. Uvedené správní obvody se zároveň shodně nachází v lokalitách nepříliš hodnotných z hlediska přírody a krajiny.

Hned osm z výše uvedených správních obvodů se nachází ve Středočeském kraji, zejména v zázemí Prahy, přičemž i hlavní město Praha samotné je součástí tohoto typu. Podobně je tomu v Jihomoravském kraji, kde je tento typ identifikován u šesti SO ORP (vč. SO ORP Brno). Další tři tyto SO ORP se nachází na Vysočině (vč. SO ORP Jihlava), dva v Pardubickém kraji (vč. SO ORP Pardubice) a po jednom v Plzeňském kraji (SO ORP Plzeň) a Olomouckém kraji (SO ORP Hranice).

Obr. 52: SO ORP vyhodnocené jako typ 5a.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 5b.1: Příznivý stav – uspokojivý – mírně nevyvážený

Celkově příznivý (uspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 5b.1 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek hospodářského a sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek environmentálního pilíře o trochu lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí.

Typ 5b.1 byl vyhodnocen celkem v 11 SO ORP (5,34 %), a to v SO ORP **Česká Lípa, Domažlice, Kaplice, Králupy, Mariánské Lázně, Prachatice, Příbram, Rožnov pod Radhoštěm, Uherský Brod, Valašské Klobouky a Valašské Meziříčí**.

Jedná se převážně o správní obvody, které se nachází v oblastech, které jsou hodnotné z hlediska přírody a krajiny (Šumava, Český les, Bílé Karpaty apod.) a zároveň nemají zásadní problémy v hospodářské a sociální oblasti.

Většina z výše uvedených správních obvodů je lokalizována v pohraničních oblastech (kromě SO ORP Příbram). Čtyři z uvedených správních obvodů se nachází ve Zlínském kraji, dva pak v kraji Jihočeském. Zbývající správní obvody tohoto typu jsou rozmístěny jednotlivě ve svých krajích.

Obr. 53: SO ORP vyhodnocené jako typ 5b.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 5b.2: Příznivý stav – uspokojivý – mírně nevyvážený

Celkově příznivý (uspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 5b.2 je dán příznivým stavem územních podmínek hospodářského pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek environmentálního a sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek hospodářského pilíře o trochu lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro soudržnost společenství obyvatel. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro hospodářský rozvoj.

Typ 5b.2 byl vyhodnocen pouze ve 2 SO ORP (0,97 %), a to v SO ORP **Břeclav** a **Nový Jičín**. Jedná se o jeden z nejméně se vyskytujících typů vzájemných vazeb v ČR.

V případě obou dotčených správních obvodů vychází příznivý stav hospodářského pilíře zejména z vhodné polohy vázané na klíčovou dopravní infrastrukturu (dálniční síť, TŽK). SO ORP Břeclav, nacházející se v hospodářsky silném Jihomoravském kraji, má poměrně dobrou vazbu na město Brno. SO ORP Nový Jičín sice leží v hospodářsky slabším Moravskoslezském kraji, ale zato s dobrou vazbou na Ostravu a také na Olomouc a Zlín. Sociální podmínky mají přesto oba správní obvody pouze průměrné.

V obou případech se pak správní obvody nacházejí v krajině, která sice nedosahuje nadprůměrného hodnocení, nicméně má svoji hodnotu. V případě SO ORP Břeclav to reprezentuje zejména CHKO Pálava a krajina okolo soutoku Moravy a Dyje. V SO ORP Nový Jičín je to pak CHKO Poodří a okrajově také CHKO Beskydy.

Obr. 54: SO ORP vyhodnocené jako typ 5b.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 5b.3: Příznivý stav – uspokojivý – mírně nevyvážený

Celkově příznivý (uspokojivý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 5b.3 je dán příznivým stavem územních podmínek sociálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek environmentálního a hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek sociálního pilíře o trochu lepší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro hospodářský rozvoj. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 5b.3 byl vyhodnocen celkem v 6 SO ORP (2,91 %), a to v SO ORP **Blatná, Dobruška, Dobříš, Rosice, Uherské Hradiště a Vizovice**.

V rozmístění těchto správních obvodů v rámci ČR není úplně patrný žádný pravidelný vzorec. SO ORP Dobříš ve Středočeském kraji se nachází v zázemí Prahy a SO ORP Rosice zase v zázemí Brna, což jsou dvě nejvýraznější oblasti z hlediska příznivosti sociálních podmínek v ČR. SO ORP Dobruška zase sousedí s lokalitou typu 7 (SO ORP Rychnov nad Kněžnou), která může stav sociálního pilíře sousedních lokalit ovlivňovat podobně jako výše uvedené příklady.

Dva z uvedených SO ORP se nachází ve Zlínském kraji (SO ORP Uherské Hradiště a Vizovice) a SO ORP Blatná se nachází v Jihočeském kraji na hranici s krajem Středočeským a Plzeňským. V případě těchto tří SO ORP je příznivý stav sociálního pilíře možná trochu překvapivý, nicméně statisticky daný (hodnocení sociálního pilíře je u všech tří uspokojivé).

Obr. 55: SO ORP vyhodnocené jako typ 5b.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 6.1: Příznivý stav – dobrý – mírně nevyvážený

Celkově příznivý (dobrý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 6.1 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního a hospodářského pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek sociálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek sociálního pilíře o trochu horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro hospodářský rozvoj.

Typ 6.1 byl vyhodnocen celkem v 6 SO ORP (2,91 %), a to v SO ORP **Český Krumlov, Cheb, Liberec, Písek, Vimperk a Zlín**.

Tři z těchto SO ORP se nachází v Jihočeském kraji. SO ORP Vimperk a Český Krumlov patří mezi správní obvody s vůbec nejlepším hodnocením podmínek pro příznivé životní prostředí. Hodnocení hospodářského pilíře mají oba tyto správní obvody uspokojivé. SO ORP Písek má uspokojivé hodnocení jak v environmentálním, tak také v hospodářském pilíři, nicméně do tohoto typu se i tak vejde.

Tyto správní obvody pak doplňuje SO ORP Liberec a Zlín, tedy dva správní obvody krajských měst, které se zároveň nachází ve velice hodnotné krajině, a pak také SO ORP Cheb v Karlovarském kraji, který ačkoliv se nachází ve strukturálně postiženém kraji, má příznivý stav hospodářského pilíře (uspokojivý) a stejně je tomu i u pilíře environmentálního.

Obr. 56: SO ORP vyhodnocené jako typ 6.1



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 6.2: Příznivý stav – dobrý – mírně nevyvážený

Celkově příznivý (dobrý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 6.2 je dán příznivým stavem územních podmínek environmentálního a sociálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek hospodářského pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek hospodářského pilíře o trochu horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro hospodářský rozvoj. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro příznivé životní prostředí a pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 6.2 byl vyhodnocen pouze ve 2 SO ORP (0,97 %), a to v SO ORP **Frýdlant nad Ostravicí** a **Rokycany**. Jedná se o jeden z nejméně se vyskytujících typů vzájemných vazeb v ČR.

V případě SO ORP Frýdlant nad Ostravicí je to zejména stav přírody a krajiny, který ovlivňuje celkové hodnocení tohoto SO ORP. Toto SO ORP se nachází v samém srdci Moravskoslezských Beskyd, což velmi výrazně ovlivňuje kladné hodnocení environmentálního pilíře (jedno z nejvyšších hodnocení vůbec). Zároveň to ovlivňuje i kladný stav sociálního pilíře, protože SO ORP Frýdlant nad Ostravicí se i díky stavu životního prostředí stal v rámci Moravskoslezského kraje oblíbenou destinací pro život.

SO ORP Rokycany se nachází v zázemí města Plzeň, a to směrem na Prahu (napojení na dálnici D5), tedy v lokalitě z hlediska sociálních podmínek velice výhodné. Zároveň je i stav přírody a krajiny v tomto správním obvodu příznivý – uspokojivý (například sem zasahuje CHKO Křivoklátsko a CHKO Brdy).

Obr. 57: SO ORP vyhodnocené jako typ 6.2



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 6.3: Příznivý stav – dobrý – mírně nevyvážený

Celkově příznivý (dobrý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 6.3 je dán příznivým stavem územních podmínek hospodářského a sociálního pilíře a současně průměrným stavem územních podmínek environmentálního pilíře.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek environmentálního pilíře o trochu horší než stav dvou zbývajících pilířů, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako mírně nevyvážený.

Pro vyšší vyváženost i zlepšení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území je nutné se ve správních obvodech tohoto typu vzájemných vazeb zaměřovat především na zlepšení územních podmínek pro příznivé životní prostředí. Důležité je ale i zachování příznivých územních podmínek pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel.

Typ 6.3 byl vyhodnocen celkem v 11 SO ORP (5,34 %), a to v SO ORP **Beroun, České Budějovice, Hořovice, Humpolec, Mikulov, Olomouc, Pelhřimov, Stříbro, Šlapanice, Turnov a Vodňany**.

Relativně četný výskyt tohoto typu potvrzuje, že příznivé sociální podmínky často korelují s příznivými hospodářskými podmínkami. V tomto případě jde o lokality, které mají navíc (oproti typu 5a.3) také lepší (průměrný) stav environmentálních podmínek.

Výše uvedené správní obvody se nacházejí v různých částech ČR. Celkově je možné tento typ najít v osmi krajích, přičemž v žádném kraji nejsou více než dva SO ORP tohoto typu a jejich rozmístění v rámci ČR není ani nijak strukturované.

Jde například o dva SO ORP krajských měst (SO ORP České Budějovice a Olomouc), o správní obvody v zázemí velkých měst (SO ORP Beroun nebo Šlapanice), ale také o SO ORP v pohraničí (SO ORP Mikulov) nebo na Vysočině (SO ORP Pelhřimov a Humpolec).

Obr. 58: SO ORP vyhodnocené jako typ 6.3



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Typ 7: Příznivý stav – velmi dobrý – vyvážený

Celkově příznivý (velmi dobrý) stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území ve správních obvodech typu 7 je dán příznivým stavem územních podmínek všech tří pilířů udržitelného rozvoje území.

Vzhledem k tomu, že u tohoto typu vzájemných vazeb je stav územních podmínek u všech tří pilířů udržitelného rozvoje území shodný, je stav z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území hodnocen jako vyvážený.

Jak z pohledu vyhodnocení celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území, tak i z pohledu vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území, dosahuje tento typ vzájemných vazeb nejlepšího možného stavu. Nicméně hodnocení jednotlivých pilířů u dotčených správních obvodů, ačkoliv je vždy příznivé, není vždy nejvyšší možné (velmi dobré). Vzhledem k tomu je žádoucí dotčené správní obvody dále rozvíjet v oblastech, kde je prostor ke zlepšení, s důrazem na zachování stávající vyváženosti územních podmínek.

Typ 7 byl vyhodnocen celkem ve 4 SO ORP (1,94 %), a to v SO ORP **Klatovy, Přeštice, Rychnov nad Kněžnou a Tachov**.

Tři ze čtyř výše uvedených správních obvodů se nachází v Plzeňském kraji, a ačkoliv spolu všechny tyto správní obvody nesousedí (netvoří jednu souvislou oblast), tak to poukazuje na velmi dobrý celkový stav územních podmínek v této části ČR.

Posledním dotčeným správním obvodem je SO ORP Rychnov nad Kněžnou v Královéhradeckém kraji. Na první pohled může být tento výsledek nečekaný (zejména v kontextu hodnocení dalších správních obvodů v této lokalitě). Nicméně SO ORP Rychnov nad Kněžnou se nachází na území Orlických hor a v jejich podhůří, tedy v krajině s velice příznivým stavem životního prostředí. Zároveň se zde nachází strategická průmyslová zóna Solnice-Kvasiny, která velice příznivě ovlivňuje stav hospodářského i sociálního pilíře.

Obr. 59: SO ORP vyhodnocené jako typ 7



Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

B.5 Vyhodnocení trendů vývoje území

Vzhledem k tomu, že se jedná o první vydání RURÚ ČR, tak v tuto chvíli neexistují žádná adekvátní data pro srovnání s výsledky tohoto RURÚ ČR (tj. s výsledky vyhodnocení územních podmínek jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území a jejich vzájemných vazeb). Trendy vývoje území tak není možné v tuto chvíli vyhodnotit. **Vyhodnocení trendů vývoje území bude proto naplněno až v rámci 1. aktualizace RURÚ ČR.**

C URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY, V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI, PŘÍPADNĚ V ÚZEMNÍ STUDII

Poslední částí rozboru udržitelného rozvoje území je určení problémů k řešení v Politice územního rozvoje ČR a v územně plánovacích dokumentacích, především v Územním rozvojovém plánu (ÚRP), případně také v územních studiích, které mohou být z důvodu řešení vybraných problémů v území pořízeny. Určení problémů k řešení je hlavním výstupem rozboru udržitelného rozvoje území.

Část určení problémů k řešení v RURÚ ČR, v souladu s § 6 odst. 2 písm. c) vyhlášky č. 157/2024 Sb., v platném znění, obsahuje požadavky na zmírnění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad, požadavky na zmírnění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území, požadavky na zmírnění nebo omezení střetů těchto záměrů s limity využití území a s hodnotami v území a požadavky na odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území (viz jednotlivé podkapitoly níže).

Problémy k řešení uvedené v této kapitole vychází především z vyhodnocení pozitiv a negativ uvedeného v části A, z vyhodnocení územních podmínek uvedeného v části B a také z analýzy vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území a z analýzy střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území a s hodnotami v území.

Jako problémy k řešení byly identifikovány výhradně takové závady, negativa či nedostatky, které jsou více či méně ovlivnitelné územním plánováním. V této souvislosti je důležité zmínit, že se nepřepokládá, že územní plánování tyto problémy samo vyřeší. Předpokládá se však, že územní plánování vytvoří územní podmínky pro jejich zmírnění, omezení či odstranění.

Zásadní problémy k řešení, které je možné a účelné graficky a prostorově vyjádřit, jsou zahrnuty také ve **Výkrese problémů k řešení** (tzv. problémový výkres), který tvoří grafickou část Rozboru udržitelného rozvoje území ČR. Výkres je zpracován v měřítku 1 : 200 000.

C.1 Požadavky na zmírnění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad

Požadavky na zmírnění nebo omezení urbanistických, dopravních a hygienických závad vychází zejména z informací uvedených u jednotlivých tematických oblastí v části A RURÚ ČR (Zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území). Pro potřeby naplnění kapitoly C.1 byla z negativ uvedených v části A vybrána ta negativa, která tematicky spadají do jednoho z řešených témat v této kapitole. Vybraná negativa (závady, problémy) byla následně popsána a byly pro ně stanoveny požadavky na jejich zmírnění nebo omezení.

Vzhledem k rozsahu řešeného území a měřítku celostátní územně plánovací činnosti (1 : 200 000) jsou jednotlivé závady řešeny a popisovány spíše obecně, bez specifikace konkrétních dotčených lokalit. Řešení konkrétních dopadů v území u jednotlivých uvedených závad je z celostátního pohledu příliš podrobné a mělo by být předmětem řešení na úrovni územně plánovací činnosti krajů, případně obcí.

V případech, kdy je to možné a účelné, jsou dotčené problémové lokality specifikovány odkazem na informace uvedené v dalších částech RURÚ ČR či PRURÚ. Využito je toho především v případě závad, které vychází ze sledovaných jevů vyhodnocovaných jako indikátor udržitelného rozvoje území, které jsou podrobně interpretovány v části B (včetně identifikace problémových lokalit).

Žádná z níže uvedených urbanistických, dopravních či hygienických závad, není zahrnuta ve **Výkrese problémů k řešení**. Z důvodu zachování přehlednosti problémového výkresu do něj nejsou zahrnuty takové závady, jejichž lokalizaci je možné identifikovat v rámci jiných grafických částí RURÚ ČR (zejména kartogramy hodnocení indikátorů). V případě ostatních uvedených závad není jejich grafické a prostorové vyjádření možné, případně není účelné.

C.1.1 Urbanistické závady

V rámci RURÚ ČR byly stanoveny požadavky na zmírnění nebo omezení následujících urbanistických závad:

➤ Nežádoucí fragmentace krajiny / snížená propustnost území

V důsledku budování rozsáhlých, zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury a také v důsledku budování rozlehlých areálů (zejména logistických či průmyslových) dochází k nežádoucí fragmentaci území, která omezuje propustnost území, a to jak pro obyvatele, tak také pro rostliny a živočichy (dochází k narušení přirozených ekosystémů).

Při budování staveb většího rozsahu je proto potřeba dbát na zachování přirozené propustnosti území, aby nedocházelo k budování nových bariér v území. Zároveň je žádoucí vytvářet územní podmínky pro obnovení propustnosti území tam, kde již došlo k jejímu narušení.

➤ Nárůst zastavěných ploch / zastavování volné krajiny

V ČR se dlouhodobě zvyšuje podíl zastavěných ploch z celkové výměry území. Budováním dopravní i technické infrastruktury, průmyslových a logistických areálů i budováním rezidenční výstavby (zejména suburbanizačního charakteru), tzv. na zelené louce, dochází k záboru zemědělské půdy (často kvalitní), zvyšuje se podíl zpevněných ploch a zástavba se rozšiřuje do volné krajiny. S tím se pojí mnohé negativní průvodní jevy jako například trvalé zničení produkčních i ekologických funkcí půdy, snížení biodiverzity, změna hydrologických poměrů v území či změna krajinného rázu.

Při rozvoji území je proto potřeba hledat taková řešení, která budou minimalizovat zbytečné zásahy do nezastavěného území.

➤ Narušování krajinného rázu

Nevhodná výstavba staveb velkého rozsahu (vedení VVN, větrné a fotovoltaické elektrárny, průmyslové a logistické areály apod.), ale také těžba nerostných surovin (zejména povrchová), intenzivní zemědělská činnost (absence prostorového členění krajiny apod.), nekontrolovaná rezidenční výstavba (zejména v blízkosti velkých měst) či „urbanizování“ volné krajiny formou chataření a chalupaření, vede k poškozování krajinného rázu (nevhodné využívání krajiny, prorůstání zástavby do volné krajiny, zpevňování volných ploch, estetické znečišťování krajiny atp.).

V rámci územně plánovací činnosti je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro ochranu krajinného rázu.

➤ **Problémy spojené se suburbanizací**

V suburbanizačních oblastech často dochází k nadměrnému a nekonceptnímu rozvoji sídel. Pro ten je charakteristický masivní nárůst bytové výstavby a s tím spojený rychle rostoucí počet obyvatel, kterému však neodpovídá rozvoj občanské vybavenosti, ani rozvoj dopravní a technické infrastruktury. Mnohdy to také vede k narušení stávající sídelní struktury.

Rozvoj bydlení většího rozsahu je proto potřeba doplňovat také odpovídajícím rozvojem veřejné infrastruktury, aby byla zajištěna dostatečná úroveň kvality bydlení.

➤ **Omezená dostupnost občanské vybavenosti**

Občanská vybavenost často není v území rovnoměrně rozmístěna, a to jak v rámci sídelní struktury (koncentruje se spíše do vyšších center osídlení), tak i v rámci jednotlivých sídel. V mnoha případech je také rozsah občanské vybavenosti, vzhledem k počtu obyvatel v daném území, nedostatečný. Dostupnost základní občanské vybavenosti pro obyvatele je v takových případech omezená.

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro zajištění odpovídající občanské vybavenosti pro všechny obyvatele, a to v odpovídajících standardech dostupnosti.

➤ **Urbanizace záplavových území**

Výskyt zastavěných a zastavitelných ploch v záplavovém území bez realizace odpovídajících protipovodňových opatření je značným rizikem potenciálně ohrožujícím jak majetek, tak i zdraví osob zde žijících.

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro realizaci odpovídajících protipovodňových opatření a současně je potřeba realizací protipovodňových opatření podmiňovat další rozvoj v záplavovém území.

C.1.2 Dopravní závary

V rámci RURÚ ČR byly stanoveny požadavky na zmírnění nebo omezení následujících dopravních závad:

➤ **Nekoncepční a pomalý rozvoj dopravní infrastruktury**

Obecným problémem je nesystematická rozestavěnost dopravní infrastruktury (především dálnic, silnic a železničních staveb) a nedostatečný rozsah realizované výstavby a modernizace dopravní infrastruktury. V ČR dochází k zaostávání v budování dopravní infrastruktury vůči okolním státům i dalším státům EU. Vzhledem k velkému rozsahu staveb dopravní infrastruktury se záměry dopravní infrastruktury často dostávají do územních střetů s mnoha limity využití území, které představují značné omezení a komplikují rozvoj dopravní infrastruktury.

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro rychlý a koncepční rozvoj dopravní infrastruktury. Je potřeba hledat taková řešení, která budou eliminovat územní střety dopravní infrastruktury s limity využití území již ve fázi plánování.

➤ **Nedostatečný rozvoj dopravní infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí**

V důsledku nedostatečného zapojení do požadavků EU na rozvoj dopravní infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí (především železnice, případně vnitrozemská vodní doprava) a přetrvávajícího upřednostňování automobilové dopravy, v ČR dlouhodobě roste stupeň automobilizace a narůstá intenzita automobilové dopravy (osobní i nákladní). To zvyšuje tlak na rozsah a kapacitu dálnic, silnic i kapacitu ploch pro parkování a odstavování vozidel a způsobuje četné problémy (znečištění životního prostředí v okolí – emise, exhalace, prach, hluk, vibrace; přetíženost stávající silniční sítě; dopravní kongesce; zvýšenou nehodovost u přetížených úseků a další).

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro rozvoj environmentálně šetrných forem dopravy.

➤ **Nerovnoměrná dostupnost dopravní infrastruktury**

Rozsah klíčové silniční infrastruktury (dálnice, SMV, silnice I. třídy) i kvalitní železniční infrastruktury není v ČR dostatečný a územní rozložení této infrastruktury je nevyvážené. Tato nerovnoměrnost v dostupnosti infrastruktury se v ČR podílí na vytváření vnějších i vnitřních periferií v území.

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro dobudování klíčové silniční infrastruktury, a to zejména tam, kde je její dostupnost nedostatečná (např. viz hodnocení indikátoru H8).

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro dobudování kvalitní železniční infrastruktury, a to zejména tam, kde je její dostupnost nedostatečná (např. viz hodnocení indikátoru H9).

➤ **Závady silniční dopravy**

- o Nadměrná doprava v některých obcích a městech (zejména tranzitní nákladní doprava), způsobená absencí obchvatů, které by vyvedly silniční dopravu ze zastavěných částí sídel.

Je potřeba vytvářet územní podmínky pro budování obchvatů dotčených měst a obcí a hledat další možná řešení, která povedou ke snížení dopravy v zastavěných částech obcí a měst.

- o Nedostatek parkovacích míst především v největších centrech i nedostatečný počet odstavných (parkovacích) ploch podél hlavních dopravních tahů (sloužící zejména pro nákladní kamionovou dopravu).

Je potřeba hledat optimální řešení nedostatku parkovacích míst a vytvářet územní podmínky pro rozvoj dopravy v klidu tam, kde je to zapotřebí.

➤ **Závady železniční dopravy**

- o Železniční infrastruktura celostátních i regionálních drah převážně neodpovídá současným standardům (nízký podíl vícekolejných tratí, elektrizovaných tratí, nízká maximální rychlost, vysoký počet úrovnových přejezdů, nízký podíl přejezdů s aktivní signalizací apod.). Budování a modernizace železničních tratí v ČR přesto postupuje velmi pomalu.

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro urychlení rozvoje železniční infrastruktury a pro zvyšování standardů železniční dopravy v ČR.

- o Nedaří se zvýšit podíl nákladní dopravy na celkové železniční dopravě. Je to dáno především tím, že na železniční síti v ČR je preferována osobní doprava před nákladní. Vzhledem k tomu, že kapacita železniční sítě je omezená a v mnoha případech jsou již některé tratě ve stavu, kdy hrozí tzv. přetížení dráhy (což způsobuje značnou nespolehlivost a pomalost nákladní železniční přepravy), je zvýšení využití železnice nákladní dopravou v tuto chvíli obtížné.

