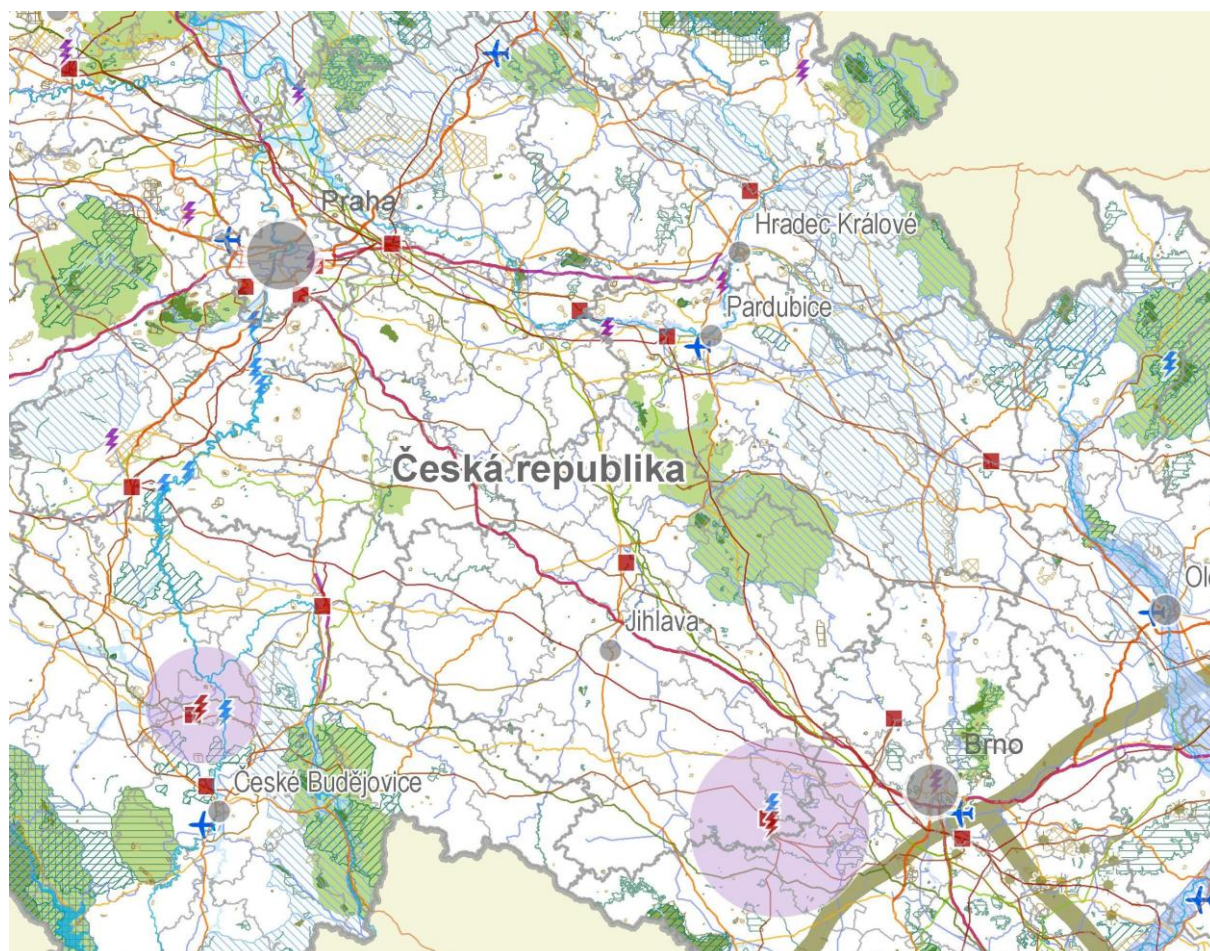




POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE České republiky 2008

Podklady a východiska



Ministerstvo pro místní rozvoj

OBSAH

ÚVOD7

1	MEZINÁRODNÍ SOUVISLOSTI A VAZBY	7
1.1	Evropské souvislosti vyplývající z dokumentů EU, Rady Evropy a studií zpracovaných pro účely PÚR	7
1.2	Souvislosti vyplývající z podkladového materiálu Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury.....	11
1.3	PŘÍLOHA KAPITOLY 1.....	15
2	PROBLÉMY A STŘETY	33
2.1	Limity a omezení využití území.....	33
2.2	Územní problémy	34
2.2.1	Územní problémy v oblasti dopravy	34
2.2.2	Územní problémy v oblasti energetiky	35
2.2.3	Územní problémy v oblasti rizik v území	36
2.2.4	Územní problémy v oblasti těžby nerostných surovin	36
2.2.5	Územní problémy v oblasti sociální a ekonomické	37
2.2.6	Územní problémy vyváženosti podmínek pro udržitelný rozvoj území	38
2.3	Možné územní střety	38
2.3.1	Možné územní střety záměrů s limity využití území v oblasti ochrany přírody a krajiny	39
2.3.2	Možné územní střety záměrů s územími zasaženými záplavami v letech 1997 a 2002.....	39
2.4	PŘÍLOHA KAPITOLY 2.....	41
3	SEZNAM PODKLADŮ	48

