



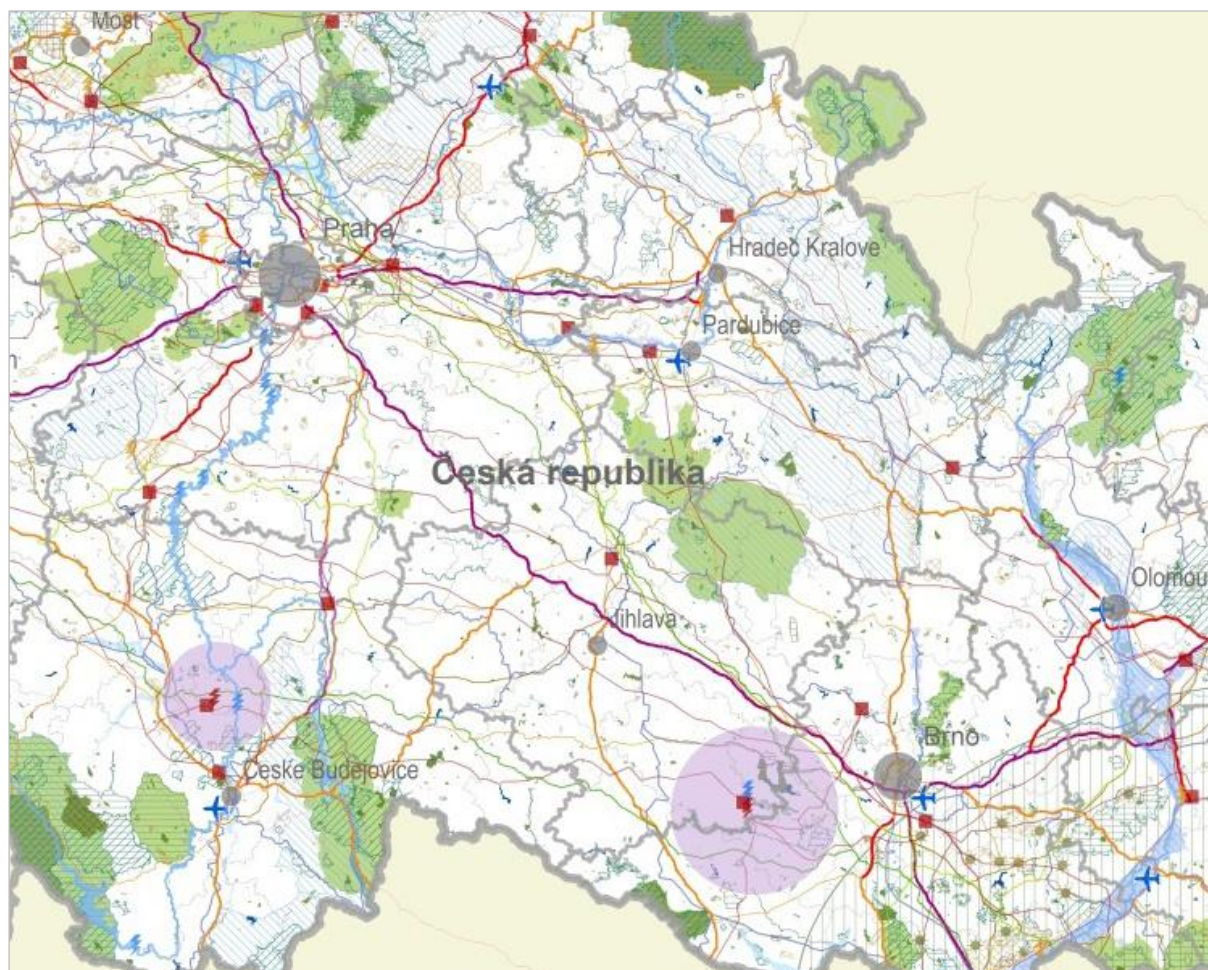
MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

PODKLADY A VÝCHODISKA

K NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 1

POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

ČESKÉ REPUBLIKY



Ústav územního rozvoje

Materiál pro jednání schůze vlády

OBSAH

ÚVOD	7
1 MEZINÁRODNÍ SOUVISLOSTI A VAZBY	7
1.1 Evropské souvislosti vyplývající z dokumentů EU, Rady Evropy a dalších studií	7
1.1.1 Územní rozvoj	7
1.1.2 Doprava.....	10
1.2 Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových os, dopravní a technické infrastruktury.....	14
1.3 Příloha kapitoly 1	19
2 PROBLÉMY A STŘETÝ	29
2.1 Limity a omezení využití území	29
2.2 Územní problémy	29
2.2.1 Územní problémy v oblasti dopravy.....	30
2.2.2 Územní problémy v oblasti energetiky.....	32
2.2.3 Územní problémy v oblasti rizik v území	32
2.2.4 Územní problémy v oblasti těžby nerostných surovin.....	32
2.2.5 Problematika ploch hájených území lokalit vhodných pro umělou akumulaci povrchových vod (LAPV).	34
2.2.6 Územní problémy v oblasti sociální a ekonomické	34
2.2.7 Územní problémy vyváženosti podmínek pro udržitelný rozvoj území.....	41
2.3 Možné územní střety	41
2.3.1 Možné územní střety záměrů s limity využití území v oblasti ochrany přírody a krajiny .	42
2.3.2 Možné územní střety záměrů s územími zasaženými záplavami v letech 1997, 2002 a 2013	43
2.3.3 Možné vzájemné územní střety záměrů	43
2.4 Příloha kapitoly 2.....	45
3 Komentář k požadavkům plynoucím ze Zprávy o uplatňování PÚR ČR 2008, které nebyly uplatněny v návrhu Aktualizace č. 1 PÚR ČR	51
3.1 Obecné požadavky na aktualizaci PÚR	51
3.2 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 3. Rozvojové oblasti a rozvojové osy	51
3.3 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 4. Specifické oblasti	52
3.4 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury	53
3.5 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 6. Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů.....	53
3.6 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 7. Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.....	53
4 Seznam podkladů.....	55

SEZNAM SCHÉMAT

Schéma 1	Typologie funkčních urbánních oblastí (FUAs) – projekt č. 1.1.1 programu ESPON
Schéma 2	Globální a hlavní síť: silnice, přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT) a letiště
Schéma 3	Globální: železnice a letiště Hlavní síť: železnice (osobní přeprava) a letiště
Schéma 4	Globální a hlavní síť: železnice, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT) Hlavní síť: železnice (nákladní přeprava), přístavy kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)
Schéma 5	Globální a hlavní síť: vnitrozemské vodní cesty a přístavy
Schéma 6	Elektroenergetika v části střední Evropy (podle European Network of Transmission System Operators for Electricity (ENTSO-E))
Schéma 7	Plynárenství – evropské souvislosti ((podle European Network of Transmission System Operators for Gas (ENTSOG))
Schéma 8	Dálkovody v části střední Evropy
Schéma 9	Limity a omezení využití území
Schéma 10	Záměry v území
Schéma 11	Problémy v území

ÚVOD

V materiálu Podklady a východiska k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje (dále jen „Podklady a východiska“) jsou obsaženy výstupy analýz znalostí o stavu, záměrech a limitech využití území ČR a dalších podkladů, na jejichž základě se zpracovával návrh Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR (dále jen „návrh aktualizace PÚR ČR“). Podklady a východiska jsou pouze informačním vstupem, který není formálně projednáván a schvalován vládou ČR.

1 MEZINÁRODNÍ SOUVISLOSTI A VAZBY

1.1 Evropské souvislosti vyplývající z dokumentů EU, Rady Evropy a dalších studií

Text této kapitoly vychází z aktualizovaného textu kapitoly Mezinárodní souvislosti a vazby z materiálu Podklady a východiska Politiky územního rozvoje ČR 2008, ze Strategie územního rozvoje zemí V4+2 a evropských a celostátních dokumentů, týkajících se územního rozvoje, které byly přijaty po schválení Politiky územního rozvoje ČR 2008 (dále jen „PÚR ČR 2008“).

1.1.1 Územní rozvoj

Evropa 2020

Prohloubení evropské integrace a impulz rozvoje představuje dokument **Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění**, vydaný Evropskou komisí v Bruselu v březnu 2010.

Tato strategie předkládá tři vzájemně se posilující priority:

- Inteligentní růst: rozvíjet ekonomiku založenou na znalostech a inovacích.
- Udržitelný růst: podporovat konkurenceschopnější a ekologičtější ekonomiku méně náročnou na zdroje.
- Růst podporující začlenění: podporovat ekonomiku s vysokou zaměstnaností, jež se bude vyznačovat sociální a územní soudržností.

Územní agenda EU 2020

Na tento zásadní dokument navazuje **Územní agenda EU 2020** (dále jen „ÚA EU 2020“), schválená na neformálním setkání ministrů odpovědných za územní plánování a územní rozvoj v květnu 2011 v Maďarsku.

Pro středoevropské země a ČR jsou velmi důležité především dále uvedené výzvy a priority:

A. Výzvy

- **Větší vliv globalizace – strukturální změny po globální hospodářské krizi**
Metropolitní a další městské oblasti, mezinárodní a globální dopravní uzly jsou místy pro rozvoj celého evropského území, pokud další regiony těží z jejich dynamiky a jsou propojeny prostřednictvím sítí. Místní přednosti a územní charakteristiky mají stále větší význam pro regiony při zvládání vnějších otřesů a následné obnově.
- **Výzvy integrace EU a rostoucí vzájemná provázanost regionů**
Soudržnost na vnějších hranicích má zásadní význam, jelikož rozdíly a odlišnosti v právním, sociálním a politickém systému mají značné dopady zvláště v oblasti migrace a obchodu. Narůstající vzájemná provázanost regionů vyvolává poptávku po lepším propojení na celosvětové, evropské a národní úrovni. Překážky pro integraci na místní a regionální úrovni mohou rovněž způsobit nedostatečné využívání lidských, kulturních, hospodářských a ekologických zdrojů příhraničních regionů a prohloubit jejich okrajovou pozici a sociální vyloučení.

- **Změna klimatu a environmentální rizika – geograficky odlišné dopady**
Výzvy změny klimatu zaměřují pozornost na územní koordinaci politik, zvláště politik v oblasti klimatu, energetiky, vodohospodářství, zemědělství, bydlení, cestovního ruchu a dopravy.
- **Demografické a sociální výzvy lišící se podle územních celků a vyloučení zranitelných skupin**
Stárnutí a vylidňování přinesou změny v mnoha regionech, včetně venkovských a okrajových regionů, a způsobí závažné dopady na sociální a územní soudržnost, poskytování veřejných služeb, trh práce a bydlení.
Vyloučení ze socioekonomického řetězce má nepochybně silný územní charakter. Riziko vyloučení je vyšší v oblastech s nižší přístupností, horšími ekonomickými výsledky, nedostatkem sociálních příležitostí či s dalšími zvláštními územními poměry.
- **Energetické výzvy zaujímají přední místo a ohrožují konkurenceschopnost regionů**
Některé evropské regiony čelí výzvám v oblasti zabezpečení dodávek energie, jelikož v široké míře závisejí na dovozu fosilních paliv nebo jsou specializovány v činnostech s velkou spotřebou energie. ... je třeba usilovat o energeticky udržitelná řešení, jimiž jsou např. využívání potenciálních obnovitelných zdrojů energie a přechod k zelenějším, nízkouhlíkovým hospodářským činnostem. Nedostatečná energetická infrastruktura a závislost vytvořená stávajícími sítěmi vyžadují rozrůznění energetické produkce a dodávek a rozvoj energetického trhu a integraci.
- **Ztráta biologické rozmanitosti, ohrožené přírodní, krajinné a kulturní dědictví**
Přírodní a kulturní dědictví jsou součástí kapitálu a identity územních celků. Ekologické hodnoty, kvalita životního prostředí a kulturní dědictví mají zásadní význam pro blaho občanů a hospodářské možnosti a poskytují jedinečné příležitosti pro rozvoj.

B. Priority

1. Podpora polycentrického a vyváženého územního rozvoje

- Politika polycentrického územního rozvoje by měla podporovat územní konkurenceschopnost území EU též mimo centrální pětúhelník.
- Politické úsilí by mělo přispět ke snížení silné územní polarizace hospodářských výsledků, k vyvarování se velkých regionálních rozdílů na evropském území řešením překážek růstu v souladu se strategií Evropa 2020.
- Měla by být uznána vzájemná provázanost mezi městem a venkovem ...

2. Podpora integrovaného rozvoje ve městech a venkovských a specifických oblastech

- Proto doporučujeme, aby byl v oblasti městského rozvoje a politik na obnovu uplatňován integrovaný a víceúrovňový přístup.
- Ve venkovských, okrajových a řídko osídlených územích může být zapotřebí zlepšit jejich přístupnost, podpořit podnikání
- Zvláštní pozornost by zřejmě měla být věnována málo vyvinutým okrajovým venkovským oblastem a řídko obydleným oblastem, kde jsou znevýhodněné sociální skupiny
- Ve venkovských oblastech, kde zemědělství a lesnictví stále představuje důležité způsoby využívání půdy, je zásadní modernizace primárního sektoru a zachování vysoce kvalitní orné půdy a ekologických funkcí.

3. Územní integrace v přeshraničních a nadnárodních funkčních regionech

- integrace územních celků prostřednictvím územní spolupráce může být důležitým faktorem při podpoře celosvětové konkurenceschopnosti. V této souvislosti by měla být věnována pozornost oblastem podél vnějších hranic EU.

4. Zajištění globální konkurenceschopnosti regionů na základě silné místní ekonomiky

- Diverzifikace místní ekonomiky může snížit zranitelnost.

5. Zlepšení územního propojení pro jednotlivce, komunity a podniky

- pro územní soudržnost je zásadní spravedlivý a dostupný přístup ke službám obecného zájmu, k informacím, znalostem a mobilitě. Poskytování služeb a odstraňování infrastrukturních překážek může zlepšit konkurenceschopnost a udržitelný a vyvážený územní rozvoj Evropské unie. Mimo jiné je důležité zajistit přístup k silniční, železniční, vodní a letecké dopravě a k dalším infrastrukturním zařízením, jako jsou širokopásmové a transevropské

energetické sítě. Zasazujeme se o decentralizovanou, účinnou a bezpečnou výrobu příznivou životnímu prostředí a využívání obnovitelné a nízkouhlíkové energie.

- *Vzrůstající význam globálních spojů vyžaduje vyváženou mezikontinentální dopravu včetně širšího využití pozemních spojů s Asií. Základním prvkem integrované sítě by měl být další rozvoj transevropských sítí (TEN-T) propojujících nejdůležitější evropská centra jako hlavní města, metropolitní regiony a uzly TEN, zlepšující též propojení mezi primárními a sekundárními systémy.*

Toledská deklarace

Dalším důležitým evropským dokumentem je **Toledská deklarace**, přijatá na neformálním setkání ministrů k deklaraci o rozvoji měst, které se konalo v červnu 2010 v Toledu. Tento dokument navazuje na Lipskou chartu o udržitelných evropských městech z roku 2007.

Hlavním tématem deklarace je „integrovaná regenerace měst“, která je také jedním z hlavních témat strategie *Evropa 2020*. Cílem přijatého dokumentu je přispět k co nejrychlejšímu překonání současné hospodářské krize, aby se evropská města opět stala živými, rozvíjejícími se a ekologickými centry.

V deklaraci je zdůrazněn význam:

- zavedení integrovaných strategií urbánního rozvoje s ucelenou vizí města a jejich zasazení do územní perspektivy, které rovnoměrně podporuje všechny dimenze udržitelného rozvoje měst integrovaným způsobem jak v nové, tak ve stávající městské výstavbě;
- udržitelné obnovy měst a plánování kompaktní regenerace jako strategie pro zamezení využívání nezastavěných ploch a přírodních oblastí k výstavbě a pro zajištění jejich ochrany před rozrůstáním se měst;
- zohlednění klimatických změn, tak, jak to vyjadřuje strategie *Evropa 2020*;
- udržitelné obnovy měst a plánování kompaktní regenerace jako strategie pro zamezení využívání nezastavěných ploch a přírodních oblastí k výstavbě a pro zajištění jejich ochrany před rozrůstáním se měst.

Ministři se v deklaraci zavázali podporovat, mimo jiné, následující společná opatření:

- **Posilování urbánní dimenze v politice soudržnosti**
Města jsou místa s největším výskytem současného i budoucího potenciálu. Hrají klíčovou roli pro dosažení cílů strategie Evropa 2020, k vytvoření inteligentnější a udržitelnější evropské ekonomiky, která bude podporovat sociální začlenění.
- **Podpora větší soudržnosti mezi územními a urbánními otázkami a agendami a posílení urbánní dimenze v souvislosti s územní soudržností**
Města jsou místa s největším výskytem současného i budoucího potenciálu. Hrají klíčovou roli pro dosažení cílů strategie Evropa 2020, k vytvoření inteligentnější a udržitelnější evropské ekonomiky, která bude podporovat sociální začlenění.
- **Podpora udržitelného rozvoje měst a integrovaných přístupů na základě posílení a vývoje nástroje pro implementaci Lipské charty na všech úrovních**
...je nutno prověřit vývoj nových nástrojů pro integrované a udržitelné urbánní politiky na všech úrovních správy: místní, regionální, národní i evropské.

Funkční urbánní oblasti

Projekt č. 1.1.1 programu ESPON, který se zabývá polycentrickým rozvojem Evropy, vymezuje na jejím území širší územní útvary, tzv. **funkční urbánní oblasti** (FUAs – Functional Urban Areas). Podkladem pro určení územního rozsahu FUA byl pravidelný pohyb obyvatel za prací. Podle velikosti a významu se FUA dělí do tří kategorií:

- metropolitní evropské růstové oblasti (Metropolitan European growth areas, MEGA),
- funkční městské oblasti s nadnárodním nebo národním významem (FUA I),
- funkční městské oblasti s regionálním a místním významem (FUA II).

V České republice bylo určeno 25 FUA. V projektu jsou vyjmenovány v tomto pořadí: Praha, Ostrava, Brno, Plzeň, Frýdek-Místek, Olomouc, Zlín, Opava, České Budějovice, Pardubice, Hradec Králové, Liberec, Přerov, Děčín, Teplice, Chomutov, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Most, Prostějov, Jihlava, Havířov, Kladno, Karviná, Mladá Boleslav.

Jejich významová hierarchie je následující:

1 MEGA: Praha,

4 FUA I: Plzeň, Hradec Králové, Brno, Ostrava,
20 FUA II: zbývající.

Významné metropolitní regiony ve střední Evropě

Česká republika se i nadále bude, vzhledem ke své poloze, velikosti a potenciálu, uplatňovat spíše ve středoevropském než celoevropském kontextu. V rámci střední Evropy má předpoklad, po překonání důsledků hospodářské krize, postupně vyrovnávat svou sociálně-ekonomickou úroveň na úroveň regionů spolkových zemí Německa a sousedících spolkových zemí Rakouska. V delším časovém horizontu je nutno preferovat rozvoj, opírající se o znalostní ekonomiku s vědeckovýzkumnou základnou. (Tento požadavek je i v souladu s *Programovým prohlášením vlády ČR* z února 2014). Z hlediska osídlení a urbanizace jsou z pohledu bezprostředních vazeb na ČR významné následující metropolitní regiony¹:

- významné:
 - s jádry nad 1 mil. obyv.: München, Wien, Praha, Nürnberg, Leipzig / Halle,
 - s jádry nad 0,5 mil. obyv.: Dresden, Wrocław, Kraków,
- ostatní:
 - s jádry nad 300 tis. obyv.: Bratislava, Katowice, Ostrava, Brno,
 - s jádry nad 200 tis. obyv.: Linz / Wels, Chemnitz / Zwickau.

Regiony München a Wien mají cca 2,3 mil. obyv., Praha cca 1,6 mil. obyv., region Leipzig / Halle má cca 1,4 mil. obyv., region Nürnberg cca 1,0 mil. obyv. a regiony Kraków, Wrocław, Chemnitz/Zwickau a Dresden cca 0,7–0,9 mil. obyv. Specifickým vícejaderným regionem jsou Katowice (reg. Centralny Slaski) s cca 2,8 mil. obyv. Regiony Linz / Wels, Brno, Bratislava a Ostrava mají 0,5–0,7 mil. obyv. Bratislava je v podstatě součástí společného přeshraničního regionu Wien–Bratislava, který má v souhrnu cca 3 mil. obyv.