Proto je potřeba hledat možná řešení, která umožní zvýšit podíl nákladní dopravy na celkové železniční dopravě a vytvářet pro tato řešení odpovídající územní podmínky.

➤ **Závady letecké dopravy**

Není dořešeno napojení jednotlivých mezinárodních veřejných letišť na ostatní druhy dopravy, zejména pak na železnici (VRT). Stejně tak není dořešena i případná specializace letišť na určitý typ přepravy. To vše znevýhodňuje česká letiště oproti konkurenčním letištím v zahraničí. I proto je letecká doprava v ČR prozatím značně nevyvážená, závislá především na jednom dominantním letišti (Letiště Václava Havla v Praze-Ruzyni).

Pro rozvoj letecké dopravy v ČR je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro napojení letišť na ostatní druhy dopravy a také je potřeba podporovat decentralizaci výkonu letecké dopravy v ČR.

➤ **Závady vodní dopravy**

Stále nejsou dokončeny některé stavby zvyšující/umožňující splavnost důležitých vodních cest (zejména plavební stupně Děčín a Přelouč II na Labi, zdvihač na plavebních stupních vodních nádrží Slapy a Orlický náhon na Vltavě), což omezuje další rozvoj vodní dopravy.

Pro rozvoj vodní dopravy v ČR je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro dobudování klíčových staveb na důležitých vodních cestách (zejména na Labi a Vltavě).

➤ Závady kombinované dopravy

Rozložení terminálů kombinované dopravy v ČR je v současnosti velice nerovnoměrné, a ačkoliv se v ČR nachází poměrně velké množství terminálů i logistických center, jen minimum z nich je multimodálních (v drtivé většině případů jsou pouze monomodální, určeny výhradně pro kamionovou dopravu). U vybraných terminálů a logistických center, které mají sloužit jako multimodální uzly, dosud není zcela prověřeno, zda jsou dostatečně kapacitně napojeny na potřebnou dopravní infrastrukturu.

Pro rozvoj kombinované dopravy v ČR je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro zvýšení počtu multimodálních terminálů, a to zejména tam, kde je jich v současnosti nedostatek. Zároveň je potřeba vytvářet územní podmínky pro zajištění dostatečně kapacitního napojení multimodálních terminálů.

➤ Závady cyklistické dopravy

Síť cyklostezek v ČR tvoří množství izolovaných, vzájemně nepropojených úseků. Množství cyklotras je proto stále vedeno po silnicích, což pro bezpečnost a plynulost provozu není optimální.

Pro rozvoj cyklistické dopravy v ČR je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro rozvoj sítě cyklostezek vedených mimo silnice (stavebně oddělené cyklostezky zajišťující bezpečný pohyb cyklistů).

C.1.3 Hygienické závady

V rámci RURÚ ČR byly stanoveny požadavky na zmírnění nebo omezení následujících hygienických závad:

➤ Znečištění ovzduší

Zejména v důsledku intenzivní automobilové dopravy, lokálního vytápění, energetické (tepelné elektrárny) i další průmyslové činnosti či v důsledku těžby nerostných surovin, dochází v ČR k značnému znečištění ovzduší (prach, emise, exhalace apod.). Lokálně dochází i k výraznému překračování imisních limitů pro ochranu lidského zdraví a imisních limitů z hlediska ochrany ekosystémů a vegetace.

Při rozvoji území je proto potřeba vytvářet takové územní podmínky a další opatření, které povedou ke zlepšení kvality ovzduší. V oblastech, kde dochází k překračování imisních limitů (viz hodnocení indikátoru E6) je potřeba hledat řešení, která povedou ke snížení produkce imisí v daném území.

➤ Znečištění vod

Stále dochází k výraznému znečišťování povrchových a podzemních vod, a to zejména v důsledku průmyslové a zemědělské činnosti, ale také v důsledku nedostatečné úrovně likvidace splaškových odpadních vod u řady měst a obcí (nízký podíl obyvatel žijících v bytech s připojením na kanalizační síť, špatný stav kanalizačních sítí, absence ČOV apod.).

Dlouhodobě se například zvyšuje podíl ploch zranitelných oblastí povrchových a podzemních vod (území, kde se vyskytují vody s vysokým obsahem dusičnanů). V současnosti tvoří zranitelné oblasti přes 42 % území.

Při rozvoji území je proto potřeba vytvářet takové územní podmínky a další opatření, které povedou ke zlepšení kvality podzemních i povrchových vod a ke zvýšení jejich ochrany.

Je potřeba vytvářet územní podmínky pro dobudování či modernizaci kanalizační sítě, a to zejména tam, kde je podíl obyvatel žijících v bytech s připojením na kanalizační síť nízký (viz hodnocení indikátoru E7).

➤ Ekologické zátěže

V území se vyskytuje velké množství evidovaných i neevidovaných brownfieldů i jinak kontaminovaných míst a dalších lokalit se starou ekologickou zátěží. V mnoha případech není dořešena sanace těchto míst. Revitalizace starých ekologických zátěží je složitá a často velice nákladná.

Pro snížení celkového počtu kontaminovaných míst je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které usnadní revitalizaci brownfields a dalších starých ekologických zátěží.

➤ **Hluková zátěž**

Zejména v blízkosti významných dopravních komunikací (silnice i železnice), letišť či v blízkosti průmyslových areálů, jsou obyvatelé vystavováni vysokému zatížení hlukem a vibracemi.

Při rozvoji území je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které budou napomáhat k eliminaci stávajícího hlukového a vibračního zatížení a budou předcházet vzniku dalších potenciálně rizikových míst.

➤ **Znehodnocování zemědělské půdy**

- o Intenzivně zemědělsky využívané plochy mají nízkou retenční schopnost, což vede k rychlejšímu povrchovému odtoku a přispívá k suchu a nedostatku vody. Důsledkem je snížená úrodnost půdy.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které přispějí ke zvýšení retenční schopnosti zemědělských půd a k zadržování vody v krajině.

- o Velká část půdních ploch je zároveň ohrožena vodní nebo větrnou erozí (případně obojím), přičemž podíl ohrožených půdních ploch se zvyšuje. Nejvíce ohrožené jsou zejména rozsáhlé půdní bloky orné půdy bez prvků rozptýlené zeleně (remízky, větrolamy), které jsou intenzivně využívané zemědělskou činností.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které přispějí k eliminaci vodní a větrné eroze a povedou ke snížení podílu ohrožených půdních ploch.

- o Dalším faktorem, který vede ke znehodnocování zemědělské půdy, je také zábor půdy pro stavební činnost (zejména obytné i průmyslové zóny, dopravní i technická infrastruktura). Zastavováním půdy dochází k trvalému zničení jejích produkčních i ekologických funkcí.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které budou chránit zemědělské půdy před zbytečným zábořem pro stavební činnost.

➤ **Ohrožení suchem**

Většinu území ČR postihuje problém sucha (více než 2/3 území jsou klasifikovány jako oblasti ohrožené suchem). Důsledky sucha se negativně projevují jak v přírodě a volné krajině (degradace zemědělské půdy, zhoršující se stav lesů apod.), tak také v zastavěném území, zejména ve velkých aglomeracích (tzv. tepelné ostrovy). V obcích využívajících lokální zdroje podzemních vod a u individuálních zdrojů obyvatel (studny) se v průběhu posledních velmi suchých let projevily také problémy s dodávkami pitné vody.

Zvyšující se ohrožení suchem je mimo jiné dáno rychlým odtokem povrchových vod z území. Nízkou retenční schopností krajiny nepříznivě ovlivňuje vysoký podíl nepropustných ploch, chybějící vodní plochy, nádrže či jiné prvky pro zadržení vody v krajině a také nevhodné technické a stavební zásahy do krajiny (chybějící meandry a původní koryta, betonování apod.)

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které budou napomáhat zadržovat vodu v krajině či jinak povedou ke snížení ohrožení území suchem, a to zejména v oblastech, které jsou identifikovány jako oblasti ohrožené suchem (viz hodnocení indikátoru E1).

➤ **Pomalý rozvoj obnovitelných zdrojů energie**

Ačkoli se ČR snaží přecházet na čistší zdroje energie, tak je rozvoj obnovitelných zdrojů energie nedostatečný a tempo rozvoje obnovitelných zdrojů energie je pomalé. Podíl obnovitelných zdrojů energie na výrobě elektřiny (brutto) je stále velice nízký (<15 %).

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro intenzivní rozvoj výroby energie z obnovitelných zdrojů energie.

➤ **Negativní dopady cestovního ruchu**

Intenzivní cestovní ruch (vysoká koncentrace návštěvníků) v turisticky atraktivních lokalitách často negativně ovlivňuje stav turistických lokalit (chráněné přírody a krajiny, památek apod.) i kvalitu života místních obyvatel. V mnoha lokalitách je to dáno i nevyhovující doprovodnou infrastrukturou pro rekreaci a cestovní ruch.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro udržitelný cestovní ruch, které budou dbát na ochranu turistických lokalit a také na skloubení potřeb turistů a místních obyvatel.

C.2 Požadavky na zmírnění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území

Významnou část problémů k řešení představují vzájemné střety záměrů na provedení změn v území. Úvodem je potřeba poznamenat, že ÚAP ČR nejsou dostatečným nástrojem pro vyhodnocení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území, protože měřítko celostátní územně plánovací činnosti (1 : 200 000) neumožňuje jejich dostatečně přesné posouzení. Na této úrovni je možné identifikovat pouze **potenciální střety záměrů**, které je nutné detailněji posoudit až v rámci navazujících procesů, jako je tvorba a projednání ÚPD, proces EIA, územní řízení apod.

Potenciální vzájemné střety záměrů¹⁰ byly v rámci RURÚ ČR zjišťovány analýzou v programu ArcGIS Pro. Všechny takto identifikované střety byly následně individuálně posouzeny a v případě jejich relevantnosti byly zařazeny do výčtu potenciálních střetů, který je uveden dále v textu (podkapitoly C.2.1 až C.2.5). Vybrané potenciální vzájemné střety záměrů jsou zpracovány formou tabulek, které tyto střety rozdělují dle typu střetávajících se záměrů do celkem 5 kategorií potenciálních střetů:

- Potenciální vzájemné střety záměrů dopravní infrastruktury (**SDD**)
- Potenciální střety záměrů dopravní a technické infrastruktury (**SDT**)
- Potenciální střety záměrů dopravní infrastruktury a záměrů ÚSES (**SDU**)
- Potenciální vzájemné střety záměrů technické infrastruktury (**STT**)
- Potenciální střety záměrů technické infrastruktury a záměrů ÚSES (**STU**)

Celkově bylo identifikováno **304 potenciálních střetů záměrů** dopravní a technické infrastruktury a záměrů územního systému ekologické stability (ÚSES), které byly posouzeny jako relevantní. Jako potenciální střety nebyly identifikovány střety záměrů stejného typu (např. střet dvou koridorů pro umístění elektrického vedení nebo střet dvou koridorů dálnice), jelikož se nepředpokládá, že by z takových střetů vyplývaly problémy k řešení (předpokládá se, že se nejedná se o střety jako takové, ale spíše o žádoucí napojení). Zvláštní kategorií jsou záměry ÚSES, u kterých nebyly vzájemné střety vyhodnocovány vůbec (již z podstaty by se v případě střetu záměrů ÚSES nemělo jednat o problém).

Každý identifikovaný potenciální vzájemný střet v RURÚ ČR má své unikátní označení (**Kód střetu**), podle kterého je možné také identifikovat o jakou kategorii střetu se jedná (viz výše). V tabulkách níže je dále u každého potenciálního střetu uvedeno kódové označení záměrů¹¹, které jsou v potenciálním střetu a stručný obecný popis potenciálního střetu. U každého potenciálního střetu je také uvedena informace, ve kterém kraji či krajích se tento potenciální střet vyskytuje.

Potenciální střety záměrů uvedené v následujících tabulkách jsou zjednodušeně (bodově) znázorněny rovněž ve **Výkrese problémů k řešení**. Jednotlivé potenciální střety záměrů jsou ve výkrese identifikovatelné na základě symbolologie, která rozlišuje jednotlivé kategorie potenciálních střetů (viz výše) a na základě popisu, který uvádí příslušný kód střetu.

V případě identifikovaných potenciálních střetů, které jsou jednotlivě uvedeny níže v tabelárním přehledu, je nutné prověřit, zda se skutečně jedná o střety, které jsou problémové a případně je nutné navrhnout územní podmínky pro koordinaci daných záměrů (nebo navrhnout jiné řešení daných střetů). Obecně je třeba konstatovat, že střetům liniových prvků často nelze dost dobře zabránit, ale většina z nich je na úrovni ÚPD obcí nebo na úrovni územního rozhodování technicky řešitelná.

¹⁰ Posuzovány byly pouze záměry, které jsou vymezeny v Prvním územním rozvojovém plánu (2024).

¹¹ Kódové označení záměrů je převzato z Územního rozvojového plánu (První územní rozvojový plán). Názvy všech těchto záměrů je možné dohledat podle kódu v části Zjištění a vyhodnocení záměrů na provedení změn v území, která je součástí Podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území ČR.

C.2.1 Potenciální vzájemné střety záměrů dopravní infrastruktury

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDD1	DD09	DV02	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru vodní cesty	hlavní město Praha
SDD2	DS04	DD27	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	hlavní město Praha
SDD3	DS04	DL01	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem rozšíření letiště	hlavní město Praha
SDD4	DS04	DV02	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru vodní cesty	hlavní město Praha
SDD5	DD27	DL01	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem rozšíření letiště	hlavní město Praha, Středočeský
SDD6	DS04	DD23	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Středočeský
SDD7	DS17	DD19	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Středočeský
SDD8	DS17	DD26	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Středočeský
SDD9	DS21	DD16	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Jihočeský
SDD10	DS21	DD10	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Jihočeský
SDD11	DS03	DD10	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Jihočeský
SDD12	DD12	DV01	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru vodní cesty	Ústecký
SDD13	DS20	DD21	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Jihomoravský
SDD14	DD13	DL03	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem rozšíření letiště	Jihomoravský
SDD15	DS08	DD03	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru vysokorychlostní železnice	Jihomoravský
SDD16	DS01	DD13	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Olomoucký
SDD17	DS11	DD13	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Zlínský
SDD18	DS05	DD13	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Zlínský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDD19	DS16	DD20	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Moravskoslezský
SDD20	DS16	DD11	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru konvenční železniční dopravy	Moravskoslezský

C.2.2 Potenciální střety záměrů dopravní a technické infrastruktury

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDT1	DS04	TE05	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro napojení elektrické stanice 400/110 kV do přenosové soustavy	hlavní město Praha
SDT2	DS04	TE14	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	hlavní město Praha
SDT3	DS04	TR01	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	hlavní město Praha, Středočeský
SDT4	DS06	TR02	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Středočeský
SDT5	DS10	TR02	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Středočeský
SDT6	DD01	TE05	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro napojení elektrické stanice 400/110 kV do přenosové soustavy	Středočeský
SDT7	DD19	TR01	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Středočeský
SDT8	DD04	TR01	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Středočeský
SDT9	DS17	TR04	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro produktovod	Středočeský
SDT10	DS17	TR01	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Středočeský, Vysočina
SDT11	DS21	TE20	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Jihočeský
SDT12	DS21	TE04a	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny	Jihočeský
SDT13	DD16	TE04a	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny	Jihočeský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDT14	DD10	TE07	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Jihočeský
SDT15	DS21	TE21	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Jihočeský, Plzeňský
SDT16	DD16	TE17	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Plzeňský
SDT17	DS21	TE17	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Plzeňský
SDT18	DS06	TE02	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Karlovarský
SDT19	DS06	VO03	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem plochy umožňující využití území pro vodní dílo	Ústecký
SDT20	DS10	TE18	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Ústecký
SDT21	DD12	TE10	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Ústecký
SDT22	DS19	TE25	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro vedení 110 kV	Liberecký
SDT23	DD24	TE15	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Pardubický
SDT24	DS07	TE15	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Pardubický
SDT25	DS20	TE15	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Pardubický
SDT26	DS21	TE28	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem plochy elektrické stanice 400/110 kV	Vysočina
SDT27	DS21	TE07	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Vysočina
SDT28	DS17	TE07	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Vysočina
SDT29	DS17	TE18	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Vysočina
SDT30	DS23	TE20	Potenciální střet záměru koridoru pro zlepšení průjezdnosti silnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Jihomoravský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDT31	DS20	TE04a	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny	Jihomoravský
SDT32	DD03	TE12	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Jihomoravský
SDT33	DS11	TP09	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Jihomoravský
SDT34	DS11	TE08	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro připojení vyvedení výkonu z elektrické stanice	Jihomoravský
SDT35	DS11	TE15	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Olomoucký
SDT36	DS01	TP09	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Olomoucký
SDT37	DD05	TE15	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV a související plochy pro rozšíření elektrické stanice	Olomoucký
SDT38	DD05	TP09	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Olomoucký
SDT39	DS12	TE03	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Olomoucký
SDT40	DD11	TE03	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Olomoucký
SDT41	DD13	TP09	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Olomoucký
SDT42	DD13	TE08	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem koridoru pro připojení vyvedení výkonu z elektrické stanice	Zlínský
SDT43	DS14	TR03	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro prodloužení produktovodu	Zlínský
SDT44	DS14	TE03	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Zlínský
SDT45	DD05	TE03	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro dvojité vedení 400 kV	Moravskoslezský
SDT46	DD05	TP13	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Moravskoslezský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDT47	DS12	TR03	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem koridoru pro prodloužení produktovodu	Moravskoslezský
SDT48	DD11	TE22	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem plochy elektrické stanice 400/110 kV včetně koridoru pro její zapojení do přenosové soustavy	Moravskoslezský
SDT49	DS16	TE22	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem plochy elektrické stanice 400/110 kV včetně koridoru pro její zapojení do přenosové soustavy	Moravskoslezský
SDT50	DS16	TP12	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Moravskoslezský

C.2.3 Potenciální střety záměrů dopravní infrastruktury a záměrů ÚSES

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU1	DD09	NRBK2001-24	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	hlavní město Praha
SDU2	DD09	NRBK22-2001	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	hlavní město Praha
SDU3	DD27	NRBK2001-22-2001	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	hlavní město Praha
SDU4	DD27	NRBK22-2001	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	hlavní město Praha
SDU5	DS04	NRBC2001	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	hlavní město Praha
SDU6	DV02	NRBC2001	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	hlavní město Praha
SDU7	DV02	NRBK2001-24	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	hlavní město Praha
SDU8	DD04	NRBK5-4-6	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU9	DD07	NRBK23-22	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU10	DD09	NRBK22-2001-24	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU11	DD19	NRBK43-19-7	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU12	DD19	NRBK4-6	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU13	DD19	NRBK5-4-6	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU14	DD19	NRBK19-7	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU15	DD26	NRBK4-6	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU16	DS17	NRBK4-6	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
SDU17	DD10	NRBC2006	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Jihočeský
SDU18	DD10	NRBK26-26-52	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU19	DD10	NRBK26-52-39	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU20	DD10	NRBK2014-52-79	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU21	DD16	NRBK37-26-52	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU22	DD16	NRBK26-52	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU23	DS03	NRBK26-52-39	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU24	DS03	NRBK26-26-52	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU25	DS03	NRBK2014-52-79	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU26	DS21	NRBK25-37	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU27	DS21	NRBK25-24-26	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU28	DS21	NRBK37-26-52	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU29	DS21	NRBK26-52	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU30	DS23	NRBK26-26-52	Potenciální střet záměru koridoru pro zlepšení průjezdnosti silnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU31	DV03	NRBK24-26	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
SDU32	DL02	NRBK73-110-15	Potenciální střet záměru rozšíření letiště se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Karlovarský
SDU33	DS06	NRBK73-110-15	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Karlovarský
SDU34	DS06	NRBC32	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Karlovarský
SDU35	DD12	NRBK19-DE	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU36	DD12	NRBK71-19	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU37	DD12	NRBK19-7	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU38	DD12	NRBK17-19	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU39	DD12	NRBK18-3	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU40	DD12	NRBK19-7	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU41	DD12	NRBK19-7-2002	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU42	DD12	NRBK3-4	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU43	DS06	NRBK20-21	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU44	DS10	NRBK1-18	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU45	DS10	NRBK1-2	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU46	DS10	NRBK18-21	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU47	DS10	NRBK18-21-2	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU48	DS18	NRBK69-71	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU49	DS19	NRBK19-DE	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU50	DV01	NRBK19-DE	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU51	DV01	NRBK70-40	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU52	DV01	NRBK71-19	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU53	DV01	NRBK19-7	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
SDU54	DS19	NRBK19-82	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký, Liberecký
SDU55	DD19	NRBK68-PL	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Liberecký
SDU56	DD19	NRBC68	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Liberecký
SDU57	DD19	NRBK68-84	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Liberecký
SDU58	DD19	NRBC84	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Liberecký
SDU59	DS15	NRBK43-44	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Liberecký
SDU60	DS19	NRBK42-43-DE	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Liberecký
SDU61	DD22	NRBC6	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Královéhradecký
SDU62	DD22	NRBK6-8	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Královéhradecký
SDU63	DD22	NRBK6-8-9	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Královéhradecký
SDU64	DD22	NRBK11-86	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Královéhradecký
SDU65	DS02	NRBK85-46-87	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Královéhradecký

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU66	DS02	NRBK45-46-87	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Královéhradecký
SDU67	DS15	NRBK43-45	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Královéhradecký
SDU68	DD14	NRBK8-11	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU69	DD14	NRBK8-10	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU70	DD14	NRBC8	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Pardubický
SDU71	DD18	NRBK10-13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU72	DK10	NRBK7-8	Potenciální střet záměru VTP (vnitrozemský říční přístav) se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU73	DK10	NRBK8-11	Potenciální střet záměru VTP (vnitrozemský říční přístav) se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU74	DS20	NRBK10-13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU75	DV01	NRBK7-8	Potenciální střet záměru koridoru vodní cesty se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU76	DS07	NRBK81-62-47-86-64	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU77	DS07	NRBK10-13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU78	DS07	NRBK47-86-64	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU79	DS07	NRBK47-86-64-63	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
SDU80	DS21	NRBK54-80	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
SDU81	DS21	NRBK24-57-55-61	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
SDU82	DS23	NRBK55-61-2004	Potenciální střet záměru koridoru pro zlepšení průjezdnosti silnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
SDU83	DD13	NRBK13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU84	DD13	NRBK13-63-107-94	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU85	DD21	NRBK30-31	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU86	DS08	NRBK28-AT-109	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU87	DS08	NRBK105-2013	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU88	DS11	NRBC108	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Jihomoravský
SDU89	DS11	NRBK108-104-109	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU90	DS17	NRBK28-30	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU91	DS17	NRBK28-AT-109	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU92	DS20	NRBK30-31	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
SDU93	DD05	NRBK66-97	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU94	DD11	NRBK66-97	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU95	DD11	NRBK104-92	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU96	DD11	NRBK96-66-97	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU97	DS01	NRBK104-92	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU98	DS22	NRBC88	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Olomoucký
SDU99	DS22	NRBK88-2007-89-487-PL-86-64-88	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU100	DS22	NRBK13-88	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
SDU101	DS22	NRBK64-426-66	Potenciální střet záměru koridoru kapacitní komunikace se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
SDU102	DD13	NRBK104-109	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký, Zlínský
SDU103	DD13	NRBC104	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Olomoucký, Zlínský
SDU104	DS12	NRBK104-92	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký, Moravskoslezský
SDU105	DS12	NRBK66-97	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký, Moravskoslezský
SDU106	DD13	NRBK96-95	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
SDU107	DS11	NRBK104-109	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
SDU108	DS11	NRBK94-100	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
SDU109	DS13	NRBK101-100-102	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
SDU110	DS13	NRBK100-102	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
SDU111	DS13	NRBK102-99	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
SDU112	DD05	NRBC92	Potenciální střet záměru koridoru vysokorychlostní železnice se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Moravskoslezský
SDU113	DD20	NRBC92	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Moravskoslezský
SDU114	DD20	NRBK92-PL-102-SK	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
SDU115	DD20	NRBK91-PL-97	Potenciální střet záměru koridoru konvenční železniční dopravy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
SDU116	DS12	NRBK92-PL-102-SK	Potenciální střet záměru koridoru dálnice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
SDU117	DS16	NRBK91-PL	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
SDU118	DS16	NRBK102-SK	Potenciální střet záměru koridoru silnice I. třídy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský

C.2.4 Potenciální vzájemné střety záměrů technické infrastruktury

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STT1	TE05	TR01	Potenciální střet záměru koridoru pro napojení elektrické stanice 400/110 kV do přenosové soustavy se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Středočeský
STT2	TR01	TR04	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem koridoru pro produktovod	Středočeský
STT3	TE17	VO03	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro přivaděče vody do vodního díla	Ústecký
STT4	TE18	VO03	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro přivaděče vody do vodního díla	Ústecký
STT5	TE10	TR01	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Ústecký
STT6	TE12	TR01	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Jihomoravský
STT7	TP09	TR01	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu	Jihomoravský
STT8	TE03	TP09	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Olomoucký
STT9	TE19	TP09	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Olomoucký, Zlínský
STT10	TE03	TR03	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro prodloužení produktovodu	Zlínský, Moravskoslezský
STT11	TP12	TR03	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem koridoru pro prodloužení produktovodu	Moravskoslezský
STT12	TE03	TP12	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Moravskoslezský
STT13	TE16	TP12	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem koridoru pro plynovod přepravní soustavy	Moravskoslezský

C.2.5 Potenciální střety záměrů technické infrastruktury a záměrů ÚSES

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU1	TE18	NRBK2001-22-2001	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	hlavní město Praha
STU2	TR02	NRBK21-22	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU3	TR02	NRBK2-2001	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Středočeský
STU4	TE04a	NRBC26	Potenciální střet záměru koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Jihočeský
STU5	TE04a	NRBK37-26-52	Potenciální střet záměru koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU6	TE04a	NRBK26-52	Potenciální střet záměru koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU7	TE07	NRBK24-26	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU8	TE20	NRBK37-26-52	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU9	TE21	NRBK37-26-52	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU10	TE21	NRBC37	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Jihočeský
STU11	TE21	NRBK50-37	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU12	TE21	NRBK36-37	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihočeský
STU13	TE17	NRBK48-72-23-34	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Plzeňský
STU14	TE17	NRBK72-23-34	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Plzeňský
STU15	TE17	NRBK72-23	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Plzeňský
STU16	TE21	NRBC49	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Plzeňský
STU17	TE21	NRBK49-53	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Plzeňský
STU18	TR02	NRBK72-23	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Plzeňský
STU19	TR02	NRBC35	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Plzeňský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU20	TE02	NRBK73-72	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Karlovarský
STU21	TE02	NRBK15-1	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU22	TE02	NRBC15	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Ústecký
STU23	TE02	NRBK16-20-21	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU24	TE10	NRBK1-18	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU25	TE10	NRBC18	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Ústecký
STU26	TE10	NRBK18-21	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU27	TE10	NRBK19-7-2002	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU28	TE10	NRBC2003	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Ústecký
STU29	TE10	NRBK19-7	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU30	TE10	NRBK18-3	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU31	TE10	NRBK17-19-3	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU32	TE17	NRBK15-1	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU33	TE18	NRBK15-1	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU34	TE18	NRBK1-2	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU35	TE18	NRBK1-18	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU36	TE25	NRBK82-84	Potenciální střet záměru koridoru pro vedení 110 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU37	TR01	NRBC18	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Ústecký

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU38	TR01	NRBK18-21	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU39	TR01	NRBK1-2	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU40	TR01	NRBC2	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Ústecký
STU41	VO03	NRBK15-1	Potenciální střet záměru koridoru pro přivaděče vody do vodního díla se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU42	VO03	NRBK16-20-21	Potenciální střet záměru koridoru pro přivaděče vody do vodního díla se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU43	VO03	NRBK20-21	Potenciální střet záměru koridoru pro přivaděče vody do vodního díla se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Ústecký
STU44	TE10	NRBK42-43-DE	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Liberecký
STU45	TE15	NRBK7-8	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
STU46	TE15	NRBK10-13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
STU47	TE15	NRBK47-86-64	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
STU48	TE15	NRBK47-86-64-63	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Pardubický
STU49	TE04a	NRBK55-61-2004	Potenciální střet záměru plochy pro rozšíření elektrárny se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
STU50	TE07	NRBK54-80	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
STU51	TE07	NRBK24-57-55-61	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
STU52	TE21	NRBK55-61-81	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
STU53	TE21	NRBK55-61	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina
STU54	TR01	NRBK57-58	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Vysočina

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU55	TE04a	NRBK2004-28-30-105	Potenciální střet záměru koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU56	TE04a	NRBK28-30	Potenciální střet záměru koridoru pro vyvedení elektrického a tepelného výkonu z elektrárny se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU57	TE08	NRBK108-104-109	Potenciální střet záměru koridoru pro připojení vyvedení výkonu z elektrické stanice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU58	TE08	NRBK104-109	Potenciální střet záměru koridoru pro připojení vyvedení výkonu z elektrické stanice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU59	TE12	NRBK28-30	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU60	TE12	NRBK2004-28-30-105	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU61	TE19	NRBK13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU62	TE20	NRBK28-30	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU63	TE20	NRBK2004-28-30-105	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU64	TE21	NRBK62-30	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU65	TP02	NRBK28-AT-109	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU66	TP02	NRBC109	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Jihomoravský
STU67	TP09	NRBK107-108	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU68	TP09	NRBK93-94	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU69	TR01	NRBK13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský
STU70	TR01	NRBC108	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Jihomoravský
STU71	TR01	NRBK104-109	Potenciální střet záměru koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Jihomoravský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU72	TE03	NRBK104-92	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU73	TE03	NRBK96-66-97	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU74	TE15	NRBK13-63-107	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU75	TE15	NRBK14-104	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU76	TE19	NRBK104-92	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU77	TP09	NRBK104-92	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU78	TP09	NRBK66-97	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký
STU79	TE03	NRBK66-97	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký, Moravskoslezský
STU80	TP09	NRBC104	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Olomoucký, Zlínský
STU81	TP09	NRBK104-109	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Olomoucký, Zlínský
STU82	TE08	NRBK94-100	Potenciální střet záměru koridoru pro připojení vyvedení výkonu z elektrické stanice se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
STU83	TE19	NRBK104-109	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
STU84	TE19	NRBK13-63-107-94	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
STU85	TP09	NRBK13-63-107-94	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
STU86	TR03	NRBC101	Potenciální střet záměru koridoru pro prodloužení produktovodu se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Zlínský
STU87	TR03	NRBK66-97-103	Potenciální střet záměru koridoru pro prodloužení produktovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Zlínský
STU88	TE03	NRBK66-97-103	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský

Kód střetu	Záměry v potenciálním střetu (kódy)		Popis potenciálního střetu	Kraj
STU89	TE03	NRBK92-PL-102-SK	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU90	TE16	NRBK102-SK	Potenciální střet záměru koridoru pro dvojité vedení 400 kV se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU91	TE22	NRBK91-PL	Potenciální střet záměru plochy elektrické stanice 400/110 kV včetně koridoru pro její zapojení do přenosové soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU92	TE23	NRBK92-PL-102-SK	Potenciální střet záměru koridoru pro zapojení elektrické stanice 400/110 kV do přenosové soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU93	TP03	NRBK2007-92-PL	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU94	TP03	NRBK90-91	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU95	TP09	NRBC92	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Moravskoslezský
STU96	TP12	NRBC97	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Moravskoslezský
STU97	TP12	NRBK91-PL-97	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU98	TP12	NRBK92-PL-102-SK	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU99	TP13	NRBC92	Potenciální střet záměru koridoru pro plynovod přepravní soustavy se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Moravskoslezský
STU100	TR03	NRBK66-97	Potenciální střet záměru koridoru pro prodloužení produktovodu se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU101	VO01	NRBC2007	Potenciální střet záměru vodní nádrže včetně doprovodných technických opatření se záměrem nadregionálního biocentra ÚSES	Moravskoslezský
STU102	VO01	NRBK2007-92-PL	Potenciální střet záměru vodní nádrže včetně doprovodných technických opatření se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský
STU103	VO01	NRBK67-PL-90	Potenciální střet záměru vodní nádrže včetně doprovodných technických opatření se záměrem nadregionálního biokoridoru ÚSES	Moravskoslezský

C.3 Požadavky na zmírnění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území a s hodnotami v území

Další významnou část problémů k řešení představují také střety záměrů na provedení změn v území s limity využití území a s hodnotami v území. Stejně jako v případě vzájemných střetů záměrů i zde platí, že ÚAP ČR nejsou dostatečným nástrojem pro vyhodnocení střetů záměrů s limity a s hodnotami, protože měřítko celostátní územně plánovací činnosti (1 : 200 000) neumožňuje jejich dostatečně přesné posouzení. Na této úrovni je možné identifikovat pouze **potenciální střety záměrů s limity a s hodnotami**, které je nutné detailněji posoudit až v rámci navazujících procesů, jako je tvorba a projednání ÚPD, proces EIA, územní řízení apod.

Potenciální střety záměrů¹² s limity a s hodnotami byly v rámci RURÚ ČR zjišťovány analýzou v programu *ArcGIS Pro*. Všechny takto identifikované střety byly následně individuálně posouzeny a v případě jejich relevantnosti byly zařazeny do výčtu potenciálních střetů, který je uveden dále v textu (podkapitoly C.3.1 až C.3.3). Vybrané potenciální střety záměrů s limity a s hodnotami jsou zpracovány formou tabulek, rozdělujících jednotlivé potenciální střety dle typů záměrů, které jsou v potenciálním střetu. V tom nejširším pojetí je to **rozdělení na potenciální střety záměrů dopravní infrastruktury, záměrů technické infrastruktury a záměrů územního systému ekologické stability (ÚSES)**.

Limity využití území a hodnoty v území, použité pro provedení identifikace střetů v území v rámci RURÚ ČR, byly redukovány pouze na ty nejvýznamnější. Některé limity a hodnoty pak byly z analýzy vypuštěny také z důvodu jejich značného rozsahu¹³. Lze proto předpokládat, že většina sledovaných záměrů je ve střetu také s dalšími limity a hodnotami, které v RURÚ ČR konkrétně identifikovány nejsou.

Vybrané limity využití území a hodnoty v území, se kterými byly vyhodnocovány potenciální střety záměrů, byly pro potřeby této analýzy rozděleny do 6 skupin limitů a hodnot, a to:

- Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury
- Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury
- Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče
- Limity a hodnoty přírody a krajiny
- Limity a hodnoty vodního režimu
- Limity a hodnoty horninového prostředí

Na základě výše uvedeného rozdělení záměrů a limitů a hodnot bylo identifikováno celkem 14 možných typů střetů, které jsou přehledně uvedeny v tabulce níže.

Tab. 38: Přehled možných typů střetů záměrů s limity využití území a s hodnotami v území

	Stávající DI	Stávající TI	Památky	Příroda a krajina	Vodní režim	Horninové prostředí
Záměry DI	DLD	DLT	DLP	DLK	DLV	DLH
Záměry TI	TLD	TLT	TLP	TLK	TLV	TLH
Záměry ÚSES¹⁴	ULD	ULT	-	-	-	-

Zpracoval: Ústav územního rozvoje, 2025.

Potenciální střety jednotlivých typů sledovaných záměrů byly vždy vyhodnocovány pouze s vybranými limity využití území a hodnotami v území. O tom, které limity a hodnoty se budou vyhodnocovat jako střety u toho daného typu záměrů, bylo rozhodnuto individuálně, odborným posouzením zpracovatele. Výčet vybraných limitů a hodnot k jednotlivým typům záměrů je uveden v následujícím přehledu:

¹² Posuzovány byly pouze záměry, které jsou vymezeny v Prvním územním rozvojovém plánu (2024).

¹³ To je třeba případ zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa nebo rozsáhlých území vymezených Ministerstvem obrany pro zajišťování obrany státu, objektů důležitých pro obranu státu a jejich ochranných pásem.

¹⁴ Střety záměrů ÚSES s limity a hodnotami památkové péče, přírody a krajiny, vodního režimu a horninového prostředí nebyly vyhodnocovány.

➤ **Záměry dopravní infrastruktury – silniční doprava**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* železnice, letiště (mezinárodní i ostatní) a sledované vodní cesty.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry dopravní infrastruktury – drážní doprava**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy, letiště (mezinárodní i ostatní) a sledované vodní cesty.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry dopravní infrastruktury – letecká doprava**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy a železniční tratě.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* vedení vysokého napětí 400 kV, podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.

- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry dopravní infrastruktury – vodní doprava**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy a železniční tratě.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry dopravní infrastruktury – dopravní infrastruktura jiná (kombinovaná doprava)**

- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry technické infrastruktury – elektroenergetika**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* letiště (mezinárodní i ostatní) a ochranná pásma mezinárodních letišť.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.

➤ **Záměry technické infrastruktury – plynárenství**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy, železniční tratě, letiště (mezinárodní i ostatní) a sledované vodní cesty.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* produktovody a ropovody.

- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry technické infrastruktury – produktovody**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy, železniční tratě, letiště (mezinárodní i ostatní) a sledované vodní cesty.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ **Záměry technické infrastruktury – vodní hospodářství**

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy, železniční tratě a letiště (mezinárodní i ostatní).
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* elektrárny, elektrické stanice, vedení vysokého napětí 400 kV, podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ Záměry technické infrastruktury – Nakládání s odpady

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy, železniční tratě a letiště (mezinárodní i ostatní).
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* elektrárny, elektrické stanice, vedení vysokého napětí 400 kV, podzemní zásobníky plynu, plynovody (VLT a tranzitní), produktovody a ropovody.
- o *Limity a hodnoty vyplývající z památkové péče:* kulturní památky světového dědictví UNESCO, nemovité národní kulturní památky, památkové rezervace a krajinné památkové zóny.
- o *Limity a hodnoty přírody a krajiny:* velkoplošně zvláště chráněná území (národní parky a CHKO), lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti), mokřady dle Ramsarské úmluvy a biosférické rezervace UNESCO.
- o *Limity a hodnoty vodního režimu:* záplavová území Q100, chráněné oblasti přirozené akumulace vod, vodní zdroje pro zásobování pitnou vodou a jejich ochranná pásma, přírodní léčivé zdroje a jejich ochranná pásma a zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma.
- o *Limity a hodnoty horninového prostředí:* chráněná ložisková území a chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry.

➤ Záměry nadregionálního územního systému ekologické stability

- o *Limity a hodnoty stávající dopravní infrastruktury:* dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I. třídy, železniční tratě, letiště (mezinárodní i ostatní), ochranná pásma mezinárodních letišť, přístavy a sledované vodní cesty.
- o *Limity a hodnoty stávající technické infrastruktury:* elektrárny, elektrické stanice a vedení vysokého napětí 400 kV.

Celkově bylo identifikováno **1 788 potenciálních střetů záměrů s limity a s hodnotami**, které byly posouzeny jako relevantní. Každý identifikovaný potenciální střet v RURÚ ČR má své unikátní označení (**Kód střetu**), podle kterého je možné také identifikovat o jaký typ střetu se jedná (viz Tab. 38).

V tabulkách níže jsou jednotlivé potenciální střety rozřazeny dle záměrů, které jsou v potenciálním střetu s limity a s hodnotami. Záměry jsou v tabulkách identifikovány kódovým označením záměrů¹⁵. V níže uvedených tabulkách jsou uvedeny pouze ty záměry, u nichž byl identifikován nějaký střet s limitem či s nějakou hodnotou. Ostatní záměry bez identifikovaného střetu nejsou v tabulkách uvedeny.

Tabulky dále obsahují podrobnější identifikaci (popis) daného limitu či hodnoty, se kterou je záměr ve střetu a u každého potenciálního střetu je také uvedena informace, ve kterém kraji či krajích se tento potenciální střet vyskytuje.

Potenciální střety záměrů s vybranými limity a hodnotami uvedené v následujících tabulkách jsou zjednodušeně (bodově) znázorněny rovněž ve **Výkrese problémů k řešení**. Jednotlivé potenciální střety záměrů s vybranými limity a hodnotami jsou ve výkrese identifikovatelné na základě symbologie, která rozlišuje jednotlivé typy potenciálních střetů (viz Tab. 38) a na základě popisu, který uvádí příslušný kód střetu.

V případě identifikovaných potenciálních střetů, které jsou jednotlivě uvedeny níže v tabelárním přehledu, je nutné prověřit, zda se skutečně jedná o střety, které jsou problémové a případně je nutné navrhnout územní podmínky pro koordinaci daných záměrů, aby se zmírnilo nebo omezilo narušení daných limitů či hodnot.

¹⁵ Kódové označení záměrů je převzato z Územního rozvojového plánu (První územní rozvojový plán). Názvy všech těchto záměrů je možné dohledat podle kódu v části Zjištění a vyhodnocení záměrů na provedení změn v území, která je součástí Podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území ČR.

C.3.1 Potenciální střety záměrů dopravní infrastruktury s limity využití území a s hodnotami v území

Silniční doprava – dálnice

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS01	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD1	Olomoucký
	Železniční trať Přerov – Dluhonice výhybna (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD2	Olomoucký
	Železniční trať Přerov – Holubice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD3	Olomoucký
	Železniční trať Přerov – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD4	Olomoucký
	Sledovaná vodní cesta (Bečva)	DLD5	Olomoucký
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT1	Olomoucký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	DLV1	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Morava)	DLV2	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Bečva)	DLV3	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Moštěnka)	DLV4	Olomoucký
	Ochranné pásmo II. stupně zdroje přírodní minerální vody (ZPMV Horní Moštěnice)	DLV5	Olomoucký
DS02	Železniční trať Královec – Žacléř (železniční regionální dráha)	DLD6	Královéhradecký
	Železniční trať Trutnov-Poříčí – Královec státní hranice (železniční regionální dráha)	DLD7	Královéhradecký
	Železniční trať Teplice nad Metují – Trutnov střed (železniční regionální dráha)	DLD8	Královéhradecký
	Železniční trať Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD9	Královéhradecký
	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD10	Královéhradecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Východočeská křída)	DLV6	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Ličná)	DLV7	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Úpa)	DLV8	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV9	Královéhradecký
	Chráněné ložiskové území (Choustníkovo Hradiště I.)	DLH1	Královéhradecký
DS03	Železniční trať Čerčany – Praha-Krč (železniční regionální dráha)	DLD11	Středočeský
	Železniční trať Olbramovice – Sedlčany (železniční regionální dráha)	DLD12	Středočeský
	Železniční trať České Budějovice – Benešov u Prahy (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD13	Středočeský
	Železniční trať Horní Cerekev – Tábor (železniční regionální dráha)	DLD14	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS03	Železniční trať České Velenice státní hranice – České Budějovice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD15	Jihočeský
	Železniční trať Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD16	Jihočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT2	Středočeský
	Produktovod	DLT3	Jihočeský
	Produktovod	DLT4	Jihočeský
	Nemovitá národní kulturní památka (Koněšpřežní železnice České Budějovice – Linec)	DLP1	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Dolní Sázava)	DLK1	Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Minartice)	DLK2	Středočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Novohradské hory)	DLV10	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Sázava)	DLV11	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Tloskovský potok)	DLV12	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Mastník)	DLV13	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Divišovický potok)	DLV14	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Čertík)	DLV15	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Dobrovodská stoka)	DLV16	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Hodějovický potok)	DLV17	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Malše)	DLV18	Jihočeský
	Chráněné ložiskové území (Dolní Jirčany)	DLH2	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Luka-Bohuliby)	DLH3	Středočeský
DS04	Železniční trať Praha-Holešovice – Kralupy nad Vltavou (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD17	hlavní město Praha
	Železniční trať Skály odbočka – Turnov (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD18	hlavní město Praha
	Železniční trať Kolín – Praha-Libeň (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD19	hlavní město Praha
	Železniční trať Benešov u Prahy – Praha-Uhřetěves (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD20	hlavní město Praha
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	DLD21	hlavní město Praha
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT5	hlavní město Praha
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT6	hlavní město Praha
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT7	hlavní město Praha, Středočeský
	Ropovod	DLT8	hlavní město Praha, Středočeský
	Produktovod	DLT9	hlavní město Praha, Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Kaňon Vltavy u Sedlce)	DLK3	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV19	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Drahanský potok)	DLV20	hlavní město Praha