SEZNAM SCHÉMÁT

- Schéma 1 „Modrý banán“ a „Nový banán“
- Schéma 2 Západoevropský pentagon a Středoevropský pentagon
- Schéma 3 Ekonomická výkonnost (Lisabonské hospodářské indikátory)
- Schéma 4 Typologie funkčních urbánních oblastí (FUAs)
- Schéma 5 Typologie Evropských metropolitních oblastí růstu (MEGAs)
- Schéma 6 Rozvojový potenciál urbánních oblastí v prostoru CADSES – kategorizace
- Schéma 7 Evropské souvislosti – oblasti a osy urbanizace
- Schéma 8 Rozvojové oblasti a osy v části střední Evropy
- Schéma 9 Silniční síť v části střední Evropy
- Schéma 10 Železniční síť v části střední Evropy
- Schéma 11 Elektroenergetika (vedení 400 kV a 220 kV) – evropské souvislosti
- Schéma 12 Plynárenství – evropské souvislosti
- Schéma 13 Ropovody – evropské souvislosti
- Schéma 14 Elektroenergetika v části střední Evropy
- Schéma 15 Plynárenství v části střední Evropy
- Schéma 16 Dálkovody v části střední Evropy
- Schéma 17 Limity a omezení využití území
- Schéma 18 Záměry v území
- Schéma 19 Problémy v území
- Schéma 20 Území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území

ÚVOD

V materiálu „Podklady a východiska“ jsou obsaženy výstupy analýz znalostí o stavu, záměrech a limitech využití území ČR, na jejichž základě je zpracována Politika územního rozvoje ČR. „Podklady a východiska“ jsou tedy informačním vstupem a jedním z podkladů, na jehož základě byla tvořena PÚR ČR. Tento podklad není projednáván a schvalován vládou ČR.

1 MEZINÁRODNÍ SOUVISLOSTI A VAZBY

Text této kapitoly vychází z aktualizovaného textu kapitoly Mezinárodní souvislosti a vazby z materiálu Podklady a východiska PÚR ČR 2006 a dále z materiálu Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury, vytvořeného za účelem zpracování návrhu PÚR ČR 2008.

1.1 Evropské souvislosti vyplývající z dokumentů EU, Rady Evropy a studií zpracovaných pro účely PÚR

- a) První tři roky členství České republiky (dále ČR) a dalších nových zemí v EU ukazují, že se podařilo začlenit středoevropský prostor včetně ČR do vyspělé ekonomiky EU, což se projevilo pozitivně v ekonomickém růstu i dalších kvalitativních parametrech. ČR má z nových zemí po Slovinsku druhý nejvyšší HDP/os. a v současnosti poměrně uspokojivý růst HDP. Výhodou je relativní blízkost vyspělých evropských regionů, zejména v Německu a Rakousku, hustá (i když zanedbaná) silniční a železniční síť, hustá síť malých a středních měst a průmyslová tradice.

Další prohloubení evropské integrace a impulz rozvoje představuje rozšíření schengenského prostoru o většinu nových členských zemí EU. Naprostá propustnost státních hranic (uvnitř Schengenu) bude mít pozitivní vliv na hospodářský rozvoj a tvorbu a posílení vzájemných vazeb a spolupráce jak na mezistátní úrovni, tak zejména v příhraničních územích.

Zásadní význam pro územní rozvoj ČR bude mít čerpání finančních prostředků z fondů EU v programovém období 2007-2013, které má být využito z velké části na budování dopravní infrastruktury, infrastruktury v oblasti životního prostředí, revitalizaci sídel, rozvoj podnikání ad.

- b) ČR zaujímá ve střední Evropě z hlediska perspektivních dopravních tahů významné místo. Je křižovatkou hlavních směrů rozvoje ve směru západ – východ i sever – jih. Tato poloha je pozitivní z hlediska atraktivity pro zahraniční investice, avšak má svá negativa v nárůstu tranzitní dopravy. Česká republika se nesmí stát levnou tranzitní zemí Evropy, zejména pro automobilovou dopravu. Logistické služby by měly přednostně sloužit národní ekonomice.
- c) O postavení ČR v rámci prostorové struktury Evropy se dá říci, že z nových členských zemí EU má nejvýhodnější polohu, pokud se týká blízkosti nejvýznamnějších urbanizovaných prostorů Evropy.

V rámci Evropy existuje jeden jádrový prostor a dále několik významných makroregionů. Jádrový prostor lze charakterizovat velmi vysokou hustotou obyvatel, výskytem největších metropolitních oblastí, výraznou hustotou kvalitních dopravních sítí, velkou ekonomickou výkonností a vysokou mírou konkurenceschopnosti s velkým podílem inovací a investic do vědy a výzkumu.