1.1.2 Doprava

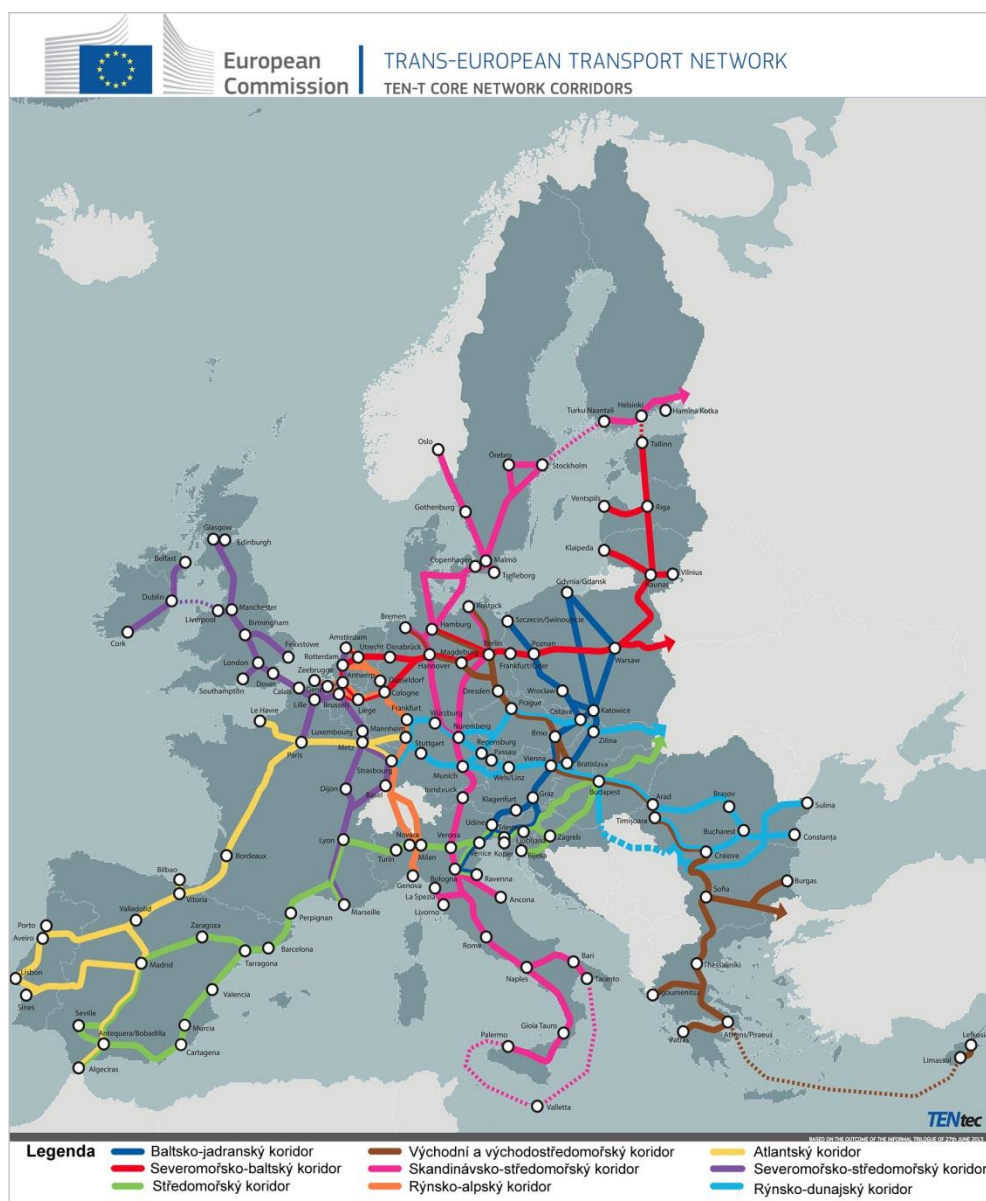
Pro rozvoj střední a východní Evropy je klíčovou otázkou propojení nových členských států EU a dalších středoevropských a východoevropských států s vyspělými středoevropskými a západoevropskými státy kvalitní dopravou. Aby byl stanoven rámec dopravní sítě států střední a východní Evropy, bylo vymezeno 10 panevropských multimodálních koridorů. Na tento první přibližovací krok v Evropě postupně navázala síť TINA, kterou bylo řešeno území států přidružených k EU již s ohledem vazby na síť TEN-T států E15 (členské státy EU před rokem 2004). Modifikace této sítě do TEN-T proběhla Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES, kterým se měnilo rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě E27. Všechna tato rozhodnutí se opírala o *Bílou knihu* dopravy (Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout) z roku 2001.

Nový politický dokument EU *Bílá kniha* (Plán jednotného evropského dopravního prostoru – Vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje) byl vydán v březnu 2011. Oblasti plánování dopravní infrastruktury se týká optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců s vyšším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy, konkrétně:

1. 30 % nákladní silniční přepravy do vzdálenosti větší než 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na železniční či lodní dopravu, do roku 2050 pak celá polovina. Splnění cíle si vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
2. Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť, z toho do roku 2030 ztrojnásobit délku stávajících vysokorychlostních tratí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
3. Do roku 2030 plně zprovoznit multimodální hlavní síť TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla kvalitní a vysoce kapacitní s odpovídajícím souborem informačních služeb.
4. Propojit do roku 2050 všechna letiště na hlavní síti na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, aby všechny hlavní mořské přístavy byly napojeny na nákladní železniční dopravu, případně na vnitrozemské vodní cesty.

¹ Metropolitní regiony a významné aglomerace ve střední Evropě po r. 1990, M. Korner, U&ÚR 5/2010

Na tento politický dokument po delší diskuzi navázal kvalitativně vyšší dokument řešící síť TEN-T přijatý formou „nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“, které dopravní síť z předchozí rušené TEN-T doplnilo (dále jen „TEN-T“ revize), zároveň zmenšilo, ale především rozdělilo na síť hlavní (core) a zpodobňující síť globální (comprehensive), vyjma vodní dopravy.



Obr.: Koridory hlavní sítě TENT-T revize

Z obrázku hlavní sítě je patrné rozdělení dopravních vztahů v EU na devět logických propojení v rámci EU, které jsou dále upřesněny v navazujícím nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 z 11. prosince 2013. Koridory hlavní sítě jsou: Baltsko-jadranský, Severomořsko-baltský, Středomořský, Východní a východostředomořský, Skandinávsko-středomořský, Rýnsko-alpský, Atlantský, Severomořsko-středomořský a Rýnsko-dunajský. Území ČR je pod přímým vlivem tří propojení, a to Baltsko-jadranského, Východního a východostředomořského a Rýnsko-dunajského. Při západním cípu našeho území je ještě ovlivňováno ze SRN koridorem Skandinávsko-středomořským.

Pokud se týká silniční a dálniční sítě, je Transevropská dopravní síť (TEN-T revize) až na krátké úseky vybudována v Německu a v Rakousku, kde dochází pouze k modernizaci těchto koridorů. Na území České republiky, Polska a Slovenska je síť rychlostních silnic a dálnic nerovnoměrná, některé úseky jsou rozestavěny, některé úseky jsou územně připraveny a některé úseky jsou pouze plánovány. Pro Českou republiku mají význam zejména tyto nedokončené úseky na těchto trasách:

- Praha–Ústí n. Labem–(D8) hranice ČR/SRN (A17)–Dresden–Leipzig/Berlin, kde chybí úsek 13 km územím CHKO České středohoří.
- Praha–Karlovy Vary–Cheb–(R6) hranice ČR/SRN (B303)–Marktredwitz–Bamberg (A70), kde chybí dobudovat méně dopravně zatížený úsek Nové Strašecí–Karlovy Vary.
- Praha–České Budějovice–Dolní Třebonín (D3/R3) hranice ČR/Rakousko (S10)–Linz, zde přetrvává problém s koridorem D3 ve Středočeském kraji.
- Brno–Pohořelice–Mikulov–(R52) hranice ČR/Rakousko (A5)–Wien, kde chybí čtyřpruhé uspořádání od Pohořelic na hranice.
- Praha–Hradec Králové–Jaroměř (D11/R11)–Trutnov–hranice ČR/Polsko (S3)–Wałbrzych–Wrocław/Szczecin, kde chybí úsek od Hradce Králové na hranice s Polskem a Královéhradeckým krajem.
- Zittau–(B178) hranice SRN/Polsko/ČR (I/35)–Hrádek nad Nisou–Liberec (R35)–Úlibice–Hradec Králové–Moravská Třebová–Mohelnice–Olomouc–Lipník nad Bečvou, kde chybí úsek R10 u Turnova–Úlibice–D11 u Hradce Králové a Opatovice nad Labem u Hradce Králové–Mohelnice a krátký úsek u Olomouce od obce Křelov–Břuchotín.
- D1–Brno–Moravská Třebová–R35, jako R43; v provozu je pouze část tzv. Svitavské radiály (I/43), jako budoucí připojení na R43 od Brna.
- D1/R49–Hulín–Otrokovice–Staré Město–Hodonín–D2, jako část R55, chybí úsek Otrokovice–Staré Město–Hodonín–D2. Další část R55 (Přerov–) –D1–R35–(Olomouc) nebyla vůbec zahájena.
- (Třanovice)–R48 (I/68)–Nebory (I/11)–obchvat Třince–Jablunkov–(I/11) hranice ČR/SR (R5)–Žilina, chybí vybudovat úsek R48–Hrádek.
- D1/R55–Hulín–Fryšták–Vizovice–Pozděchov–Střelná–(R49) hranice ČR/SR (R6)–Púchov–Žilina, je třeba vybudovat celou R49.
- Dálnice D1 Praha–Mirošovice–Humpolec–Jihlava–Velké Meziříčí–Kývalka–Brno–Holubice–Vyškov–Kroměříž–Hulín–Říkonín–Přerov–Lipník nad Bečvou–Hranice–Bělotín–Studénka–Ostrava–Bohumín –(D1) hranice ČR/Polsko (A1)– (Gliwice), kde chybí vybudovat úsek Říkovice–Přerov–Lipník nad Bečvou, probíhá modernizace v úseku Mirošovice–Kývalka, předpokládá se rozšíření v úseku Kývalka–Brno–Holubice.
- Rychlostní silnice R48 (Hranice–)–D1–Bělotín–Palačov–Nový Jičín–Příbor–Frýdek–Místek (obchvat) –Dobrá–Třanovice–Český Těšín–(R48) hranice ČR/Polsko (S1)– (Bielsko–Biala), kde chybí modernizovat úsek Bělotín–Palačov–Rybí–Rychaltice a obchvat Frýdku–Místku.

V síti TEN-T revize pro železnici dochází ke dvěma zásadním změnám. První, a to rozlišování železniční sítě na síť pro osobní a nákladní dopravu (viz schémata TEN-T revize) momentálně nebude mít výraznější vliv na rozdílné územní nároky mezi oběma sítěmi, neboť porovnáním schémat lze zjistit, že většina koridorů má převládající smíšený provoz. Naopak druhá změna do budoucna způsobí značný zásah do území, a to příprava území na budování nových koridorů vysokorychlostní dopravy.

V síti TEN-T revize se zatím objevily tyto koridory vysokorychlostní dopravy na území ČR (pokud není uvedeno jinak, platí zásada, že pokud je stanovena hlavní síť pro osobní dopravu, automaticky se jedná o globální síť pro nákladní dopravu a naopak – pro železnice):

- Praha–Ústí nad Labem (bez pokračování přes hranice do SRN na vysokorychlostní dopravu Berlin–Dresden), podle nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 je třeba zajistit studii vysokorychlostní železnice Dresden–Praha (úsek Praha–Ústí nad Labem; součást hlavní sítě TEN-T revize pro osobní dopravu).
- Praha–Brno, záměr je nutno prověřit a zajistit smysluplné umístění koridoru do území.
- Brno–Břeclav (modernizace stávající trati v úseku Vranovice–Břeclav a nová trať v úseku Brno–Vranovice); součást hlavní sítě.
- Brno–trať směr Přerov, kde podle *PÚR ČR 2008* je v souběhu veden koridor pro modernizaci konvenční trati a koridor pro novostavbu vysokorychlostní trati. Je nutné vyřešit problém, zda tento koridor bude konvenční nebo vysokorychlostní. V nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 je tato trať zmíněna jako projekt bez upřesnění.

- Trať směr Přerov–Ostrava–hranice ČR/Polsko je vedena v nové stopě, v TEN-T revize není návaznost vysokorychlostní železnici do Katowic. Polský dokument *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030* (dále jen „KPZK 2030“) však stanovuje potřebu prověřit vysokorychlostní spojení do ČR jako součást globální sítě.
- Praha–hranice ČR/Polsko–Wrocław byla převzata ze *Společné strategie územního rozvoje států V4+2* (je třeba prověřit studii, což odpovídá nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013, ale neodpovídá nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 (globální síť, především z důvodu realizace po roce 2030). KPZK 2030 stanovuje potřebu prověřit vysokorychlostní spojení do ČR (v ČR se též připravuje studie) a to ve variantách (Hradec Králové/Liberec).

Do sítě TEN-T jsou zařazeny všechny významné železniční koridory v České republice. Nejdůležitějšími koridory jsou železniční tahy:

- Děčín (trať č. 073) –Ústí nad Labem–Střekov (072)–Mělník–Lysá nad Labem (231)–Nymburk–Kolín (součást hlavní sítě TEN-T revize pro nákladní dopravu).
- Nürnberg–hranice SRN/ČR–Plzeň (170)–Beroun (171)–Praha (probíhá modernizace v úseku Plzeň–Beroun; v nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 je uvedeno provést studie ověřující, zda realizovat nové spojení z Plzně na Norimberk nebo modernizovat trať na München; součást hlavní sítě).
- Plzeň (180)–Domažlice–hranice ČR/SRN–München (v nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 je uloženo zpracovat studie; součást hlavní sítě).
- Praha (221)–Benešov (220)–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice (196)–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko–Linz (podle nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 je však modernizován pouze úsek Praha–České Budějovice. Nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 zmiňuje novou přeshraniční vysokokapacitní trať Praha–Linz; součást globální sítě).
- Brno (340)–Blažovice–Holubice (300)–Vyškov–Nezamyslice–Kojetín–Přerov (viz též vysokorychlostní železnice) v konvenční variantě jako zkapacitnění a úprava (modernizace) koridoru stávající trati; hlavní síť osobní dopravy.
- Choceň (010)–Ústí nad Orlicí s modernizací trati v novém koridoru.
- Hranice na Moravě (280)–Vsetín–Horní Lideč–hranice ČR/SR–Púchov–Žilina; hlavní síť nákladní dopravy.
- Dětmorovice (320)–Český Těšín–Mosty u Jablunkova–hranice ČR/SR– (–Žilina) – v současnosti modernizovaný koridor; součást hlavní sítě osobní dopravy.

Ostatní konvenční železniční síť TEN-T revize na území ČR:

- Nürnberg–hranice SRN/ČR (179)–Cheb (170)–Plzeň (po modernizaci; hlavní síť).
- Praha (011)–Kolín (010)–Pardubice–Choceň (po modernizaci; hlavní síť, 011 jen v osobní).
- Ústí nad Orlicí (010)–Česká Třebová (270)–Olomouc–Hranice na Moravě–Studénka–Ostrava–Bohumín (320)–Dětmorovice–Petrovice u Karviné (po modernizaci; hlavní síť).
- Česká Třebová (260)–Svitavy–Blansko–Brno (po nedostatečné modernizaci; hlavní síť).
- Děčín (098)–hranice ČR/SRN (po modernizaci; hlavní síť).
- Ústí nad Labem (090)–Děčín (po modernizaci; hlavní síť pro osobní dopravu).
- Přerov (330)–Hulín–Otrokovice–Staré Město u Uherského Hradiště–Hodonín–Břeclav (po modernizaci; hlavní síť pro nákladní dopravu).
- Polanka nad Odrou/Ostrava–Svinov (321)–Ostrava–Kunčice–Havířov–Chotěbuz (hlavní síť pro osobní dopravu).
- Cheb (140)–Sokolov–Karlovy Vary–Ostrov–Klášteřec nad Ohří–Chomutov (130)–Most–Bílina–Teplice v Čechách–Ústí nad Labem (globální síť).
- Bílina (131)–Úpořiny–Ústí nad Labem (globální síť).
- Plzeň (190)–Strakonice–České Budějovice (199)–České Velenice–hranice ČR/Rakousko–(–Wien) – globální síť.
- Kolín (230)–Havlíčkův Brod (250)–Brno (globální síť).
- Ústí nad Orlicí (024)–Letohrad–Lichkov–hranice ČR/Polsko– (–Wrocław) – globální síť.

V síti TEN-T revize došlo ve vodní dopravě k významné redukci možných záměrů. Z pohledu ČR je významné, že nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 nadále počítá se zvýšením kvality splavnosti na Labi s dobudováním úseku do Pardubic a zvýšením splavnosti řeky Vltavy až do Třebenic. V souladu s tím navazující nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 vyžaduje u vnitrozemských vodních cest pořídit studie příslušných úseků na Labi a Vltavě.

Součástí vymezení nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 v příloze II, část 2, je přehledná tabulka s vymezením letišť, námořních a říčních přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy (RRT). V části 1 jsou jako městské uzly uvedeny Praha a Ostrava.

Název uzlu	Letiště	Námořní přístav	Vnitrozemský přístav	Kombinovaný terminál (RRT)
Brno	globální			globální
Děčín			hlavní	hlavní
Lovosice			globální	globální
Mělník			hlavní	hlavní
Ostrava	hlavní			hlavní
Pardubice			hlavní	hlavní
Plzeň				hlavní
Praha	hlavní (Václav Havel)*		hlavní (Praha-Holešovice) globální (Libeň) globální (Radotín) globální (Smíchov)	hlavní (Praha–Uhřetěves)
Přerov				hlavní
Ústí nad Labem			globální	globální

* Hlavní letiště s povinností napojení na železniční a silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě do 31. 12. 2050 s výjimkou případů, kdy tomu brání fyzické překážky. S ohledem na potenciální poptávku po dopravě se tato letiště pokud možno integrují do vysokorychlostní železniční sítě.

1.2 Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových os, dopravní a technické infrastruktury

Výsledky porovnání návaznosti rozvojových os mezi ČR a sousedními zeměmi

Celkově se dá konstatovat, že návaznost rozvojových os i propojenost sítě rozvojových os je dobrá. Z pohledu České republiky je možno v řešeném území definovat **dva případy nenávaznosti os**. Obě se týkají rozvojových os mezi Polskem a ČR.

V polské *Národní koncepci územního rozvoje 2030* je zapracována sekundární osa ve směru Wrocław–Brno z důvodu předpokládaného propojení Poznaň–Wien. Na české straně se předpokládá pouze železniční propojení a železnice nemá rozvojový účinek takového významu, aby zde mohla být navržena rozvojová osa. Propojení silnicí není možné z důvodu ochrany přírody a krajiny.

V témže polském dokumentu je zapracována sekundární osa Kraków–Praha z důvodu předpokládaného východo-západního propojení. Na české straně navazuje na tuto polskou rozvojovou osu metropolitní rozvojová oblast Ostrava. Přímé propojení novou rozvojovou osou není možné z důvodu neexistujícího dopravního propojení a ochrany přírody a krajiny.

Výsledky porovnání návaznosti silničních a železničních sítí mezi ČR a sousedními zeměmi

Na základě porovnání návaznosti silničních a železničních sítí mezi ČR a sousedními zeměmi byly definovány následující **nenávaznosti, nevyjasněnosti a (možné) nesoulady v parametrech mezi dopravní infrastrukturou České republiky a sousedních zemí**:

- Silniční doprava:
 1. nevyjasněnost, zda v budoucnu bude existovat záměr propojit Chemnitz a Chomutov – zejména co se týče hraničního úseku – silnicí vyšší kvalitativní úrovně, než je současný stav *(na německé /B174/, stejně tak i na české straně /I/7/, dochází v některých úsecích k novostavbám)*;
 2. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem polského koridoru expresní polské silnice z KPZK 2030 S8 Wrocław–Kłodzko–hranice ČR/Polsko; jedná se o trasu I/43 Moravská Třebová–Králíky–st. hranice ČR/Polsko–(směr Kłodzko), která je v zásadách územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) Pardubického kraje modernizována jako klasická silnice;
 3. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem českého koridoru kapacitní silnice S1 z PÚR ČR 2008 má být podle dohody k nenávaznostem k "Společnému dokumentu územního rozvoje států V4+2" (Višegrádská čtyřka a Rumunsko s Bulharskem) vyřešen tím, že koridor kapacitní silnice nepovede až k hranici s Polskem;
 4. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem slovenské rychlostní silnice a záměrem českého koridoru kapacitní dopravní cesty; jedná se o trasu Čadca–st. hranice Slovensko/ČR–Jablunkov–Třinec–R48–(–Třanovice);
 5. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem slovenské rychlostní silnice a českou silnicí I. třídy; jedná se o trasu Trenčín–Drietoma–st. hranice Slovensko/ČR–(směr Uherský Brod);
 6. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem českého koridoru kapacitní dopravní cesty a rakouskou spolkovou silnicí; jedná se o trasu Jihlava–Znojmo–st. hranice ČR/Rakousko–(směr Hollabrunn). *(Podobná situace jako v bodě 1. Rakousko připravuje zkapacitnění silnice na svém území)*
- Železniční doprava:
 1. nevyjasněnost parametrů záměru tzv. železnice Dunaj–Vltava (tzv. Donau–Moldau Bahn), která má kvalitněji propojit Plzeň s Řeznem, koncově však být přímým spojením Prahy a Munchen s vazbou na významná mezinárodní letiště;
 2. nenávaznost mezi záměrem české VRT a bavorskou železniční sítí; jedná se o trasu Praha–Plzeň–Rozvadov–st. hranice ČR/SRN–(směr Nürnberg), kde na bavorské straně nenavazuje žádná železniční trať;
 3. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem české VRT a na něj navazující polskou konvenční tratí, u níž je plánována modernizace na rychlost 160-200 km/h; jedná se o trasu Brno–Ostrava–Petrovice u Karviné–st. hranice ČR/Polsko–Katowice;
 4. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem české VRT a na něj navazující slovenskou modernizovanou konvenční tratí; jedná se o trasu Brno–Vranovice–Břeclav–st. hranice ČR/Slovensko–Bratislava;
 5. možný nesoulad v parametrech mezi propojující tratí spojující Liberec se Zittau a tratěmi na ní navazujícími; jedná se o českou trať Praha–Liberec–(Frýdlant–st. hranice ČR/Polsko) a saskou trať Chotěbuz–Görlitz–Zittau, u nichž je plánována modernizace na rychlost 120-160 km/h;
 6. možný nesoulad v parametrech mezi českou tratí konvenční osobní dopravy a kombinované dopravy dohody AGTC, u níž je plánována modernizace na rychlost více než 120 km/h, a na ní navazující polskou tratí AGTC, u níž není plánována modernizace; jedná se o trať Praha–Liberec–Frýdlant–st. hranice ČR/Polsko–Zawidów–Zielona Góra;
 7. možný nesoulad v parametrech mezi českou tratí AGTC, u níž byla provedena pouze její elektrifikace a rychlost je mezi 65–100km/h, a na ní navazující polskou tratí AGTC, u níž je plánována modernizace na rychlost 100–120 km/h; jedná se o trasu Ústí nad Orlicí–Lichkov–st. hranice ČR/Polsko–Kłodzko–Wrocław;
 8. možný nesoulad v parametrech mezi českou tratí AGTC, již modernizovanou na rychlost do 160 km/h, a na ní navazující polské tratě AGTC, u níž je plánována modernizace v TEN-T, jinak je na ní rychlost 100–120 km/h; jedná se o trasu Ostrava–Bohumín–st. hranice ČR/Polsko–Chalupki–Opole;
 9. možný nesoulad v parametrech modernizované železniční trati hlavní sítě TEN-T revize Plzeň–Cheb–hranice ČR/SRN a trati v SRN, která má regionální význam;
 10. možný nesoulad v parametrech možného nového „vysokorychlostního koridoru“ Praha–Ústí nad Labem–hranice ČR/SRN–(–Dresden);
 11. možný nesoulad v parametrech modernizovaného konvenčního spojení na vysokorychlostní Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR/Rakousko–(–Wien) s připravovanou modernizací rakouské trati konvenčním způsobem;
 12. možný nesoulad mezi českou a polskou stranou při preferenci vyhledávání koridoru vysokorychlostní dopravy Praha–hranice ČR/Polsko–Wrocław s dvěma možnými koridory, a to východně (Hradec Králové) a západně od Krkonoš (Liberec).