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS04	Záplavové území Q100 (Třeboradický potok)	DLV21	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Mratínský potok)	DLV22	hlavní město Praha, Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vinořský potok)	DLV23	hlavní město Praha, Středočeský
	Záplavové území Q100 (Rokytky)	DLV24	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Říčanský potok)	DLV25	hlavní město Praha
DS05	Železniční trať Vizovice – Zlín střed (železniční regionální dráha)	DLD22	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Dřevnice)	DLV26	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Lutoninka)	DLV27	Zlínský
	Ochranné pásmo vodního zdroje pro zásobování pitnou vodou (Fryšták)	DLV28	Zlínský
DS06	Železniční trať Protivec – Bochoř (železniční regionální dráha)	DLD23	Karlovarský
	Železniční trať Rakovník – Bečov nad Teplou (železniční regionální dráha)	DLD24	Ústecký
	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD25	Ústecký
	Železniční trať Louny předměstí – Rakovník (železniční regionální dráha)	DLD26	Středočeský
	Železniční trať Lužná u Rakovníka – Žatec (železniční regionální dráha)	DLD27	Středočeský
	Tranzitní plynovod	DLT10	Ústecký
	Tranzitní plynovod	DLT11	Středočeský
	Produktovod	DLT12	Ústecký
	Ropovod	DLT13	Středočeský
	Chráněná krajinná oblast (Slavkovský les)	DLK4	Karlovarský
	Evropsky významná lokalita (Olšovská vrata)	DLK5	Karlovarský
	Evropsky významná lokalita (Doupovské hory)	DLK6	Karlovarský
	Ptačí oblast (Doupovské hory)	DLK7	Karlovarský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Chebská pánev a Slavkovský les)	DLV29	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Lomnický potok)	DLV30	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Bochovský potok)	DLV31	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Ratibořský potok)	DLV32	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Malá Trasovka)	DLV33	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Velká Trasovka)	DLV34	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Luční potok)	DLV35	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Lišanský potok)	DLV36	Středočeský
	Ochranné pásmo vodního zdroje pro zásobování pitnou vodou (Žlutice)	DLV37	Karlovarský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Františkovy Lázně)	DLV38	Karlovarský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS06	Ochranné pásmo I. i II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Karlovy Vary)	DLV39	Karlovarský
	Chráněné ložiskové území (Kounov u Rakovníka)	DLH4	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Kněževes)	DLH5	Středočeský
DS07	Železniční trať Hradec Králové hlavní nádraží – Turnov (železniční regionální dráha)	DLD28	Královéhradecký
	Železniční trať Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD29	Královéhradecký
	Železniční trať Choceň – Litomyšl (železniční regionální dráha)	DLD30	Pardubický
	Železniční trať Brno-Maloměřice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD31	Pardubický
	Železniční trať Chornice – Třebovice v Čechách (železniční regionální dráha)	DLD32	Pardubický
	Produktovod	DLT14	Královéhradecký
	Krajinná památková zóna (Území bojiště u Hradce Králové)	DLP2	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Bystřice)	DLK8	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Hřebečový hřbet)	DLK9	Pardubický
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Východočeská křída)	DLV40	Královéhradecký, Pardubický
	Záplavové území Q100 (Úlibický potok)	DLV41	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Javorka)	DLV42	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Bystřice)	DLV43	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Melounka)	DLV44	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Loučná)	DLV45	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Třebovka)	DLV46	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Mírovka)	DLV47	Olomoucký
DS08	Železniční trať Lanžhot státní hranice – Modřice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD33	Jihomoravský
	Železniční trať Vranovice – Pohořelice (železniční regionální dráha)	DLD34	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	DLD35	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT15	Jihomoravský
	Chráněná krajinná oblast (Pálava)	DLK10	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (Mušovský luh)	DLK11	Jihomoravský
	Ptačí oblast (Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny)	DLK12	Jihomoravský
	Ptačí oblast (Pálava)	DLK13	Jihomoravský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Mokřady dolního Podyjí)	DLK14	Jihomoravský
	Biosférická rezervace UNESCO (Dolní Morava)	DLK15	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Svratka)	DLV48	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Bobrava)	DLV49	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Jihlava)	DLV50	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS08	Záplavové území Q100 (Dyje)	DLV51	Jihomoravský
	Ochranné pásmo I. i II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Pasohlávky)	DLV52	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Dolní Dunajovice)	DLH6	Jihomoravský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Dolní Dunajovice 1-PZP)	DLH7	Jihomoravský
DS09	Železniční trať Zdice – Protivín (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD36	Jihočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT16	Středočeský
	Produktovod	DLT17	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Líšnický potok)	DLV53	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Skalice)	DLV54	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Lomnice)	DLV55	Jihočeský
	Chráněné ložiskové území (Příbram)	DLH8	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Háje)	DLH9	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Dolní Nerestce)	DLH10	Jihočeský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Milín (Háje)-PZP)	DLH11	Středočeský
DS10	Železniční trať Žatec – Obrnice (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD37	Ústecký
	Železniční trať Odbočka Bažantnice – Odbočka Vrbka (železniční regionální dráha)	DLD38	Ústecký
	Železniční trať Louny – Postoloprty (železniční regionální dráha)	DLD39	Ústecký
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Louny (železniční regionální dráha)	DLD40	Ústecký
	Tranzitní plynovod	DLT18	Středočeský
	Ropovod	DLT19	Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Ohře)	DLK16	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Chomutovka)	DLV56	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Ohře)	DLV57	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Žerotínský potok)	DLV58	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Zlonický potok)	DLV59	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Dřínovský potok)	DLV60	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Bakovský potok)	DLV61	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Lotoušský potok)	DLV62	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Byseňský potok)	DLV63	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Červený potok)	DLV64	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Zeměchy)	DLH12	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Slaný)	DLH13	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Slaný I.)	DLH14	Středočeský
DS11	Železniční trať Přerov – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD41	Jihomoravský, Zlínský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS11	Železniční trať Moravský Písek – Bzenec (železniční regionální dráha)	DLD42	Jihomoravský
	Železniční trať Veselí nad Moravou – Blažovice (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD43	Jihomoravský
	Železniční trať Hodonín – Zaječí (železniční regionální dráha)	DLD44	Jihomoravský
	Železniční trať Lanžhot státní hranice – Modřice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD45	Jihomoravský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	DLD46	Zlínský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT20	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT21	Jihomoravský
	Tranzitní plynovod	DLT22	Jihomoravský
	Ropovod	DLT23	Jihomoravský
	Produktovod	DLT24	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (U Bílých hlín)	DLK17	Olomoucký
	Evropsky významná lokalita (U Strejčkova lomu)	DLK18	Olomoucký
	Evropsky významná lokalita (Hodonínská Důbrava)	DLK19	Jihomoravský
	Ptačí oblast (Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví)	DLK20	Jihomoravský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	DLV65	Jihomoravský, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Morava)	DLV66	Jihomoravský, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Kudlovický potok)	DLV67	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Jankovický potok)	DLV68	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Jalubský potok)	DLV69	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Salaška)	DLV70	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Dlouhá řeka)	DLV71	Jihomoravský, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Syravka)	DLV72	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Kyjovka)	DLV73	Jihomoravský
	Ochranné pásmo II. stupně zdroje přírodní minerální vody (ZPMV Horní Moštěnice)	DLV74	Olomoucký
	Ochranné pásmo II. stupně zdroje přírodní minerální vody (ZPMV Brodek u Přerova)	DLV75	Olomoucký
	Chráněné ložiskové území (Grygov I.)	DLH15	Olomoucký
	Chráněné ložiskové území (Vracov)	DLH16	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hodonín V.)	DLH17	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hodonín VI.)	DLH18	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hodonín VII.)	DLH19	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Lužice)	DLH20	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Moravská Nová Ves – PZP)	DLH21	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hrušky)	DLH22	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Břeclav)	DLH23	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS11	Chráněné ložiskové území (Břeclav V.)	DLH24	Jihomoravský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Lužice u Hodonína)	DLH25	Jihomoravský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Moravská Nová Ves-PZP)	DLH26	Jihomoravský
DS12	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD47	Olomoucký, Moravskoslezský
	Železniční trať Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město (železniční regionální dráha)	DLD48	Moravskoslezský
	Železniční trať Vratimov – Valašské Meziříčí (železniční regionální dráha)	DLD49	Moravskoslezský
	Železniční trať Český Těšín – Frýdek-Místek (železniční regionální dráha)	DLD50	Moravskoslezský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT25	Moravskoslezský
	Evropsky významná lokalita (Niva Morávky)	DLK21	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Luha)	DLV76	Olomoucký, Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Grasmanka)	DLV77	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Jičínka)	DLV78	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Ostravice)	DLV79	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Baštice)	DLV80	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Morávka)	DLV81	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Polom)	DLH27	Olomoucký, Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	DLH28	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Šenov u Nového Jičína)	DLH29	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Štramberk II. a III.)	DLH30	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Staré Město u Frýdku-Místku)	DLH31	Moravskoslezský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Štramberk 3-PZP)	DLH32	Moravskoslezský

Silniční doprava – silnice

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS13	Železniční trať Bylnice – Horní Lideč (železniční regionální dráha)	DLD51	Zlínský
	Železniční trať Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD52	Zlínský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Vsetinské vrchy)	DLV82	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Brumovka)	DLV83	Zlínský
DS14	Železniční trať Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD53	Zlínský
	Železniční trať Valašské Meziříčí – Kojetín (železniční regionální dráha)	DLD54	Zlínský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS14	Železniční trať Vsetín-Bečva – Velké Karlovice (železniční regionální dráha)	DLD55	Zlínský
	Chráněná krajinná oblast (Beskydy)	DLK22	Zlínský
	Evropsky významná lokalita (Choryňský mokřad)	DLK23	Zlínský
	Evropsky významná lokalita (Semetín)	DLK24	Zlínský
	Evropsky významná lokalita (Beskydy)	DLK25	Zlínský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Vsetínské vrchy)	DLV84	Zlínský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Beskydy)	DLV85	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Bečva)	DLV86	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Rožnovská Bečva)	DLV87	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Vsetínská Bečva)	DLV88	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Senice)	DLV89	Zlínský
	Chráněné ložiskové území (Lešná)	DLH33	Zlínský
DS15	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD56	Liberecký
	Železniční trať Skály odbočka – Turnov (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD57	Liberecký
	Železniční trať Hradec Králové hlavní nádraží – Turnov (železniční regionální dráha)	DLD58	Liberecký, Královéhradecký
	Železniční trať Mladá Boleslav město – Stará Paka (železniční regionální dráha)	DLD59	Královéhradecký
	Chráněná krajinná oblast (Český ráj)	DLK26	Liberecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	DLV90	Liberecký, Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Jizera)	DLV91	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Libuňka)	DLV92	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Cidlina)	DLV93	Královéhradecký
DS16	Železniční trať Dětmárovice – Bohumín (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD60	Moravskoslezský
	Železniční trať Chotěbuz – Dětmárovice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD61	Moravskoslezský
	Železniční trať Český Těšín – Ostrava-Kunčice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD62	Moravskoslezský
	Železniční trať Český Těšín – Frýdek-Místek (železniční regionální dráha)	DLD63	Moravskoslezský
	Železniční trať Mosty u Jablunkova státní hranice – Chotěbuz (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD64	Moravskoslezský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT26	Moravskoslezský
	Podzemní zásobník plynu (PZP Třanovice)	DLT27	Moravskoslezský
	Evropsky významná lokalita (Karviná – rybníky)	DLK27	Moravskoslezský
	Evropsky významná lokalita (Olše)	DLK28	Moravskoslezský
	Ptačí oblast (Heřmanský stav – Odra – Poolší)	DLK29	Moravskoslezský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Jablunkovsko)	DLV94	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS16	Záplavové území Q100 (Olše)	DLV95	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Odra)	DLV96	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Mlýnka)	DLV97	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Stružka)	DLV98	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Petřvaldská Stružka)	DLV99	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Sušanka)	DLV100	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Stonávka)	DLV101	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Ropičanka)	DLV102	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Lomná)	DLV103	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Karviná)	DLV104	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	DLH34	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Dolní Lutyně)	DLH35	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Karviná – Doly)	DLH36	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Rychvald)	DLH37	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Hradiště – PZP)	DLH38	Moravskoslezský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Hradiště-PZP)	DLH39	Moravskoslezský
DS17	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD65	Středočeský
	Železniční trať Jičín – Nymburk město (železniční regionální dráha)	DLD66	Středočeský
	Železniční trať Kolín – Praha-Libeň (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD67	Středočeský
	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	DLD68	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT28	Středočeský
	Tranzitní plynovod	DLT29	Vysočina
	Produktovod	DLT30	Středočeský
	Produktovod	DLT31	Středočeský
	Produktovod	DLT32	Středočeský
	Produktovod	DLT33	Vysočina
	Evropsky významná lokalita (Meandry Dyje)	DLK30	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (Načeratický kopec)	DLK31	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Vlkava)	DLV105	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV106	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Rozkošský potok)	DLV107	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Jihlávka)	DLV108	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Dyje)	DLV109	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Daníž)	DLV110	Jihomoravský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodní minerální vody (PLZ a ZPMV Poděbrady)	DLV111	Středočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS17	Chráněné ložiskové území (Bezno (Mělnická pánev))	DLH40	Středočeský
DS18	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Krušné hory)	DLV112	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Pruněrovský potok)	DLV113	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Podmílešský potok)	DLV114	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Klášterecký potok)	DLV115	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Široký potok)	DLV116	Ústecký
DS19	Železniční trať Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD69	Ústecký
	Železniční trať Benešov nad Ploučnicí – Jedlová (železniční regionální dráha)	DLD70	Ústecký
	Železniční trať Česká Lípa hlavní nádraží – Rumburk (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD71	Liberecký
	Železniční trať Česká Lípa hlavní nádraží – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD72	Liberecký
	Krajinná památková zóna (Lembersko)	DLP3	Liberecký
	Chráněná krajinná oblast (České středohoří)	DLK32	Ústecký, Liberecký
	Chráněná krajinná oblast (Lužické hory)	DLK33	Liberecký
	Evropsky významná lokalita (Dolní Ploučnice)	DLK34	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Klíč)	DLK35	Liberecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	DLV117	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Bystrá)	DLV118	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Libchavský potok (Libchava))	DLV119	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Šporka)	DLV120	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Panenský potok)	DLV121	Liberecký
	Chráněné ložiskové území (Soutěsky)	DLH41	Ústecký
DS20	Železniční trať Chornice – Třebovice v Čechách (železniční regionální dráha)	DLD73	Pardubický
	Železniční trať Chornice – Skalce nad Svitavou (železniční regionální dráha)	DLD74	Jihomoravský
	Železniční trať Brno-Maloměřice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD75	Jihomoravský
	Železniční trať Brno-Židenice – Havlíčkův Brod (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD76	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Třebůvka)	DLV122	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Malonínský potok)	DLV123	Pardubický, Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Jevíčka)	DLV124	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Svitava)	DLV125	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Kuřimka)	DLV126	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Svratka)	DLV127	Jihomoravský
DS21	Železniční trať Březnice – Strakonice (železniční regionální dráha)	DLD77	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS21	Železniční trať Zdice – Protivín (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD78	Jihočeský
	Železniční trať Tábor – Písek (železniční regionální dráha)	DLD79	Jihočeský
	Železniční trať Horní Cerekev – Tábor (železniční regionální dráha)	DLD80	Jihočeský, Vysočina
	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD81	Jihočeský
	Železniční trať Číčenice – Volary (železniční regionální dráha)	DLD82	Jihočeský
	Železniční trať Dívčice – Netolice (železniční regionální dráha)	DLD83	Jihočeský
	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	DLD84	Jihočeský
	Železniční trať České Budějovice – Benešov u Prahy (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD85	Jihočeský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	DLD86	Jihočeský
	Tranzitní plynovod	DLT34	Jihočeský
	Produktovod	DLT35	Jihočeský
	Teplovod	DLT36	Jihočeský
	Krajinná památková zóna (Libějovicko-Lomecko)	DLP4	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Jankovský potok)	DLK36	Vysočina
	Evropsky významná lokalita (Vrbenské rybníky)	DLK37	Jihočeský
	Ptačí oblast (Českobudějovické rybníky)	DLK38	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Olešenský potok)	DLV128	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Otava)	DLV129	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Bilinský potok)	DLV130	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Smutná)	DLV131	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Vlásenický potok)	DLV132	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Chotovinský potok)	DLV133	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Kejtovecký potok)	DLV134	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Novodvorský potok)	DLV135	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Želivka)	DLV136	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Bělá)	DLV137	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Olešná)	DLV138	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Jankovský potok)	DLV139	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Blanice)	DLV140	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Bezdivský potok)	DLV141	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Dehtářský potok)	DLV142	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV143	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Kyselá voda)	DLV144	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Čertík)	DLV145	Jihočeský
	Ochranné pásmo vodního zdroje pro zásobování pitnou vodou (Švihov)	DLV146	Vysočina

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS21	Chráněné ložiskové území (Meziříčí)	DLH42	Jihočeský
DS22	Železniční trať Petrov n. Desnou – Kouty n. Desnou (železniční regionální dráha)	DLD87	Olomoucký
	Železniční trať Šumperk – Sobotín (železniční regionální dráha)	DLD88	Olomoucký
	Železniční trať Zábřeh na Moravě – Šumperk (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD89	Olomoucký
	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD90	Olomoucký
	Chráněná krajinná oblast (Jeseníky)	DLK39	Olomoucký
	Evropsky významná lokalita (Horní Morava)	DLK40	Olomoucký
	Evropsky významná lokalita (Litovelské Pomoraví)	DLK41	Olomoucký
	Ptačí oblast (Jeseníky)	DLK42	Olomoucký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Jeseníky)	DLV147	Olomoucký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	DLV148	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Bělá)	DLV149	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Desná)	DLV150	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Morava)	DLV151	Olomoucký
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Velké Losiny)	DLV152	Olomoucký
DS23	Železniční trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD91	Jihočeský
	Železniční trať Střelice – Jihlava (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD92	Vysočina, Jihomoravský
	Tranzitní plynovod	DLT37	Vysočina
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT38	Jihomoravský
	Produktovod	DLT39	Jihočeský
	Ropovod	DLT40	Jihomoravský
	Produktovod	DLT41	Jihomoravský
	Krajinná památková zóna (Náměštsko)	DLP5	Vysočina
	Chráněná krajinná oblast (Třeboňsko)	DLK43	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Náměštská obora)	DLK44	Vysočina
	Evropsky významná lokalita (Údolí Oslavy a Chvojnice)	DLK45	Vysočina
	Biosférická rezervace UNESCO (Třeboňsko)	DLK46	Jihočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Třeboňská pánev)	DLV153	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Nežárka)	DLV154	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Řečička)	DLV155	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Hamerský potok)	DLV156	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Žírovnice)	DLV157	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Olešná)	DLV158	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Studenský potok)	DLV159	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DS23	Záplavové území Q100 (Myslůvka)	DLV160	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Brtnice)	DLV161	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Jihlava)	DLV162	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Oslava)	DLV163	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Bobrava)	DLV164	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Kralice nad Oslavou)	DLH43	Vysočina

Drážní doprava – vysokorychlostní železnice

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD01	Dálnice D8	DLD93	Středočeský
	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	DLD94	Středočeský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	DLD95	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT42	Středočeský
	Tranzitní plynovod	DLT43	Středočeský
	Produktovod	DLT44	Středočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	DLV165	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV166	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Křivousy)	DLH44	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Čenkov)	DLH45	Středočeský
DD03	Dálnice D1	DLD96	Jihomoravský
	Dálnice D52	DLD97	Jihomoravský
	Silnice I/52 (silnice I. třídy)	DLD98	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT45	Jihomoravský
	Tranzitní plynovod	DLT46	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT47	Jihomoravský
	Ropovod	DLT48	Jihomoravský
	Produktovod	DLT49	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (Vranovický a Plačkův les)	DLK47	Jihomoravský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Mokřady dolního Podyjí)	DLK48	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Leskava)	DLV167	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Svratka)	DLV168	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Moravanský potok)	DLV169	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Bobrava)	DLV170	Jihomoravský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Pasohlávky)	DLV171	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hrušovany u Brna)	DLH46	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Ledce u Židlochovic I.)	DLH47	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hrušovany u Brna I.)	DLH48	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD03	Chráněné ložiskové území (Hrušovany I.)	DLH49	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Žabčice)	DLH50	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Smolín)	DLH51	Jihomoravský
DD04	Dálnice D11	DLD99	Středočeský
	Tranzitní plynovod	DLT50	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT51	Středočeský
	Ropovod	DLT52	Středočeský
	Produktovod	DLT53	Středočeský
	Produktovod	DLT54	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Jirenský potok)	DLV172	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Výmola)	DLV173	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Šembera)	DLV174	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Vyšehořovice)	DLH52	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Poříčany)	DLH53	Středočeský
DD05	Dálnice D1	DLD100	Olomoucký, Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice pro motorová vozidla)	DLD101	Moravskoslezský
	Silnice I/47 (silnice I. třídy)	DLD102	Olomoucký, Moravskoslezský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	DLD103	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	DLD104	Moravskoslezský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT55	Olomoucký
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT56	Moravskoslezský
	Chráněná krajinná oblast (Poodří)	DLK49	Moravskoslezský
	Evropsky významná lokalita (Poodří)	DLK50	Moravskoslezský
	Ptačí oblast (Poodří)	DLK51	Moravskoslezský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Poodří)	DLK52	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Jezernice)	DLV175	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Velička)	DLV176	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Ludina)	DLV177	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Luha)	DLV178	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Odra)	DLV179	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Husí potok)	DLV180	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Bílovka)	DLV181	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Porubka)	DLV182	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Opava)	DLV183	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Nový Darkov – Klimkovice)	DLV184	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	DLH54	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Rychvald)	DLH55	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD07	Chráněná krajinná oblast (Český kras)	DLK53	Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Karlštejn – Koda)	DLK54	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Berounka)	DLV185	hlavní město Praha, Středočeský
	Záplavové území Q100 (Loděnice)	DLV186	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Radotínský potok)	DLV187	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV188	hlavní město Praha
	Chráněné ložiskové území (Loděnice)	DLH56	Středočeský