V podstatě existují dvě vymezení evropského jádrového prostoru:

- tzv. Modrý banán – jihovýchodní Anglie, Benelux, severní Francie, středozápadní a jihozápadní Německo, Švýcarsko a severní Itálie (viz schéma 1 v příloze kapitoly),
- tzv. Západoevropský pentagon – území mezi městy Londýn, Paříž, Miláno, Mnichov a Hamburk (viz schéma 2 v příloze kapitoly); takto vymezené území zahrnuje 18 % plochy, 41 % obyvatel, 49 % HDP a 75 % výdajů na vědu a rozvoj v původní EU 15.

Dalšími hospodářsky silnými makroregiony v Evropě s vysokým potenciálem rozvoje jsou (viz schéma 2 v příloze kapitoly):

- region Øresund ležící na dánském ostrově Sjaelland a v jižním Švédsku s centry Kodaní a Malmö,
- tzv. Sun Belt (Slunečný pás) rozprostírající se od Barcelony přes Miláno až po Záhřeb.

V posledních několika letech se začíná hovořit o potenciálním druhém evropském jádru, nacházejícím se ve střední Evropě. Někdy je označováno jako tzv. Nový banán (viz schéma 1 v příloze kapitoly) – široké území podél osy severozápad-jihovýchod Berlín – Praha – Vídeň – Budapešť/Záhřeb, či jako tzv. Středoevropský pentagon (viz schéma 2 v příloze kapitoly) – území mezi městy Berlín, Praha, Vídeň, Budapešť a Varšava.

V případě Modrého banánu či Západoevropského pentagonu se dá říct, že se jedná o popis stavu prostorově ekonomické struktury Evropy. V případě Nového banánu či Středoevropského pentagonu se jedná o vizi (záměr) žádoucího prostorově ekonomického rozvoje v Evropě.

Z pohledu celého území EU leží území ČR v tzv. semiperiferii. V zemích Visegradské čtyřky, tedy i v ČR, lze pozorovat rychlejší rozvoj západních regionů oproti regionům východním.

Ekonomickou výkonnost jednotlivých regionů NUTS II v EU ukazuje schéma 3 v příloze kapitoly, které bylo vytvořeno na základě vyhodnocení ekonomických indikátorů¹ přijatých Komisí a Radou EU pro měření pokroku v Lisabonské agendě. Z pohledu středoevropského dosahují velmi dobrých výkonů metropolitní regiony hlavních měst zemí Visegradu. To dokládá další ze známých trendů regionálního (prostorově ekonomického) rozvoje v nových členských státech EU po roce 1989, a sice dominantní postavení hlavních měst s funkcí „brány“ pro příchod investic a šíření modernizace.

- d) Projekt č. 1.1.1 programu ESPON, který se zabývá polycentrickým rozvojem Evropy, člení její území na tzv. funkční urbánní oblasti (FUA) – viz schéma 4 v příloze kapitoly. Tyto oblasti zahrnují významná evropská města a jejich spádové oblasti. Projekt č. 1.1.1 programu ESPON v rámci polycentrického rozvoje Evropy vymezuje 2 globální města – Londýn a Paříž a 72 měst, které označuje jako MEGA (Metropolitan European Growth Areas – Evropské metropolitní oblasti růstu). MEGA (viz schéma 5 v příloze kapitoly) jsou tříděny na tzv. Evropské motory (nejbližšími ČR jsou Berlín, Mnichov a Vídeň), silné MEGA (např. Turín a Curych), potenciální MEGA (např. Varšava, Bratislava, Budapešť) a slabé MEGA. V České republice je do oblastí MEGA zahrnuta pouze Praha a to jako potenciální MEGA.

¹ Kombinace celkem sedmi různých indikátorů za HDP, nezaměstnanost a oblast vědy a výzkumu za rok 2000.

O výsledcích projektu č. 1.1.1, ale i dalších projektů programu ESPON (např. o bezchybnosti či úplnosti vymezení MEGA ve střední Evropě) bylo a je nutno ještě dále diskutovat. Příkladem takové diskuse může být projekt PlaNet CenSE², zabývající se prostorem střední Evropy a Jaderského moře a části Balkánu mimo jiné z pohledu sídelní struktury. Projekt posoudil rozvojový potenciál sídel, porovnal jej s výsledky programu ESPON a vytvořil „přesnější“ klasifikaci jednotlivých kategorií MEGA v daném prostoru, tedy včetně krajských měst ČR a dalších evropských měst, která mají na územní rozvoj ČR největší vliv (tj. Katovice, Vratislav, Drážďany, Lipsko – Halle, Norimberk, Linec, Vídeň a Bratislava) – viz schéma 6 v příloze kapitoly.