- Vodní doprava:
 1. nevyjasněnost stanovisek Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky a Spolkové republiky Německo k rozvojovému záměru průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe;
 2. rozdílná stanoviska spolkové vlády SRN, zemské vlády svobodné země Sasko a české strany na plavební stupeň v Děčíně;
 3. rozdílná stanoviska Slovenska, České republiky a Polska na opuštění záměru průplavního spojení Odra–Váh českou stranou.

Zmapování stavu a především rozvojových záměrů v oblasti sítí technické infrastruktury mezi ČR a sousedními zeměmi.

Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 713/2009 ze dne 13. července 2009 byla zřízena Agentura pro spolupráci energetických regulačních orgánů (Agency for the Cooperation of Energy Regulators – ACER). Agentura by měla sledovat regionální spolupráci mezi provozovateli přenosových či přepravních soustav v odvětvích elektřiny a zemního plynu, jakož i provádění úkolů Evropské sítě provozovatelů elektroenergetických přenosových soustav a Evropské sítě provozovatelů přepravních soustav zemního plynu. Zapojení agentury je zásadní pro zajištění toho, aby spolupráce mezi provozovateli přenosových či přepravních soustav probíhala efektivním a transparentním způsobem ve prospěch vnitřních trhů s elektřinou a zemním plynem.

V souladu s nařízením (ES) 714/2009 byla zřízena **Evropská síť provozovatelů přenosových soustav** – European Network of Transmission System Operators for Electricity (ENTSO-E), jejímž členem je také Česká republika. K cílům asociace ENTSO-E patří dotvoření a fungování vnitřního trhu a přeshraničního obchodu s elektřinou, zajištění optimálního řízení a rozvoje evropských elektroenergetických přenosových soustav v rámci koordinované spolupráce provozovatelů přenosových soustav.

Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2009 ze dne 13. července 2009 byla zřízena také **Evropská síť provozovatelů přepravních soustav zemního plynu** – European Network of Transmission System Operators for Gas (ENTSOG). Organizace pracuje s cílem podpořit dotvoření a fungování vnitřního trhu a přeshraničního obchodu s plynem a zajištění optimálního řízení, aby provoz byl koordinován a dobře se technicky rozvíjela Evropská plynárenská přepravní soustava.

Nařízením komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1391/2013 ze dne 14. října 2013 byl stanoven Unijní seznam projektů společného zájmu (PSZ). Součástí tohoto seznamu jsou záměry, které jsou obsaženy v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR. Jedná se o

Oblast elektroenergetiky:

3. Prioritní koridor – severojižní propojení elektrických sítí ve střední, východní a jihovýchodní Evropě („NSI východ – elektřina“)

3.11 Seskupení projektů v České republice – vnitřní vedení za účelem zvýšení kapacity na severozápadních a jižních hranicích obsahující následující PSZ:

- 3.11.1 Vnitřní vedení mezi místy Verněřov a Vítkov (CZ) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (140) E2)
- 3.11.2 Vnitřní vedení mezi místy Vítkov a Přeštice (CZ) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (140) E2)
- 3.11.3 Vnitřní vedení mezi místy Přeštice a Kočín (CZ) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (150j) E21)
- 3.11.4 Vnitřní vedení mezi místy Kočín a Mírovka (CZ) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (146) E7)
- 3.11.5 Vnitřní vedení mezi místy Mírovka a Čebín (CZ) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (150j) E21)

Oblast plynárenství:

6. Prioritní koridor – severojižní propojení plynárenských sítí ve střední, východní a jihovýchodní Evropě („NSI východ – plyn“) Projekty umožňující obousměrné toky mezi Polskem, Českou republikou, Slovenskem a Maďarskem spojující terminály LNG v Polsku a Chorvatsku:

6.1 Seskupení projektů Česká republika – Polsko – modernizace propojení a související vnitřní posílení v západním Polsku obsahující následující PSZ:

- 6.1.1 Propojení Polsko – Česká republika [v současné době označované jako Stork II] mezi místy Libhošť – Hať (CZ/PL) – Kędzierzyn (PL) - (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (153) P3 a čl. (160b) P13)

- 6.4 PSZ – obousměrné propojení mezi Rakouskem – Českou republikou, a to v místech Baumgarten (AT) – Reinthal (CZ/AT) – Břeclav (CZ) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (152) P2)

Projekty umožňující tok plynu z jižního plynového koridoru a/nebo terminálů LNG vedoucích do Itálie směrem do Rakouska, Německa a České republiky (jakož i směrem do západního koridoru NSI):

- 6.17 PSZ – spojení jižní části českého přenosového systému v bodě Oberkappel (AT) – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (151) P1)

Oblast dálkovodů:

9. Prioritní koridor – propojení dodávek ropy ve střední a východní Evropě (OSC)

9.4 PSZ – ropovod Litvínov (Česká republika) – Spergau (Německo): projekt na rozšíření ropovodu Družba vedoucího surovou ropu do rafinérie TRM Spergau – (v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR čl. (165a) DV5)

1.3 Příloha kapitoly 1

Schéma 1 Typologie funkčních urbánních oblastí (FUAs) – projekt č. 1.1.1 programu ESPON

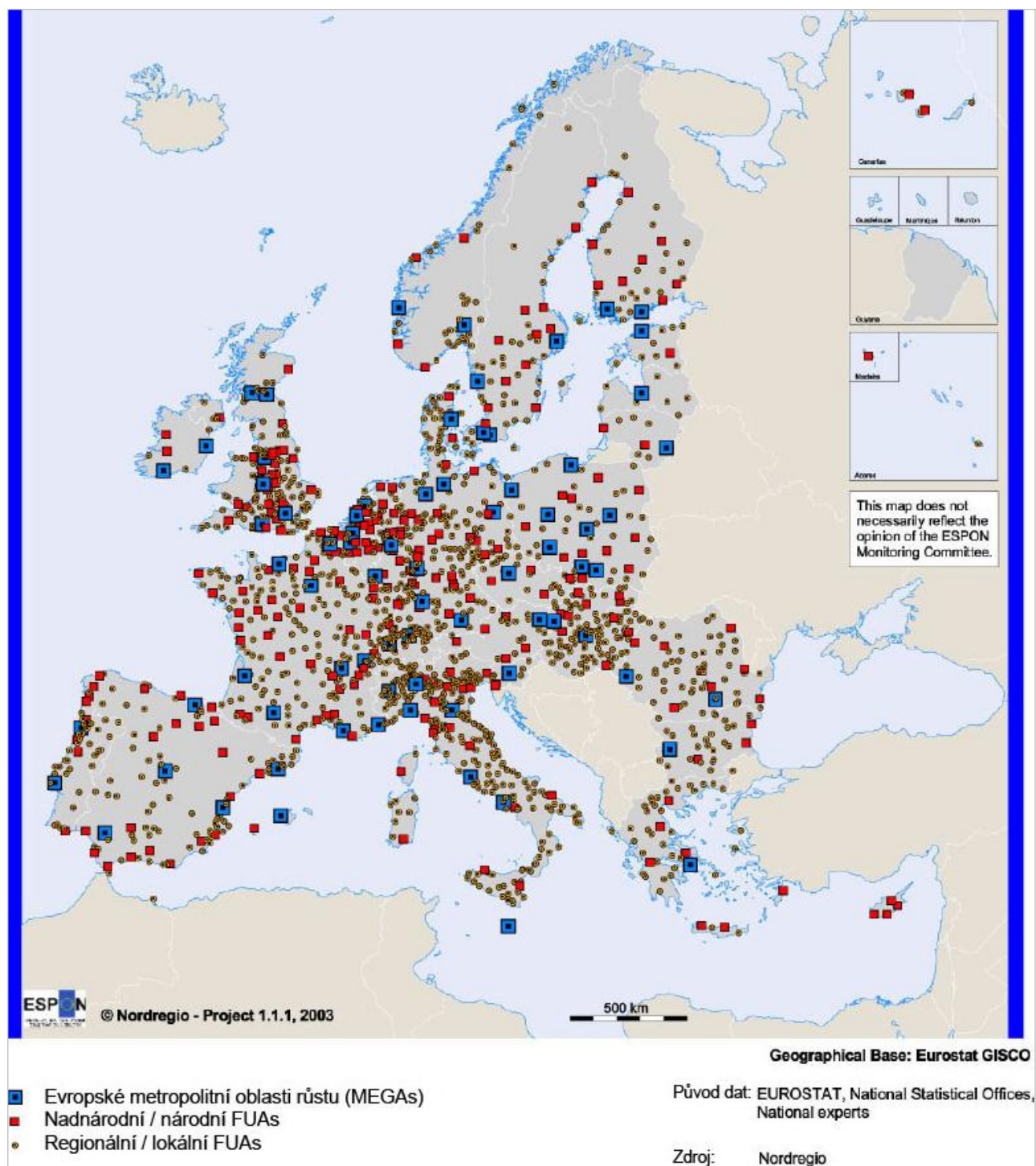
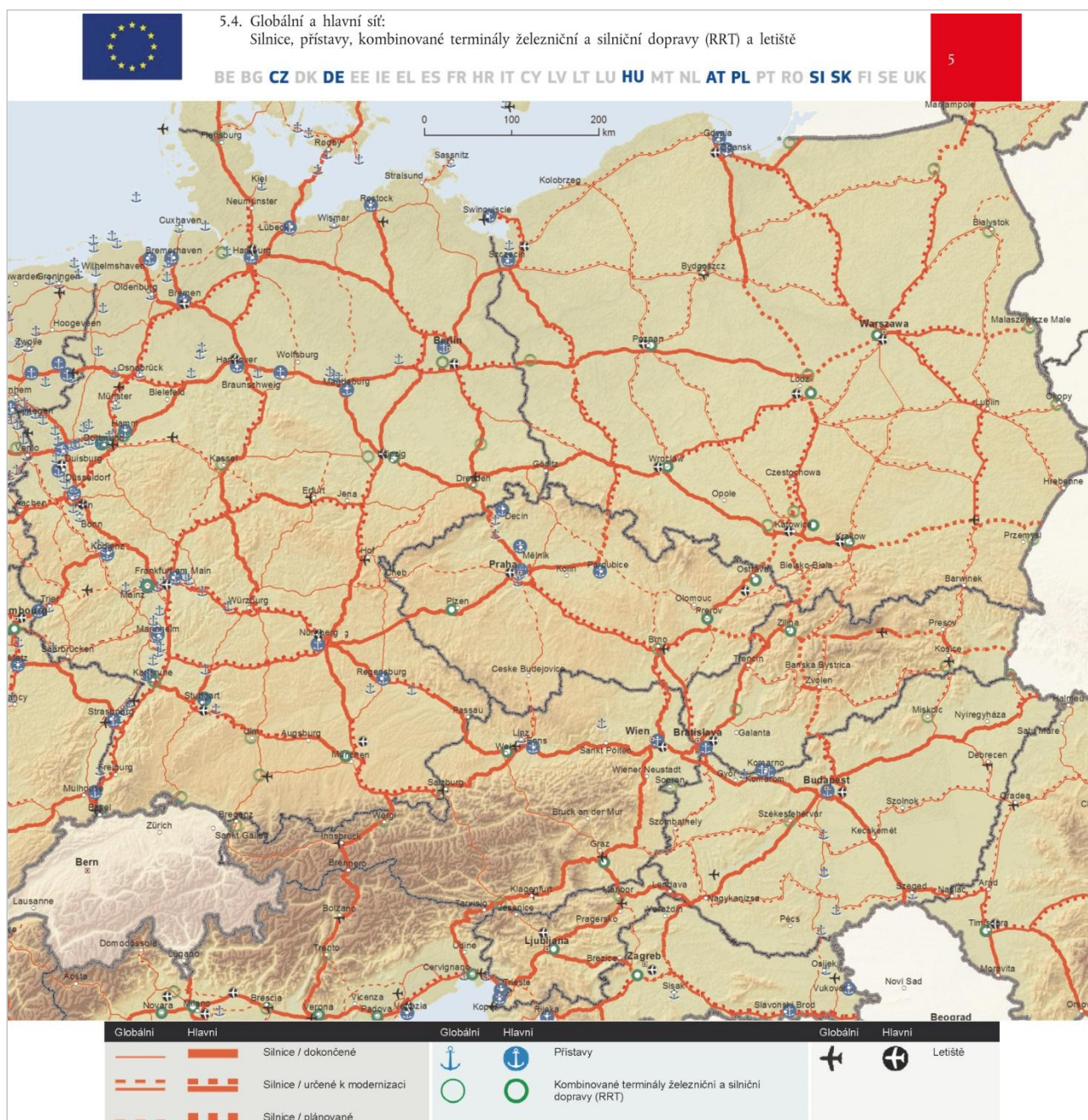


Schéma 2 Globální a hlavní síť: silnice, přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT) a letiště



Zdroj:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Příloha I., propojení map 5.4. a 6.4.)

Schéma 3 Globální: železnice a letiště
Hlavní síť: železnice (osobní přeprava) a letiště



Zdroj:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Příloha I., propojení map 5.3. a 6.3.)

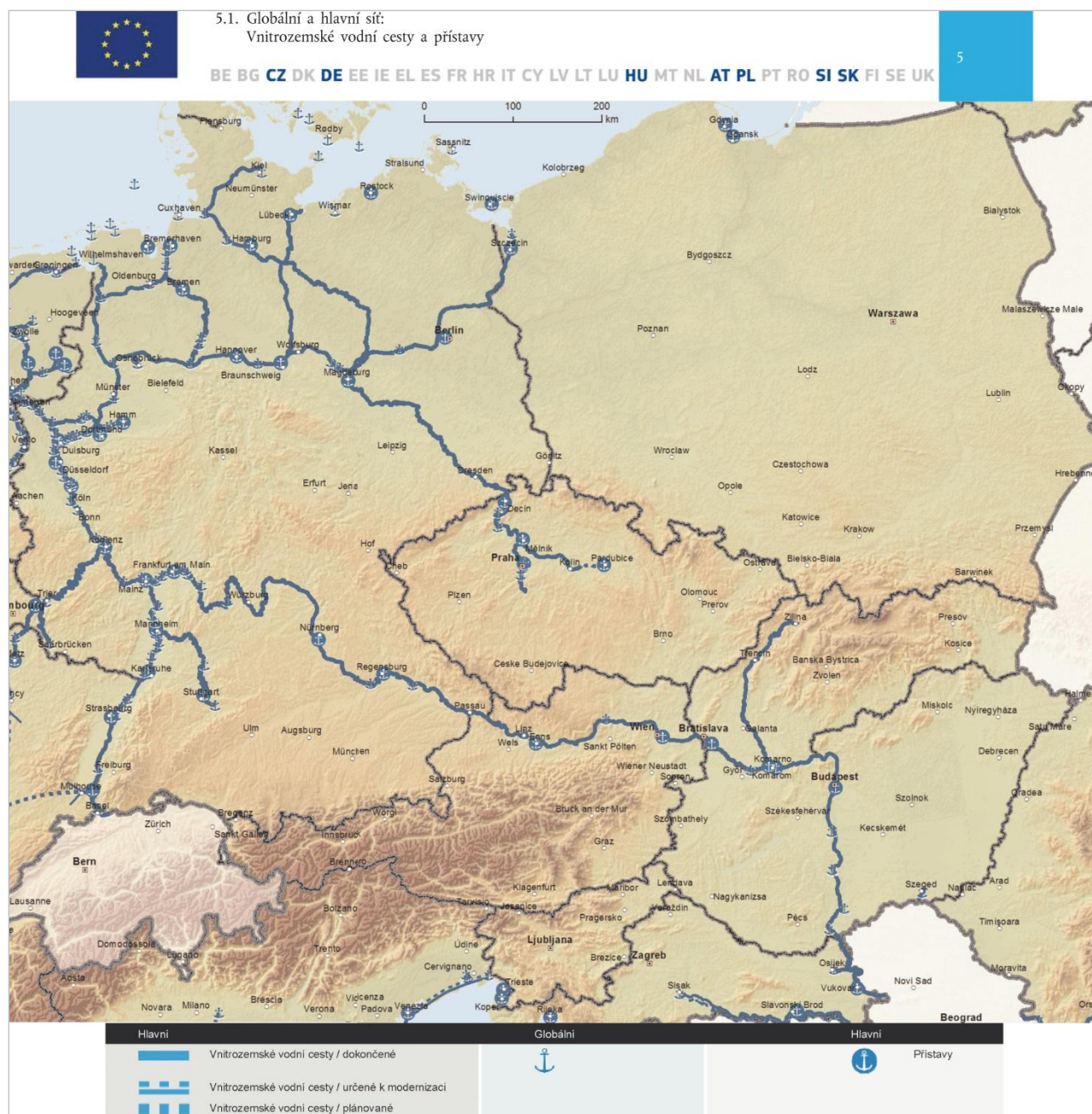
Schéma 4 Globální a hlavní síť: železnice, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)
Hlavní síť: železnice (nákladní přeprava), přístavy kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)



Zdroj:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Příloha I., propojení map 5.2. a 6.2.)

Schéma 5 Globální a hlavní síť: vnitrozemské vodní cesty a přístavy



Zdroj:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Příloha I., propojení map 5.1. a 6.1.)