Drážní doprava – konvenční železnice

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD09	Dálnice D0	DLD105	hlavní město Praha
	Silnice I/29 (silnice I. třídy)	DLD106	hlavní město Praha
	Silnice I/8 (silnice I. třídy)	DLD107	hlavní město Praha
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	DLD108	hlavní město Praha
	Kulturní památka světového dědictví UNESCO (Historické centrum Prahy)	DLP6	hlavní město Praha
	Chráněná krajinná oblast (Český kras)	DLK55	hlavní město Praha, Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Karlštejn – Koda)	DLK56	Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Chuchelské háje)	DLK57	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Berounka)	DLV189	hlavní město Praha, Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV190	hlavní město Praha, Středočeský
	Záplavové území Q100 (Radotínský potok)	DLV191	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Vrutice)	DLV192	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Botič)	DLV193	hlavní město Praha
	Chráněné ložiskové území (Tetín – Hostím)	DLH57	Středočeský
DD10	Silnice I/29 (silnice I. třídy)	DLD109	hlavní město Praha
	Dálnice D3	DLD110	Jihočeský
	Silnice I/3 (silnice I. třídy)	DLD111	Jihočeský
	Silnice I/23 (silnice I. třídy)	DLD112	Jihočeský
	Silnice I/24 (silnice I. třídy)	DLD113	Jihočeský
	Silnice I/39 (silnice I. třídy)	DLD114	Jihočeský
	Tranzitní plynovod	DLT57	Jihočeský
	Produktovod	DLT58	Jihočeský
	Nemovitá národní kulturní památka (Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec)	DLP7	Jihočeský
	Chráněná krajinná oblast (Třeboňsko)	DLK58	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Lužnice a Nežárka)	DLK59	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD10	Evropsky významná lokalita (Hlubocké obory)	DLK60	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Blanský les)	DLK61	Jihočeský
	Ptačí oblast (Třeboňsko)	DLK62	Jihočeský
	Ptačí oblast (Hlubocké obory)	DLK63	Jihočeský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Třeboňské rybníky)	DLK64	Jihočeský
	Biosférická rezervace UNESCO (Třeboňsko)	DLK65	Jihočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Třeboňská pánev)	DLV194	Jihočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Novohradské hory)	DLV195	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Botič)	DLV196	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Slatinský potok)	DLV197	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Černovický potok)	DLV198	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Dírenský potok)	DLV199	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Lužnice)	DLV200	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Kyselá voda)	DLV201	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Malše)	DLV202	Jihočeský
DD11	Silnice I/47 (silnice I. třídy)	DLD115	Olomoucký
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	DLD116	Olomoucký
	Silnice I/67 (silnice I. třídy)	DLD117	Moravskoslezský
	Silnice I/59 (silnice I. třídy)	DLD118	Moravskoslezský
	Silnice I/48 (silnice I. třídy)	DLD119	Moravskoslezský
	Tranzitní plynovod	DLT59	Moravskoslezský
	Evropsky významná lokalita (Hůrka u Hranic)	DLK66	Olomoucký
	Evropsky významná lokalita (Choryňský mokřad)	DLK67	Olomoucký
	Evropsky významná lokalita (Karviná – rybníky)	DLK68	Moravskoslezský
	Ptačí oblast (Heřmanský stav – Odra – Poolší)	DLK69	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Ludina)	DLV203	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Bečva)	DLV204	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Mlýnka)	DLV205	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Olše)	DLV206	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Železárenský potok)	DLV207	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Šadovský potok)	DLV208	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo I. i II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Teplice nad Bečvou)	DLV209	Olomoucký
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Karviná)	DLV210	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Hustopeče nad Bečvou II.)	DLH59	Olomoucký
	Chráněné ložiskové území (Hranice na Moravě I.)	DLH58	Olomoucký
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	DLH60	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD11	Chráněné ložiskové území (Karviná – Doly)	DLH61	Moravskoslezský
DD12	Silnice I/62 (silnice I. třídy)	DLD120	Ústecký
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	DLD121	Ústecký
	Silnice I/15 (silnice I. třídy)	DLD122	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	DLD123	Ústecký
	Chráněná krajinná oblast (Labské pískovce)	DLK70	Ústecký
	Chráněná krajinná oblast (České středohoří)	DLK71	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Porta Bohemica)	DLK72	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Dolní Ploučnice)	DLK73	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Bílé stráně u Štětí)	DLK74	Ústecký
	Ptačí oblast (Labské pískovce)	DLK75	Ústecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	DLV211	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV212	Středočeský, Ústecký
	Záplavové území Q100 (Ploučnice)	DLV213	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Úštěcký potok)	DLV214	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Klejnárka)	DLV215	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Přední Lhota I.)	DLH62	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Přední Lhota)	DLH63	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Litoměřice I. – GTE)	DLH64	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Kolín I.)	DLH65	Středočeský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Litoměřice I – GTE)	DLH66	Ústecký
DD13	Dálnice D46	DLD124	Jihomoravský
	Dálnice D1	DLD125	Jihomoravský, Zlínský
	Dálnice D55	DLD126	Zlínský
	Silnice I/50 (silnice I. třídy)	DLD127	Jihomoravský
	Silnice I/47 (silnice I. třídy)	DLD128	Zlínský
	Silnice I/55 (silnice I. třídy)	DLD129	Zlínský
	Silnice I/49 (silnice I. třídy)	DLD130	Zlínský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	DLD131	Olomoucký, Zlínský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT60	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT61	Olomoucký
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT62	Olomoucký
	Produktovod	DLT63	Zlínský
	Krajinná památková zóna (Bojiště bitvy u Slavkova)	DLP8	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (Morava – Chropýňský luh)	DLK76	Olomoucký, Zlínský
	Evropsky významná lokalita (Stonáč)	DLK77	Zlínský
	Evropsky významná lokalita (Mokřad Pumpák)	DLK78	Zlínský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD13	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	DLV216	Olomoucký, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Říčka)	DLV217	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Rakovec)	DLV218	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Haná)	DLV219	Jihomoravský, Olomoucký, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Pustiměřský potok)	DLV220	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Morava, Bečva)	DLV221	Olomoucký, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Rusava)	DLV222	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Dřevnice)	DLV223	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Lutoninka)	DLV224	Zlínský
	Ochranné pásmo II. stupně zdroje přírodní minerální vody (ZPMV Horní Moštěnice)	DLV225	Olomoucký
DD14	Dálnice D35	DLD132	Pardubický
	Silnice I/37 (silnice pro motorová vozidla)	DLD133	Pardubický
	Silnice I/36 (silnice I. třídy)	DLD134	Pardubický
	Silnice I/37 (silnice I. třídy)	DLD135	Pardubický
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	DLD136	Pardubický
	Evropsky významná lokalita (U Pohránovského rybníka)	DLK79	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Labský náhon)	DLV226	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV227	Královéhradecký, Pardubický
	Záplavové území Q100 (Plačický potok)	DLV228	Královéhradecký, Pardubický
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Lázně Bohdaneč)	DLV229	Pardubický
DD15	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	DLD137	Karlovarský
	Produktovod	DLT64	Karlovarský
	Evropsky významná lokalita (Ostrovské rybníky)	DLK80	Karlovarský
	Ptačí oblast (Doupovské hory)	DLK81	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Vitický potok)	DLV230	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Ostrovský potok)	DLV231	Karlovarský
	Záplavové území Q100 (Bystřice)	DLV232	Karlovarský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Karlovy Vary)	DLV233	Karlovarský
	Chráněné ložiskové území (Dalovice)	DLH67	Karlovarský
DD16	Dálnice D5	DLD138	Plzeňský
	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	DLD139	Plzeňský
	Silnice I/19 (silnice I. třídy)	DLD140	Plzeňský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	DLD141	Jihočeský
	Teplovod	DLT65	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Blovice)	DLK82	Plzeňský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD16	Evropsky významná lokalita (Chejlava)	DLK83	Plzeňský
	Evropsky významná lokalita (Hlubocké hráze)	DLK84	Jihočeský
	Ptačí oblast (Českobudějovické rybníky)	DLK85	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Úslava)	DLV234	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Olešenský potok)	DLV235	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Chocenický potok)	DLV236	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Bezdrevský potok)	DLV237	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Dehtářský potok)	DLV238	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Kyselá voda)	DLV239	Jihočeský
DD17	Dálnice D5	DLD142	Plzeňský
	Silnice I/26 (silnice I. třídy)	DLD143	Plzeňský
	Silnice I/22 (silnice I. třídy)	DLD144	Plzeňský
	Tranzitní plynovod	DLT66	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Vejpnický potok)	DLV240	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Luční potok)	DLV241	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Radbuza)	DLV242	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Zubřina)	DLV243	Plzeňský
DD18	Evropsky významná lokalita (Hemže-Mýtkov)	DLK86	Pardubický
	Evropsky významná lokalita (Brandýs)	DLK87	Pardubický
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Východočeská křída)	DLV244	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Tichá Orlice)	DLV245	Pardubický
DD19	Dálnice D0	DLD145	hlavní město Praha
	Dálnice D10	DLD146	Středočeský
	Silnice I/35 (silnice pro motorová vozidla)	DLD147	Liberecký
	Silnice I/10 (silnice I. třídy)	DLD148	hlavní město Praha
	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	DLD149	Středočeský
	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	DLD150	Středočeský
	Silnice I/13I (silnice I. třídy)	DLD151	Liberecký
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	DLD152	Liberecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	DLD153	Středočeský
	Tranzitní plynovod	DLT67	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT68	Středočeský
	Ropovod	DLT69	Středočeský
	Produktovod	DLT70	Středočeský
	Produktovod	DLT71	Středočeský
	Chráněná krajinná oblast (Jizerské hory)	DLK88	Liberecký
	Evropsky významná lokalita (Káraný – Hrbáčkovy tůně)	DLK89	Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Píščina u Byšiček)	DLK90	Středočeský
	Evropsky významná lokalita (Chlum u Nepřevázky)	DLK91	Středočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD19	Evropsky významná lokalita (Jizerskohorské bučiny)	DLK92	Liberecký
	Evropsky významná lokalita (Smědá)	DLK93	Liberecký
	Ptačí oblast (Jizerské hory)	DLK94	Liberecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	DLV246	Středočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Jizerské hory)	DLV247	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Rokytky)	DLV248	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV249	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Mlýnařice)	DLV250	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vlkava)	DLV251	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Jizera)	DLV252	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Klenice)	DLV253	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Lužická Nisa)	DLV254	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Radčický potok)	DLV255	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Fojtka)	DLV256	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Jeřice)	DLV257	Liberecký
	Záplavové území Q100 (Smědá)	DLV258	Liberecký
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodní minerální vody (PLZ a ZPMV Poděbrady)	DLV259	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Bezno (Mělnická pánev))	DLH68	Středočeský
DD20	Dálnice D1	DLD154	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice pro motorová vozidla a silnice I. třídy)	DLD155	Moravskoslezský
	Silnice I/58 (silnice I. třídy)	DLD156	Moravskoslezský
	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	DLD157	Moravskoslezský
	Silnice I/67 (silnice I. třídy)	DLD158	Moravskoslezský
	Silnice I/48 (silnice I. třídy)	DLD159	Moravskoslezský
	Sledovaná vodní cesta (Odra)	DLD160	Moravskoslezský
	Tranzitní plynovod	DLT72	Moravskoslezský
	Chráněná krajinná oblast (Poodří)	DLK95	Moravskoslezský
	Evropsky významná lokalita (Poodří)	DLK96	Moravskoslezský
	Ptačí oblast (Poodří)	DLK97	Moravskoslezský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Poodří)	DLK98	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Odra)	DLV260	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Ostravice)	DLV261	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Lučina)	DLV262	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Sušanka)	DLV263	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Stonávka)	DLV264	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Olše)	DLV265	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Nový Darkov – Klimkovice)	DLV266	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD20	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	DLH69	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Rychvald)	DLH70	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Karviná – Doly)	DLH71	Moravskoslezský
DD21	Silnice I/43 (silnice I. třídy)	DLD161	Jihomoravský
	Silnice I/42 (silnice I. třídy)	DLD162	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (Údolí Svitavy)	DLK99	Jihomoravský
	Evropsky významná lokalita (Moravský kras)	DLK100	Jihomoravský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Východočeská křída)	DLV267	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Svitava)	DLV268	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Sebránek (Nýrovec))	DLV269	Jihomoravský
DD22	Dálnice D11	DLD163	Královéhradecký
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	DLD164	Královéhradecký
	Silnice I/36 (silnice I. třídy)	DLD165	Královéhradecký
	Produktovod	DLT73	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Žehuňsko)	DLK101	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Vino)	DLK102	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Olešnice)	DLK103	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Týnišťské Poorličí)	DLK104	Královéhradecký
	Evropsky významná lokalita (Orlice a Labe)	DLK105	Královéhradecký, Pardubický
	Ptačí oblast (Žehuňský rybník – Obora Kněžičky)	DLK106	Královéhradecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Východočeská křída)	DLV270	Královéhradecký, Pardubický
	Záplavové území Q100 (Cidlina)	DLV271	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Bystřice)	DLV272	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Plačický potok)	DLV273	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Labský náhon)	DLV274	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Piletický potok)	DLV275	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Orlice)	DLV276	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Dědina)	DLV277	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Tichá Orlice)	DLV278	Královéhradecký, Pardubický
DD23	Dálnice D1	DLD166	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT74	Středočeský
DD24	Silnice I/36 (silnice I. třídy)	DLD167	Pardubický
	Silnice I/37 (silnice I. třídy)	DLD168	Pardubický
	Silnice I/37H (silnice I. třídy)	DLD169	Pardubický
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT75	Pardubický
	Nemovitá národní kulturní památka (Zámeček v Pardubičkách – Larischova vila)	DLP9	Pardubický

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DD24	Evropsky významná lokalita (Dolní Chrudimka)	DLK107	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Chrudimka)	DLV279	Pardubický
DD25	Silnice I/33 (silnice I. třídy)	DLD170	Královéhradecký
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	DLD171	Královéhradecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Východočeská křída)	DLV280	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV281	Královéhradecký
	Záplavové území Q100 (Labský náhon)	DLV282	Královéhradecký
DD26	Záplavové území Q100 (Vlkava)	DLV283	Středočeský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodní minerální vody (PLZ a ZPMV Poděbrady)	DLV284	Středočeský
DD27	Dálnice D6	DLD172	hlavní město Praha, Středočeský
	Dálnice D0	DLD173	hlavní město Praha
	Silnice I/61 (silnice I. třídy)	DLD174	Středočeský
	Silnice I/6J (silnice I. třídy)	DLD175	Středočeský
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	DLD176	hlavní město Praha
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	DLD177	hlavní město Praha
	Silnice I/6 (silnice I. třídy)	DLD178	hlavní město Praha
	Silnice I/8 (silnice I. třídy)	DLD179	hlavní město Praha
	Mezinárodní letiště Václava Havla v Praze (Praha-Ruzyně)	DLD180	hlavní město Praha, Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	DLT76	Středočeský
	Kulturní památka světového dědictví UNESCO (Historické centrum Prahy)	DLP10	hlavní město Praha
	Nemovitá národní kulturní památka (Müllerova vila)	DLP11	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Zákolanský potok)	DLV285	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Litovický potok)	DLV286	hlavní město Praha, Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV287	hlavní město Praha
	Chráněné ložiskové území (Švermov)	DLH72	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Dubí)	DLH73	Středočeský

Letecká doprava

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DL01	Dálnice D6	DLD181	Středočeský
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	DLD182	hlavní město Praha
	Železniční trať Jeneček odbočka – Podlešín (ostatní železniční celostátní dráha)	DLD183	Středočeský
DL02	Kulturní památka světového dědictví UNESCO (Slavná lázeňská města Evropy)	DLP12	Karlovarský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DL02	Chráněná krajinná oblast (Slavkovský les)	DLK108	Karlovarský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Chebská pánev a Slavkovský les)	DLV288	Karlovarský
	Ochranné pásmo I. i II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Karlovy Vary)	DLV289	Karlovarský
DL03	Záplavové území Q100 (Říčka)	DLV290	Jihomoravský

Vodní doprava

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DV01	Silnice I/62 (silnice I. třídy)	DLD184	Ústecký
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	DLD185	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Děčín hlavní nádraží (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	DLD186	Ústecký
	Krajinná památková zóna (Kladubské Polabí)	DLP13	Pardubický
	Národní park (České Švýcarsko)	DLK109	Ústecký
	Chráněná krajinná oblast (České středohoří)	DLK110	Ústecký
	Chráněná krajinná oblast (Labské pískovce)	DLK111	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (České Švýcarsko)	DLK112	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Labské údolí)	DLK113	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Porta Bohemica)	DLK114	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Dolní Ploučnice)	DLK115	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Louky u Přelouče)	DLK116	Pardubický
	Ptačí oblast (Labské pískovce)	DLK117	Ústecký
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	DLV291	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV292	Ústecký, Pardubický
	Chráněné ložiskové území (Přední Lhota I.)	DLH74	Ústecký
DV02	Kulturní památka světového dědictví UNESCO (Historické centrum Prahy)	DLP14	hlavní město Praha
	Nemovitá národní kulturní památka (Karlův most se sochařskou výzdobou)	DLP15	hlavní město Praha
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV293	hlavní město Praha
	Chráněné ložiskové území (Zbraslav I.)	DLH75	hlavní město Praha
DV03	Tranzitní plynovod	DLT77	Jihočeský
	Evropsky významná lokalita (Lužnice a Nežárka)	DLK118	Jihočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	DLV294	Jihočeský

Dopravní infrastruktura jiná (kombinovaná doprava)

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
DK01	Záplavové území Q100 (Odra)	DLV295	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	DLH76	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Rychvald)	DLH77	Moravskoslezský
DK03	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	DLV296	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Morava)	DLV297	Olomoucký
	Ochranné pásmo II. stupně zdroje přírodní minerální vody (ZPMV Horní Moštěnice)	DLV298	Olomoucký
DK10	Ropovod	DLT78	Pardubický
	Záplavové území Q100 (Labe)	DLV299	Pardubický

C.3.2 Potenciální střety záměrů technické infrastruktury s limity využití území a s hodnotami v území

Elektroenergetika

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TE02	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	TLD1	Karlovarský
	Krajinná památková zóna (Valečsko)	TLP1	Karlovarský, Ústecký
	Chráněná krajinná oblast (Slavkovský les)	TLK1	Karlovarský
TE03	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	TLD2	Moravskoslezský
TE04a	Ochranné pásmo letiště (letiště České Budějovice)	TLD3	Jihočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	TLD4	Jihomoravský
TE05	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	TLD5	hlavní město Praha, Středočeský
TE08	Chráněná krajinná oblast (Bílé Karpaty)	TLK2	Jihomoravský
	Biosférická rezervace UNESCO (Bílé Karpaty)	TLK3	Jihomoravský
TE10	Chráněná krajinná oblast (České středohoří)	TLK4	Ústecký, Liberecký
TE12	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	TLD6	Jihomoravský
TE14	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	TLD7	hlavní město Praha
TE15	Ochranné pásmo letiště (letiště Pardubice)	TLD8	Pardubický
	Kulturní památka světového dědictví UNESCO (Krajina pro chov a výcvik ceremoniálních kočárových koní v Kladruzech nad Labem)	TLP2	Pardubický
	Nemovitá národní kulturní památka (Hřebčín v Kladruzech nad Labem)	TLP3	Pardubický
	Krajinná památková zóna (Kladrubské Polabí)	TLP4	Pardubický
TE16	Chráněná krajinná oblast (Beskydy)	TLK5	Moravskoslezský
TE17	Chráněná krajinná oblast (Křivoklátsko)	TLK6	Plzeňský
	Biosférická rezervace UNESCO (Křivoklátsko)	TLK7	Plzeňský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TE18	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	TLD9	hlavní město Praha
	Chráněná krajinná oblast (Křivoklátsko)	TLK8	Plzeňský
	Biosférická rezervace UNESCO (Křivoklátsko)	TLK9	Plzeňský
TE19	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	TLD10	Jihomoravský
	Krajinná památková zóna (Bojiště bitvy u Slavkova)	TLP5	Jihomoravský
TE20	Krajinná památková zóna (Libějovicko-Lomecko)	TLP6	Jihočeský
TE21	Krajinná památková zóna (Libějovicko-Lomecko)	TLP7	Jihočeský
TE23	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	TLD11	Moravskoslezský
TE25	Chráněná krajinná oblast (Lužické hory)	TLK10	Ústecký, Liberecký

Plynárenství

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TP02	Dálnice D2	TLD12	Jihomoravský
	Železniční trať Lanžhot státní hranice – Modřice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD13	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav státní hranice – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD14	Jihomoravský
	Kulturní památka světového dědictví UNESCO (Lednicko-valtická kulturní krajina)	TLP8	Jihomoravský
	Krajinná památková zóna (Lednicko-valtický areál)	TLP9	Jihomoravský
	Chráněná krajinná oblast (Soutok)	TLK11	Jihomoravský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Mokřady dolního Podyjí)	TLK12	Jihomoravský
	Biosférická rezervace UNESCO (Dolní Morava)	TLK13	Jihomoravský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	TLV1	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Morava, Dyje)	TLV2	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Břeclav)	TLH1	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Břeclav V.)	TLH2	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Břeclav I.)	TLH3	Jihomoravský
TP03	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	TLD15	Moravskoslezský
	Železniční trať Hlučín – Opava východ (železniční regionální dráha)	TLD16	Moravskoslezský
	Železniční trať Ostrava-Svinov – Opava východ (ostatní železniční celostátní dráha)	TLD17	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Opava)	TLV3	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	TLH4	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Darkovice)	TLH5	Moravskoslezský
TP09	Dálnice D1	TLD18	Olomoucký, Zlínský
	Silnice I/55 (silnice I. třídy)	TLD19	Jihomoravský, Olomoucký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TP09	Silnice I/54 (silnice I. třídy)	TLD20	Jihomoravský
	Silnice I/50 (silnice I. třídy)	TLD21	Zlínský
	Silnice I/47 (silnice I. třídy)	TLD22	Olomoucký, Zlínský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	TLD23	Moravskoslezský
	Železniční trať Přerov – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD24	Jihomoravský, Olomoucký
	Železniční trať Hodonín – Zaječí (železniční regionální dráha)	TLD25	Jihomoravský
	Železniční trať Čejč – Uhřetice u Kyjova (železniční regionální dráha)	TLD26	Jihomoravský
	Železniční trať Veselí nad Moravou – Blažovice (ostatní železniční celostátní dráha)	TLD27	Jihomoravský
	Železniční trať Nemotice – Koryčany (železniční regionální dráha)	TLD28	Zlínský
	Železniční trať Zborovice – Kroměříž (železniční regionální dráha)	TLD29	Zlínský
	Železniční trať Valašské Meziříčí – Kojetín (železniční regionální dráha)	TLD30	Olomoucký
	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD31	Olomoucký, Moravskoslezský
	Železniční trať Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město (železniční regionální dráha)	TLD32	Moravskoslezský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	TLD33	Olomoucký, Zlínský
	Produktovod	TLT1	Jihomoravský, Zlínský
	Ropovod	TLT2	Jihomoravský
	Produktovod	TLT3	Jihomoravský
	Chráněná krajinná oblast (Poodří)	TLK14	Moravskoslezský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Poodří)	TLK15	Moravskoslezský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	TLV4	Jihomoravský, Olomoucký, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Prušánka)	TLV5	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Lučnice)	TLV6	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Trkmanka)	TLV7	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Lůčkový potok)	TLV8	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Červenice)	TLV9	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Šardický potok)	TLV10	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Sobúlský potok)	TLV11	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Bukovanka)	TLV12	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Kyjovka)	TLV13	Jihomoravský, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Litava)	TLV14	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Olšinka)	TLV15	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Kotojedka)	TLV16	Zlínský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TP09	Záplavové území Q100 (Haná)	TLV17	Olomoucký, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Morava, Bečva)	TLV18	Olomoucký, Zlínský
	Záplavové území Q100 (Moštěnka)	TLV19	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Jezernice)	TLV20	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Velička)	TLV21	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Ludina)	TLV22	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Luha)	TLV23	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Bělotínský potok)	TLV24	Olomoucký
	Záplavové území Q100 (Odra)	TLV25	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Hodonín – Josefov)	TLV26	Jihomoravský
	Ochranné pásmo II. stupně zdroje přírodní minerální vody (ZPMV Horní Moštěnice)	TLV27	Olomoucký
	Chráněné ložiskové území (Břeclav)	TLH6	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Tvrdonice – PZP)	TLH7	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Tvrdonice)	TLH8	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hrušky – PZP)	TLH9	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hrušky)	TLH10	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hodonín)	TLH11	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Prušánky)	TLH12	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Prušánky I.)	TLH13	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Dolní Bojanovice I.)	TLH14	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Násedlovice)	TLH15	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Nové Dvory)	TLH16	Olomoucký
	Chráněné ložiskové území (Mankovice)	TLH17	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	TLH18	Moravskoslezský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Tvrdonice-PZP)	TLH19	Jihomoravský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Hrušky 1-PZP)	TLH20	Jihomoravský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Prušánky 3-PZP)	TLH21	Jihomoravský
TP12	Dálnice D48	TLD34	Moravskoslezský
	Silnice I/58 (silnice I. třídy)	TLD35	Moravskoslezský
	Silnice I/58H (silnice I. třídy)	TLD36	Moravskoslezský
	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	TLD37	Moravskoslezský
	Železniční trať Sedlnice – Veřovice (železniční regionální dráha)	TLD38	Moravskoslezský
	Železniční trať Vratimov – Valašské Meziříčí (železniční regionální dráha)	TLD39	Moravskoslezský
	Železniční trať Český Těšín – Frýdek-Místek (železniční regionální dráha)	TLD40	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TP12	Záplavové území Q100 (Sedlnice)	TLV28	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Lubina)	TLV29	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Ondřejnice)	TLV30	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Olešná)	TLV31	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Ostravice)	TLV32	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Morávka)	TLV33	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Lučina)	TLV34	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Stonávka)	TLV35	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	TLH22	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Příbor)	TLH23	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Janovice u Frýdku-Místku)	TLH24	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Vyšní Lhoty)	TLH25	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Hradiště – PZP)	TLH26	Moravskoslezský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Hradiště-PZP)	TLH27	Moravskoslezský
TP13	Dálnice D1	TLD41	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice pro motorová vozidla)	TLD42	Moravskoslezský
	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD43	Moravskoslezský
	Železniční trať Studénka – Bílovec (železniční regionální dráha)	TLD44	Moravskoslezský
	Chráněná krajinná oblast (Poodří)	TLK16	Moravskoslezský
	Mokřad dle Ramsarské úmluvy (Poodří)	TLK17	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Odra)	TLV36	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Bílovka)	TLV37	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Porubka)	TLV38	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Nový Darkov – Klimkovice)	TLV39	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	TLH28	Moravskoslezský