- e) 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 postupně vyrovnávat svou sociálně-ekonomickou úroveň na úroveň regionů nových spolkových zemí Německa a sousedících spolkových zemí Rakouska. Rozvoj ČR se v nejbližší době bude především opírat o průmyslovou tradici a kvalifikovanou pracovní sílu. V delším časovém horizontu je nutno preferovat rozvoj, opírající se o znalostní ekonomiku s vědecko výzkumnou základnou. Je nezbytné zlepšení vazeb zejména s vyspělým Bavorskem, Saskem, Horním Rakouskem a Polskem. Týká se to jak hlavních dopravních koridorů, tak i regionálních přeshraničních vazeb. Geografické podmínky vytvářejí tradičně překážky tohoto procesu v oblasti pohraničních hor. Tyto překážky jsou dány nejen terénními obtížemi pro výstavbu silnic a dálnic, ale i vymezením oblastí ochrany přírody a v neposlední řadě i okolnostmi sociálně-kulturními, které jsou dány odsunem německého obyvatelstva, čtyřicetiletou existencí železné opony a vymezením rozsáhlých nepřístupných pohraničních pásem. Odlišné geografické podmínky má Morava, která je prostorově otevřena jak na sever do Polska v oblasti Hornoslezské pánve, tak i na jih do Dolního Rakouska. Dopravní tah z polského Gdaňsku přes Katovice, Ostravu a ve dvou větvích (Olomouc – Brno – Mikulov, Přerov – Otrokovice – Břeclav) směrem na Vídeň má předpoklad stát se jedním z nejvýznamnějších středoevropských tahů. ČR má také vysoký přírodní a kulturní potenciál pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu.
- f) Z hlediska osídlení a urbanizace jsou z pohledu bezprostředních vazeb na ČR ve střední Evropě klíčové (viz schéma 7 v příloze kapitoly):
- v Německu berlínský metropolitní region (4 mil. obyv.), metropolitní region Saský trojúhelník – drážďanský region (1 mil. obyv.) + region Lipsko – Halle (1,4 mil. obyv.) + region Chemnitz /Saská Kamenice/ (1 mil. obyv.), metropolitní region Norimberk (1 mil. obyv.) a mnichovský metropolitní region (2,3 mil.);
 - v Rakousku aglomerace Lince (0,3 mil. obyv.) a metropolitní region Vídně (2 mil.);
 - v Polsku metropolitní regiony Vratislavy (0,8 mil.), Katovic (2,6 mil.) a Krakova (0,8 mil.);
 - na Slovensku jsou to metropolitní region Bratislavy (0,6 mil. obyv.) a aglomerace Žilina - Martin (0,2 mil. obyv.).

Mnichovský a Norimberský metropolitní region náleží do silně urbanizované a vyspělé jihoněmecké oblasti, která má silné vazby na Porýní a přes Innsbruck i na vyspělou Lombardii. Čtyřmiliónový berlínský region je oproti tomu obklopen slabě rozvinutým a relativně řídko osídleným územím a potýká se s vlastními sociálně ekonomickými potížemi. Metropolitní region Saský trojúhelník (Drážďany, Lipsko – Halle a Chemnitz) má předpoklad dalšího rozvoje a může se stát pólem rostoucí přeshraniční spolupráce s

² Projekt PlaNet CenSE (Planners Network for Central and South East Europe – Síť plánovačů střední a jihovýchodní Evropy) zpracovaný za účasti ČR v rámci iniciativy Společenství Interreg IIIB CADSES.

Českou republikou. Rakouský Linec má spíše význam dopravního napojení. Dvumilionový metropolitní vídeňský region má silný rozvinutý potenciál a vytváří předpoklady pro územní kooperaci s Bratislavou, Brnem a maďarským Györem /Ráb/ (v rámci středoevropského regionu spolupráce CENTROPE).

g) 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. Za tímto účelem vymezily evropské konference ministrů dopravy 10 panevropských dopravních koridorů. Pro Českou republiku jsou relevantní tyto koridory:

- Koridor IV – Dresden/Nürnberg – Praha – Wien/Bratislava – Győr – Budapest – Bucuresti – Istanbul (PÚR ČR navrhuje rozšíření koridoru o jižní větev ve směru Praha – Linz).
- Koridor VI – Gdaňsk – Warszawa – Katowice – Ostrava/Žilina – Wien/Bratislava.
Koridor VI se v úseku Katowice – Wien větví na:
 - VI a > Katowice – Žilina – Bratislava
 - VI b > Katowice – Ostrava – Wien.

Je možno předpokládat, že větev VI a bude využívána zejména v dalším směru na Budapešť a Bělehrad, kdežto větev VI b bude využívána zejména v dalším směru na Graz, Villach a k Jaderskému moři. Při budování těchto větví může dojít k určité „soutěži“ mezi Českou a Slovenskou republikou, zejména v čerpání prostředků EU na síť TEN-T.

h) Pokud se týká silniční a dálniční sítě, je síť TEN-T až na krátké úseky vybudována v Německu a v Rakousku. Na území České republiky, Polska a Slovenska je síť rychlostních silnic a dálnic nedostatečná, některé úseky jsou rozestavěny, některé úseky jsou územně připraveny a některé úseky jsou pouze plánovány. Pro Českou republiku mají význam zejména tyto trasy:

- Lipsko/Berlín – Drážďany – Ústí n. L. – Praha, jako D 8.
- Bamberg – Bayreuth – Cheb – Karlovy Vary – Praha, jako R6.
- Norimberk – Rozvadov – Plzeň – Praha, jako D 5.
- Linec – Č. Budějovice – Praha, stávající I/3, budoucí D 3/R3.
- Praha – Brno – Vyškov – Hulín – Lipník nad Bečvou – Běloutín, jako D 1.
- Brno – Břeclav – Bratislava, jako D 2.
- Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – Valbřich – Lehnice – Štětín, jako D 11/R11.
- Gdaňsk – Lodž – Katowice – Ostrava – Běloutín – Lipník n. B, jako D 47, v budoucnu D 1.
- Praha – Turnov, jako R10, s pokračováním na Polsko (Jelení Hora – Vratislav), kde není návaznost v úseku Turnov – hranice ČR/Polsko, nepřijatelná návaznost pro průchod Krkonošským národním parkem.
- Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Úlibice – Hradec Králové – Moravská Třebová – Olomouc – Lipník nad Bečvou, Palačov – Lešná – Valašské Meziříčí, kde jsou spojeny v jednom tahu tyto záměry a stav S4, R35, S5 (R35c), R35a, R35b, R35 a část S2 (chybějící pokračování na Žitavu a Zhořelec řeší PÚR ČR návrhem nové kapacitní dopravní cesty (S4), která je reakcí na saský návrh nové spolkové silnice B 178n v úseku Löbau – Žitava, novostavba obchvatu Žitavy je nedělená silnice se stoupacími pruhy pro pomalá vozidla).
- Brno – Moravská Třebová, jako S12 (R43).
- Běloutín – Č. Těšín – Bialsko Biala, jako R48.

- Brno – Mikulov – Vídeň, jako R52.
- Hulín – Břeclav, jako R55.
- Frýdek – Místek – Jablunkov – Žilina.

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

- Drážďany – Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Kolín – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Vídeň/Bratislava s pomocnou větví na území ČR.
- Děčín – Ústí nad Labem-Střekov – Mělník – Nymburk – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno.
- Schirding – Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Ostrava – Český Těšín – Mosty u Jablunkova – Žilina.
- Praha – Plzeň – Domažlice – Mnichov.
- Praha – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Dolní Dvořiště – Linec,
- Bratislava/Vídeň – Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné – Bielsko-Biala – Katowice.
- Brno – Přerov.
- Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Most – Ústí nad Labem.
- Plzeň – České Budějovice – Gmünd – Vídeň.
- Veselí nad Lužnicí – Gmünd – Vídeň.
- Ústí nad Orlicí – Lichkov.

1.2 Souvislosti vyplývající z podkladového materiálu Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury

Výše zmíněný podkladový materiál **Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury**, vytvořený za účelem zpracování návrhu PÚR ČR 2008, se zabýval třemi tematickými okruhy v části střední Evropy, vymezené městy Budapešť, Krakov, Lodž, Lipsko, Erfurt, Norimberk, Mnichov a Graz /Štýrský Hradec/ s následujícími cíly:

1. Vymezení rozvojových oblastí (ROB) a rozvojových os (ROS) v řešeném území na základě přístupu převzatého z PÚR ČR 2006 a dále pak porovnání návaznosti rozvojových os mezi Českou republikou a sousedními zeměmi – viz ad 1) a též schéma 8 v příloze kapitoly.
2. Zmapování stavu a především rozvojových záměrů v oblasti dopravní infrastruktury v řešeném území a dále porovnání návaznosti dopravní infrastruktury mezi Českou republikou a sousedními zeměmi – viz ad 2) a též schéma 9 a 10 v příloze kapitoly.
3. Zmapování stavu a především rozvojových záměrů v oblasti technické infrastruktury v řešeném území – viz ad 3) a též schéma 11–16 v příloze kapitoly.

V současné době se zpracovává tzv. "Společný dokument územního rozvoje států V4, Bulharska a Rumunska". Cílem tohoto dokumentu je jednotným způsobem vymezit rozvojové oblasti a rozvojové osy a dále dopravní koridory nadnárodního významu v řešeném území (tj. České republice, Polsku, Slovensku, Maďarsku, Rumunsku a Bulharsku). Výsledky tohoto dokumentu budou využity pro aktualizaci PÚR ČR.

Ad 1) 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 **jeden případ nedostatečné návaznosti os** (osy směřující k sobě, ale míjející se) a **tři případy, kde propojení os chybí** (případ os nemajících na druhé straně žádné pokračování, nebo os, na které navazují osy nižší hierarchické úrovně, které však nejsou součástí vymezení ROS).

Případy špatné návaznosti os (číslo na konci řádků v závorce je značkou vyznačenou ve schématu 8 v příloze kapitoly):

1. špatná návaznost české rozvojové osy OS 5 (hranice Rakousko/ČR – Břeclav – Ostrava – hranice ČR/Polsko) směřující z Ostravy do Polska (směrem na Rybník a dále na Katovice) a polské osy směřující z Bielsko-Bialé do ROB Ostrava (1).