Schéma 6 Elektroenergetika v části střední Evropy (podle European Network of Transmission System Operators for Electricity (ENTSO-E))



Schéma 7 Plynárenství – evropské souvislosti ((podle European Network of Transmission System Operators for Gas (ENTSOG))

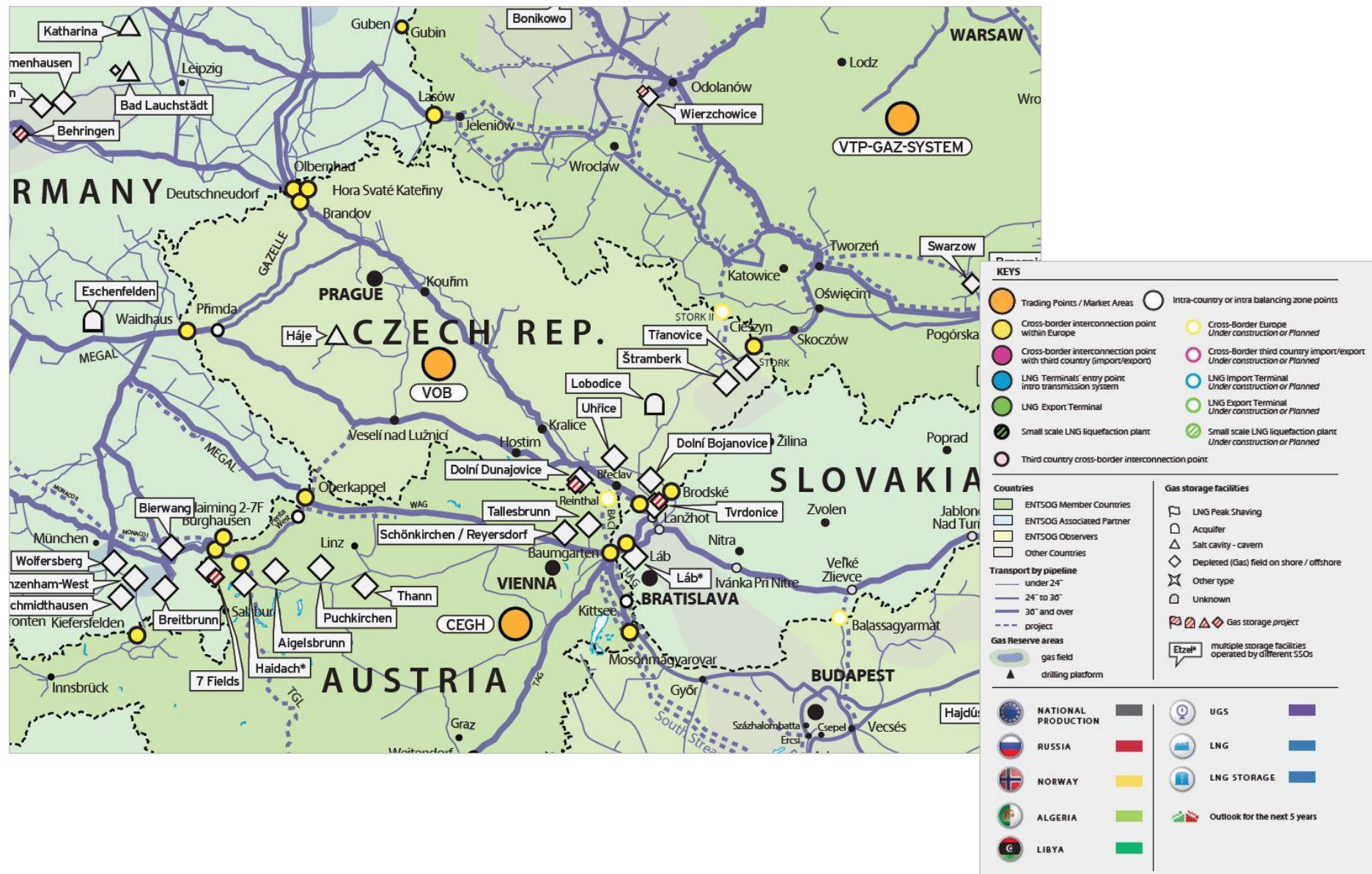
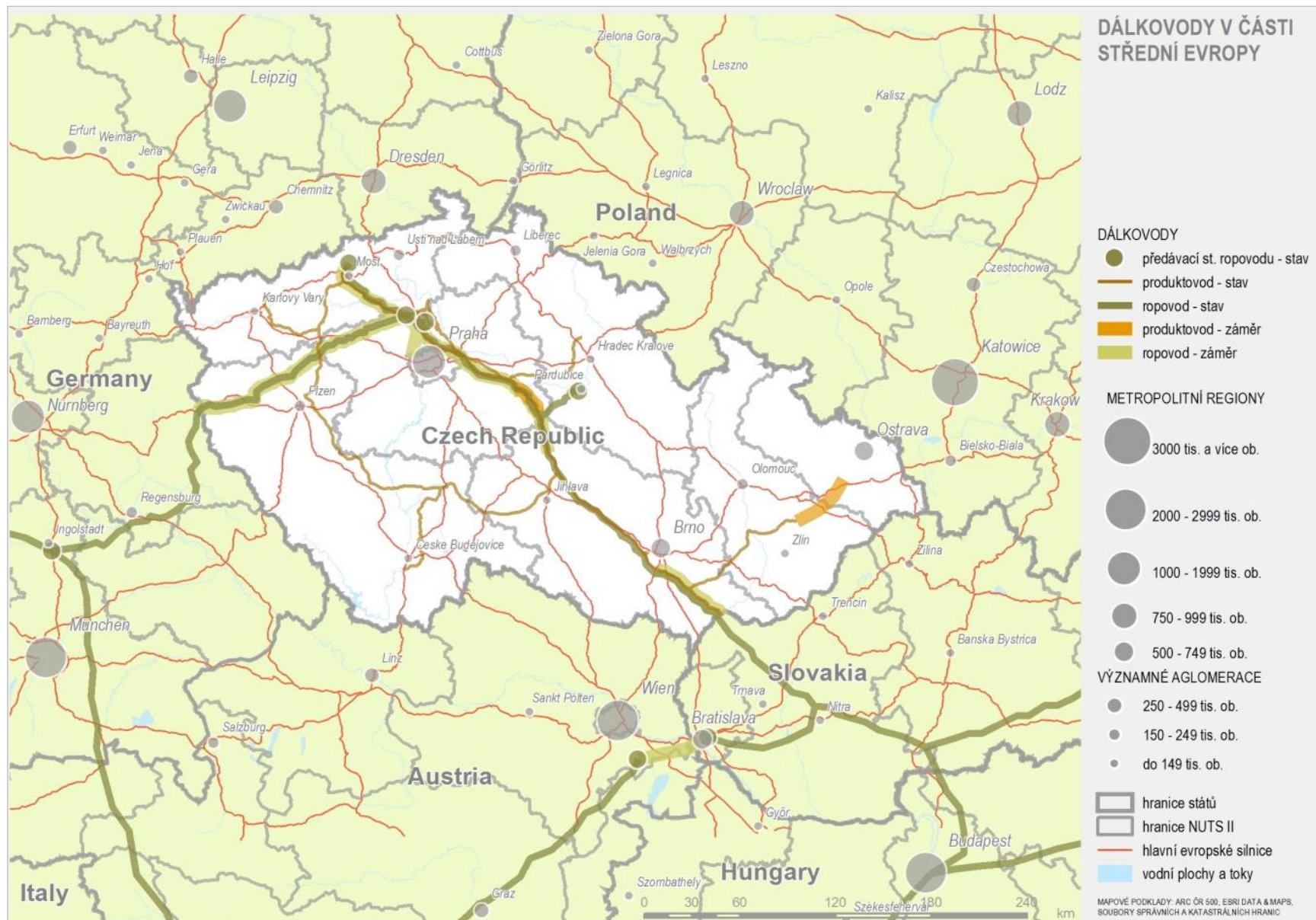


Schéma 8 Dálkovody v části střední Evropy



2 PROBLÉMY A STŘETY

Územní problémy a střety jsou stanoveny na základě zjištěného stavu jevů v území relevantních vzhledem k návrhu aktualizace PÚR ČR, tj.: limitů využití území a dalších omezení využití území, záměrů v území (změn využití území nebo konkrétních staveb) a problémů v území (např. v oblasti sociální, ekonomické, dopravy apod.) a posouzení jejich stávajících či možných potenciálních vzájemných územních kolizí.

Základními kritérii relevance pro zohlednění problému či střetu v návrhu aktualizace PÚR ČR jsou:

- republikový nebo mezinárodní význam (tj. problém zasahující nebo ovlivňující území více krajů nebo území sousedních států nebo vyžadující účast státu nebo mezinárodní spolupráci na řešení),
- přímý či nepřímý dopad do území (tj. přímý fyzický dopad, nebo dopad nepřímý, vyvolávající požadavky na využití území a jeho změny).

Na základě takto definovaných problémů a střetů v území mohou být v návrhu aktualizace PÚR:

- stanovena kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a uloženy úkoly územního plánování pro kraje a obce, které je následně zapracují do své územně plánovací dokumentace, případně jinak zohlední ve své územně plánovací činnosti,
- uloženy úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, které je následně zohlední ve svých rezortních koncepcích a programech.

Tato kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, úkoly územního plánování a úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady jsou uvedeny u jednotlivých záměrů v příslušných kapitolách návrhu aktualizace PÚR ČR.

Územní problémy a předpokládané možné střety vychází z následujících podkladů (Příloha kapitoly 2):

- **limitů a omezení využití území** (schéma „*Limity a omezení využití území*“),
- **problémů v území** (schéma: „*Problémy v území*“),
- **záměrů v území**, zejména obsažených v návrhu aktualizace PÚR ČR (schéma „*Záměry v území*“).

2.1 Limity a omezení využití území

Pro potřeby návrhu aktualizace PÚR ČR se v území zohledňují limity využití území a omezení využití území, která jsou s ohledem na výše uvedená kritéria a na obsah návrhu aktualizace PÚR ČR relevantní pojetí tohoto dokumentu. Omezením využití území se zde rozumí stávající či předpokládaný jev v území, který sice není limitem využití území ze zákona, ale zásadně omezuje možnosti využití území.

2.2 Územní problémy

Pro potřeby návrhu aktualizace PÚR ČR se územním problémem rozumí stávající nebo předpokládaný jev v území, který sice není limitem využití území, ale má nebo může mít přímý či nepřímý vliv ve smyslu omezení či jiných podmínek a požadavků na využití území. Takto definovanými územními problémy mohou být:

- **záměry s velmi dlouhodobým horizontem realizace,**
- **neujasněné záměry s případným variantním řešením** (např. hlubinná úložiště radioaktivního odpadu),
- **přechodné jevy v území** (např. záplavy, území negativně zasažené lidskou činností, např. těžbou, území s překročením imisních limitů s dopadem na lidské zdraví),
- **trvalé jevy v území** (např. výskyt nerostných surovin prokázaný nebo předpokládaný).

Z výše uvedených hledisek lze v rámci návrhu aktualizace PÚR ČR na území České republiky vymezit následující územní problémy:

2.2.1 Územní problémy v oblasti dopravy

V oblasti dopravy tvoří územní problémy zejména dlouhodobé záměry. Dlouhodobé držení územních rezerv vede nejen k řadě územních střetů, ale zejména blokuje možnost jejich využití pro jiné účely. Současně vytváří na mnoha místech zamýšlené trasy, která je mnohde i variantní, stabilní podmínky pro vznik přírodních ekosystémů, jejichž součástí se mnohdy stávají i vzácné a chráněné druhy rostlin a živočichů. Takto se v delším časovém horizontu může stát držený koridor neprůchodným. Na území České republiky lze mezi takové **dlouhodobé záměry dopravy** zařadit následující:

- **Plavební kanál Dunaj–Odra–Labe:** Z mezinárodních závazků (dohoda AGN do právního pořádku ČR včleněna Sdělením MZV č. 163/1999 Sb.) vyplývá povinnost České republiky držet dlouhodobě územní rezervu koridoru pro vybudování plavebního kanálu Dunaj–Odra–Labe (dále jen „D-O-L“), avšak nejsou konkretizovány kroky k realizaci, ani horizont realizace. Vzhledem k velmi dlouhodobému horizontu a nejistotě realizace se tento záměr znovu posuzuje. MMR úkol z usnesení vlády k PÚR ČR 2008 č. 929 z roku 2009 splnilo (usnesení vlády ČR č. 368 z roku 2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe). Je třeba konstatovat, že z důvodu náročných jednání a zadaného prověřování se zatím nedaří splnit Ministerstva dopravy z usnesení vlády č. 49 z roku 2011 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe a usnesení vlády č. 155 z roku 2012 ke Zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje, kde byl stanoven požadavek dokončení prověřování do konce roku 2013. Tento termín se však dále posouvá minimálně do roku 2015.
- **Průplavní spojení Odra–Váh:** V České republice se zainteresovaná ministerstva shodla na nutnosti jednání se sousedními státy o zrušení tohoto záměru a návrhu vyřazení záměru z dohody AGN. Prověření podle PÚR ČR 2008 prokázalo velice negativní územní dopady záměru na území v ČR. Na společném jednání v červenci 2012 nedošlo v této otázce ke shodě.
- **Ostatní vodní cesty:** nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 potvrdilo význam Labské a Vltavské vodní cesty pro TEN-T, včetně prodloužení splavnosti do Pardubic a v návazném nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013 je zaznamenána potřeba řešení vodního stupně v Děčíně. Komplikace způsobuje, že některé vodní cesty dopravně významné využitelné jsou součástí přílohy č. 2 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, který není v tomto směru ve svém výčtu aktuální, například splavnění Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín bylo vypuštěno již z PÚR ČR 2008.
- **Koridory vysokorychlostní železniční dopravy:** Z mezinárodních souvislostí vyplývá nutnost držet na území České republiky dlouhodobě územní rezervu pro vybudování vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“). Problém VRT však dosud není ujasněn. Problémem je především koridor Brno–Přerov, neboť není rozhodnuto, zda trať bude modernizována jako konvenční, nebo bude postavena novostavba vysokorychlostní trati. Ještě větším problémem je rozpor mezi nařízením EP a Rady (EU) č. 1315/2013, které vnímá koridor Praha–Plzeň–hranice ČR/SRN jako konvenční se směřováním na München, zatímco v podkladech MD uveden koridor vysokorychlostní trati směrem na Nürnberg. Nařízení EP a Rady (EU) č. 1316/2013, uvádí k tomuto koridoru potřebu studie pro oba směry. Zcela novým problémem je potom spojení doporučené ze Společné strategie územního rozvoje států V4+2 Wrocław–Praha, kde bude nutné ve spolupráci s polskou stranou teprve najít vhodný koridor v území a následně prokázat jeho potřebnost. U některých koridorů je též problémem nedokončenost potřebných podkladů pro územní plánování ze strany rezortu dopravy. Též je zde nesoulad se zvyklostmi EU, kde systémy VRT mají návaznost na významná mezinárodní letiště, jakým je i Praha/Ruzyně, což dokladuje nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 (přílohy II Seznam uzlů hlavní a globální sítě, bod 2. Letiště, námořní přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy hlavní a globální sítě), kde je uvedena tato povinnost v čl. 41 odst. 3 nařízení.
- **Konvenční železniční doprava:** Vychází z koridorů vymezených v nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013, příloha I Mapy globální a hlavní sítě (zkráceně koridory TEN-T), případně doplněných o příslušnost ke starším dohodám AGC a AGTC (ŽD8) tam, kde nelze TEN-T

využít. Většinou by u tratí měly být dosaženy vyšší rychlostní parametry, nebo větší délky předjízdných kolejí pro nákladní vlaky, což je třeba zajistit nástroji územního plánování. Podle nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013, čl. 39 [Požadavky na infrastrukturu, bod 2. a) a ii), pro nákladní tratě hlavní sítě TEN-T], stanovuje mimo jiné traťovou rychlost 100 km/h a možnost provozovat vlaky o délce 740 m. Mnohé koridory takto vysoké traťové rychlosti nevyhovují. Nedaří se též plně zapojit krajské město Zlín do plnohodnotné železniční sítě (koncové město na celostátní železnici, dále pokračuje regionální trať), což neodpovídá administrativně správnímu významu. Některé koridory železniční dopravy byly zpochybněny zatím úspěšnými žalobami, a to především kolem Prahy a v Praze samotné.

- **Přetížení dálnice D1:** Nadále trvá přetížení dálnice D1, které se dočasně ještě zhoršilo zahájením její modernizace. Z důvodu této modernizace se zpozdila realizace jiných staveb. Jednou z těchto staveb je spojnice dálnice D11 u Hradce Králové s úsekem rychlostní silnice R35 od Olomouce do Mohelnice. V současné době je již vyřešen v aktualizaci ZÚR Pardubického kraje obchvat Litomyšle. Důležité je též propojení dálnic D1 a D3 od Humpolce přes Pelhřimov k Táboru s možným pokračováním propojení na Písek. S ohledem na aktivity kolem JE Temelín, ale i dopravy mezi krajskými městy je též perspektivní tah (Plzeň–)–D5–Nepomuk–Blatná–R4–Písek–Vodňany–České Budějovice, kde je významný především úsek z Plzně k Nepomuku a dále úsek od rychlostní silnice R4 až do Českých Budějovic.
- **Ostatní dálnice:** Problémem nadále zůstává urychlené dobudování zbývajících úseků dálniční sítě, které se vlivem krize výrazně opozdilo a s ohledem na šetření není vždy dostatečně investičně připraveno, případně se hledaly úspory na již připravených úsecích, což vedlo k potřebě nových územních rozhodnutí. To je problémem např. u posledního nedokončeného úseku na dálnici D1 v okolí Přerova. Dostavbu D11 u Hradce Králové naopak brzdí problémy s výkupy pozemků. Na dálnici D3 je problémem napadení koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji u soudu.
- **Rychlostní silnice:** S největšími problémy se potýkají rychlostní silnice, které z hlediska dopravního významu ČR nejvíce potřebuje. Jde o Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh), jehož koridor byl u soudů napaden jak na území hlavního města Prahy, tak i na území Středočeského kraje. Problémy R35 a R43 jsou uvedeny dále. Problémem pro dokončení rychlostní silnice R52, případně R55, je zrušení ZÚR Jihomoravského kraje Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS“). Přitom R52 spolu s R11 a R49 jsou rychlostní silnice, které podle TEN-T musí být dokončeny nejpozději do 31. 12. 2030, což je z pohledu procesních postupů velice krátká doba.
- **Silnice R35 v úseku R10/R35–Úlibice:** Z posouzení vyšla jako nejvhodnější varianta koridoru severní, současně však byla potvrzena obava, že tato varianta z hlediska kapacity nevyžaduje uspořádání jako rychlostní silnice.
- **Silnice R43:** Problematické je vedení trasy především v oblasti Brna. Vzdálený obchvat Boskovickou brázdou není přínosem pro značné přetížení D1 v úseku Ostrovačice–Brno. Doprava směřující do jižních oblastí Brna, kde je díky poloze D1 intenzivní průmyslové, skladové a obchodní využití, by procházela městem. Potřeba rychlostní silnice je akutní především v úseku Brno–Svitávka (Boskovice). Problémem je i implementace nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, především čl. 30.
- **Přibližné lokality veřejných terminálů a přístavů s možnou vazbou na logistická centra** (dále jen „VTP“) vyplynuly z nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 (příloha II Seznam uzlů hlavní a globální sítě, bod 2. Letiště, námořní přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy hlavní a globální sítě). Komplexně bude řešeno umístění VTP v krajských ZÚR. Rozhodující pro lokalizaci je dobré dopravní napojení, vlastnictví pozemků a ochrana obyvatel a životního prostředí s maximální možností využití stávajících existujících lokalit, především u říčních přístavů.
- **Letiště Praha-Ruzyně:** Problémem je záměr paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště, která byla napadena žalobou k příslušným ZÚR. Problematika rozšíření letiště úzce souvisí s možnostmi budoucího rozvoje dotčených obcí.

2.2.2 Územní problémy v oblasti energetiky

V oblasti energetiky jsou na republikové úrovni územním problémem zejména nevyjasněné záměry **umístění dalších energetických zdrojů, umístění hlubinného úložiště vyhořelého jaderného paliva a zajištění energetické bezpečnosti státu a spolehlivosti dodávek energií**. Na území České republiky to jsou následující záměry a potřeby energetiky:

- **Umístění významného energetického zdroje:** Zvažuje se v lokalitě Blahutovice. Nyní je lokalita pro významný energetický zdroj Blahutovice již zapracována do územních plánů.
- **Umístění úložišť radioaktivního odpadu:** Z koncepce nakládání s radioaktivními odpady a vyhořelým jaderným palivem v ČR vyplývá 8 relativně vhodných lokalit pro hlubinná úložiště vysoce radioaktivních odpadů a vyhořelého jaderného paliva, které vybrala Správa úložišť radioaktivního odpadu. Jsou to Blatno, Božejovice, Budišov, Lodhéřov, Pačejov, Rohozná, Kraví hora a Chlum (vojenský újezd Boletice). Jedná se o území s vhodnými vlastnostmi horninového masivu a s vhodnou infrastrukturou pro vybudování úložiště. Do konce roku 2020, podle harmonogramu geologických průzkumných prací na lokalitách, má být proveden za účasti dotčených obcí výběr dvou nejvhodnějších (kandidátních) lokalit. Na základě tohoto výběru budou předloženy výsledky vládě ke schválení (do konce roku 2020). Po schválení návrhu výběru lokalit dvou kandidátních lokalit by měla být zrušena územní ochrana zbývajících lokalit oznámením podle bodu 3 tohoto dokumentu (po rozhodnutí vlády). Územní ochrana obou vybraných kandidátních lokalit bude dále zachována až do doby zahájení výstavby hlubinného úložiště na jedné z nich (do roku 2025).
- Podle platné *Koncepce nakládání s radioaktivními odpady a vyhořelým jaderným palivem v České republice* je vymezena výstavba **centrálního skladu vyhořelého jaderného paliva (CSVJP)** v lokalitě Skalka jako záložní varianta pro projekty skladů v lokalitách jaderných elektráren. Centrální sklad Skalka je v současné době v procesu výstavby. Je nutné zajistit potřebnou územní ochranu pro celý plánovaný areál, resp. pro celý rozvojový záměr.
- **Zajištění energetické bezpečnosti státu a spolehlivosti dodávek energií:** V této souvislosti je třeba v přenosové soustavě elektrické energie na území ČR v návaznosti na stav v zahraničí realizovat opatření umožňující navýšení výkonů zdrojů a transport výkonu z nich do oblastí spotřeby, zejména ve směru západ-východ a opatření k zajištění její spolehlivosti, mj. i s ohledem na využívání obnovitelných zdrojů energie a ukládání přebytků energie jimi vyrobených, např. pomocí přečerpávacích vodních elektráren. Dále je třeba provést opatření k zajištění diverzifikace energetických zdrojů, včetně využití místně dostupných obnovitelných zdrojů energie a k posílení energetické soběstačnosti státu s ohledem na podmínky a zdroje území ČR. V praxi to znamená zejména zajištění dodávek energií a energetických surovin z více zdrojů s důrazem na zahraniční dodávky zemního plynu a ropy a na tvorbu jejich strategických zásob a dále opatření k zajištění plynulosti a rovnoměrnosti přepravy a zásobování ČR především zemním plynem.

2.2.3 Územní problémy v oblasti rizik v území

V oblasti rizik v území jsou na republikové úrovni územními problémy zejména rizika plynoucí z přírodních katastrof, jako jsou záplavy, sesuvy, zemětřesení apod. Za taková území lze v České republice označit zejména:

- **Území potenciálně ohrožená záplavami.** Jde jednak o území zasažená záplavami v letech 1997, 2002 a 2013 a dále o území, kde dochází v posledních letech k záplavám opakovaně.
- **Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany lidského zdraví.** Jedná se o území s překročením imisních limitů pro ochranu zdraví lidí (příloha č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší) podle údajů Českého hydrometeorologického ústavu z roku 2012.

2.2.4 Územní problémy v oblasti těžby nerostných surovin

V oblasti těžby nerostných surovin jsou na republikové úrovni územními problémy zejména střety zájmů ochrany a využití ložisek energetických surovin se zájmy chráněnými zvláštními předpisy (ochrana půdy, ochrana vod, ochrana přírody a krajiny, ochrana zdraví aj.) a zájmy vlastníků dotčených pozemků a staveb. Dále se jedná o předpokládaná ložiska ropy, případně zemního plynu.