Produktovody

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TR01	Dálnice D8	TLD45	Středočeský
	Dálnice D10	TLD46	Středočeský
	Dálnice D11	TLD47	Středočeský
	Dálnice D2	TLD48	Jihomoravský
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	TLD49	Ústecký
	Silnice I/27 (silnice I. třídy)	TLD50	Ústecký
	Silnice I/28 (silnice I. třídy)	TLD51	Ústecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TR01	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	TLD52	Středočeský
	Silnice I/16H (silnice I. třídy)	TLD53	Středočeský
	Silnice I/9 (silnice I. třídy)	TLD54	Středočeský
	Silnice I/12 (silnice I. třídy)	TLD55	Středočeský
	Silnice I/2 (silnice I. třídy)	TLD56	Středočeský
	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	TLD57	Středočeský, Vysočina
	Železniční trať Most – Chomutov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	TLD58	Ústecký
	Železniční trať Žatec – Obrnice (ostatní železniční celostátní dráha)	TLD59	Ústecký
	Železniční trať Louny – Most (železniční regionální dráha)	TLD60	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Louny (železniční regionální dráha)	TLD61	Ústecký
	Železniční trať Straškov – Zlonice (železniční regionální dráha)	TLD62	Středočeský
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Lovosice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD63	Středočeský
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Neratovice (ostatní železniční celostátní dráha)	TLD64	Středočeský
	Železniční trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	TLD65	Středočeský
	Železniční trať Kolín – Praha-Libeň (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD66	Středočeský
	Železniční trať Pečky – Kouřim (železniční regionální dráha)	TLD67	Středočeský
	Železniční trať Kolín – Ledebč (železniční regionální dráha)	TLD68	Středočeský
	Železniční trať Havlíčkův Brod – Kolín (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	TLD69	Středočeský, Vysočina
	Železniční trať Lanžhot státní hranice – Modřice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	TLD70	Jihomoravský
	Železniční trať Hodonín – Zaječí (železniční regionální dráha)	TLD71	Jihomoravský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	TLD72	Středočeský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	TLD73	Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT4	Středočeský, Vysočina, Jihomoravský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT5	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT6	Jihomoravský
	Tranzitní plynovod	TLT7	Středočeský, Ústecký, Vysočina
	Produktovod	TLT8	Středočeský, Ústecký, Vysočina, Jihomoravský
	Chráněná krajinná oblast (České středohoří)	TLK18	Ústecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TR01	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	TLV40	Středočeský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Kvartér řeky Moravy)	TLV41	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Bílina)	TLV42	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Srpina)	TLV43	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Ohře)	TLV44	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Bakovský potok)	TLV45	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vltava)	TLV46	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Mratínský potok)	TLV47	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vinořský potok)	TLV48	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Jirenský potok)	TLV49	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Výmola)	TLV50	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Bušinec)	TLV51	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Výrovka)	TLV52	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Klejnárka)	TLV53	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Brslenka)	TLV54	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Sázavka)	TLV55	Vysočina
	Záplavové území Q100 (Svratka)	TLV56	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Litava)	TLV57	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Trkmanka)	TLV58	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Kyjovka)	TLV59	Jihomoravský
	Záplavové území Q100 (Morava, Dyje)	TLV60	Jihomoravský
	Ochranné pásmo II. stupně přírodního léčivého zdroje (PLZ Šarátice)	TLV61	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Dolní Jiřetín)	TLH29	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Kopisty I.)	TLH30	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Souš II.)	TLH31	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Holešice)	TLH32	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Slatinice)	TLH33	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Vršany)	TLH34	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Havraň I.)	TLH35	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Polerady)	TLH36	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Orasice)	TLH37	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Kystra)	TLH38	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Vyšehořovice)	TLH39	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Kutná Hora I.)	TLH40	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Dubňany)	TLH41	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Mutěnice)	TLH42	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hodonín)	TLH43	Jihomoravský
	Chráněné ložiskové území (Hodonín VII.)	TLH44	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TR02	Dálnice D6	TLD74	Středočeský
	Silnice I/27 (silnice I. třídy)	TLD75	Středočeský
	Silnice I/6 (silnice I. třídy)	TLD76	Středočeský
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	TLD77	Středočeský
	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	TLD78	Středočeský
	Železniční trať Rakovník – Bečov nad Teplou (železniční regionální dráha)	TLD79	Středočeský
	Železniční trať Louny předměstí – Rakovník (železniční regionální dráha)	TLD80	Středočeský
	Železniční trať Krupá – Kolečovice (železniční regionální dráha)	TLD81	Středočeský
	Železniční trať Lužná u Rakovníka – Žatec (železniční regionální dráha)	TLD82	Středočeský
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Louny (železniční regionální dráha)	TLD83	Středočeský
	Železniční trať Straškov – Zlonice (železniční regionální dráha)	TLD84	Středočeský
	Tranzitní plynovod	TLT9	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT10	Středočeský
	Produktovod	TLT11	Středočeský
	Chráněná krajinná oblast (Český les)	TLK19	Plzeňský
	Chráněná oblast přirozené akumulace vod (Severočeská křída)	TLV62	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Úhlavka)	TLV63	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Výrovský potok)	TLV64	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Mže)	TLV65	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Úterský potok)	TLV66	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Bělá)	TLV67	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Střela)	TLV68	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Mladotický potok)	TLV69	Plzeňský
	Záplavové území Q100 (Rakovnický potok)	TLV70	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Kolečovický potok)	TLV71	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Lišanský potok)	TLV72	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Loděnice)	TLV73	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Bakovský potok)	TLV74	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Dřínovský potok)	TLV75	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Zlonický potok)	TLV76	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Vranský potok)	TLV77	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Kněževes)	TLH45	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Slaný I.)	TLH46	Středočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
TR03	Dálnice D48	TLD85	Moravskoslezský
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	TLD86	Zlínský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	TLD87	Moravskoslezský
	Silnice I/58 (silnice I. třídy)	TLD88	Moravskoslezský
	Železniční trať Valašské Meziříčí – Kojetín (železniční regionální dráha)	TLD89	Zlínský
	Železniční trať Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	TLD90	Zlínský
	Železniční trať Sedlnice – Veřovice (železniční regionální dráha)	TLD91	Moravskoslezský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT12	Moravskoslezský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT13	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Moštěnka)	TLV78	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Juhyně)	TLV79	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Bečva)	TLV80	Zlínský
	Záplavové území Q100 (Jičinka)	TLV81	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Sedlnice)	TLV82	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Lešná)	TLH47	Zlínský
	Chráněné ložiskové území (Česká část Hornoslezské pánve)	TLH48	Zlínský, Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Štramberk II. – PZP)	TLH49	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Štramberk III. – PZP)	TLH50	Moravskoslezský
	Chráněné ložiskové území (Příbor)	TLH51	Moravskoslezský
	Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (Štramberk 3-PZP)	TLH52	Moravskoslezský
TR04	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	TLD92	Středočeský
	Silnice I/2 (silnice I. třídy)	TLD93	Středočeský
	Železniční trať Kolín – Ledečko (železniční regionální dráha)	TLD94	Středočeský
	Železniční trať Havlíčkův Brod – Kolín (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	TLD95	Středočeský
	Vysokotlaký plynovod (VLT)	TLT14	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Klejnárka)	TLV83	Středočeský
	Záplavové území Q100 (Brslenka)	TLV84	Středočeský
	Chráněné ložiskové území (Kutná Hora I.)	TLH53	Středočeský

Vodní hospodářství

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
VO01	Silnice I/45 (silnice I. třídy)	TLD96	Moravskoslezský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	TLD97	Moravskoslezský
	Železniční trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (železniční regionální dráha)	TLD98	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
VO01	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	TLD99	Moravskoslezský
	Železniční trať Hlučín – Opava východ (železniční regionální dráha)	TLD100	Moravskoslezský
	Nemovitá národní kulturní památka (Budova bývalé přádelny s dílnou vzorkovny-dezinatura včetně strojního vybavení v areálu továrny Alois Larisch v Krnově)	TLP10	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Opava)	TLV85	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Čakovský potok)	TLV86	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Zátoráček)	TLV87	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Opavice)	TLV88	Moravskoslezský
	Záplavové území Q100 (Čižina)	TLV89	Moravskoslezský
VO03	Silnice I/6 (silnice I. třídy)	TLD101	Ústecký
	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	TLD102	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	TLT15	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	TLT16	Ústecký
	Tranzitní plynovod	TLT17	Ústecký
	Produktovod	TLT18	Ústecký
	Evropsky významná lokalita (Doupovské hory)	TLK20	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Ohře)	TLV90	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Liboc)	TLV91	Ústecký
	Záplavové území Q100 (Blšanka)	TLV92	Ústecký
	Chráněné ložiskové území (Kryry)	TLH54	Ústecký

C.3.3 Potenciální střety záměrů ÚSES s limity využití území a s hodnotami v území

Nadregionální biocentra

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBC1	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD1	Ústecký
NRBC5	Železniční trať Kolín – Praha-Libeň (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD2	hlavní město Praha
NRBC6	Železniční trať Choceň – Velký Osek (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD3	Královéhradecký
NRBC8	Ochranné pásmo letiště (letiště Pardubice)	ULD4	Pardubický
NRBC10	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD5	Pardubický
	Železniční trať Česká Třebová – Kolín (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD6	Pardubický
NRBC13	Dálnice D35	ULD7	Olomoucký
	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD8	Olomoucký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBC14	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD9	Olomoucký
NRBC15	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT1	Ústecký
NRBC16	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD10	Karlovarský
NRBC17	Silnice I/8 (silnice I. třídy)	ULD11	Ústecký
NRBC18	Silnice I/28 (silnice I. třídy)	ULD12	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT2	Ústecký
NRBC25	Železniční trať Zdice – Protivín (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD13	Jihočeský
NRBC26	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	ULD14	Jihočeský
NRBC30	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD15	Jihomoravský
NRBC31	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD16	Jihomoravský
NRBC33	Silnice I/21 (silnice I. třídy)	ULD17	Plzeňský, Karlovarský
	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Cheb (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD18	Plzeňský
NRBC36	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	ULD19	Jihočeský
NRBC37	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD20	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT3	Jihočeský
NRBC38	Silnice I/24 (silnice I. třídy)	ULD21	Jihočeský
	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD22	Jihočeský
	Železniční trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD23	Jihočeský
NRBC44	Železniční trať Železný Brod – Tanvald (železniční regionální dráha)	ULD24	Liberecký
	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD25	Liberecký
NRBC46	Železniční trať Teplice nad Metují – Trutnov střed (železniční regionální dráha)	ULD26	Královéhradecký
NRBC52	Ochranné pásmo letiště (letiště České Budějovice)	ULD27	Jihočeský
NRBC60	Silnice I/37 (silnice I. třídy)	ULD28	Pardubický
NRBC62	Silnice I/19 (silnice I. třídy)	ULD29	Vysočina, Jihomoravský
NRBC64	Železniční trať Hanušovice – Bludov (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD30	Olomoucký
NRBC65	Silnice I/45 (silnice I. třídy)	ULD31	Moravskoslezský
	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD32	Moravskoslezský
NRBC68	Železniční trať Liberec – Frýdlant v Čechách státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD33	Liberecký
NRBC69	Železniční trať Sokolov – Kraslice státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD34	Karlovarský
NRBC70	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD35	Karlovarský
NRBC73	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD36	Karlovarský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBC78	Železniční trať Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín (železniční regionální dráha)	ULD37	Plzeňský
NRBC83	Železniční trať Tanvald – Harrachov státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD38	Liberecký
NRBC84	Železniční trať Liberec – Frýdlant v Čechách státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD39	Liberecký
NRBC88	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD40	Olomoucký, Moravskoslezský
	Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé stráně	ULT4	Olomoucký
NRBC89	Železniční trať Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku (železniční regionální dráha)	ULD41	Olomoucký
NRBC90	Železniční trať Chuchelná – Kravaře ve Slezsku (železniční regionální dráha)	ULD42	Moravskoslezský
NRBC91	Dálnice D1	ULD43	Moravskoslezský
NRBC92	Dálnice D1	ULD44	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice pro motorová vozidla)	ULD45	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD46	Moravskoslezský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	ULD47	Moravskoslezský
	Železniční trať Odra odbočka – Ostrava-Svinov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD48	Moravskoslezský
	Železniční trať Ostrava-Kunčice – Polanka nad Odrou výhybna (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD49	Moravskoslezský
	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD50	Moravskoslezský
	Železniční trať Studénka – Sedlnice (železniční regionální dráha)	ULD51	Moravskoslezský
	Železniční trať Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město (železniční regionální dráha)	ULD52	Moravskoslezský
	Železniční trať Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (železniční regionální dráha)	ULD53	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD54	Moravskoslezský
	Sledovaná vodní cesta (Odra)	ULD55	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT5	Moravskoslezský
NRBC93	Železniční trať Veselí nad Moravou – Blažovice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD56	Jihomoravský
NRBC94	Silnice I/50 (silnice I. třídy)	ULD57	Zlínský
NRBC97	Dálnice D48	ULD58	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD59	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT6	Moravskoslezský
NRBC103	Silnice I/58 (silnice I. třídy)	ULD60	Moravskoslezský
NRBC104	Železniční trať Přerov – Holubice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD61	Olomoucký, Zlínský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	ULD62	Olomoucký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBC105	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	ULD63	Jihomoravský
	Železniční trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (železniční regionální dráha)	ULD64	Jihomoravský
NRBC107	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD65	Jihomoravský
NRBC108	Železniční trať Hodonín – Zaječí (železniční regionální dráha)	ULD66	Jihomoravský
NRBC109	Dálnice D2	ULD67	Jihomoravský
	Železniční trať Lanžhot státní hranice – Modřice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD68	Jihomoravský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	ULD69	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT7	Jihomoravský
NRBC110	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD70	Karlovarský
NRBC2001	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD71	hlavní město Praha
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	ULD72	hlavní město Praha
NRBC2002	Dálnice D8	ULD73	Ústecký
	Železniční trať Vraňany – Libochovice (železniční regionální dráha)	ULD74	Ústecký
NRBC2006	Železniční trať České Budějovice – Benešov u Prahy (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD75	Jihočeský
NRBC2007	Silnice I/45 (silnice I. třídy)	ULD76	Moravskoslezský
	Železniční trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (železniční regionální dráha)	ULD77	Moravskoslezský
	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD78	Moravskoslezský
NRBC2008	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD79	Karlovarský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT8	Karlovarský
NRBC2011	Silnice I/40 (silnice I. třídy)	ULD80	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	ULD81	Jihomoravský
	Železniční trať Boří les – Lednice (železniční regionální dráha)	ULD82	Jihomoravský
NRBC2014	Silnice I/39 (silnice I. třídy)	ULD83	Jihočeský
	Železniční trať Strakonice – Volary (železniční regionální dráha)	ULD84	Jihočeský
	Železniční trať Volary – České Budějovice (železniční regionální dráha)	ULD85	Jihočeský

Nadregionální biokoridory

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK1-2	Silnice I/27 (silnice I. třídy)	ULD86	Ústecký
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	ULD87	Ústecký
	Silnice I/28 (silnice I. třídy)	ULD88	Ústecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK1-2	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD89	Ústecký
	Železniční trať Lužná u Rakovníka – Žatec (železniční regionální dráha)	ULD90	Ústecký
	Železniční trať Louny – Postoloprty (železniční regionální dráha)	ULD91	Ústecký
	Železniční trať Louny – Most (železniční regionální dráha)	ULD92	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Louny (železniční regionální dráha)	ULD93	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT9	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT10	Ústecký
NRBK1-18	Dálnice D7	ULD94	Ústecký
	Silnice I/27 (silnice I. třídy)	ULD95	Ústecký
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	ULD96	Ústecký
	Železniční trať Žatec – Březno u Chomutova (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD97	Ústecký
	Železniční trať Žatec – Obrnice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD98	Ústecký
	Železniční trať Odbočka Bažantnice – Odbočka Vrbka (železniční regionální dráha)	ULD99	Ústecký
	Železniční trať Louny – Most (železniční regionální dráha)	ULD100	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT11	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT12	Ústecký
NRBK2-2001	Železniční trať Kladno – Kralupy nad Vltavou (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD101	Středočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD102	Středočeský
NRBK3-4	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD103	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT13	Ústecký
NRBK3-41	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT14	Ústecký
NRBK4-6	Dálnice D10	ULD104	Středočeský
	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD105	Středočeský
	Silnice I/32 (silnice I. třídy)	ULD106	Středočeský
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD107	Středočeský
	Železniční trať Skály odbočka – Turnov (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD108	Středočeský
	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD109	Středočeský
	Železniční trať Jičín – Nymburk město (železniční regionální dráha)	ULD110	Středočeský
	Železniční trať Chlumec nad Cidlinou – Obora odbočka (železniční regionální dráha)	ULD111	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT15	Středočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK5-4-6	Dálnice D11	ULD112	Středočeský
	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD113	Středočeský
	Železniční trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD114	Středočeský
	Železniční trať Čelákovice – Mochov (železniční regionální dráha)	ULD115	Středočeský
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD116	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT16	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT17	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT18	Středočeský
NRBK6-8	Dálnice D11	ULD117	Královéhradecký
	Železniční trať Choceň – Velký Osek (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD118	Královéhradecký
NRBK6-8-9	Železniční trať Chlumec nad Cidlinou – Obora odbočka (železniční regionální dráha)	ULD119	Královéhradecký
	Železniční trať Choceň – Velký Osek (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD120	Královéhradecký
	Železniční trať Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD121	Královéhradecký
NRBK7-8	Železniční trať Česká Třebová – Kolín (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD122	Pardubický
	Železniční trať Prachovice – Přelouč (železniční regionální dráha)	ULD123	Pardubický
	Ochranné pásmo letiště (letiště Pardubice)	ULD124	Pardubický
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD125	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT19	Pardubický
NRBK8-10	Dálnice D35	ULD126	Pardubický
	Silnice I/37 (silnice pro motorová vozidla)	ULD127	Pardubický
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD128	Pardubický
	Silnice I/36 (silnice I. třídy)	ULD129	Pardubický
	Železniční trať Pardubice hlavní nádraží – Hradec Králové hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD130	Pardubický
	Železniční trať Heřmanův Městec – Borohrádek (železniční regionální dráha)	ULD131	Pardubický
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD132	Pardubický
NRBK8-11	Dálnice D35	ULD133	Pardubický
	Silnice I/37 (silnice pro motorová vozidla)	ULD134	Pardubický
	Silnice I/31 (silnice I. třídy)	ULD135	Královéhradecký
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD136	Královéhradecký
	Silnice I/37 (silnice I. třídy)	ULD137	Pardubický
	Železniční trať Pardubice hlavní nádraží – Hradec Králové hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD138	Pardubický
	Ochranné pásmo letiště (letiště Pardubice)	ULD139	Pardubický