Případy chybějícího propojení rozvojových os - (číslo na konci řádků v závorce je značkou vyznačenou ve schématu 8 v příloze kapitoly):

1. česká rozvojová osa OS 7 (Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – hranice ČR/SRN) končící v Libereckém kraji na hranici se Saskem (navazuje na ni osa nižší úrovně: hranice ČR/SRN – Žitava – Budyšín/Zhořelec – ...) (2);
2. česká rozvojová osa OS 11 (Zlín – Horní Lideč – hranice ČR/Slovensko) končící ve Zlínském kraji na hranici se Slovenskem (navazuje na ni osa nižší úrovně, a sice návrh rozvojové osy 2. stupně: hranice ČR/SR – Púchov) (4).

Ad 2) 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 (číslice nebo písmeno na konci řádků v závorce je značkou vyznačenou ve schématu 9 a 10 v příloze kapitoly):

- Silniční doprava:
 1. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem českého koridoru kapacitní dopravní cesty a bavorskou spolkovou silnicí; jedná se o trasu Strakonice – st. hranice ČR/SRN – Pasov (1). */Ve skutečnosti však proběhla na bavorské straně částečná modernizace silnice (silnice B12). Z důvodů nejasnosti podoby (viz poznámka pod čarou č. 12) zamýšleného koridoru kapacitní dopravní cesty na české straně je možno situaci vyhodnotit tak, že faktický stav bavorské části komunikace „odpovídá“ záměru na české straně, tedy, že se o nenávaznost reálně nejedná/;*
 2. nevyjasněnost, zda v budoucnu bude existovat záměr propojit Saskou Kamenici 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);
 3. nevyjasněnost podoby hraničního úseku silničního spojení (trasa /zda přes Polsko nebo přímo z ČR do Saska/ a kategorie či parametry) mezi saskou Žitavou a českým Hrádkem nad Nisou (3);
 4. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem polské TEN-T a českou silnicí I. třídy; jedná se o trasu Vratislav – Jelení Hora – st. hranice Polsko/ČR (směr Harrachov) (4), kdy polská TEN-T končí na státní hranici, bez návaznosti TEN-T v ČR;
 5. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem českého koridoru kapacitní dopravní cesty a polskou silnicí; jedná se o trasu Moravská Třebová – Králíky – st. hranice ČR/Polsko – (směr Kladsko) (5);

6. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem českého koridoru kapacitní dopravní cesty a polskou silnicí; jedná se o trasu Mohelnice – Jeseník – st. hranice ČR/Polsko – (směr Opole) **(6)**;
 7. 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 – Ostrava – Opava **(7)**.
 8. 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) **(8)**;
 9. 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) **(9)**. */Podobná situace jako v bodě 1. Rakousko připravuje zkapacitnění silnice na svém území/.*
 10. možný nesoulad mezi usnesením vlády č. 735/2008 – záměrem rychlostní R55 v úseku Břeclav - státní hranice s neexistencí obdobného záměru na rakouské straně.
- **Železniční doprava:**
 1. nevyjasněnost parametrů záměru tzv. železnice Dunaj – Vltava (tzv. Donau – Moldau Bahn) **(A)**;
 2. nenávaznost mezi záměrem české VRT a bavorskou železniční sítí; jedná se o trasu Praha – Plzeň – Rozvadov – st. hranice ČR/SRN – (směr Norimberk), kde na bavorské straně nenavazuje žádná železniční trať **(B-1³)**;
 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 - Katovice **(C-2⁴)**;
 4. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem slovenské VRT a na něj navazující českou konvenční tratí, u níž je plánována modernizace na rychlost do 120 km/h; jedná se o větev Čadca – st. hranice Slovensko/ČR – Ostrava odbočující z trasy Rakousko – Bratislava – Žilina – Polsko **(D-2)**;
 5. možný nesoulad v parametrech mezi záměrem české VRT a na něj navazující slovenskou konvenční tratí; jedná se o trasu Brno – Břeclav – st. hranice ČR/Slovensko - Bratislava **(E-2)**;
 6. možný nesoulad v parametrech mezi propojující tratí spojující český Liberec se saskou Žitavou a tratěmi na ní navazujícími **(I-2)**; jedná se o českou trať Praha – Liberec – (Frýdlant – st. hranice ČR/Polsko) a saskou trať Chotěbuz – Zhořelec – Žitava, u nichž je plánována modernizace na rychlost 120-160 km/h;
 7. možný nesoulad v parametrech mezi českou tratí AGTC, u níž je plánována modernizace na rychlost 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 – Zelená Hora **(II-2)**;
 8. možný nesoulad v parametrech mezi českým koridorem celostátní železnice, u něž je plánována modernizace, a na něj navazující polskou konvenční tratí, u níž není plánována modernizace; jedná se o trať Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Trutnov – st. hranice ČR/Polsko – Valbřych **(III-2)**;
 9. nenávaznost mezi českým koridorem celostátní železnice, u něž je plánována modernizace, a polskou železniční sítí; jedná se o trasu Hradec Králové – Náchod – st. hranice ČR/Polsko – Kudowa-Zdrój – Kladsko, kde chybí železniční propojení mezi Náchodem a Kudowa-Zdrój **(IV-1)**;