Těžba těchto ložisek, zejména ložisek uhlí, představuje značné zatížení území, především povrchová těžba uhlí je velkým a do značné míry nevratným zásahem.

Rozšiřování nebo naopak útlum těžby má podstatný přímý i nepřímý vliv na stav území, přírodu a krajinu, životní prostředí a na sociální a ekonomické podmínky (zejména na zaměstnanost a veřejnou infrastrukturu). Problémem jsou rovněž rozsáhlá území s významnými nerostnými, zejména energetickými zdroji, která je nutno ze strategických důvodů chránit pro využití budoucími generacemi a přitom obhájit zájmy státu při stanovení podmínek těžby a využití. Tato, většinou velmi dlouhodobá ochrana, omezuje možnosti využívání dotčeného území a jeho rozvoj, zejména jde-li současně i o zvláště chráněná území přírody. Pro zajištění udržitelného rozvoje území je v takových územích třeba hledat vyvážené řešení často protichůdných požadavků.

Vzhledem k nepřemístitelnosti ložisek a ke skutečnosti, že nadále setrvává potřeba těžby uhlí se situace za dobu planosti PÚR ČR 2008 podstatně nezměnila. Rovněž nenastaly žádné nové skutečnosti, které by nasvědčovaly tomu, že podobné problémy obdobného rozsahu se vyskytují, nebo mohou být očekávány i v jiných částech území České republiky. Proto jsou obdobně jako v PÚR ČR 2008, tato území zohledněna ve specifických oblastech. Je třeba si uvědomit, že s touto problematikou úzce souvisí zajištění energetické bezpečnosti státu a udržitelné energetiky (tj. zejména zvýšení bezpečnosti dodávek energie a environmentální udržitelnost energetiky).

V České republice se jedná o následující **území dotčená těžbou uhlí, území s rozsáhlými ložisky uhlí a území předpokládaného výskytu ložisek ropy**:

- Mostecko a Sokolovsko:** Území s rozsáhlou povrchovou těžbou hnědého uhlí, strukturálním postižením ekonomiky a vážnými sociálními, ekonomickými a environmentálními problémy, způsobenými v minulosti především překročením mezí únosnosti území v těžbě hnědého uhlí a v navazující energetické a průmyslové výrobě, na něž byla oblast jednostranně orientována. V území jsou další ložiska hnědého uhlí, významná pro rozvoj oblasti a ČR. Relativní blízkost území vysokých přírodních a krajinných hodnot a lázeňských center (Krušné hory a Slavkovský les a Karlovy Vary v blízkosti Sokolovska) vyvolává zvýšené požadavky na jejich ochranu. Současný částečný útlum těžby způsobuje nárůst sociálních a ekonomických problémů. Proto je zde potřeba vytvoření příznivějších podmínek pro udržitelný rozvoj území. Nejnaléhavější jsou zejména potřeby rekultivace a vhodné revitalizace rozsáhlých území devastovaných těžbou hnědého uhlí s důrazem na obnovu plnohodnotné krajiny a postižených imisemi energetických a průmyslových zařízení, snížení emisí do ovzduší, pokračování obnovy a další péče o imisemi poškozené lesní porosty (zejména Krušných hor), restrukturalizace ekonomiky, odstranění sociálních problémů, řešení dalšího využívání významných zdrojů hnědého uhlí v souladu s respektováním mezí únosnosti území, tj. v souladu s udržitelným rozvojem území. Podle programového prohlášení vlády co se týká prolomení těžebních limitů, je třeba vést další diskusi, a to jako součást definování energetické a surovinové politiky ČR s definitivním řešením v horizontu příštích dvou let.
- Karvinsko:** Území s rozsáhlou hlubinnou těžbou černého uhlí (včetně následků: poddolovaná území, poklesy území, výstupy metanu do ovzduší aj.), strukturálním postižením ekonomiky a vážnými sociálními, ekonomickými a environmentálními problémy, způsobenými v minulosti především rozsáhlou těžbou černého uhlí a těžkým průmyslem. V území jsou další ložiska černého uhlí, významná pro rozvoj oblasti a ČR. Současný částečný útlum těžby a těžkého průmyslu způsobuje nárůst sociálních a ekonomických problémů. Je zde naléhavá potřeba vytvoření podmínek pro udržitelný rozvoj území. Nejnaléhavější jsou zejména potřeby rekultivace a vhodné revitalizace rozsáhlých území devastovaných těžbou černého uhlí a průmyslem s ohledem na obnovu plnohodnotné krajiny, snížení emisí do ovzduší, využití výhodné dopravní polohy pro další rozvoj silně dopravně exponovaného území, kterým prochází hlavní dopravní tahy na Polsko a Slovensko, restrukturalizace ekonomiky, odstranění sociálních problémů, řešení dalšího využívání významných zdrojů černého uhlí v souladu s respektováním mezí únosnosti území, tj. v souladu s udržitelným rozvojem území.
- Beskydy (severní část):** Území s rozsáhlými strategickými ložisky černého uhlí republikového a evropského významu zasahujícími do CHKO Beskydy. Území se strukturálním postižením ekonomiky (způsobeným stagnací ekonomických odvětví důležitých pro oblast, zejména elektrotechnického a zbrojního průmyslu). Je zde naléhavá potřeba ochrany významného zdroje energetických nerostných surovin nadnárodního významu (ložiska kvalitního černého uhlí Frenštát, ležícího v přírodně vysoce hodnotném území), jako rezervy pro případné využití budoucími generacemi. Současně se zajištěním této ochrany je zde naléhavá potřeba

vytvoření podmínek pro další udržitelný rozvoj území. Nejnaléhavější jsou zejména potřeby rozvíjet a rovnoměrně využívat značný rekreační potenciál území Beskyd s vysokou estetickou hodnotou krajiny a osídlení, využít pro další rozvoj výhodné dopravní polohy ve strategické poloze Moravské brány, kudy prochází jeden z hlavních dopravních tahů na Slovensko, zlepšení dopravní dostupnosti zejména přihraničí, restrukturalizace ekonomiky, rozvoje drobného a středního podnikání (především v oblasti rekreace a cestovního ruchu).

- **Prognózní oblast výskytu ložisek ropy a zemního plynu:** Území jihovýchodní Moravy s předpokládaným výskytem ložisek ropy a zemního plynu vedoucí v pásu od hranice ČR s Rakouskem směrem na Brno–Vyškov–Přerov až po jižní část pohoří Beskydy s předpokladem potřeby ochrany významného zdroje nerostných surovin pro budoucí využití.

2.2.5 Problematika ploch hájených jako lokality akumulace povrchových vod (LAPV)

- Důvodem pro hájení území je zohlednění snižování důsledků klimatických změn, komplexní využití nádrží pro strategickou protipovodňovou ochranu, nadlepšování minimálních průtoků pro zabezpečení odběrů vody vč. zohlednění možnosti vodárenského využití, tj. pro zásobování obyvatelstva vodou a zohlednění potřeby vody pro energetiku a výrobu.
- Pro realizaci je nutno zpracovat rezortní vstupy, které vycházejí z platných a schválených dokumentů, do příslušných územně plánovacích dokumentů a tak zajistit územní rezervy pro potřebnou akumulaci vod. (Při součinnosti vodohospodářského a územního plánování jsou výrazně odlišné časové horizonty obou plánovacích procesů. Jestliže územní plánování pracuje s horizontem 10–15 let, pak vodohospodářské plánování je uvažováno a realizačně naplňováno v období 20–50 let).
- Byl zpracován *Generel území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití těchto území*. Prostřednictvím územního plánování bude zajištěno využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace vodních nádrží v budoucnu.

2.2.6 Územní problémy v oblasti sociální a ekonomické

Zařazení těchto problémů do návrhu aktualizace PÚR ČR vychází z poznatku, že rovněž problémy v oblasti sociální a ekonomické mají území dopady, především dopady na intenzitu a způsob využívání území. Sociální či ekonomická nerovnováha či stabilita v území se může projevit nárůstem, stagnací či poklesem potřeb ploch pro určité funkce v území, zejména ploch zastavitelných pro průmysl, služby či bydlení a dále potřeb budování dopravní a technické infrastruktury. Výrazně negativním územním dopadem pak může být nárůst ploch brownfields či devastace přírody a krajiny.

Při vymezení rozvojových oblastí a os v návrhu aktualizace PÚR ČR je zohledněna **základní typologie regionů České republiky**, zpracovaná ve *Strategii regionálního rozvoje ČR 2014–20* (dále jen „SRR ČR“) do úrovně jednotlivých obcí.

Typologie souhrnně hodnotí rozvoj obcí a regionů z hlediska hospodářské výkonnosti, socioekonomického vývoje, geografické polohy a dynamiky rozvoje. Porovnává rozvojové znaky obcí i ve vazbě na podmínky osídlení a prostorovou strukturu sociálně ekonomických jevů. Rozvojové znaky územních jednotek jsou v typologii podle SRR ČR hodnoceny na základě sociálně-ekonomického potenciálu, polohového potenciálu (vztahového k centrům osídlení a hlavním dopravním cestám) a dynamiky vývoje územní jednotky (vyjádřené vývojovými řadami ukazatelů) v určitém aktuálním období.

Typologie použitá ve SRR ČR rozděluje území České republiky z pohledu výše uvedených faktorů, podmínek a rozvojových znaků na:

- 1) rozvojová území
- 2) stabilizovaná území
- 3) periferní území

a identifikuje rozdíly mezi jednotlivými typy.

Tyto typy jsou dále v kombinaci s ukazateli hustoty zalidnění a počtu obyvatel rozděleny na urbanizované oblasti a venkov (rozlišujícím kritériem je hustota zalidnění 100 obyvatel na km²).

Ad 1) Rozvojová území

Zahrnují metropolitní oblasti, sídelní aglomerace a regionální centra. Tyto tři typy území lze charakterizovat jako vysoce urbanizovaná území, v nichž se dají očekávat výrazné střety spojené s územním rozvojem.

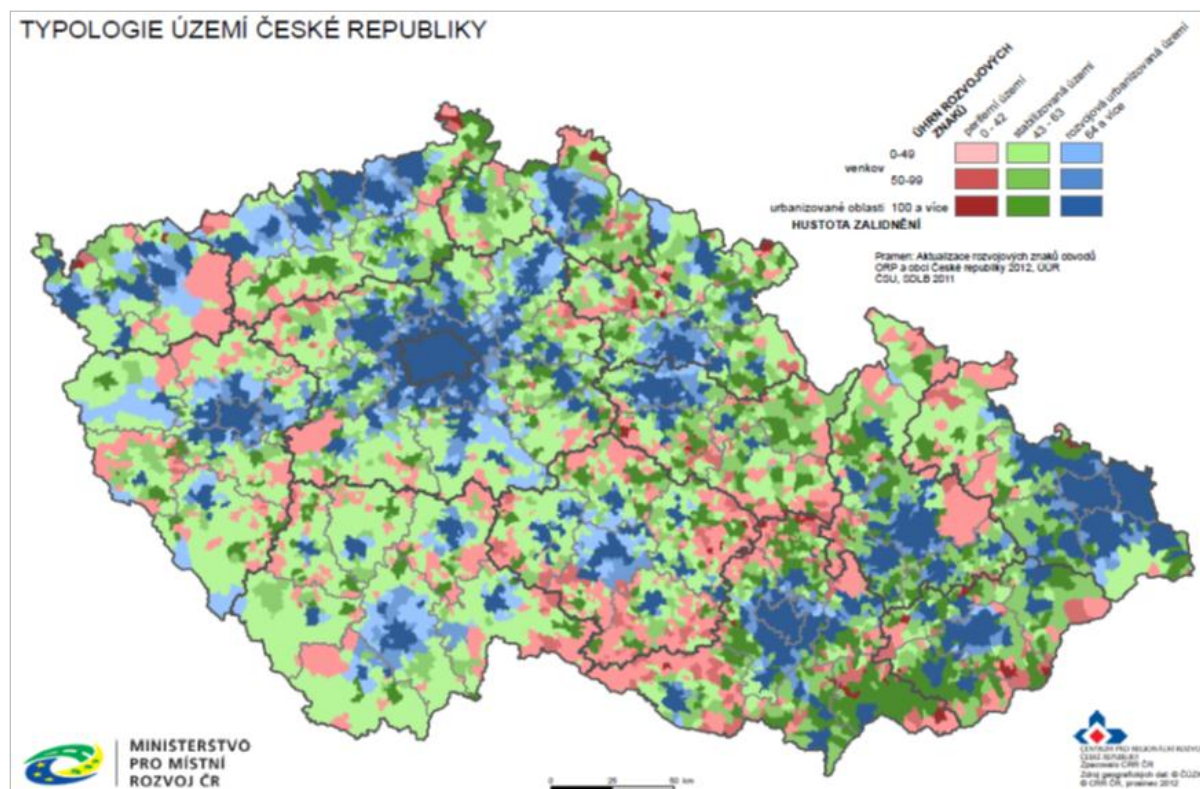
Ad 2) Stabilizovaná území

Území ČR, která se nacházejí mimo aglomerace a regionální centra a jejich zázemí a zároveň nejsou periferní územím. Jedná se o území, která dlouhodobě nevykazují významné negativní socioekonomické charakteristiky, ale zároveň nejsou rozvojová.

Ad 3) Periferní území

Území geograficky odlehlá např. příhraniční oblasti, horské oblasti, vnitřní periferie nebo území se specifickými problémy. Jedná se o území s negativními charakteristikami, jako je například nedostatečná vybavenost, špatná dopravní dostupnost a vysoká nezaměstnanost. Území se vyznačuje vysokou vyjíždkou za prací a do škol a mnohdy vyhládkováním.

Obr. 1: Základní typologie území ČR

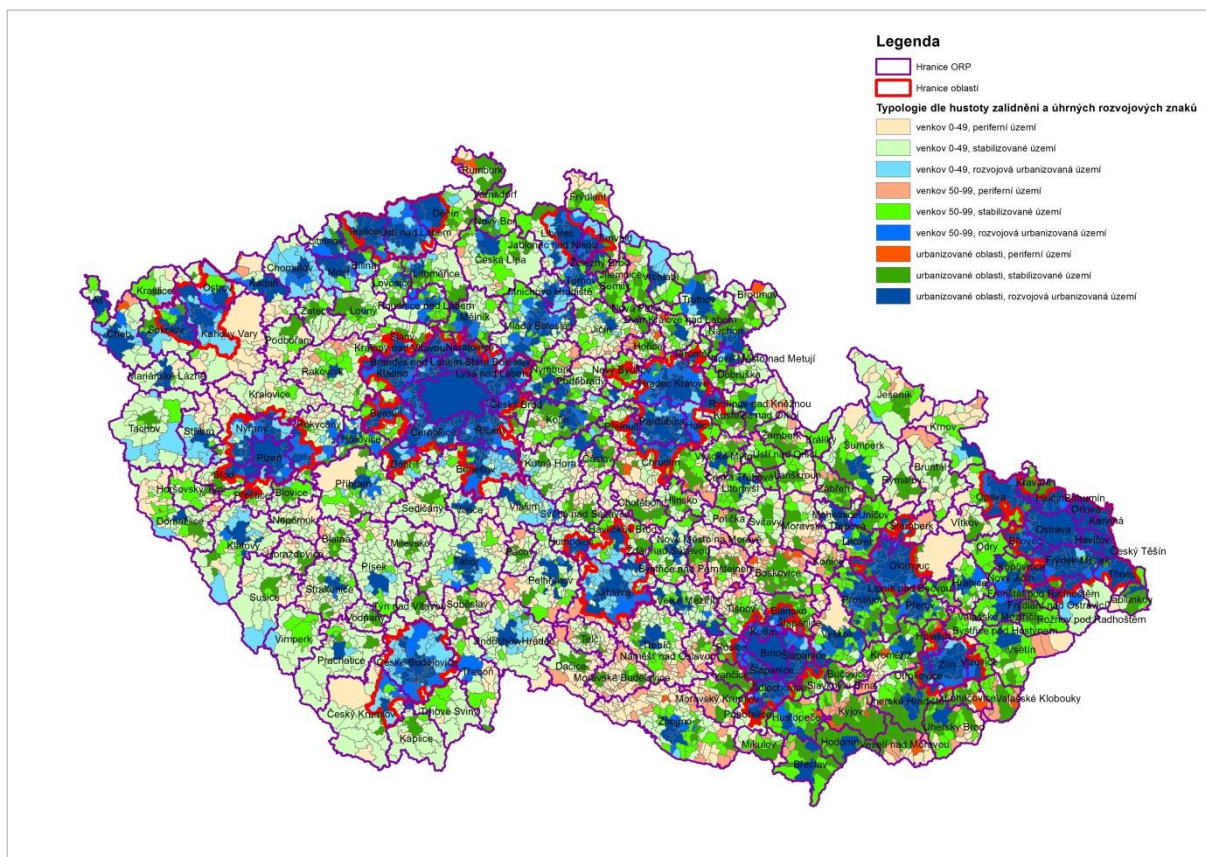


Zdroj: MMR Strategie regionálního rozvoje 2014–2020

Vazba vymezení rozvojových oblastí v návrhu aktualizace PÚR ČR na základní typologii území podle SRR ČR

Jedním z hlavních podkladů pro návrh aktualizace PÚR ČR je typologie území ze SRR ČR do úrovně obcí, na základě které budou rozvojové oblasti v návrhu aktualizace PÚR ČR upřesněny. Do rozvojových oblastí budou zahrnuta vesměs rozvojová urbanizovaná území. Výjimku tvoří jiná území, vyskytující se ostrůvkovitě v ucelených urbanizovaných rozvojových oblastech. Typologie regionů ve SRR ČR je zpracována pro účely regionální politiky; vymezení rozvojových oblastí a os v návrhu aktualizace PÚR ČR je zaměřeno pro účely územního plánování a tudíž není zcela totožné.

Obr. 2: Vazba vymezení rozvojových oblastí v návrhu aktualizace PÚR ČR na základní typologii území podle SRR ČR



Zdroj: Zpracoval Ústav územního rozvoje na podkladu Typologie území ČR podle SRR ČR (MMR ČR)

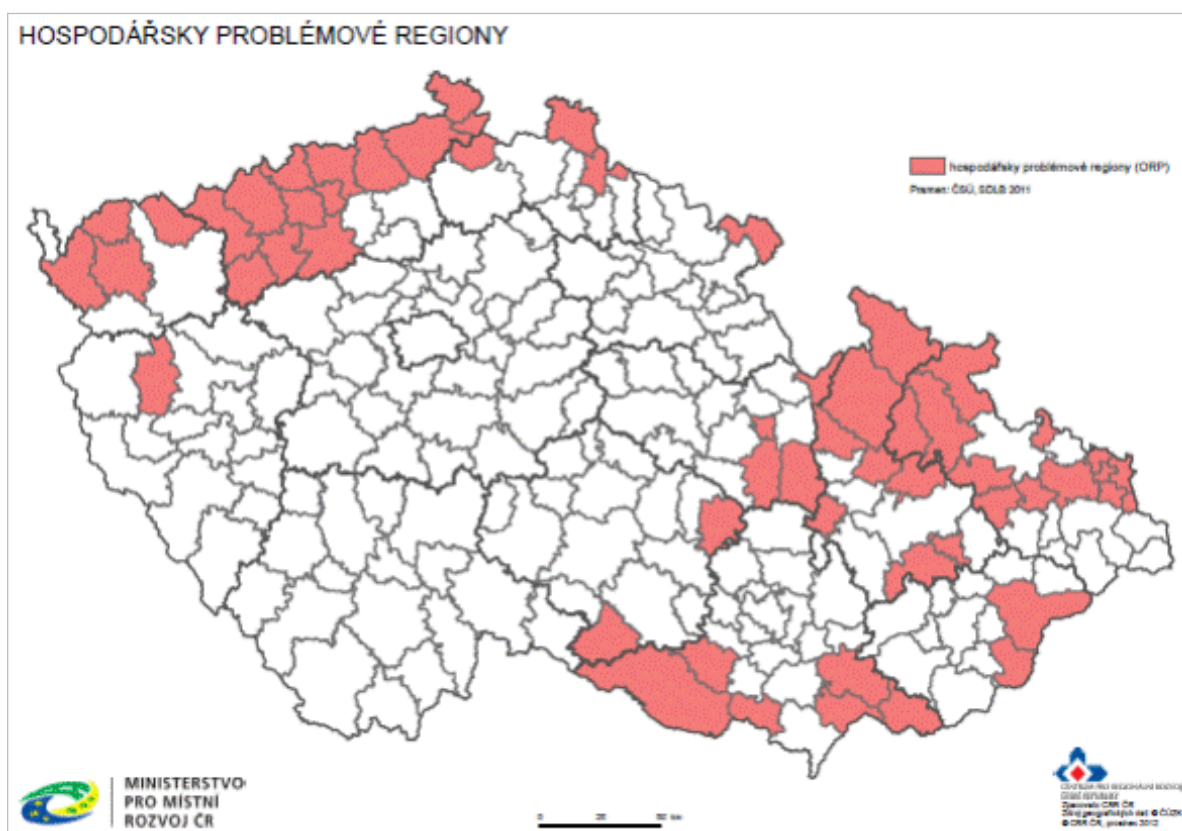
Státem podporované regiony

Výše uvedená typologie, zpracovaná na základě rozvojových znaků, je doplněna v *SRR ČR* vymezením státem podporovaných regionů ve smyslu § 4 odst. 2 zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů. Tyto státem podporované regiony byly vymezeny na základě multikriteriální analýzy sociálně ekonomických podmínek rozvoje území. V úrovni ORP byly identifikovány regiony, které ve svém sociálně ekonomickém rozvoji významně zaostávají za ostatními a které ve svém rozvoji musí řešit specifické problémy, jejichž zvládnutí je obtížné bez spolupráce více subjektů včetně aktivní pomoci státu.