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK8-11	Přístav Pardubice	ULD140	Pardubický
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD141	Královéhradecký, Pardubický
	Elektrárna Opatovice	ULT20	Pardubický
NRBK10-13-63- 107	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD142	Pardubický
	Silnice I/43 (silnice I. třídy)	ULD143	Pardubický
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD144	Pardubický
	Železniční trať Choceň – Litomyšl (železniční regionální dráha)	ULD145	Pardubický
	Železniční trať Česká Třebová – Kolín (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD146	Pardubický
	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD147	Pardubický
	Železniční trať Chornice – Třebovice v Čechách (železniční regionální dráha)	ULD148	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT21	Pardubický
NRBK11-86	Silnice I/36 (silnice I. třídy)	ULD149	Královéhradecký
	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD150	Královéhradecký, Pardubický
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD151	Pardubický
	Železniční trať Choceň – Velký Osek (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD152	Královéhradecký
	Železniční trať Letohrad – Týniště nad Orlicí (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD153	Královéhradecký, Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT22	Královéhradecký, Pardubický
NRBK13-14	Železniční trať Litovel předměstí – Mladeč (železniční regionální dráha)	ULD154	Olomoucký
NRBK13-63- 107	Dálnice D1	ULD155	Jihomoravský
	Železniční trať Litovel předměstí – Mladeč (železniční regionální dráha)	ULD156	Olomoucký
	Železniční trať Kostelec na Hané – Chornice (železniční regionální dráha)	ULD157	Olomoucký
	Železniční trať Holubice – Blažovice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD158	Jihomoravský
	Železniční trať Veselí nad Moravou – Blažovice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD159	Jihomoravský
	Železniční trať Blažovice – Brno-Černovice odbočka (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD160	Jihomoravský
	Železniční trať Holubice – Brno hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD161	Jihomoravský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD162	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT23	Olomoucký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT24	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT25	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK13-63- 107-93	Silnice I/54 (silnice I. třídy)	ULD163	Jihomoravský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD164	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT26	Jihomoravský
NRBK13-63- 107-94	Dálnice D1	ULD165	Jihomoravský
	Železniční trať Přerov – Holubice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD166	Jihomoravský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD167	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT27	Zlínský
NRBK13-88	Železniční trať Petrov n. Desnou – Kouty n. Desnou (železniční regionální dráha)	ULD168	Olomoucký
	Železniční trať Šumperk – Sobotín (železniční regionální dráha)	ULD169	Olomoucký
	Železniční trať Zábřeh na Moravě – Šumperk (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD170	Olomoucký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT28	Olomoucký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT29	Olomoucký
NRBK14-104	Železniční trať Šumperk – Olomouc hlavní nádraží (železniční regionální dráha)	ULD171	Olomoucký
	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD172	Olomoucký
NRBK15-1	Železniční trať Kašnice – Kadaň-Předměstí (železniční regionální dráha)	ULD173	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT30	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT31	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT32	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT33	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT34	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT35	Ústecký
NRBK16-15	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD174	Karlovarský
	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD175	Ústecký
NRBK16-20-21	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD176	Karlovarský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT37	Ústecký
NRBK17-19	Dálnice D8	ULD177	Ústecký
	Silnice I/30 (silnice I. třídy)	ULD178	Ústecký
	Železniční trať Řetenice – Lovosice (železniční regionální dráha)	ULD179	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Děčín hlavní nádraží (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD180	Ústecký
	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD181	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD182	Ústecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK17-19-3	Silnice I/15 (silnice I. třídy)	ULD183	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží (železniční regionální dráha)	ULD184	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT38	Ústecký
NRBK18-3	Dálnice D8	ULD185	Ústecký
	Silnice I/15 (silnice I. třídy)	ULD186	Ústecký
	Silnice I/8 (silnice I. třídy)	ULD187	Ústecký
	Silnice I/30 (silnice I. třídy)	ULD188	Ústecký
	Železniční trať Čížkovice – Obrnice (železniční regionální dráha)	ULD189	Ústecký
	Železniční trať Řetenice – Lovosice (železniční regionální dráha)	ULD190	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Děčín hlavní nádraží (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD191	Ústecký
	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD192	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží (železniční regionální dráha)	ULD193	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD194	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT39	Ústecký
NRBK18-21	Dálnice D7	ULD195	Ústecký
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	ULD196	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Louny (železniční regionální dráha)	ULD197	Ústecký
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Louny (železniční regionální dráha)	ULD198	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT40	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT41	Ústecký
NRBK18-21-2	Dálnice D7	ULD199	Ústecký
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	ULD200	Ústecký
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Louny (železniční regionální dráha)	ULD201	Ústecký
NRBK19-7	Dálnice D8	ULD202	Ústecký
	Dálnice D11	ULD203	Středočeský
	Silnice I/62 (silnice I. třídy)	ULD204	Ústecký
	Silnice I/30 (silnice I. třídy)	ULD205	Ústecký
	Silnice I/15 (silnice I. třídy)	ULD206	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Děčín hlavní nádraží (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD207	Ústecký
	Železniční trať Ústí nad Labem hlavní nádraží – Most (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD208	Ústecký
	Železniční trať Ústí nad Labem hlavní nádraží jih – Ústí nad Labem západ (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD209	Ústecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK19-7	Železniční trať Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD210	Ústecký
	Železniční trať Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD211	Ústecký
	Železniční trať Řetenice – Lovosice (železniční regionální dráha)	ULD212	Ústecký
	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD213	Středočeský, Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Česká Lípa hlavní nádraží (železniční regionální dráha)	ULD214	Ústecký
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Lovosice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD215	Ústecký
	Železniční trať Skály odbočka – Turnov (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD216	Středočeský
	Železniční trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD217	Středočeský
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD218	Středočeský, Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Ohře)	ULD219	Ústecký
	Přístav Lovosice	ULD220	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT42	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT43	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT44	Středočeský
NRBK19-7-2002	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD221	Ústecký
	Železniční trať Kralupy nad Vltavou – Lovosice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD222	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD223	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Ohře)	ULD224	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT45	Ústecký
NRBK19-82	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD225	Liberecký
	Železniční trať Benešov nad Ploučnicí – Jedlová (železniční regionální dráha)	ULD226	Ústecký
	Železniční trať Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD227	Liberecký
NRBK19-DE	Silnice I/62 (silnice I. třídy)	ULD228	Ústecký
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD229	Ústecký
	Železniční trať Děčín hlavní nádraží – Děčín státní hranice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD230	Ústecký
	Železniční trať Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD231	Ústecký
	Železniční trať Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD232	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD233	Ústecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK20-21	Silnice I/6 (silnice I. třídy)	ULD234	Ústecký
	Silnice I/27 (silnice I. třídy)	ULD235	Ústecký
	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD236	Ústecký
	Železniční trať Rakovník – Bečov nad Teplou (železniční regionální dráha)	ULD237	Ústecký
	Železniční trať Lužná u Rakovníka – Žatec (železniční regionální dráha)	ULD238	Ústecký
	Železniční trať Louny předměstí – Rakovník (železniční regionální dráha)	ULD239	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT46	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT47	Středočeský
NRBK20-72-23	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Žatec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD240	Plzeňský
NRBK21-22	Dálnice D6	ULD241	Středočeský
	Dálnice D5	ULD242	Středočeský
	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	ULD243	Středočeský
	Železniční trať Praha-Smíchov – Beroun-Závodí (železniční regionální dráha)	ULD244	Středočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD245	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT48	Středočeský
NRBK22-2001	Železniční trať Praha-Zahradní Město – Odbočka Závodíště (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD246	hlavní město Praha
	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD247	hlavní město Praha, Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT49	hlavní město Praha
NRBK22-2001- 24	Železniční trať Praha-Radotín – Beroun (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD248	Středočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD249	hlavní město Praha, Středočeský
NRBK23-22	Dálnice D5	ULD250	Středočeský
	Železniční trať Praha-Smíchov – Beroun-Závodí (železniční regionální dráha)	ULD251	Středočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD252	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT50	Středočeský
NRBK23-53	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT51	Středočeský
NRBK24-26	Silnice I/18 (silnice I. třídy)	ULD253	Středočeský
	Silnice I/19 (silnice I. třídy)	ULD254	Jihočeský
	Silnice I/29 (silnice I. třídy)	ULD255	Jihočeský
	Železniční trať Tábor – Písek (železniční regionální dráha)	ULD256	Jihočeský
	Železniční trať Číčenice – Týn nad Vltavou (železniční regionální dráha)	ULD257	Jihočeský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	ULD258	Středočeský, Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK24-26	Vodní elektrárna Hněvkovice	ULT52	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT53	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT54	Jihočeský
NRBK24-57	Železniční trať Světlá nad Sázavou – Čerčany (železniční regionální dráha)	ULD259	Středočeský
	Železniční trať Kolín – Ledečko (železniční regionální dráha)	ULD260	Středočeský
NRBK24-57-55-61	Dálnice D1	ULD261	Vysočina
	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD262	Vysočina
	Železniční trať Světlá nad Sázavou – Čerčany (železniční regionální dráha)	ULD263	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT55	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT56	Středočeský
NRBK25-24-26	Silnice I/29 (silnice I. třídy)	ULD264	Jihočeský
	Železniční trať Tábor – Písek (železniční regionální dráha)	ULD265	Jihočeský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	ULD266	Jihočeský
NRBK25-37	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	ULD267	Jihočeský
	Železniční trať Tábor – Písek (železniční regionální dráha)	ULD268	Jihočeský
	Železniční trať Zdice – Protivín (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD269	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT57	Jihočeský
NRBK26-26-52	Dálnice D3	ULD270	Jihočeský
	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD271	Jihočeský
	Silnice I/3 (silnice I. třídy)	ULD272	Jihočeský
	Železniční trať České Budějovice – Benešov u Prahy (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD273	Jihočeský
	Železniční trať Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD274	Jihočeský
	Železniční trať České Velenice státní hranice – České Budějovice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD275	Jihočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště České Budějovice)	ULD276	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT58	Jihočeský
NRBK26-52	Silnice I/3 (silnice I. třídy)	ULD277	Jihočeský
	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD278	Jihočeský
	Železniční trať Volary – České Budějovice (železniční regionální dráha)	ULD279	Jihočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště České Budějovice)	ULD280	Jihočeský
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	ULD281	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT59	Jihočeský
NRBK26-52-39	Dálnice D3	ULD282	Jihočeský
	Železniční trať Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD283	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK26-52-39	Železniční trať České Velenice státní hranice – České Budějovice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD284	Jihočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště České Budějovice)	ULD285	Jihočeský
NRBK27-5	Silnice I/2 (silnice I. třídy)	ULD286	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT60	Středočeský
NRBK28-29	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD287	Jihomoravský
	Železniční trať Znojmo státní hranice – Okříšky (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD288	Jihomoravský
NRBK28-30	Dálnice D1	ULD289	Jihomoravský
	Silnice I/23 (silnice I. třídy)	ULD290	Jihomoravský
	Silnice I/53 (silnice I. třídy)	ULD291	Jihomoravský
	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD292	Jihomoravský
	Železniční trať Střelice – Jihlava (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD293	Jihomoravský
	Železniční trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (železniční regionální dráha)	ULD294	Jihomoravský
	Železniční trať Moravské Bránice – Oslavany (železniční regionální dráha)	ULD295	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	ULD296	Jihomoravský
	Železniční trať Znojmo státní hranice – Okříšky (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD297	Jihomoravský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD298	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT61	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT62	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT63	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT64	Jihomoravský
NRBK28-30-105	Silnice I/53 (silnice I. třídy)	ULD299	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT65	Jihomoravský
NRBK28-AT-109	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD300	Jihomoravský
	Silnice I/52 (silnice I. třídy)	ULD301	Jihomoravský
	Silnice I/55 (silnice I. třídy)	ULD302	Jihomoravský
	Železniční trať Znojmo státní hranice – Okříšky (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD303	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	ULD304	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav státní hranice – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD305	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT66	Jihomoravský
NRBK28-AT-109-107-108	Dálnice D2	ULD306	Jihomoravský
	Železniční trať Lanžhot státní hranice – Modřice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD307	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK30-31	Silnice I/42 (silnice pro motorová vozidla)	ULD308	Jihomoravský
	Silnice I/43 (silnice I. třídy)	ULD309	Jihomoravský
	Železniční trať Brno-Židenice – Havlíčkův Brod (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD310	Jihomoravský
	Železniční trať Brno-Maloměřice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD311	Jihomoravský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD312	Jihomoravský
NRBK31-13-63-107	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD313	Jihomoravský
NRBK31-63	Ochranné pásmo letiště (letiště Brno-Tuřany)	ULD314	Jihomoravský
NRBK32-73	Dálnice D6	ULD315	Karlovarský
	Silnice I/21 (silnice I. třídy)	ULD316	Karlovarský
	Železniční trať Cheb – Vojtanov státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD317	Karlovarský
	Železniční trať Tršnice – Františkovy Lázně (železniční regionální dráha)	ULD318	Karlovarský
	Železniční trať Chomutov – Cheb (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD319	Karlovarský
	Železniční trať Tršnice – Luby u Chebu (železniční regionální dráha)	ULD320	Karlovarský
	Železniční trať Sokolov – Kraslice státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD321	Karlovarský
	Železniční trať Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte (železniční regionální dráha)	ULD322	Karlovarský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD323	Karlovarský
	Elektrárna Tisová	ULT67	Karlovarský
NRBK36-37	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	ULD324	Jihočeský
	Silnice I/4 (silnice I. třídy)	ULD325	Jihočeský
	Železniční trať Březnice – Strakonice (železniční regionální dráha)	ULD326	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT68	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT69	Jihočeský
NRBK37-26-52	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	ULD327	Jihočeský
	Železniční trať Putim – Ražice (železniční regionální dráha)	ULD328	Jihočeský
	Železniční trať Zdice – Protivín (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD329	Jihočeský
	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD330	Jihočeský
	Železniční trať Číčenice – Volary (železniční regionální dráha)	ULD331	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT70	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT71	Jihočeský
NRBK38-39	Silnice I/24 (silnice I. třídy)	ULD332	Jihočeský
	Železniční trať České Velenice – Veselí nad Lužnicí (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD333	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK38-AT	Silnice I/24 (silnice I. třídy)	ULD334	Jihočeský
NRBK42-41	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD335	Liberecký
	Železniční trať Bakov nad Jizerou – Česká Lípa hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD336	Liberecký
NRBK42-43	Železniční trať Bakov nad Jizerou – Česká Lípa hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD337	Středočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Mnichovo Hradiště)	ULD338	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT72	Středočeský
NRBK42-43-DE	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD339	Liberecký
	Železniční trať Česká Lípa hlavní nádraží – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD340	Liberecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT73	Liberecký
NRBK43-19-7	Dálnice D10	ULD341	Středočeský
	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD342	Středočeský
	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	ULD343	Středočeský
	Železniční trať Skály odbočka – Turnov (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD344	Středočeský
	Železniční trať Mladá Boleslav hlavní nádraží – Mladá Boleslav město (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD345	Středočeský
	Železniční trať Nymburk hlavní nádraží – Mladá Boleslav hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD346	Středočeský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Mnichovo Hradiště)	ULD347	Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT74	Středočeský
NRBK43-44	Dálnice D10	ULD348	Liberecký
	Silnice I/10 (silnice I. třídy)	ULD349	Liberecký
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD350	Liberecký
	Železniční trať Skály odbočka – Turnov (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD351	Liberecký
	Železniční trať Hradec Králové hlavní nádraží – Turnov (železniční regionální dráha)	ULD352	Liberecký
	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD353	Liberecký
	Železniční trať Železný Brod – Tanvald (železniční regionální dráha)	ULD354	Liberecký
	Ochranné pásmo letiště (letiště Mnichovo Hradiště)	ULD355	Středočeský, Liberecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT75	Liberecký
NRBK43-45	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD356	Královéhradecký
	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	ULD357	Královéhradecký
	Železniční trať Mladá Boleslav město – Stará Paka (železniční regionální dráha)	ULD358	Liberecký, Královéhradecký
	Železniční trať Hradec Králové hlavní nádraží – Turnov (železniční regionální dráha)	ULD359	Královéhradecký
	Železniční trať Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD360	Královéhradecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK43-45	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD361	Královéhradecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT76	Královéhradecký
NRBK45-46-87	Silnice I/37 (silnice I. třídy)	ULD362	Královéhradecký
	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD363	Královéhradecký
	Železniční trať Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD364	Královéhradecký
NRBK46-87	Silnice I/33 (silnice I. třídy)	ULD365	Královéhradecký
	Železniční trať Teplice nad Metují – Trutnov střed (železniční regionální dráha)	ULD366	Královéhradecký
	Železniční trať Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD367	Královéhradecký
NRBK46-PL-86	Železniční trať Teplice nad Metují – Trutnov střed (železniční regionální dráha)	ULD368	Královéhradecký
	Železniční trať Týniště nad Orlicí – Meziměstí státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD369	Královéhradecký
NRBK47-86-64	Silnice I/43 (silnice I. třídy)	ULD370	Pardubický
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD371	Pardubický
	Železniční trať Prosenice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD372	Pardubický
	Železniční trať Chornice – Třebovice v Čechách (železniční regionální dráha)	ULD373	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT77	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT78	Pardubický
NRBK47-86-64-63	Silnice I/43 (silnice I. třídy)	ULD374	Pardubický
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD375	Pardubický
	Železniční trať Kostelec na Hané – Chornice (železniční regionální dráha)	ULD376	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT79	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT80	Jihomoravský
NRBK48-72-23-34	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT81	Plzeňský
NRBK49-53	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD377	Plzeňský
NRBK50-37	Silnice I/22 (silnice I. třídy)	ULD378	Jihočeský
	Silnice I/4 (silnice I. třídy)	ULD379	Jihočeský
	Železniční trať Horažďovice předměstí – Klatovy (železniční regionální dráha)	ULD380	Plzeňský
	Železniční trať Nemanice – Plzeň hlavní nádraží (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD381	Jihočeský
	Železniční trať Březnice – Strakonice (železniční regionální dráha)	ULD382	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT82	Jihočeský
NRBK51-52	Železniční trať Volary – České Budějovice (železniční regionální dráha)	ULD383	Jihočeský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK53-22- 2001-24	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT83	Středočeský
NRBK54-80	Dálnice D3	ULD384	Jihočeský
	Silnice I/3 (silnice I. třídy)	ULD385	Středočeský
	Silnice I/19 (silnice I. třídy)	ULD386	Jihočeský, Vysočina
	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD387	Vysočina
	Železniční trať České Budějovice – Benešov u Prahy (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD388	Jihočeský
	Železniční trať Horní Cerekev – Tábor (železniční regionální dráha)	ULD389	Jihočeský, Vysočina
	Železniční trať Jindřichův Hradec – Obrataň (železniční regionální dráha)	ULD390	Vysočina
	Železniční trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD391	Vysočina
NRBK55-61	Dálnice D1	ULD392	Vysočina
	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD393	Vysočina
	Železniční trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD394	Vysočina
	Železniční trať Jihlava – Havlíčkův Brod (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD395	Vysočina
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT84	Vysočina
NRBK55-61-81	Silnice I/37 (silnice I. třídy)	ULD396	Vysočina
	Silnice I/19 (silnice I. třídy)	ULD397	Vysočina
	Železniční trať Brno-Židenice – Havlíčkův Brod (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD398	Vysočina
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT85	Vysočina
NRBK55-61- 2004	Silnice I/23 (silnice I. třídy)	ULD399	Vysočina
	Železniční trať Střelice – Jihlava (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD400	Vysočina
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT86	Vysočina
NRBK56-80	Silnice I/23 (silnice I. třídy)	ULD401	Jihočeský
	Železniční trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (železniční regionální dráha)	ULD402	Jihočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT87	Jihočeský
NRBK57-58	Silnice I/38 (silnice I. třídy)	ULD403	Vysočina
	Železniční trať Havlíčkův Brod – Kolín (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD404	Vysočina
	Železniční trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD405	Vysočina
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT88	Vysočina
NRBK58-2009- 55-61-81	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD406	Vysočina
	Železniční trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD407	Vysočina

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK60-81	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD408	Pardubický
	Železniční trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD409	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT89	Pardubický
NRBK62-30	Železniční trať Tišnov – Žďár nad Sázavou (železniční regionální dráha)	ULD410	Jihomoravský
	Železniční trať Brno-Židenice – Havlíčkův Brod (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD411	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT90	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT91	Jihomoravský
NRBK64-426-66	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD412	Olomoucký
NRBK66-97	Silnice I/48 (silnice I. třídy)	ULD413	Moravskoslezský
	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD414	Olomoucký
	Železniční trať Sedlnice – Veřovice (železniční regionální dráha)	ULD415	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD416	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT92	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT93	Moravskoslezský
NRBK66-97-103	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD417	Zlínský, Moravskoslezský
NRBK67-PL-90	Silnice I/46 (silnice I. třídy)	ULD418	Moravskoslezský
NRBK68-84	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD419	Liberecký
	Železniční trať Liberec – Frýdlant v Čechách státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD420	Liberecký
NRBK68-PL	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD421	Liberecký
	Železniční trať Liberec – Frýdlant v Čechách státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD422	Liberecký
NRBK69-71	Silnice I/7 (silnice pro motorová vozidla)	ULD423	Ústecký
	Silnice I/25 (silnice I. třídy)	ULD424	Karlovarský
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD425	Ústecký
	Železniční trať Sokolov – Kraslice státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD426	Karlovarský
	Železniční trať Karlovy Vary-Sedlec – Potůčky státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD427	Karlovarský
	Železniční trať Dalovice – Merklín (železniční regionální dráha)	ULD428	Karlovarský
	Železniční trať Chomutov – Vejprty státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD429	Ústecký
	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD430	Karlovarský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT94	Ústecký
NRBK69-DE-70	Železniční trať Karlovy Vary-Sedlec – Potůčky státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD431	Karlovarský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK69-DE-70-DE	Železniční trať Aš – Hranice v Čechách (železniční regionální dráha)	ULD432	Karlovarský
	Železniční trať Cheb – Vojtanov státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD433	Karlovarský
NRBK69-DE-70-DE-32	Silnice I/64 (silnice I. třídy)	ULD434	Karlovarský
	Železniční trať Františkovy Lázně – Aš státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD435	Karlovarský
NRBK70-40	Dálnice D8	ULD436	Ústecký
	Silnice I/25 (silnice I. třídy)	ULD437	Karlovarský
	Silnice I/7 (silnice I. třídy)	ULD438	Ústecký
	Silnice I/8 (silnice I. třídy)	ULD439	Ústecký
	Silnice I/62 (silnice I. třídy)	ULD440	Ústecký
	Železniční trať Chomutov – Vejprty státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD441	Ústecký
	Železniční trať Louka u Litvínova – Moldava v Krušných horách (železniční regionální dráha)	ULD442	Ústecký
	Železniční trať Děčín hlavní nádraží – Děčín státní hranice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD443	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD444	Ústecký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT95	Ústecký
NRBK70-40-73-110-15	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD445	Karlovarský
	Železniční trať Chomutov – Cheb (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD446	Karlovarský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD447	Karlovarský
NRBK71-19	Dálnice D8	ULD448	Ústecký
	Silnice I/27 (silnice I. třídy)	ULD449	Ústecký
	Silnice I/8 (silnice I. třídy)	ULD450	Ústecký
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD451	Ústecký
	Silnice I/62 (silnice I. třídy)	ULD452	Ústecký
	Železniční trať Louka u Litvínova – Moldava v Krušných horách (železniční regionální dráha)	ULD453	Ústecký
	Železniční trať Děčín hlavní nádraží – Oldřichov u Duchcova (železniční regionální dráha)	ULD454	Ústecký
	Železniční trať Lovosice – Děčín hlavní nádraží (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD455	Ústecký
	Železniční trať Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD456	Ústecký
	Sledovaná vodní cesta (Labe)	ULD457	Ústecký
NRBK72-23	Železniční trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary (železniční regionální dráha)	ULD458	Karlovarský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT96	Plzeňský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT97	Plzeňský
NRBK72-33-72-23	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Cheb (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD459	Karlovarský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK72-35	Železniční trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary (železniční regionální dráha)	ULD460	Karlovarský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT98	Karlovarský
NRBK72-75-74	Silnice I/21 (silnice I. třídy)	ULD461	Karlovarský
	Železniční trať Plzeň hlavní nádraží – Cheb (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD462	Karlovarský
NRBK73-72	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	ULD463	Karlovarský
	Železniční trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary (železniční regionální dráha)	ULD464	Karlovarský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD465	Karlovarský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT99	Karlovarský
NRBK73-110- 15	Silnice I/20 (silnice I. třídy)	ULD466	Karlovarský
	Silnice I/6 (silnice I. třídy)	ULD467	Karlovarský
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD468	Karlovarský
	Železniční trať Mariánské Lázně – Karlovy Vary (železniční regionální dráha)	ULD469	Karlovarský
	Železniční trať Chomutov – Cheb (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD470	Karlovarský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD471	Karlovarský
NRBK73-110- 15-16	Ochranné pásmo letiště (letiště Karlovy Vary)	ULD472	Karlovarský
NRBK74-48-78- 49-51	Silnice I/4 (silnice I. třídy)	ULD473	Jihočeský
	Železniční trať Strakonice – Volary (železniční regionální dráha)	ULD474	Jihočeský
	Železniční trať Číčenice – Volary (železniční regionální dráha)	ULD475	Jihočeský
NRBK76-2014	Silnice I/4 (silnice I. třídy)	ULD476	Jihočeský
	Silnice I/39 (silnice I. třídy)	ULD477	Jihočeský
NRBK80-55	Železniční trať Slavonice – Kostelec u Jihlavy (železniční regionální dráha)	ULD478	Vysočina
NRBK81-62-47- 86-64	Silnice I/34 (silnice I. třídy)	ULD479	Pardubický
	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD480	Pardubický
	Silnice I/43 (silnice I. třídy)	ULD481	Pardubický
	Železniční trať Svitavy – Žďárec u Skutče (železniční regionální dráha)	ULD482	Pardubický
	Železniční trať Brno-Maloměřice – Česká Třebová (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD483	Pardubický
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT100	Pardubický
NRBK82-84	Silnice I/35 (silnice pro motorová vozidla)	ULD484	Liberecký
	Silnice I/9 (silnice I. třídy)	ULD485	Ústecký
	Silnice I/13 (silnice I. třídy)	ULD486	Liberecký
	Silnice I/65 (silnice I. třídy)	ULD487	Liberecký
	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD488	Liberecký
	Silnice I/14H (silnice I. třídy)	ULD489	Liberecký

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK82-84	Železniční trať Česká Lípa hlavní nádraží – Rumburk (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD490	Ústecký
	Železniční trať Česká Lípa hlavní nádraží – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD491	Liberecký
	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD492	Liberecký
	Železniční trať Liberec – Tanvald (železniční regionální dráha)	ULD493	Liberecký
NRBK82-84-85	Silnice I/10 (silnice I. třídy)	ULD494	Liberecký
	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD495	Liberecký
	Železniční trať Železný Brod – Tanvald (železniční regionální dráha)	ULD496	Liberecký
	Železniční trať Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou (železniční regionální dráha)	ULD497	Liberecký
NRBK82-DE	Železniční trať Rumburk – Dolní Poustevna státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD498	Ústecký
	Železniční trať Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk (železniční regionální dráha)	ULD499	Ústecký
	Železniční trať Česká Lípa hlavní nádraží – Rumburk (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD500	Ústecký
NRBK83-44	Silnice I/10 (silnice I. třídy)	ULD501	Liberecký
	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD502	Liberecký
	Železniční trať Jaroměř – Liberec (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD503	Liberecký
	Železniční trať Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou (železniční regionální dráha)	ULD504	Liberecký
NRBK83-85	Silnice I/10 (silnice I. třídy)	ULD505	Liberecký
	Silnice I/14 (silnice I. třídy)	ULD506	Liberecký
NRBK85-46-87	Silnice I/16 (silnice I. třídy)	ULD507	Královéhradecký
	Železniční trať Trutnov-Poříčí – Královec státní hranice (železniční regionální dráha)	ULD508	Královéhradecký
	Železniční trať Teplice nad Metují – Trutnov střed (železniční regionální dráha)	ULD509	Královéhradecký
NRBK86-64	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD510	Pardubický
	Železniční trať Lichkov státní hranice – Letohrad (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD511	Pardubický
	Železniční trať Štíty – Dolní Lipka (železniční regionální dráha)	ULD512	Pardubický
NRBK88-65	Silnice I/45 (silnice I. třídy)	ULD513	Moravskoslezský
	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD514	Moravskoslezský
NRBK88-65-2007-67	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD515	Moravskoslezský
NRBK88-2007	Železniční trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem (železniční regionální dráha)	ULD516	Moravskoslezský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK91-PL	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD517	Moravskoslezský
	Železniční trať Bohumín-Vrbice státní hranice – Bohumín-Vrbice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD518	Moravskoslezský
	Železniční trať Dětmárovice – Bohumín (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD519	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT101	Moravskoslezský
NRBK91-PL-97	Dálnice D48	ULD520	Moravskoslezský
	Dálnice D56	ULD521	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD522	Moravskoslezský
	Silnice I/59 (silnice I. třídy)	ULD523	Moravskoslezský
	Železniční trať Ostrava hlavní nádraží – Vratimov (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD524	Moravskoslezský
	Železniční trať Vratimov – Valašské Meziříčí (železniční regionální dráha)	ULD525	Moravskoslezský
	Železniční trať Český Těšín – Ostrava-Kunčice (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD526	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD527	Moravskoslezský
NRBK92-PL	Dálnice D1	ULD528	Moravskoslezský
	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	ULD529	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD530	Moravskoslezský
	Sledovaná vodní cesta (Odra)	ULD531	Moravskoslezský
	Sledovaná vodní cesta (Ostravice)	ULD532	Moravskoslezský
NRBK92-PL-102-SK	Dálnice D48	ULD533	Moravskoslezský
	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	ULD534	Moravskoslezský
	Železniční trať Vratimov – Valašské Meziříčí (železniční regionální dráha)	ULD535	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD536	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT102	Moravskoslezský
NRBK94-100	Silnice I/55 (silnice I. třídy)	ULD537	Zlínský
	Železniční trať Přerov – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD538	Zlínský
NRBK96-95	Silnice I/49 (silnice I. třídy)	ULD539	Zlínský
	Silnice I/50 (silnice I. třídy)	ULD540	Zlínský
	Železniční trať Valašské Meziříčí – Kojetín (železniční regionální dráha)	ULD541	Zlínský
	Železniční trať Zlín střed – Otrokovice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD542	Zlínský
	Železniční trať Vlárský průsmyk státní hranice – Staré Město u Uherského Hradiště (železniční regionální dráha)	ULD543	Zlínský
NRBK98-95	Silnice I/54 (silnice I. třídy)	ULD544	Jihomoravský
	Silnice I/71 (silnice I. třídy)	ULD545	Jihomoravský
	Železniční trať Velká nad Veličkou státní hranice – Veselí nad Moravou (železniční regionální dráha)	ULD546	Jihomoravský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Límit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK100-102	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	ULD547	Zlínský
	Železniční trať Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD548	Zlínský
NRBK101-100- 102	Silnice I/69 (silnice I. třídy)	ULD549	Zlínský
	Silnice I/49 (silnice I. třídy)	ULD550	Zlínský
NRBK102-99	Silnice I/54 (silnice I. třídy)	ULD551	Zlínský
	Silnice I/50 (silnice I. třídy)	ULD552	Zlínský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	ULD553	Zlínský
	Silnice I/49 (silnice I. třídy)	ULD554	Zlínský
	Železniční trať Vlárský průsmyk státní hranice – Staré Město u Uherského Hradiště (železniční regionální dráha)	ULD555	Zlínský
	Železniční trať Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (železniční celostátní dráha v síti TEN-T)	ULD556	Zlínský
NRBK102-SK	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD557	Moravskoslezský
	Silnice I/68 (silnice I. třídy)	ULD558	Moravskoslezský
	Železniční trať Mosty u Jablunkova státní hranice – Chotěbuz (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD559	Moravskoslezský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT103	Moravskoslezský
NRBK103-102- SK	Silnice I/35 (silnice I. třídy)	ULD560	Zlínský
	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	ULD561	Zlínský
NRBK104-92	Dálnice D48	ULD562	Moravskoslezský
	Železniční trať Bohumín – Prosenice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD563	Olomoucký, Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD564	Moravskoslezský
	Sledovaná vodní cesta (Bečva)	ULD565	Olomoucký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT104	Olomoucký
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT105	Olomoucký
NRBK104-109	Dálnice D1	ULD566	Zlínský
	Silnice I/51 (silnice I. třídy)	ULD567	Jihomoravský
	Silnice I/55 (silnice I. třídy)	ULD568	Jihomoravský, Zlínský
	Silnice I/54 (silnice I. třídy)	ULD569	Jihomoravský
	Silnice I/50 (silnice I. třídy)	ULD570	Zlínský
	Silnice I/47 (silnice I. třídy)	ULD571	Zlínský
	Železniční trať Hodonín – Hodonín státní hranice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD572	Jihomoravský
	Železniční trať Rohatec – Veselí nad Moravou (železniční regionální dráha)	ULD573	Jihomoravský
	Železniční trať Veselí nad Moravou – Blažovice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD574	Jihomoravský
	Železniční trať Vlárský průsmyk státní hranice – Staré Město u Uherského Hradiště (železniční regionální dráha)	ULD575	Zlínský

Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK104-109	Železniční trať Přerov – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD576	Zlínský
	Železniční trať Zborovice – Kroměříž (železniční regionální dráha)	ULD577	Zlínský
	Železniční trať Valašské Meziříčí – Kojetín (železniční regionální dráha)	ULD578	Zlínský
	Sledovaná vodní cesta (Morava)	ULD579	Jihomoravský, Zlínský
	Sledovaná vodní cesta (Baťův kanál)	ULD580	Jihomoravský, Zlínský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT106	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT107	Zlínský
NRBK105-2013	Silnice I/52 (silnice I. třídy)	ULD581	Jihomoravský
NRBK106-AT	Silnice I/40 (silnice I. třídy)	ULD582	Jihomoravský
	Železniční trať Břeclav – Znojmo (železniční regionální dráha)	ULD583	Jihomoravský
NRBK107-108	Železniční trať Hodonín – Zaječí (železniční regionální dráha)	ULD584	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT108	Jihomoravský
NRBK108-104-109	Železniční trať Přerov – Břeclav (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD585	Jihomoravský
	Železniční trať Veselí nad Moravou – Blažovice (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD586	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT109	Jihomoravský
NRBK2001-22-2001	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD587	hlavní město Praha, Středočeský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT110	hlavní město Praha
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT111	hlavní město Praha
NRBK2001-24	Dálnice D0	ULD588	hlavní město Praha
	Ochranné pásmo letiště (letiště Praha-Ruzyně)	ULD589	hlavní město Praha
	Sledovaná vodní cesta (Vltava)	ULD590	hlavní město Praha
NRBK2004-28-30-105	Silnice I/53 (silnice I. třídy)	ULD591	Jihomoravský
	Železniční trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (železniční regionální dráha)	ULD592	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT112	Jihomoravský
	Vedení vysokého napětí 400 kV	ULT113	Jihomoravský
NRBK2007-92-PL	Silnice I/45 (silnice I. třídy)	ULD593	Moravskoslezský
	Silnice I/57 (silnice I. třídy)	ULD594	Moravskoslezský
	Silnice I/11 (silnice I. třídy)	ULD595	Moravskoslezský
	Silnice I/56 (silnice I. třídy)	ULD596	Moravskoslezský
	Železniční trať Opava východ – Olomouc hlavní nádraží (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD597	Moravskoslezský
	Železniční trať Hlučín – Opava východ (železniční regionální dráha)	ULD598	Moravskoslezský



Záměr v potenciálním střetu (kód)	Limit/hodnota v potenciálním střetu	Kód střetu	Kraj
NRBK2007-92- PL	Železniční trať Ostrava-Svinov – Opava východ (ostatní železniční celostátní dráha)	ULD599	Moravskoslezský
	Ochranné pásmo letiště (letiště Ostrava-Mošnov)	ULD600	Moravskoslezský
NRBK2014-52	Silnice I/39 (silnice I. třídy)	ULD601	Jihočeský
	Železniční trať Volary – České Budějovice (železniční regionální dráha)	ULD602	Jihočeský
	Železniční trať Rybník – Lipno nad Vltavou (železniční regionální dráha)	ULD603	Jihočeský
NRBK2014-52- 79	Silnice I/3 (silnice I. třídy)	ULD604	Jihočeský
	Železniční trať Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice (tranzitní železniční koridor celostátní dráhy v síti TEN-T)	ULD605	Jihočeský
NRBK2014-52- AT	Železniční trať Rybník – Lipno nad Vltavou (železniční regionální dráha)	ULD606	Jihočeský

C.4 Požadavky na odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území

Požadavky na odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území vychází zejména z informací uvedených u jednotlivých tematických oblastí v části A RURÚ ČR (Zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území) a také z výsledků vyhodnocení územních podmínek uvedeného v části B RURÚ ČR (včetně části B.4 Vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území).

V rámci kapitoly C.4 jsou řešena pouze negativa, která není možné označit za urbanistickou, dopravní či hygienickou závadu (ty jsou řešeny v kapitole C.1). Vybraná negativa (závady, problémy) byla následně popsána a byly pro ně stanoveny požadavky na jejich odstranění nebo zmírnění.

Vzhledem k rozsahu řešeného území a měřítku celostátní územně plánovací činnosti (1 : 200 000) jsou jednotlivé požadavky na odstranění nebo zmírnění vlivů negativ v území řešeny a popisovány spíše obecně, bez specifikace konkrétních dotčených lokalit. Řešení konkrétních dopadů v území u jednotlivých řešených negativ je z celostátního pohledu příliš podrobné a mělo by být předmětem řešení na úrovni územně plánovací činnosti krajů, případně obcí.

V případech, kdy je to možné a účelné, jsou dotčené problémové lokality specifikovány odkazem na informace uvedené v dalších částech RURÚ ČR či PRURÚ. Využito je toho především v případě negativ, které vychází ze sledovaných jevů vyhodnocovaných jako indikátor udržitelného rozvoje území a negativ vyplývajících z nevyváženosti nebo z celkově nepříznivého stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území, které jsou podrobně interpretovány v části B (včetně identifikace problémových lokalit).

Vybraná negativa (tj. problémy k řešení), která je možné a účelné graficky a prostorově vyjádřit, jsou zahrnuta také ve **Výkrese problémů k řešení**. Z důvodu zachování přehlednosti problémového výkresu do něj nejsou zahrnuta taková negativa, jejichž lokalizaci je možné identifikovat v rámci jiných grafických částí RURÚ ČR (zejména kartogramy hodnocení indikátorů).

V rámci RURÚ ČR byly stanoveny požadavky na odstranění nebo zmírnění vlivů následujících negativ v území:

➤ Nesoulad v územním plánování

- o Vymezené rozvojové osy a oblasti v ČR nejsou, vzhledem k rozdílné metodice jejich vymezení, vždy srovnatelné se stavem v sousedních státech. Zároveň dochází v případě rozvojových os k několika nenávaznostem na hranicích s jednotlivými sousedními státy, které jsou dány absencí rozvojové osy na jedné či druhé straně státní hranice, případně právě střetáváním různých kategorií os na státních hranicích.

Je proto žádoucí pokusit se metodicky sjednotit způsob vymezení rozvojových oblastí a os v ČR a sousedních státech. Zároveň je potřeba prověřit nenávaznosti rozvojových os na státních hranicích a v případě potřeby vymezit chybějící rozvojové osy nebo upravit vymezení stávajících rozvojových os.

- o V rámci vymezení sídelní struktury ČR prozatím stále trvá nejednotný přístup k vymezení jednotlivých kategorií center osídlení na úrovni krajů.

Je proto potřeba na krajské úrovni sjednotit přístup k vymezení center osídlení v souladu se stanovenou koncepcí sídelní struktury v platné PÚR ČR (po Změně č. 8).

➤ Potenciální rizika v území

Na území ČR se vykytuje velké množství sesuvných území, poddolovaných území a starých důlních děl. Dále je relativně rozsáhlá část území ČR identifikována jako záplavové území. Výše uvedené sledované jevy, které se hojně vyskytují de facto po celém území ČR, jsou potenciální rizika, která představují značné limity pro rozvoj území. Významné potenciální riziko je také spojené s přítomností zdrojů jaderné energie v území.

Při rozvoji území je proto potřeba zohledňovat přítomnost výše uvedených rizikových jevů v území a vytvářet takové územní podmínky, které budou potenciální rizika minimalizovat.

➤ **Špatný stav životního prostředí**

Špatný stav životního prostředí v některých lokalitách, způsobený mj. negativním ovlivňováním přírody a krajiny lidskou činností, má negativní dopady na biologickou rozmanitost, krajinný ráz, vodní útvary i stav půdy a lesů (snížení retenční schopnosti krajiny, úbytek a zhoršování jakosti vodních zdrojů, degradace půdy, vodní a větrná eroze půdy atd.).

Při rozvoji území je proto potřeba minimalizovat negativní dopady na přírodu a krajinu a vytvářet územní podmínky pro zlepšení celkového stavu životního prostředí, a to zejména v lokalitách, kde je stav životního prostředí nejproblematictější (viz celkové vyhodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí – SO ORP s nepříznivým stavem).

➤ **Narušená ekologická stabilita**

V oblastech s nízkým podílem lesních pozemků, ale naopak s vysokým zastoupením orných půd a intenzivní zemědělskou činností je ekologická stabilita krajiny neuspokojivá se zřetelným narušením přírodních struktur. Ekologická stabilita je narušena také v lokalitách s vysokou hustotou zástavby a v lokalitách, kde dochází k soustavné důlní činnosti.

V ČR se přitom hojně vyskytují lokality, ve kterých je podíl lesních pozemků z celkové výměry území velice nízký a lokality, kde je podíl orné půdy ze zemědělské půdy extrémně vysoký. Obojí se velice negativně projevuje na ekologické stabilitě krajiny.

Na nepříznivý stav ekologické stability krajiny má vliv také vysoký podíl nefunkčních prvků ÚSES.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro celkové zlepšení ekologické stability, a to zejména tam, kde je stav ekologické stability špatný či neuspokojivý (viz hodnocení indikátoru E9). Napomoci tomu může například zvýšení podílu lesních pozemků z celkové výměry území, a to zejména tam, kde je podíl lesních pozemků velice nízký (viz hodnocení indikátoru E4) nebo naopak snížení podílu orných půd ze zemědělské půdy, a to zejména tam, kde je podíl orné půdy ze zemědělské půdy vysoký (viz hodnocení indikátoru E3).

Zároveň je potřeba vytvářet územní podmínky pro rozvoj funkčního územního systému ekologické stability.

➤ **Rozdílné hospodářské podmínky v území**

Na území ČR existují velké rozdíly v hospodářských podmínkách mezi ekonomicky silnými centry a zbytkem území. Nejvýraznější je to v případě Prahy, která ve většině ekonomických ukazatelů (HDP, daňové příjmy, míra podnikatelské aktivity atd.) výrazně převyšuje zbytek území.

Nerovnoměrné rozložení ekonomických aktivit v území dokládá třeba i ukazatel celkové i denní vyjížďky a dojížďky do zaměstnání a škol, kdy jen velmi málo regionů (SO ORP) má kladné výsledné saldo.

Dokresluje to také rozložení obyvatel s vysokoškolským vzděláním, kdy se nejvíce vysokoškolsky vzdělaných osob koncentruje do velkých měst. V těch je podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním zpravidla i několikanásobně vyšší než v oblastech periferních.

Pro zmírnění nevyvážených hospodářských podmínek v území je proto potřeba vytvářet územní podmínky pro zvýšení hospodářského rozvoje zejména v lokalitách, které jsou na tom z tohoto pohledu nejhůře (viz celkové vyhodnocení územních podmínek pro hospodářský rozvoj – SO ORP s nepříznivým stavem).

Je potřeba vytvářet územní podmínky pro zvýšení míry podnikatelské aktivity, a to zejména v lokalitách, kde je míra podnikatelské aktivity nízká (viz hodnocení indikátoru H4).

V lokalitách s nepříznivým saldem celkové či denní vyjížďky a dojížďky do zaměstnání a škol (viz hodnocení indikátoru H6) je potřeba vytvářet územní podmínky, které mohou napomoci ke zlepšení této situace.

➤ **Problémy s nezaměstnaností**

Přestože je v ČR nezaměstnanost obecně velice nízká, tak v některých regionech problémy s vysokou nezaměstnaností, a to i s dlouhodobou, nadále přetrvávají. Vysokou nezaměstnanost mimo jiné způsobuje nedostatek vhodných pracovních míst odpovídajících poptávce. Zejména ve venkovských a periferních oblastech je nabídka pracovních příležitostí horší (méně pestrá).

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky podporující vznik nových vhodných pracovních příležitostí (ideálně v širším oborovém spektru), a to zejména v lokalitách, kde jsou problémy s nezaměstnaností největší (viz hodnocení indikátoru H5).

➤ **Problémy v cestovním ruchu**

Celý segment cestovního ruchu je poznamenán pandemií Covid-19 z let 2020–21, potažmo vládními nařízeními, která výrazně omezovala nejen rekreaci a cestovní ruch. Od roku 2021 klesá počet HUZ i počet pokojů a lůžek v HUZ. Také podíl cestovního ruchu na HDP a podíl osob zaměstnaných v cestovním ruchu je stále nižší, než byl v období před pandemií.

Kapacity i návštěvnost HUZ jsou navíc v rámci ČR výrazně nevyvážené. Velké množství návštěvníků (zejména zahraničních) se koncentruje pouze v několika turisticky nejatraktivnějších lokalitách, což způsobuje jejich přehlcení a přetíženost. Není dostatečně využitý potenciál méně známých oblastí.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které podpoří zpomalený rozvoj cestovního ruchu a vytvářet územní podmínky pro rozvoj cestovního ruchu v lokalitách, které dosud nejsou turisticky adekvátně využívány (např. viz hodnocení indikátoru H10).

➤ **Demografická rizika**

- o Území ČR je z hlediska populační velikosti i hustoty zalidnění výrazně diferencované. Rozložení obyvatel v území je značně nerovnoměrné. Ačkoliv v posledních letech celkový počet obyvatel ČR roste (především díky migraci), tak v některých zejména periferních lokalitách pokračuje trend úbytku celkového počtu obyvatel.

Přirozený přírůstek obyvatelstva je na většině území, zejména v posledních letech, výrazně záporný. Důvodem je jak zvýšená úmrtnost (zejména v období pandemie Covid-19), tak také snížená porodnost.

Zejména v lokalitách, kde dlouhodobě dochází k celkovému úbytku obyvatel (viz hodnocení indikátoru S1), je potřeba vytvářet územní podmínky, které mohou napomoci stabilizovat místní populaci či ji dokonce zvýšit.

Dále je potřeba vytvářet územní podmínky, které budou podporovat pronatalitní politiku, a to zejména tam, kde jsou sledovány nejzápornější přirozené přírůstky obyvatelstva (viz hodnocení indikátoru S2).

V území je potřeba adekvátně reagovat na aktuální migrační situaci (viz hodnocení indikátoru S3). V lokalitách, kde obyvatel výrazně přibývá je potřeba budovat odpovídající veřejnou infrastrukturu, naopak v lokalitách se záporným migračním saldem je potřeba vytvářet územní podmínky, které mohou napomoci změnit tento nepříznivý trend.

- o V ČR je dlouhodobý trend populačního stárnutí. Dlouhodobě se zvyšuje průměrný věk obyvatelstva i index stárí. Index stárí celé ČR je už od roku 2006 vyšší než 100 % (v současnosti 129,5 %) a stále roste. Nejvýrazněji se trend stárnutí populace projevuje na vnitřních či vnějších periferiích.

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky, které mohou napomoci změnit trend populačního stárnutí, a to zejména v lokalitách, kde je tento problém nejvýraznější (viz hodnocení indikátoru S4).

➤ **Problémy s bydlením**

Zejména ve velkých městech, ale i jinde, je omezená nabídka dostupného bydlení (nájemní, vlastnické, startovací apod.). Je to dáno jednak relativně nízkou intenzitou bytové výstavby, ale také zvyšujícím se počtem neobydlených bytů (ať už z důvodu nevyhovujícího technického stavu nemovitosti nebo z důvodu využívání bytů pro jiné účely než bydlení).

Proto je potřeba vytvářet územní podmínky pro zajištění dostupného bydlení tam, kde je to potřeba.

➤ Sociální vyloučení

Napříč celým územím ČR je možné najít lokality se špatným indexem sociálního vyloučení, nicméně ve zvýšené koncentraci se tyto lokality vyskytují obzvláště ve strukturálně postižených regionech. Rozsah sociálního vyloučení (z hlediska indexu sociálního vyloučení) se navíc v celé ČR podstatně zhoršuje, přičemž lze očekávat, že se bude zhoršovat i nadále.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které povedou ke snížení sociálního vyloučení v území, a to zejména v lokalitách, které mají nepříznivé hodnocení indexu sociálního vyloučení (viz hodnocení indikátoru S7).

➤ Zhoršené podmínky pro soudržnost společenství obyvatel

V ČR se vyskytuje několik oblastí, které mají oproti zbytku území značně problematický celkový stav podmínek pro soudržnost společenství obyvatel (nepříznivé vývojové trendy v počtu obyvatel, špatná sociální struktura obyvatelstva, zvýšené riziko sociálního vyloučení apod.).

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky podporující zvýšení soudržnosti společenství obyvatel, a to zejména v lokalitách, které jsou na tom z tohoto pohledu nejhůře (viz celkové vyhodnocení územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel – SO ORP s nepříznivým stavem).

➤ Hospodářsky a sociálně ohrožená území

Dle SRR ČR 2021+ v ČR přibývá hospodářsky a sociálně ohrožených území. Hospodářsky a sociálně ohrožená území i strukturálně postižené kraje vymezené ve SRR ČR 2021+ zaostávají v rozvoji za ostatními regiony ČR. Mají nízkou míru ekonomického růstu, horší sociální strukturu obyvatelstva a obecně horší životní podmínky.

Je proto potřeba vytvářet územní podmínky, které povedou ke zlepšení hospodářské i sociální situace v rámci strukturálně postižených krajů i v rámci hospodářsky a sociálně ohrožených území.

➤ Nepříznivost celkového stavu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území

V rámci vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území byl u téměř poloviny správních obvodů obcí s rozšířenou působností identifikován celkově nepříznivý stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území (velmi špatný, špatný nebo neuspokojivý). Konkrétně jde o SO ORP, které byly v rámci vyhodnocení vzájemných vazeb RURÚ ČR vyhodnoceny jako typy 1 (celkově velmi špatný stav), 2.1, 2.2, 2.3 (celkově špatný stav), 3a.1, 3a.2, 3a.3, 3b.1, 3b.2 a 3b.3 (celkově neuspokojivý stav).

Pro celkové zlepšení územních podmínek pro udržitelný rozvoj území v rámci lokalit, které byly identifikovány jako jeden z výše uvedených typů, je proto potřeba zaměřovat se na zlepšení územních podmínek v oblastech udržitelného rozvoje, které jsou v daných lokalitách nejproblematictější. Konkrétní specifické požadavky pro jednotlivé dotčené typy jsou uvedeny přímo v rámci kapitoly B.4 (jako součást charakteristiky jednotlivých typů).

➤ Nevyváženost územních podmínek pro udržitelný rozvoj území

V rámci vyhodnocení vzájemných vazeb jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území byl u téměř poloviny správních obvodů obcí s rozšířenou působností identifikován výrazně nevyvážený stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území a u dalších zhruba u 40 % správních obvodů obcí s rozšířenou působností byl identifikován mírně nevyvážený stav územních podmínek pro udržitelný rozvoj území. Konkrétně jde o SO ORP, které byly v rámci vyhodnocení vzájemných vazeb RURÚ ČR vyhodnoceny jako typy 3a.1, 3a.2, 3a.3, 4b.1, 4b.2, 4b.3, 4b.4, 4b.5, 4b.6, 5a.1, 5a.2 a 5a.3 (nevyvážený stav) a jako typy 2.1, 2.2, 2.3, 3b.1, 3b.2, 3b.3, 5b.1, 5b.2, 5b.3, 6.1, 6.2 a 6.3 (mírně nevyvážený stav).

Pro udržitelný rozvoj území v rámci lokalit, které byly identifikovány jako jeden z výše uvedených typů, je proto potřeba zaměřovat se na odpovídající zvýšení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území. Konkrétní specifické požadavky pro jednotlivé dotčené typy jsou uvedeny přímo v rámci kapitoly B.4 (jako součást charakteristiky jednotlivých typů).

Použité zkratky

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky
ČEPS	Česká elektroenergetická přenosová soustava
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
DI	Dopravní infrastruktura
EIA	Posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ERÚ	Energetický regulační úřad
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
GSM	Globální systém pro mobilní komunikaci (Global System for Mobile Communication)
HDP	Hrubý domácí produkt
HUZ	Hromadná ubytovací zařízení
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
JE	Jaderná elektrárna
KES	Koeficient ekologické stability
LAPV	Lokalita pro akumulaci povrchových vod
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MO	Ministerstvo obrany
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
MZCHÚ	Maloplošné zvláště chráněné území
NP	Národní park
NPR	Národní přírodní rezervace
NPÚ	Národní památkový ústav
ORP	Obec s rozšířenou působností
OZE	Obnovitelné zdroje energie
PCI	Projekty společného zájmu (Projects of Common Interest)
PLZ	Přírodní léčivý zdroj
PO	Ptačí oblast
PPS	Parita kupní síly
PRURÚ	Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky



REZZO	Registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší
RÚIAN	Registr územní identifikace, adres a nemovitostí
RURÚ ČR	Rozbor udržitelného rozvoje území České republiky
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SLDB 2021	Sčítání lidu, domů a bytů 2021
SMV	Silnice pro motorová vozidla
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
SRR ČR	Strategie regionálního rozvoje ČR
TEN-E	Transevropská energetická síť (Trans-European Networks for Energy)
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Network)
TI	Technická infrastruktura
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚAP ČR	Územně analytické podklady České republiky
UNESCO	Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚRP	Územní rozvojový plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
VDB ČSÚ	Veřejná databáze Českého statistického úřadu
VLT	Vysokotlaký plynovod
VÚV TGM	Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v.v.i.
VVN	Velmi vysoké napětí
VRT	Vysokorychlostní trať
WHO	Světová zdravotnická organizace (World Health Organization)
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZPMV	Zdroj přírodní minerální vody

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Staroměstské náměstí 6

110 00 Praha 1

Tel.: +420 224 861 111

www.mmr.gov.cz

Ústav územního rozvoje

Jakubské náměstí 3

602 00 Brno

Tel.: +420 542 423 111

www.uur.cz