Oproti *SRR 2007–2013* se v rámci regionů se soustředěnou podporou státu vymezuje pouze jedna kategorie, a sice **hospodářsky problémové regiony**, které vykazují z hlediska vybraných hospodářských a sociálních ukazatelů podstatně nižší úroveň, než průměr ČR.

V ČR bylo vymezeno 57 hospodářsky problémových regionů, vymezených obvodů s rozšířenou působností – (ORP), viz tabulku *ORP vymezené jako hospodářsky problémové oblasti*. V těchto ORP žije dohromady 2 621 740 obyvatel, což odpovídá 24,8 % počtu obyvatel ČR a 24,7 % rozlohy ČR.

Obr. 3: Hospodářsky problémové regiony



Zdroj: MMR Strategie regionálního rozvoje 2014–2020

Tabulka: ORP vymezené jako hospodářsky problémové oblasti

KÓD ORP	KRAJ	PLNÝ NÁZEV ORP	VÝSLEDEK MULTI-KRITERIÁLNÍHO HODNOCENÍ ORP	POČET OBYVATEL V OBCI (SLDB 2011)	KUMULATIVNÍ POČET OBYVATEL	KUMULATIVNÍ PODÍL NA POČTU OBYVATEL ČR (%)
3213	Plzeňský	Stříbro	0,0236	17100	1417028	0,1342
4102	Karlovarský	Cheb	0,1651	52311	2579217	0,2442
4104	Karlovarský	Kraslice	-0,2479	13844	295747	0,0280
4106	Karlovarský	Ostrov	-0,0013	29692	1006378	0,0953
4107	Karlovarský	Sokolov	0,0806	78244	1968250	0,1863
4201	Ústecký	Bílina	0,0204	20898	1381295	0,1308
4202	Ústecký	Děčín	0,0517	78760	1582275	0,1498
4203	Ústecký	Chomutov	-0,0261	82183	901533	0,0854
4204	Ústecký	Kadaň	0,0757	44040	1777394	0,1683
4206	Ústecký	Litvínov	-0,3917	39573	39573	0,0037
4207	Ústecký	Louny	0,1399	43605	2316428	0,2193
4209	Ústecký	Most	-0,1259	75638	487897	0,0462
4210	Ústecký	Podbořany	0,1530	15904	2507292	0,2374
4212	Ústecký	Rumburk	-0,2377	33824	329571	0,0312
4213	Ústecký	Teplice	0,1405	107975	2491388	0,2359
4214	Ústecký	Ústí nad Labem	-0,0689	120943	707801	0,0670
4215	Ústecký	Varnsdorf	-0,2190	20544	350115	0,0331
4216	Ústecký	Žatec	0,0829	27176	1995426	0,1889
5102	Liberecký	Frýdlant	-0,2904	24921	149185	0,0141
5106	Liberecký	Nový Bor	-0,0043	26582	976686	0,0925
5108	Liberecký	Tanvald	0,0016	21586	1027964	0,0973
5201	Královéhradecký	Broumov	0,1202	16926	2208167	0,2091
5301	Pardubický	Česká Třebová	0,0224	18633	1399928	0,1325
5305	Pardubický	Králíky	0,1282	8996	2261683	0,2141
5308	Pardubický	Moravská Třebová	-0,0479	26938	796444	0,0754
5312	Pardubický	Svitavy	0,0433	31875	1503515	0,1423
6101	Vysočina	Bystřice nad Pernštejnem	0,1209	20409	2228576	0,2110
6106	Vysočina	Moravské Budějovice	0,1226	24111	2252687	0,2133
6206	Jihomoravský	Hodonín	-0,0512	61705	769506	0,0729
6210	Jihomoravský	Kyjov	0,0569	56005	1638280	0,1551
6211	Jihomoravský	Mikulov	0,1643	19614	2526906	0,2392
6212	Jihomoravský	Moravský Krumlov	-0,0074	22194	950104	0,0900
6218	Jihomoravský	Veselí nad Moravou	0,0254	39242	1456270	0,1379
6220	Jihomoravský	Znojmo	0,1054	90996	2157470	0,2043
7102	Olomoucký	Jeseník	-0,0852	40657	586858	0,0556

KÓD ORP	KRAJ	PLNÝ NÁZEV ORP	VÝSLEDEK MULTI- KRITERIÁLNÍHO HODNOCENÍ ORP	POČET OBYVA- TEL V OBCI (SLDB 2011)	KUMULATIVNÍ POČET OBYVATEL	KUMULATIVNÍ PODÍL NA POČTU OBYVATEL ČR (%)
7103	Olomoucký	Konice	0,1304	11140	2272823	0,2152
7104	Olomoucký	Lipník nad Bečvou	0,0354	15370	1471640	0,1393
7109	Olomoucký	Přerov	0,0794	83417	1890006	0,1789
7110	Olomoucký	Šternberk	0,0867	23751	2040448	0,1932
7111	Olomoucký	Šumperk	0,0704	71345	1733354	0,1641
7112	Olomoucký	Uničov	-0,0454	22906	819350	0,0776
7113	Olomoucký	Zábřeh	0,1157	33771	2191241	0,2075
7209	Zlínský	Valašské Klobouky	0,0608	23729	1662009	0,1574
7212	Zlínský	Vsetín	0,1400	66985	2383413	0,2257
8101	Moravskoslezský	Bílovec	0,0874	26026	2066474	0,1956
8102	Moravskoslezský	Bohumín	0,0761	29195	1806589	0,1710
8103	Moravskoslezský	Bruntál	-0,2627	38367	281903	0,0267
8104	Moravskoslezský	Český Těšín	-0,0091	26377	927910	0,0879
8108	Moravskoslezský	Havířov	-0,2813	94351	243536	0,0231
8111	Moravskoslezský	Karviná	-0,3699	70793	110366	0,0104
8113	Moravskoslezský	Kravaře	0,0857	21271	2016697	0,1909
8114	Moravskoslezský	Krnov	-0,0997	42001	546201	0,0517
8116	Moravskoslezský	Odry	-0,1581	17481	412259	0,0390
8118	Moravskoslezský	Orlová	-0,1991	44663	394778	0,0374
8119	Moravskoslezský	Ostrava	0,0183	332433	1360397	0,1288
8120	Moravskoslezský	Rýmařov	-0,1023	16303	504200	0,0477
8122	Moravskoslezský	Vítkov	-0,3022	13898	124264	0,0118
Celkem				2579217		

Zdroj: MMR Strategie regionálního rozvoje 2014–2020

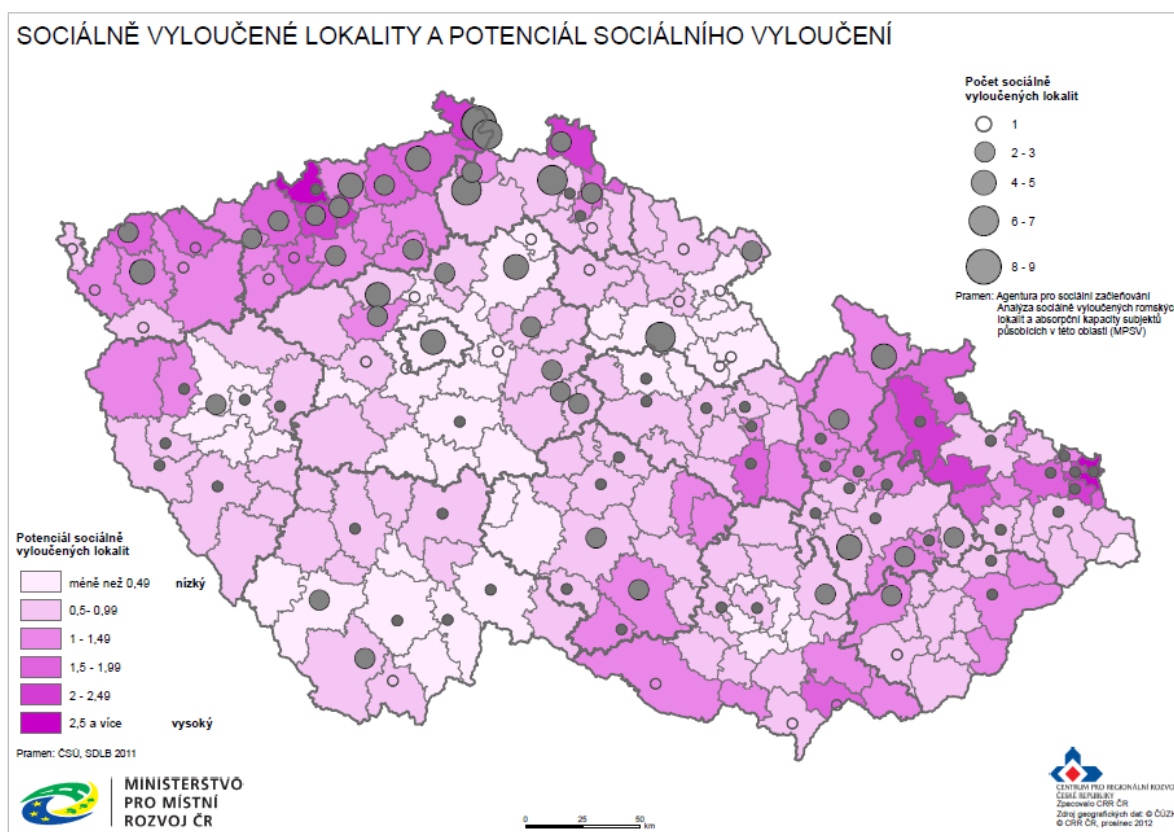
Do kategorie **ostatních státem podporovaných regionů** jsou dále zahrnuty:

- a) **sociálně znevýhodněné oblasti,**
- b) **současné a bývalé vojenské újezdy.**

Ad a) Sociálně znevýhodněné oblasti

Mezi sociálně znevýhodněné oblasti jsou řazeny ORP vykazující dlouhodobou nezaměstnanost, výskyt sociálně vyloučených lokalit a lokalit ohrožených sociálním vyloučením.

Obr. 4: Sociálně vyloučené lokality a potenciál sociálního vyloučení



Zdroj: MMR Strategie regionálního rozvoje 2014–2020

Ad b) Bývalé a současné vojenské újezdy

Vojenské újezdy byly zřízeny, jako zvlášť vyčleněná území pro potřeby obrany státu, na základě zákona č. 169/1949 Sb., o vojenských újezdech, ve znění zákona č. 425/1990 Sb. Na základě usnesení vlády ČSFR ze dne 5. září 1991 č. 541 byly zrušeny vojenské újezdy Ralsko, Dobrá Voda a Mladá, čímž došlo ke snížení počtu vojenských újezdů na území České republiky z původních 8 na současných 5. Vláda usnesením č. 10 ze 4. ledna 2012 schválila další optimalizaci vojenských újezdů, která předpokládá zrušení vojenského újezdu Brdy ve Středočeském kraji a dále změny hranic vojenského újezdu Boletice v Jihočeském kraji, vojenského újezdu Březina v Jihomoravském kraji, vojenského újezdu Hradiště v Karlovarském kraji a vojenského újezdu Libavá v Olomouckém kraji.

Některá území byla již řešena a byla navracena k civilnímu využití. Přesto nadále zůstávají nedořešeny dílčí problémy.

Tabulka 2 : Přehled vojenských újezdů:

Název voj. újezdu	Kraj	Počet obyvatel	Rozloha
Hradiště	Karlovarský	548	33 161
Libavá	Olomoucký	1 068	32 724
Boletice	Jihočeský	319	21 953
Brdy	Středočeský	31	26 009
Březina	Jihomoravský	2	15 817
Celkem		1 968	129 664

Zdroj: MMR Strategie regionálního rozvoje 2014–2020

Pramen: evidence obyvatel – data k 1. 1. 2012

Mimo státem podporované regiony se soustředěnou podporou státu mohou být vymezeny v programech rozvoje jednotlivých krajů podle § 8, § 9 a § 10, zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, regiony podporované na úrovni a v působnosti krajů.

2.2.7 Územní problémy vyváženosti podmínek pro udržitelný rozvoj území

V rámci návrhu aktualizace PÚR ČR byly vzaty v úvahu nové skutečnosti, které vyvstaly v průběhu doby platnosti PÚR ČR 2008 a na které mj. odkazuje i *Zpráva o uplatňování PÚR ČR 2008* (dále jen „Zpráva“). Účelnost vymezení navržených specifických oblastí v návrhu aktualizace PÚR ČR byla prověřena a posouzena zejména s ohledem na poznatky plynoucí ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem, přitom byly vzaty v úvahu poznatky plynoucí ze ZÚR jednotlivých krajů, tj. upřesnění republikových specifických oblastí vymezených v PÚR ČR 2008 a vymezení nadmístních (krajských) specifických oblastí. Zohledněna byla též skutečnost, že důvody pro vymezení stávajících specifických oblastí dosud nepominuly a úkoly v nich uložené nebyly z větší části splněny a bylo by tedy kontraproduktivní vymezovat nové specifické oblasti, nebo úkoly ve stávajících specifických oblastech dále podstatně rozšiřovat. V úvahu bylo bráno i to, že územní rozsah problémů, příp. jejich obecně vnímaná závažnost byla u potenciálních nových specifických oblastí menší, než u specifických oblastí vymezených v PÚR ČR 2008. Zde byla nalezena i shoda se *Strategií regionálního rozvoje*.

V souvislosti s výše uvedeným jsou z kapitoly 7 PÚR ČR 2008 vypuštěny články, týkající se území, vykazujících relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území. Ustanovení těchto článků byla splněna tím, že zde uvedená území, vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území, byla jednotlivými kraji prověřena (mj. i v rámci zpracování územně analytických podkladů krajů) a na základě toho byly v ZÚR případně vymezeny nadmístní rozvojové oblasti, nadmístní rozvojové osy a nadmístní specifické oblasti. Tento uložený úkol byl tedy splněn. Vymezení dalších nadmístních oblastí a os spadá již výhradně do pravomoci krajů.

Poznámka: Obdobné důvody platí i pro vypuštění příslušných článků týkajících se území vykazujících relativně zvýšené požadavky na změny v území.

2.3 Možné územní střety

Pro potřeby návrhu aktualizace PÚR ČR se **územním střetem** rozumí střet nejméně dvou stávajících nebo předpokládaných jevů v území relevantních charakteru PÚR, jejichž umístění na stejném místě je ve vzájemné kolizi. Takto definovanými územními střety v rámci návrhu aktualizace PÚR ČR (tj. jsou brány v úvahu pouze nové záměry plynoucí z návrhu aktualizace PÚR ČR, resp. záměry, u nichž došlo v návrhu aktualizace PÚR ČR ke změně v jejich vymezení) mohou být:

- **střety záměrů v území s limity využití území a omezeními využití území,**
- **střety záměrů v území s územními problémy,**
- **vzájemné střety záměrů v území.**

Vzhledem ke skutečnosti, že **PÚR záměry v území neumísťuje**, ale ukládá, aby jejich umístění bylo řešeno v rámci územně plánovací dokumentace (dále jen „ÚPD“), příp. ukládá úkoly k prověření možností umístění záměrů v území, **není možné na základě PÚR definovat skutečné územní střety**. Je pouze možno upozornit, že v koridoru či ploše je **potenciální možnost střetů při případném umístění záměru v území**. To však neznamená, že k těmto střetům ve skutečnosti dojde. Takto definované střety jsou proto pouze **orientačním upozorněním na možnost dotčení limitu či omezení využití území, nebo střetu záměrů**. S ohledem na uvedené nejsou tyto potenciální střety v tomto materiálu graficky znázorněny, neboť by se mohlo jednat o zavádějící informaci.

Z výše uvedených hledisek lze na území České republiky předpokládat zejména následující možné územní střety:

2.3.1 Možné územní střety záměrů s limity využití území v oblasti ochrany přírody a krajiny

Pro potřeby návrhu aktualizace PÚR ČR je možno, s ohledem na výše uvedené, definovat zejména potenciální možnost střetů při případném umísťování záměrů v rámci ÚPD v území (především záměrů dopravy a technické infrastruktury), a to se **zvláště chráněnými územími** (dále jen „ZCHÚ“), a dále s územími náležejícími do soustavy **Natura 2000** (dosud vyhlášené ptačí oblasti – PO a evropsky významné lokality – EVL).

Mezi nejvýznamnější střety z hlediska záměrů dopravy patří

Železniční koridor ŽD3 v úseku Karlovy Vary–Ostrov nad Ohří vykazuje možný střet se severovýchodním okrajem CHKO Slavkovský les a západním okrajem EVL Hradiště a PO Doupovské hory.

Koridor kapacitní silnice R48 může vykazovat střet s jihovýchodním okrajem CHKO, EVL a PO Poodří.

Další koridor silnice S8 v prostoru mezi Libicí nad Cidlinou a Velkým Osekem může ohrozit EVL Libické luhy a národní přírodní rezervaci (dále jen „NPR“) Libický luh.

Silniční koridor S13 je vymezen ve značné blízkosti PO Českobudějovické rybníky.

Plánované rozšíření letiště Karlovy Vary může mít negativní vliv na severovýchodní okraj CHKO Slavkovský les a západní okraj EVL Hradiště a PO Doupovské hory.

Zamýšlená vodní cesta na Labi může narušit více menších EVL (Libické luhy, Slavíkovy ostrovy, Lžovické tůň apod.), ale také CHKO České středohoří a v něm rozšířenou EVL Labské údolí a na CHKO Labské pískovce a jeho jádrové území – národní park České Švýcarsko.

Vlastní plánované rozšíření přístavu a veřejného terminálu v Mělníku může mít vliv na mokřad mezinárodního významu Mokřady Liběchovky a Pšovky. Podobně také zamýšlený veřejný terminál a přístav Lovosice se v závislosti na konečném rozsahu může nepříznivě dotknout CHKO České středohoří i EVL Labské luhy. Totéž platí i o přístavu a veřejném terminálu Ústí nad Labem. A konečně možné rozšíření veřejného terminálu a přístavu Děčín může mít negativní vliv na CHKO a PO Labské pískovce, jakož i na EVL Labské údolí.

Mezi nejvýznamnější střety z hlediska záměrů technické infrastruktury patří

Koridor pro dvojité vedení 400 kV E2, koridor pro dvojité vedení 400/110 kV E18, jakož i plocha pro rozšíření elektrické stanice E24 Hradec, mohou negativně ovlivnit východní okraj EVL Hradiště a PO Doupovské hory.

Plocha pro novou elektrickou stanici 400/110kV E8 zasahuje, resp. se nachází v poměrně těsné blízkosti PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví.

Koridor pro dvojité vedení 400 kV E13 Sokolnice–hranice ČR/Rakousko může svým průběhem zasáhnout do porostů a krajinného rázu v mokřadech mezinárodního významu (Ramsar): Mokřady dolního Podyjí, EVL Soutok Dolní Podluží, EVL Niva Dyje, PO Soutok –Tvrdonicko a biosférická rezervace (dále jen „BR“) Dolní Morava.

Koridor pro dvojité vedení 400 kV E14 Čechy-střed–Týnec může procházet jižní částí EVL Libický luh, což může mít negativní vliv na předmět ochrany.

Koridor pro dvojité vedení 400 kV E16 Nošovice–Varín (Slovensko) bude procházet po severovýchodním okraji CHKO, PO, EVL Beskydy, a může tedy zasáhnout do jejich okrajových porostů.

Koridor pro dvojité vedení 400 kV E18 Hradec–Mírovka prochází západní cennou částí EVL, PO, CHKO, BR Křivoklátsko a může ohrozit jedinečné skalní biotopy EVL Týřov a EVL Oupořský potok včetně krajinného rázu území. Další větev téhož koridoru Hradec–Řeporyje prochází CHKO Český kras a může se dotknout NPR Karlštejn a EVL Karlštejn – Koda, což může mít vliv jak na krajinný ráz, tak na předmět ochrany. Poslední větev koridoru Hradec–Mírovka protíná dvě významné EVL mající charakter údolí – EVL Blanice a EVL Želivka. Při vhodných opatřeních bude možno vliv na předmět ochrany minimalizovat.

Koridor pro dvojité vedení 400 kV E19 Otrokovice–Sokolnice prochází severními svahy EVL Chřiby, kde bude třeba zohlednit některé cenné biotopy.

Koridory pro dvojité vedení 400 kV E20 Dasný–Slavětice a Slavětice–Čebín prochází přes mokřady mezinárodního významu (Ramsar): Třeboňské rybníky, CHKO, BR a PO Třeboňsko, což může představovat významný zásah do mokřadních biotopů i krajinného rázu. Ve své východní části tento koridor může rovněž zasáhnout do lesního komplexu EVL Krumlovský les.

Koridor pro vedení 110 kV E25 v trase Nový Bor – elektrická stanice Nová Huť (Varnsdorf) bude procházet územím i CHKO Lužické hory, a to typickou jádrovou oblastí s cennými lesními porosty a sopečnými kužely, což může významně ohrozit i krajinný ráz.

Koridor pro plynovod přepravní soustavy P5 Olešná u Havlíčkova Brodu - Náchod–Kudowa Zdrój křížuje u Hradce Králové cenné údolí EVL Orlice – Labe.

Koridor pro plynovod přepravní soustavy Libhošť–Děhylov křížuje dosti zásadně CHKO, EVL a PO Poodří.

Koridor VTL plynovodu Mozart P15 Lodhéřov/Veselí nad Lužnicí - hranice ČR/Rakousko prochází dosti dlouhým úsekem jádrovými částmi CHKO, BR a PO Třeboňsko, EVL Třeboňsko střed a NPR Stará řeka, což může představovat významný zásah do mokřadních biotopů.

Koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba CTR Nelahozeves–Litvínov prochází jihozápadní částí CHKO České středohoří.

Výše jsou uvedeny pouze nejzávažnější střety limitů v oblasti ochrany přírody se záměry dopravní a technické infrastruktury. Takto lze vymezit ještě poměrně značné množství teoreticky možných střetů rozvojových záměrů s limity a omezeními využití území. Reálné střety a jejich dopady při případném umísťování jednotlivých záměrů v rámci ÚPD bude proto nutno řešit při jejím projednávání.

2.3.2 Možné územní střety záměrů s územími zasaženými záplavami v letech 1997, 2002 a 2013

Při případném umísťování záměrů v rámci ÚPD v území (především záměrů dopravy a technické infrastruktury) je možno s ohledem na výše uvedené dále předpokládat zejména potenciální střety s územími zasaženými povodněmi v letech 1997, 2002 a 2013.

V úvahu je přitom třeba brát i skutečnost, že prioritním zájmem státu je zvyšovat ochranu občanů a území před povodněmi a to jak opatřeními posilujícími retenční schopnosti krajiny, vč. ochrany půdního fondu, zejm. kvalitní orné půdy, tak i realizací protipovodňových opatření především v oblastech, které jsou před povodní dosud minimálně chráněny. Lze tedy i předpokládat střety záměrů návrhu aktualizace PÚR ČR s těmito opatřeními.

2.3.3 Možné vzájemné územní střety záměrů

Tyto možné vzájemné střety záměrů vyplývají z předpokládané lokalizace jednotlivých záměrů (zejména záměrů dopravní a technické infrastruktury) v území. Orientační představu o těchto střetech poskytuje schéma „Záměry v území“.

2.4 Příloha kapitoly 2

Schéma 9 Limity a omezení využití území

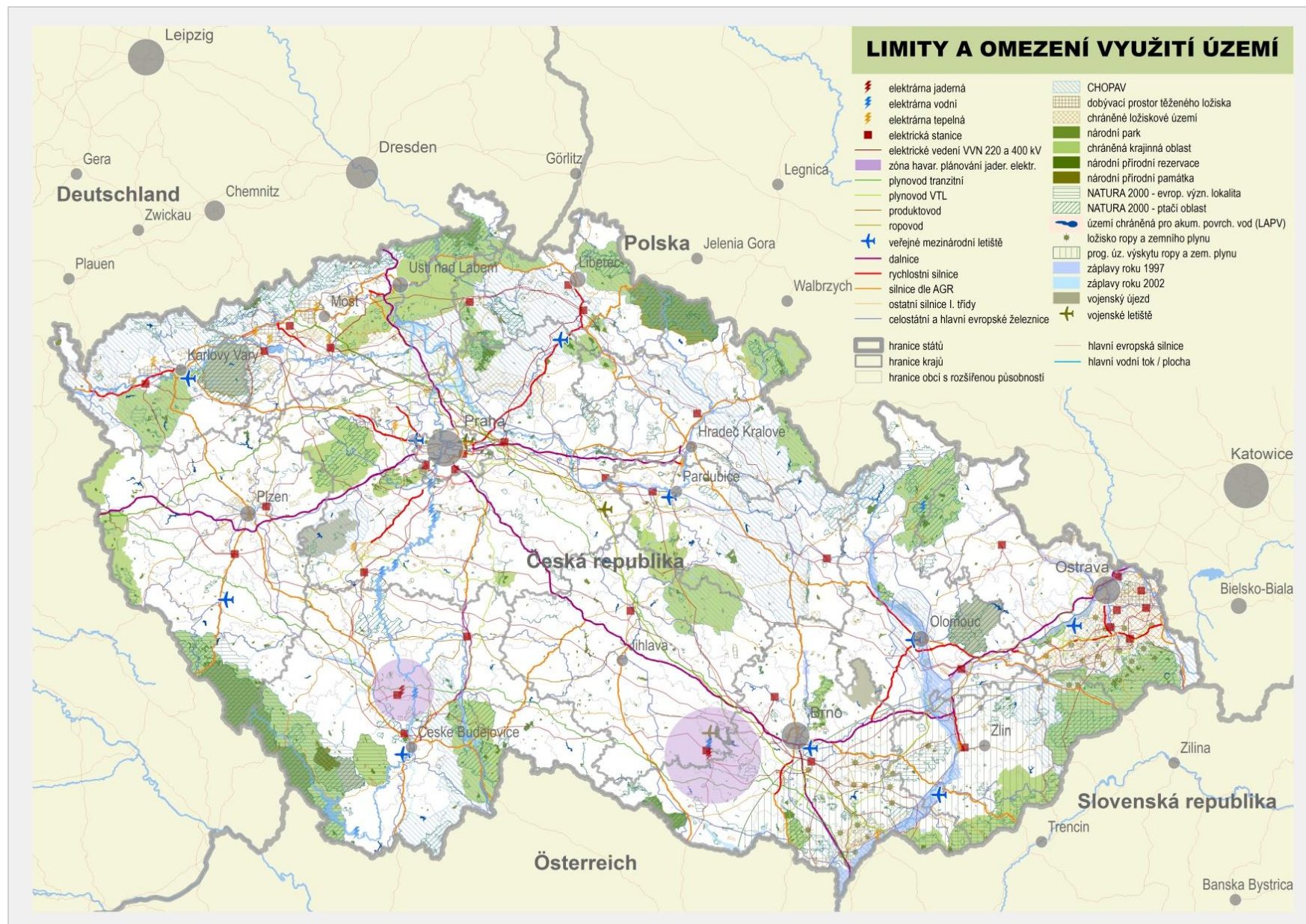


Schéma 10 Záměry v území

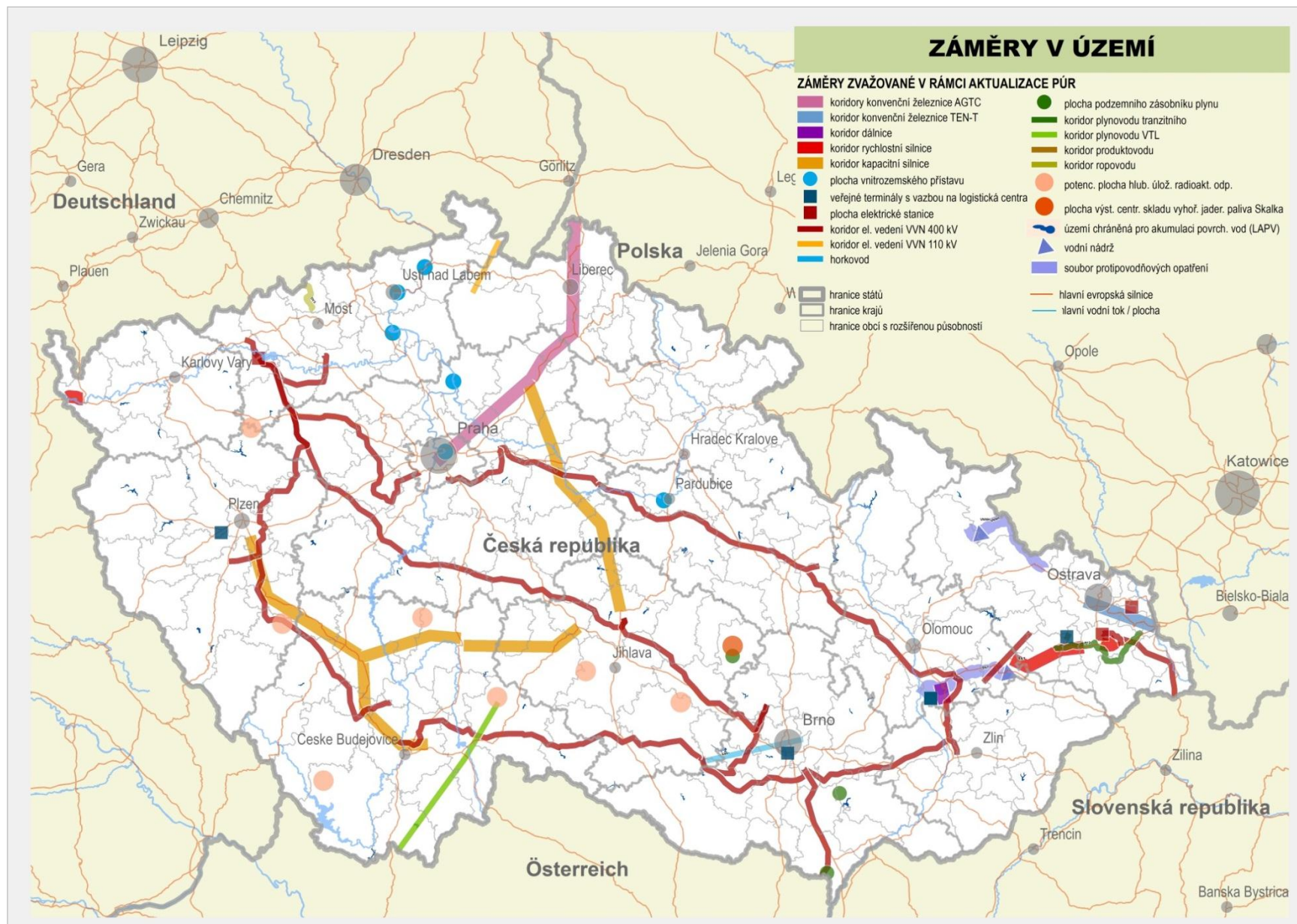
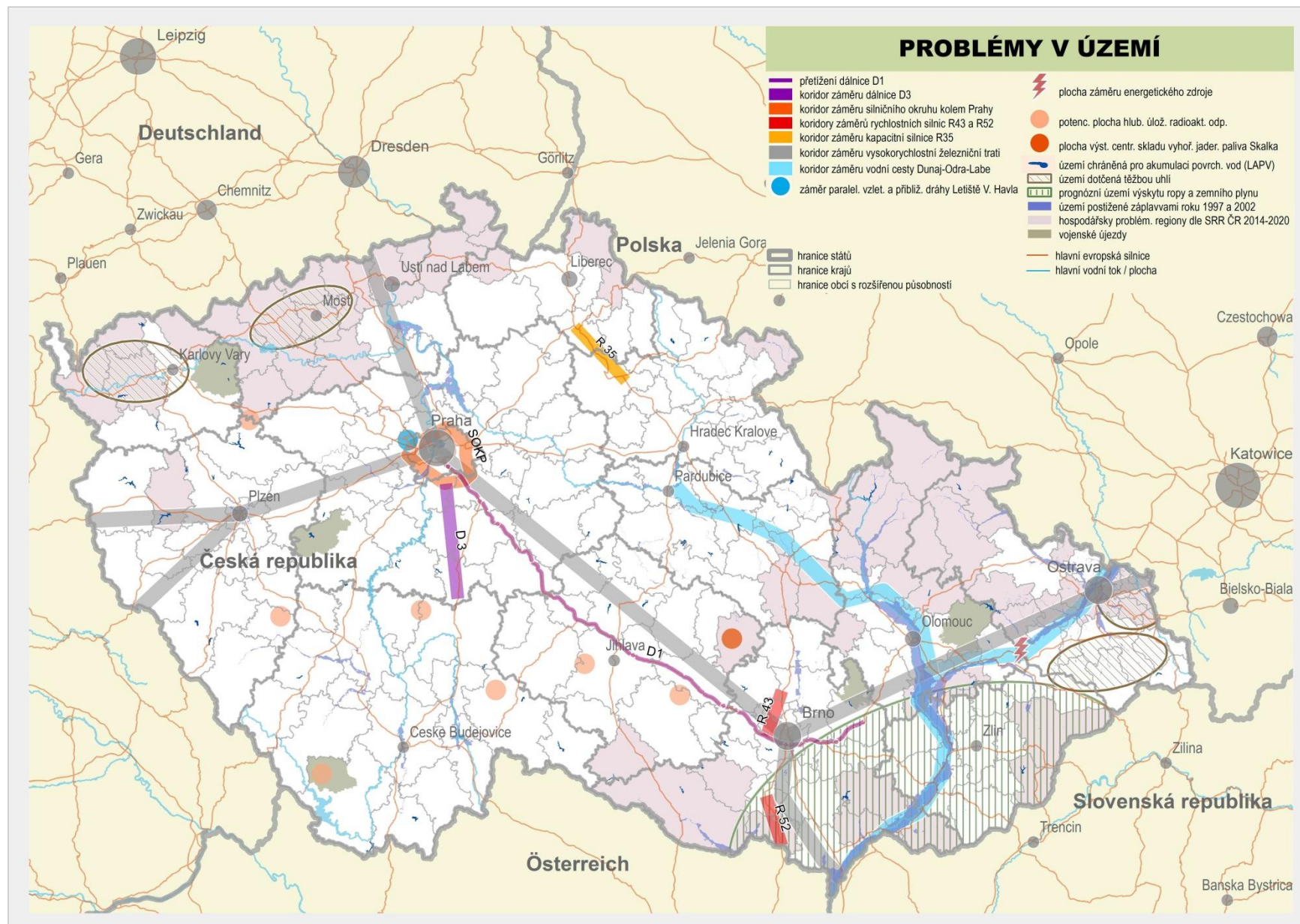


Schéma 11 Problémy v území



3 Komentář k požadavkům plynoucím ze Zprávy o uplatňování PÚR ČR 2008, které nebyly uplatněny v návrhu Aktualizace č. 1 PÚR ČR

Některé požadavky na návrh aktualizace PÚR ČR, plynoucí ze Zprávy nebyly na základě výsledků jejich prověření a dále i výsledků následných konzultací s dotčenými rezorty a kraji v návrhu aktualizace PÚR ČR uplatněny. V následujícím textu je uveden k těmto neuplatněným požadavkům vysvětlující komentář podle požadavků obsažených v uvedených odstavcích jednotlivých podkapitol kapitoly d) *Zprávy: Návrhy na aktualizaci politiky územního rozvoje a jejich zdůvodnění, popřípadě návrh a důvody na pořízení nové politiky územního rozvoje.*

3.1 Obecné požadavky na aktualizaci PÚR

Odst. 4): vyřešit v textu nejednoznačný vztah mezi odstavci některých článků PÚR a upřesnit části, které mohou vést k rozdílným výkladům a způsobují obtíže v jejím uplatňování [např. čl. (73) specifická oblast SOB5 Mostecko – viz důvody vymezení v písm. d), kritéria a podmínky pro rozhodování v písm. a) a úkoly pro územní plánování v písm. c)].

Vysvětlení: Jádrem sporu u zde uvedeného čl. (73) je problematika využívání významných zdrojů energetických nerostných surovin v území v souladu s respektováním udržitelného rozvoje, kde proti sobě stojí těžba a ochrana přírody a krajiny. Po ověření a konzultacích s dotčenými rezorty bylo zjištěno, že o nejednoznačnost nejde. Toto bylo následně vysvětleno Na jednáních k návrhu aktualizace PÚR ČR, kde se proto došlo k dohodě ponechat původní text výše uvedených písmen.

3.2 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 3. Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Odst. 1): čl. (41) rozvojová oblast OB2 Ostrava – prověřit vymezení této rozvojové oblasti s ohledem na specifickou oblast SOB4 Karvinsko.

Vysvětlení: Toto území vykazuje jednak značné problémy (špatná ekonomická a sociální stabilita, špatné životní prostředí) tak i rozvojové znaky (zejména ve vztahu k blízké Ostravě jako potenciální rozvojový prostor). V PÚR 2008 byla přijata možnost, že se na území vykazujícím jak rozvojové tak problémové znaky mohou OB (resp. OS) a SOB překrývat. Není proto třeba vymezení v návrhu aktualizace PÚR ČR měnit. Kraj zde může provést s ohledem na detailnější znalost území podrobnější rozlišení v ZÚR.

čl. (42) prověřit účelnost rozšíření rozvojové oblasti OB3 Brno o území obcí s rozšířenou působností Bučovice (bylo prověřeno, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR), Hustopeče (prověřovalo se, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR).

Vysvětlení: účelnost rozšíření v PÚR rozvojové oblasti OB3 Brno o území obcí s rozšířenou působností Bučovice a Hustopeče byla prověřena a posouzena s ohledem na typologii území ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem. Účelnost rozšíření v PÚR rozvojové oblasti OB3 Brno se však nepotvrdila a nebyla tedy zařazena do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Požadavky na prověření zařazení nových článků podle Zprávy o uplatňování PÚR ČR 2008:

Nová rozvojová osa Praha–Louny–Chomutov–hranice ČR/SRN (–Chemnitz): bylo prověřeno, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Vysvětlení: účelnost vymezení nové rozvojové osy Praha–Louny–Chomutov–hranice ČR/SRN (–Chemnitz): byla prověřena a posouzena s ohledem na typologii území ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem a dále posouzena vazba na významné

dopravní silniční a železniční komunikace. Účelnost rozšíření v PÚR této navrhované rozvojové osy se však nepotvrdila a nebyla tedy zařazena do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Nová rozvojová osa Brno–Mikulov–hranice ČR Rakousko (–Drasenhofen): bylo prověřeno, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Vysvětlení: účelnost vymezení nové rozvojové osy Brno–Mikulov–hranice ČR Rakousko (– Drasenhofen): byla prověřena a posouzena s ohledem na typologii území ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem a dále posouzena vazba na významné dopravní silniční a železniční komunikace. Účelnost rozšíření v PÚR této navrhované rozvojové osy se však nepotvrdila a nebyla tedy zařazena do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Nová rozvojová osa (Kłodzko)–hranice PL/ČR–Králíky–Moravská Třebová–(Brno): bylo prověřeno, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Vysvětlení: účelnost vymezení nové rozvojové osy (Kłodzko)–hranice PL/ČR–Králíky–Moravská Třebová–(Brno): byla prověřena a posouzena s ohledem na typologii území ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem a dále posouzena vazba na významné dopravní silniční a železniční komunikace. Účelnost rozšíření v PÚR této navrhované rozvojové osy se však nepotvrdila a nebyla tedy zařazena do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Nová rozvojová osa Ústí nad Labem–Liberec–Jičín–Hradec Králové/Pardubice (s vazbou na silnici I/13 a R35): bylo prověřeno, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Vysvětlení: účelnost vymezení nové rozvojové osy Ústí nad Labem–Liberec–Jičín–Hradec Králové/Pardubice byla prověřena a posouzena s ohledem na typologii území ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem a dále posouzena vazba na významné dopravní silniční a železniční komunikace. Účelnost rozšíření v PÚR této navrhované rozvojové osy se však nepotvrdila a nebyla tedy zařazena do PÚR.

Nová rozvojová osa České Budějovice – Plzeň: bylo prověřeno, ale nemá průmět do návrhu aktualizace PÚR ČR.

Vysvětlení: účelnost vymezení nové rozvojové osy České Budějovice – Plzeň byla prověřena a posouzena s ohledem na typologii území ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem a dále posouzena vazba na významné dopravní silniční a železniční komunikace. Účelnost rozšíření v PÚR této navrhované rozvojové osy se však nepotvrdila a nebyla tedy zařazena do návrhu aktualizace PÚR ČR.

3.3 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 4. Specifické oblasti

Odst. 1): čl. (72) specifická oblast SOB4 Karvinsko – prověřit ... vymezení této specifické oblasti s ohledem na rozvojovou oblast OB2 Ostrava.

Vysvětlení: Toto území vykazuje jednak značné problémy (špatná ekonomická a sociální stabilita, špatné životní prostředí) tak i rozvojové znaky (zejména ve vztahu k blízké Ostravě jako potenciální rozvojový prostor). V PÚR ČR 2008 byla přijata možnost, že se na území vykazujícím jak rozvojové tak problémové znaky mohou ROB (resp. ROS) a SOB překrývat. Není proto třeba vymezení v návrhu aktualizace PÚR ČR měnit. Kraj zde může provést s ohledem na detailnější znalost území podrobnější rozlišení v ZÚR. Vysvětlení je analogické ke čl. (41).

Odst. 5): prověřit účelnost vymezení v návrhu aktualizace PÚR ČR specifických oblastí Broumovsko, Orlické hory, Znojensko, Hodonínsko, Mimoňsko, Šluknovsko, Frýdlansko, Rakovnicko – Podbořansko – Kralovicko.

Vysvětlení: Účelnost vymezení navržených specifických oblastí v návrhu aktualizace PÚR ČR byla prověřena a posouzena zejména s ohledem na poznatky plynoucí ze *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020* a na soulad s tímto dokumentem, přitom byly vzaty v úvahu i poznatky plynoucí ze ZÚR příslušných krajů. Zohledněna byla skutečnost, že důvody pro vymezení stávajících specifických oblastí dosud nepominuly a uložené úkoly nebyly z větší části dosud splněny a bylo by tedy kontraproduktivní úkoly v této části PÚR dále rozšiřovat. V úvahu byl brán především územní rozsah problémů navržených území a jejich obecně vnímaná závažnost ve srovnání se stávajícími specifickými oblastmi. PÚR zahrnuje prioritně SOB na velkém území zasahujícím více krajů, nebo území kriticky devastovaná v důsledku činností „v zájmu státu“, kde je bezesporu nejbolavější těžba uhlí. Pod tuto úroveň PÚR nejde a nechává ji v kompetenci krajů.

3.4 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 5. Koridory a plochy dopravní infrastruktury

Zkapacitnění železniční tratě Praha–Kolín je řešeno pouze částečně, a to do Poříčan v rámci nového koridoru vysokorychlostní tratě (VRT) Praha–Brno, úsek Poříčany–Kolín řešen není. Ovšem s ohledem na nejasnost nově navrženého koridoru Praha–Vratislav je nutno zkapacitnění trati řešit v souvislosti s tímto možným záměrem. Stávající koridor VRT bohužel řeší pouze kapacitnější tříkolejný úsek Praha–Poříčany, ale není řešen méně kapacitní dvoukolejný úsek Poříčany–Kolín, kde může nastat problém s vícekolejným napojením na nádraží v Kolíně.

U záměru **spojujícího Letiště Leoše Janáčka–se Studénkou**, bylo zjištěno, že na regionální trati již proběhly úpravy, zbývá dokončit úsek přímo navazující na letiště. Navíc toto letiště v TEN-T má výjimku z hlediska napojení na železnici a zmíněné napojení má pouze nadmístní až regionální význam, nemělo by být předmětem návrhu aktualizace PÚR ČR.

Letiště Brno a Ostrava, která jsou součástí TEN-T revize byla z návrhu aktualizace PÚR ČR vypuštěna na základě požadavku krajů Jihomoravského a Moravskoslezského, Ministerstvo dopravy souhlasilo s jejich vypuštěním.

Letiště Přerov vyžadovalo potřebu rozšíření v případě pokračování smíšeného provozu civilního a armádního. Tím, že Armáda ČR letiště Přerov opustila, důvody pro potřebu rozšíření letiště pominuly, což potvrdilo Ministerstvo dopravy i kraj Olomoucký.

Koridor silniční dopravy (Kłodzko–)–hranice Polsko/ČR–Králíky–(–Brno) nebyl do aktualizace PÚR ČR zařazen, protože bylo zjištěno, že by toto řešení neopodstatněně duplikovalo záměry navržených koridorů D11 a R11, kde je dohodnuta též již návaznost na polské straně. Dále průchodu v oblasti brání významné lokality ochrany přírody a také stávající nízká intenzita dopravy.

3.5 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 6. Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů

Koridor VTL plynovod Budičovice – hranice ČR/SRN uvedený ve Zprávě o uplatňování PÚR ČR 2008 (kap. d) 3. Kap. 6. bod 15.) nebyl prověřován, protože od záměru bylo upuštěno.

3.6 Návrhy na aktualizaci – Kapitola 7. Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování

Prověřit zejména potřebu a účelnost čl. (172), (173) a (174) v PÚR, přitom posoudit: v čl. (174) – účelnost vymezení území Osoblažska (část území obce s rozšířenou působností Krnov – obce Vysoká, Liptaň, Slezské Rudoltice, Rusín, Bohušov, Dívčí Hrad, Hlinka, Slezské Pavlovice, Osoblaha) a území Berounska (obce s rozšířenou působností Beroun a Hořovice) jako území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území.

Vysvětlení: Články (172), (173) a (174) a úkoly z nich plynoucí byly relevantní pouze v době, kdy kraje neměly zpracovány ZÚR a tato pomoc krajům tedy měla své opodstatnění. Články byly vypuštěny, protože úkoly v nich uložené byly splněny tím, že zde uvedená území vykazující relativně zvýšené požadavky na změny v území a území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území byla jednotlivými kraji prověřena a na základě toho byly v ZÚR případně vymezeny nadmístní rozvojové oblasti, nadmístní rozvojové osy a nadmístní specifické oblasti. Vymezení dalších nadmístních oblastí a os spadá již výhradně do pravomoci krajů v rámci ZÚR a jejich aktualizací. Výše uvedené bylo projednáno a vysvětleno na konzultacích s příslušnými kraji.

4 Seznam podkladů

Ke zpracování dokumentu byly použity zejména podklady uvedené v následujícím seznamu.

Č.	Podklad
1.	Akční plán ČR pro rozvoj ekologického zemědělství v letech 2011–2015
2.	Akční plány ke strategickým hlukovým mapám
3.	Aktualizace státní energetické koncepce České republiky
4.	Aktualizace Státní kulturní politiky na léta 2013–2014 s výhledem na roky 2015–2020
5.	Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky
6.	Aktualizace strategie financování požadavků na čištění městských odpadních vod – implementace směrnice Rady č. 91/271/EHS, o čištění městských odpadních vod
7.	Analýza regionálních rozdílů v ČR pro rok 2011
8.	Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2012
9.	Atlas cestovního ruchu České republiky
10.	Atlas krajiny České republiky
11.	Atlas sídelního systému ČR
12.	Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování
13.	Bezpečnostní strategie České republiky
14.	Bílá kniha
15.	Bilance zásob výhradních ložisek nerostů České republiky k 1. lednu 2013, Díl I a II
16.	Bilance zásob výhradních ložisek nerostů České republiky k 1. lednu 2013, Díl III
17.	Český statistický úřad - rozcestník regionálních dat a publikací
18.	Charakteristiky vodních toků a povodí ČR
19.	Chráněná území, krajinné památkové zóny
20.	Digitalizace generelu vodní cesty D-O-L, Úsek Střelice - Dvořisko
21.	Dlouhodobá vize resortu práce a sociálních věcí pro oblast sociálního začleňování
22.	Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR (Zdraví 21)
23.	Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR 2011–2015
24.	Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o propojení české rychlostní silnice R 11 a polské rychlostní silnice S 3 na česko-polských státních hranicích
25.	Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o spolupráci v oblasti ochrany životního prostředí
26.	Dohoda o partnerství pro programové období 2014–2020. Česká republika
27.	Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013
28.	Dopravní politika České republiky pro období 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050
29.	Dopravní problematika VI.B. transevropského multimodálního koridoru v prostoru Moravy a Slezska
30.	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
31.	ESPON – project 3.3. Territorial dimension of the Lisbon/Gothenburg process, Final report (program ESPON – projekt 3.3. Územní dimenze Lisabonského a Göteborgského procesu, závěrečná zpráva)
32.	ESPON – projekt 1.4.3. Study on urban functions, Final report (program ESPON – projekt 1.4.3. Studie urbánních funkcí, závěrečná zpráva)
33.	ESPON POLYCE – Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe (Metropolizace a polycentrický rozvoj ve střední Evropě)
34.	ESPON project 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe, Final report (program ESPON – projekt 1.1.1. Potenciály pro polycentrický rozvoj v Evropě, závěrečná zpráva)
35.	Evidence zásob ložisek nerostů České republiky k 1. lednu 2013

Č.	Podklad
36.	EVROPA 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění
37.	Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích (AGC)
38.	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)
39.	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)
40.	Evropská úmluva o krajině
41.	Evropská úmluva o ochraně archeologického dědictví
42.	Evropská úmluva o ochraně architektonického dědictví
43.	Evropské perspektivy územního rozvoje
44.	Generální řešení plavebního spojení D-O-L, Dunajská větev
45.	Generální řešení průplavního spojení D-O-L, Oderská větev
46.	Generel území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití těchto území
47.	Generel vodních cest České republiky - Průplav Dunaj-Odra-Labe, Dunajská větev
48.	Generel vodních cest České republiky, Průplav Dunaj-Odra-Labe, Labská větev
49.	Geologický mapový server
50.	Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005
51.	How to strengthen the territorial dimension of 'Europe 2020' and the EU Cohesion Policy
52.	Integrovaná strategie rozvoje regionu Krkonoše
53.	Integrovaný operační program pro období 2007–2013
54.	Investing in Europe's future (Investování do budoucnosti Evropy)
55.	Kompendium Evropské unie o systémech, politikách a zásadách územního plánování
56.	Koncepce bydlení ČR do roku 2020
57.	Koncepce nakládání s radioaktivními odpady a vyhořelým jaderným palivem v ČR
58.	Koncepce ochrany obyvatelstva do roku 2013 s výhledem do roku 2020
59.	Koncepce památkové péče v České republice na léta 2011–2016
60.	Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodních blízkých opatření
61.	Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. m. Praze do r. 2020
62.	Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020
63.	Koncepce vodohospodářské politiky MZe do roku 2015
64.	Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR
65.	Koncepcia územného rozvoja Slovenska - 2001 - aktualizace
66.	Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030
67.	Koordinační studie VRT 2003
68.	Krajina a udržitelný rozvoj, výzvy Evropské úmluvy o krajině
69.	LABEL – územní studie
70.	Landesentwicklungsplan 2013 (Sachsen)
71.	Landesentwicklungsprogramm Bayern
72.	Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (Modely a strategie prostorového rozvoje v Německu)
73.	Lipská charta o udržitelných evropských městech
74.	Lisabonská deklarace o "sítích pro udržitelný územní rozvoj evropského kontinentu: Mosty přes Evropu"
75.	Lisabonská smlouva pozměňující Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o založení Evropského společenství
76.	Lublaňská deklarace o územní dimenzi udržitelného rozvoje

Č.	Podklad
77.	Malý lexikon obcí ČR 2006
78.	Mapa potenciální vodní a větrné eroze + metodika
79.	Metodika tvorby map povodňového nebezpečí a povodňových rizik, VÚV TGM, 2012
80.	Metropolitan areas in Europe (Metropolitní oblasti v Evropě)
81.	Metropolitan Networking in CenSE backed by North-South Rail Corridors, Final report of the Pilot Projects (Vytváření metropolitních sítí ve střední a jihovýchodní Evropě).
82.	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU
83.	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy
84.	Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009
85.	Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1391/2013 ze dne 14. října 2013, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě, pokud jde o unijní seznam projektů společného zájmu (Příloha VII nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013 – viz bod 111)
86.	Národní akční plán podporující pozitivní stárnutí 2013–2017
87.	Národní inovační strategie České republiky
88.	Národní inventarizace starých ekologických zátěží (1. etapa)
89.	Národní politika výzkumu, vývoje a inovací ČR na léta 2009 až 2015
90.	Národní priority orientovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací
91.	Národní program snižování emisí ČR
92.	Národní strategie regenerace brownfieldů
93.	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR
94.	National Spatial Development Concept of Hungary (Národní koncept prostorového/územního rozvoje)
95.	Nitrátová směrnice
96.	Nové partnerství pro soudržnost, konvergenci, konkurenceschopnost a spolupráci
97.	Obnovená strategie udržitelného rozvoje Evropské unie (2006)
98.	Obranná strategie České republiky
99.	Ochrana před povodněmi v územním plánování
100.	Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce
101.	Operační program Doprava na léta 2007–2013
102.	Operační program Životní prostředí
103.	Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2011 (Koncepce územního rozvoje Rakouska 2011)
104.	Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland (Perspektivy prostorového rozvoje v Německu)
105.	Plán hlavních povodí České republiky
106.	Plán obrany České republiky
107.	Plán ochrany památkových rezervací a památkových zón
108.	Plán odpadového hospodářství ČR
109.	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací území České republiky
110.	Podklady pro využití pro zpracování návrhu PÚR (kulturní památky)
111.	Podpora obnovy a rozvoje venkova 2014
112.	Politika územního rozvoje ČR 2008
113.	Portál strategických hlukových map

Č.	Podklad
114.	Posouzení Koncepce páteřní komunikační sítě v brněnské aglomeraci
115.	Posouzení Konceptů páteřní silniční sítě pro Jihomoravský kraj v kontextu TEN-T a PÚR ČR
116.	Přehled zásob nerostů v dobývacích prostorech a na ostatních těžených ložiskách nevyhrazených nerostů k 1. lednu 2012
117.	Přehled zpracovaných platných strategických, programových a koncepčních dokumentů Jihomoravského kraje
118.	Příroda a krajina České republiky (Zpráva o stavu 2010)
119.	Program realizace strategické koncepce hlavního města Prahy na období 2009–2015
120.	Program rozvoje Jihočeského kraje
121.	Program rozvoje Jihomoravského kraje na období 2010–2013
122.	Program rozvoje Karlovarského kraje 2007–2013
123.	Program rozvoje kraje Vysočina
124.	Program rozvoje Královéhradeckého kraje 2011–2013
125.	Program rozvoje Libereckého kraje 2007–2013
126.	Program rozvoje Moravskoslezského kraje na období 2010–2012
127.	Program rozvoje Pardubického kraje - aktualizovaná verze pro návrhové období 2012–2016 s výhledem do r. 2020
128.	Program rozvoje Plzeňského kraje - aktualizace
129.	Program rozvoje Ústeckého kraje 2008–2013 (aktualizace 2010)
130.	Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2012–2015
131.	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje
132.	Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2013–2016
133.	Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2010–2014
134.	Prováděcí dokument ke Koncepti státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007–2013
135.	První akční program pro implementaci Územní agendy EU
136.	Rajonizace cestovního ruchu
137.	Rámcová pozice ČR k budoucnosti kohezní politiky EU
138.	Rámcová úmluva o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat
139.	Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
140.	Raumszenarien Österreichs 2030 (Scénáře územního rozvoje Rakouska 2030)
141.	Referenční projekt povrchových i podzemních systémů HÚ v hostitelském prostředí granitových hornin v dohodnuté skladbě úvodního projektu a hloubce projektové studie
142.	Regionální inovační strategie Jihočeského kraje
143.	Regionální inovační strategie Královéhradeckého kraje
144.	Regionální inovační strategie Libereckého kraje
145.	Regionální inovační strategie Moravskoslezského kraje na léta 2010–2020
146.	Regionální inovační strategie Pardubického kraje
147.	Regionální inovační strategie pro Prahu
148.	Regionální inovační strategie Zlínského kraje
149.	Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod
150.	Regionální operační program NUTS 2 Střední Morava
151.	Regionální operační program NUTS II Jihozápad
152.	Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013
153.	Regionální operační program NUTS II Severovýchod
154.	Regionální operační program pro NUTS 2 Střední Čechy
155.	Regionální operační program Region soudržnosti NUTS 2 Severozápad pro období 2007–2013

Č.	Podklad
156.	Registr půdy
157.	Registr rizikových úložných míst těžebního odpadu
158.	Řídící principy udržitelného územního rozvoje evropského kontinentu
159.	Roční zpráva o provozu ES ČR 2012
160.	Rostoucí regiony, rostoucí Evropa
161.	Rozhodnutí č. 1 o polycentrickém rozvoji: podpora konkurenceschopnosti, zvyšování koheze
162.	Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1364/2006/ES ze dne 6. září 2006, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě
163.	Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (přepracování)
164.	Sdělení komise Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění
165.	Sdělení komise Radě, Evropskému parlamentu, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o šestém akčním programu Evropského společenství pro životní prostředí
166.	Šestá hodnotící zpráva o plnění nařízení vlády č. 197/2003 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky za rok 2010
167.	SIC! (Sustrain implement corridor) short factbook (Projekt SIC! zkrácené znění závěrečné zprávy)
168.	Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury
169.	Situační zpráva ke Strategii udržitelného rozvoje ČR
170.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES o ochraně volně žijících ptáků
171.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/77/ES ze dne 27. září 2001 o podpoře elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů energie na vnitřním trhu s elektřinou
172.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí
173.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES ze dne 23. října 2007 o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik
174.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
175.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky
176.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/81/ES ze dne 23. října 2001 o národních emisních stropcích pro některé látky znečišťující ovzduší
177.	Směrnice Rady č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin
178.	Směrnice Rady 2011/70/Euratom ze dne 19. července 2011, kterou se stanoví rámec Společenství pro odpovědné a bezpečné nakládání s vyhořelým palivem a radioaktivním odpadem
179.	Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2014/61/EU ze dne 15. května 2014 o opatření ke snížení nákladů na budování vysokorychlostních sítí elektronických komunikací
180.	Souhrnná evidence dobývacích prostorů
181.	Společná strategie územního rozvoje států V4+2
182.	Stanovisko Komise pro životní prostředí AV ČR k projektu Kanálu Dunaj–Odra–Labe.
183.	Statistická ročenka České republiky 2012
184.	Statistická ročenka životního prostředí České republiky 2013
185.	Statistický lexikon obcí České republiky 2007
186.	Státní energetická koncepce České republiky
187.	Státní kulturní politika na léta 2009–2014
188.	Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020
189.	Státní politika v elektronických komunikacích – Digitální Česko, MPO, 2011
190.	Státní politika v elektronických komunikacích – Digitální Česko 2.0, aktualizace, MPO, 2013
191.	Stav a perspektivy území EU – aktualizované znění 2011

Č.	Podklad
192.	Strategické cíle a opatření Regionální inovační strategie hlavního města Prahy
193.	Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR
194.	Strategie boje proti sociálnímu vyloučení 2011–2015
195.	Strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2020
196.	Strategie Evropské unie pro Podunají
197.	Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky pro období 2012 až 2020. Zpět na vrchol
198.	Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky
199.	Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky
200.	Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů
201.	Strategie pro růst - české zemědělství a potravinářství v rámci Společné zemědělské politiky EU po roce 2013
202.	Strategie působení ČR v EU. Aktivní politika pro růst a konkurenceschopnou Evropu.
203.	Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020
204.	Strategie rozvoje Jihomoravského kraje do roku 2016
205.	Strategie rozvoje konkurenceschopnosti Karlovarského kraje
206.	Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2006–2015
207.	Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 - 2020 – aktualizace
208.	Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje na léta 2009–2016
209.	Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009–2020
210.	Strategie udržitelného rozvoje České republiky
211.	Strategie udržitelného rozvoje Libereckého kraje 2006–2020
212.	Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006–2020 (aktualizace)
213.	Strategie zeleného růstu OECD
214.	Studie optimalizace trasy D-O-L v úseku Střelice – Labe, 3. etapa
215.	Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R 35
216.	Studie proveditelnosti: Zlepšení podmínek pro říční dopravu ve střední Evropě (zejména na Labi)
217.	Studie rozvoje česko-saského příhraničí
218.	Studie rozvoje česko-slovenského příhraničí
219.	Studie: Vysokorychlostní železniční trať Praha–Drážďany – porovnáním dvou navržených tras
220.	Systém evidence kontaminovaných míst
221.	Systém evidence zátěží životního prostředí
222.	Tematická strategie pro městské životní prostředí
223.	Toledská deklarace
224.	Třídy ochrany zemědělské půdy
225.	Úmluva o kulturním a přírodním světovém dědictví (UNESCO)
226.	Úmluva o ochraně a využití hraničních vodních toků a mezinárodních jezer
227.	Úmluva o biologické rozmanitosti
228.	Úmluva o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států (CRLTAP)
229.	Úmluva o mokřadech majících mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva (Ramsarská úmluva)
230.	Úmluva o ochraně evropských planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a přírodních stanovišť
231.	Úmluva o ochraně stěhovavých druhů volně žijících živočichů (Bonnská úmluva)
232.	Úmluva o posuzování vlivů na životní prostředí přesahující hranice států
233.	UN-Habitat program OSN pro lidská sídla

Č.	Podklad
234.	Usnesení vlády č. 368/2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe
235.	Usnesení vlády ČR č. 1177/2009 k Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008–2013
236.	Usnesení vlády ČR č. 155 ze dne 14. března 2012 ke Zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje
237.	Usnesení vlády ČR č. 418/2012 ze dne 13. června 2012 k zabezpečení finančních prostředků na přípravu a realizaci řešení protipovodňové ochrany v povodí řeky Bečvy, včetně příloh
238.	Usnesení vlády ČR č. 444/1991 ke zprávě o územních ekologických limitech těžby hnědého uhlí a energetiky v Severočeské hnědouhelné pánvi
239.	Usnesení vlády ČR č. 49 ze dne 19. ledna 2011 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe
240.	Usnesení vlády ČR č. 444/2008 ze dne 21. dubna 2008 ke konečné variantě opatření na snížení povodňových rizik v povodí horního toku řeky Opavy s využitím přírodně blízkých povodňových opatření
241.	Usnesení vlády ČR č. 119/2011 ze dne 16. února 2011 k předpokládanému zabezpečení finančních prostředků na přípravu a dílčí realizaci opatření ke snížení povodňových rizik v povodí horního toku řeky Opavy s využitím přírodně blízkých opatření včetně dokončení majetkoprávního vypořádání
242.	Usnesení vlády ČR č. 259/2011 ze dne 13. dubna 2011 k aktuálnímu stavu přípravy protipovodňových opatření v povodí řeky Bečvy
243.	Usnesení vlády ČR č. 418/2012 ze dne 13. června 2012 zabezpečení finančních prostředků na přípravu a realizaci řešení protipovodňové ochrany v povodí řeky Bečvy
244.	Územní agenda EU 2020
245.	Územní stav a perspektivy Evropské unie
246.	Územní studie česko-polského příhraničí – syntéza národních dokumentů
247.	Územní studie Orlicko
248.	Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe
249.	Územní studie Šumava
250.	Vision Planet, Stratégie pre integrovaný územný rozvoj Stredoeurópskej, Podunajskej a Jadranskej oblasti
251.	Vodní útvary v ČR
252.	Vodovody a kanalizace České republiky 2012
253.	Vybrané oblasti udržitelného rozvoje v krajích České republiky 2010
254.	Vyhodnocení Národního programu na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR
255.	Vyhodnocení povodňových rizik v České republice
256.	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve smyslu § 35 odst. 2 písm. b) stavebního zákona
257.	Vymezení archeologických zón
258.	Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů
259.	Zásady státní lesnické politiky
260.	Zásady urbánní politiky
261.	Zásady územního rozvoje krajů a ÚAP krajů
262.	Zelená kniha – Rámec politiky pro klima a energetiku do roku 2030
263.	Zelená kniha – TEN-T: přezkum politiky – Směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky
264.	ZELENÁ KNIHA – Uvolnění potenciálu kulturních a tvůrčích odvětví
265.	Zelená kniha o územní soudržnosti – Učinit z územní rozmanitosti přednost
266.	Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika
267.	Zpráva o plnění Strategie regionálního rozvoje České republiky
268.	Zpráva o stavu lesa a lesního hospodářství České republiky v roce 2012

Č.	Podklad
269.	Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky v roce 2012
270.	Zpráva o životním prostředí ČR 2013