³ 1- značí nenávaznost železniční sítě

⁴ 2- značí možný nesoulad v parametrech železniční sítě

10. možný nesoulad v parametrech mezi českou tratí AGTC, u níž je plánována modernizace na rychlost 120-160 km/h, a na ní navazující polskou tratí AGTC, u níž je plánována modernizace na rychlost do 200 km/h; jedná se o trasu Česká Třebová – Lichkov – st. hranice ČR/Polsko – Kladsko – Vratislav (V-2);
 11. 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 do 200 km/h; jedná se o trasu Ostrava – Bohumín – st. hranice ČR/Polsko – Chalupki - Opole (VI-2).
- Vodní doprava:
 1. nevyjasněnost stanovisek Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky a Spolkové republiky Německo k rozvojovému záměru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe.

Ad 3) Zmapování stavu a především rozvojových záměrů v oblasti sítí technické infrastruktury mezi ČR a sousedními zeměmi – viz schéma 11 až 16 v příloze kapitoly

1.3 PŘÍLOHA KAPITOLY 1

Schéma 1 „Modrý banán“ a „Nový banán“

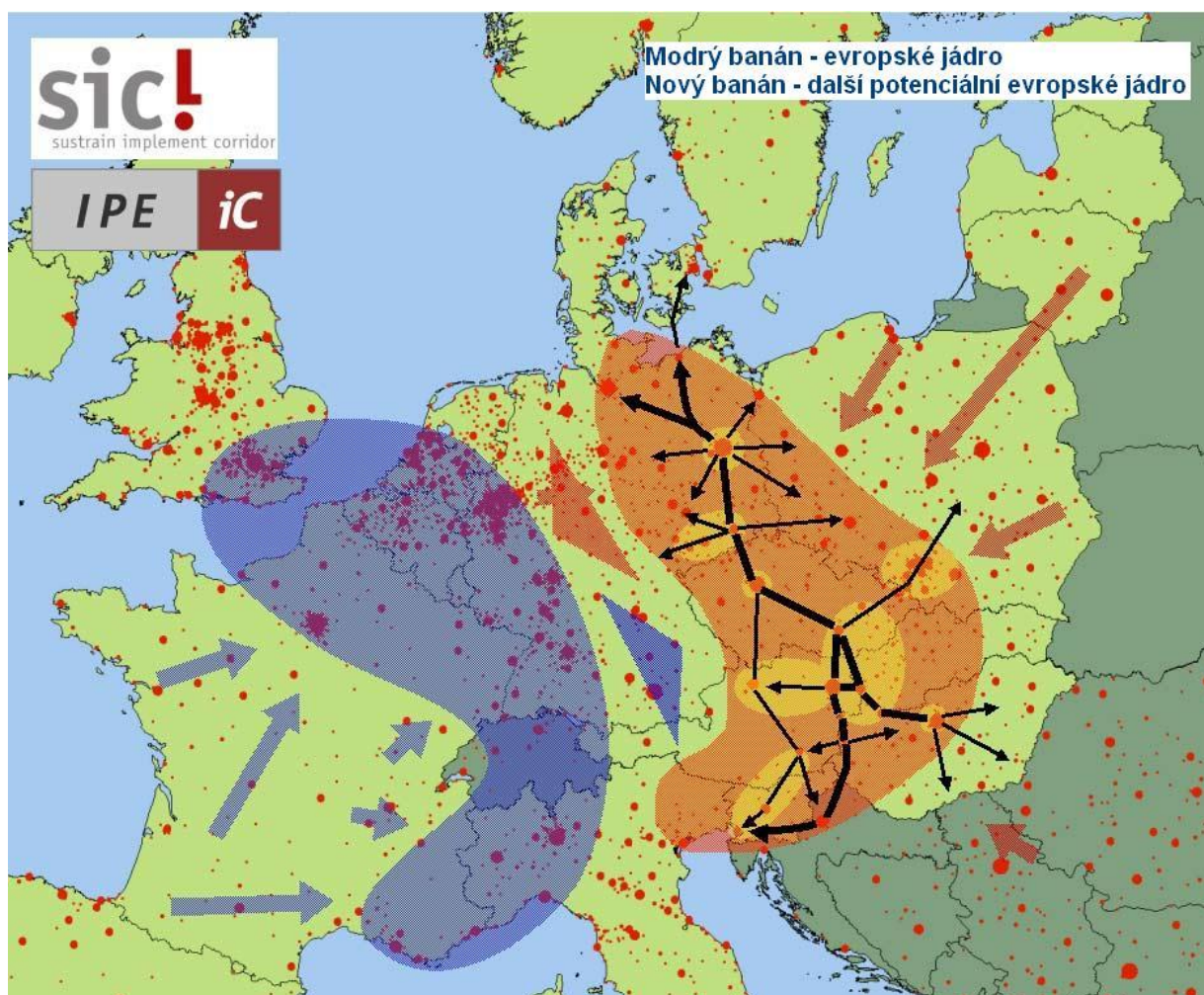
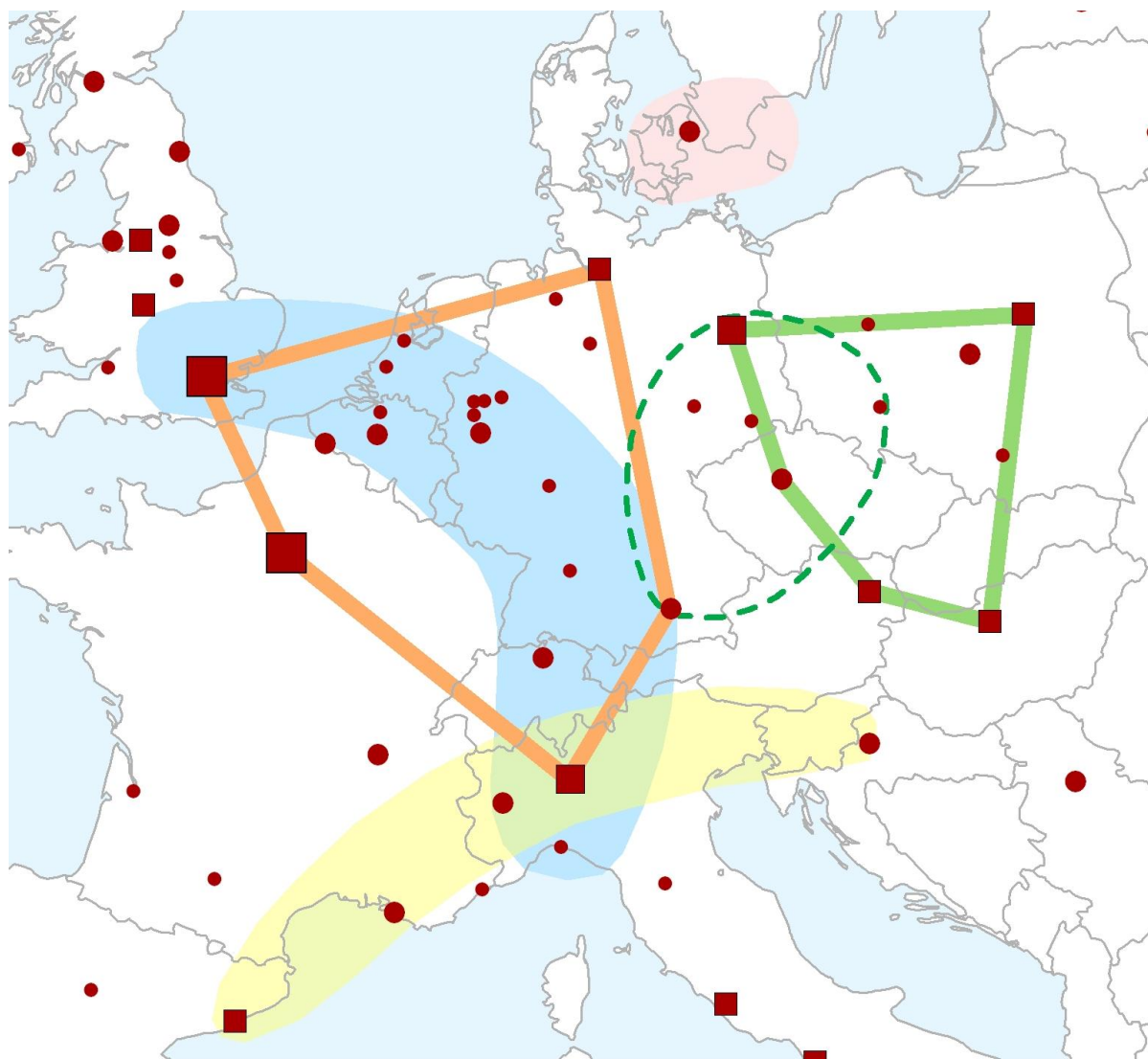


Schéma 2 Západoevropský pentagon a Středoevropský pentagon



**Europäische Makroregionen
Evropské makroregiony**

- Erweiterter deutsch-tschechischer Grenzraum
rozšířený německo-český příhraniční prostor
- "Westeuropäisches Pentagon"
"Západoevropský pentagon"
- "Mitteleuropäisches Pentagon"
"Středoevropský pentagon"
- "Blaue Banane"
"Modrý banán"
- "Sun Belt"
- Øresund-Region
Øresund-region

Städte, města

- 0,5 bis < 0,75 Mio Ew., obyv.
- 0,75 bis < 1,5 Mio Ew., obyv.
- 1,5 bis < 3,0 Mio Ew., obyv.
- 3,0 bis < 6,0 Mio Ew., obyv.
- > 6,0 Mio Ew., obyv.

0 250 500 km

Leibniz-Institut
für ökologische
Raumentwicklung e. V.,
Dresden

Datenbasis, mapový podklad a zdroj dat
ESRI BaseMap
GISCO 2003

Kartographie, kartografie:
K. Kettner, 2006

Schéma 3 Ekonomická výkonnost (Lisabonské hospodářské indikátory)

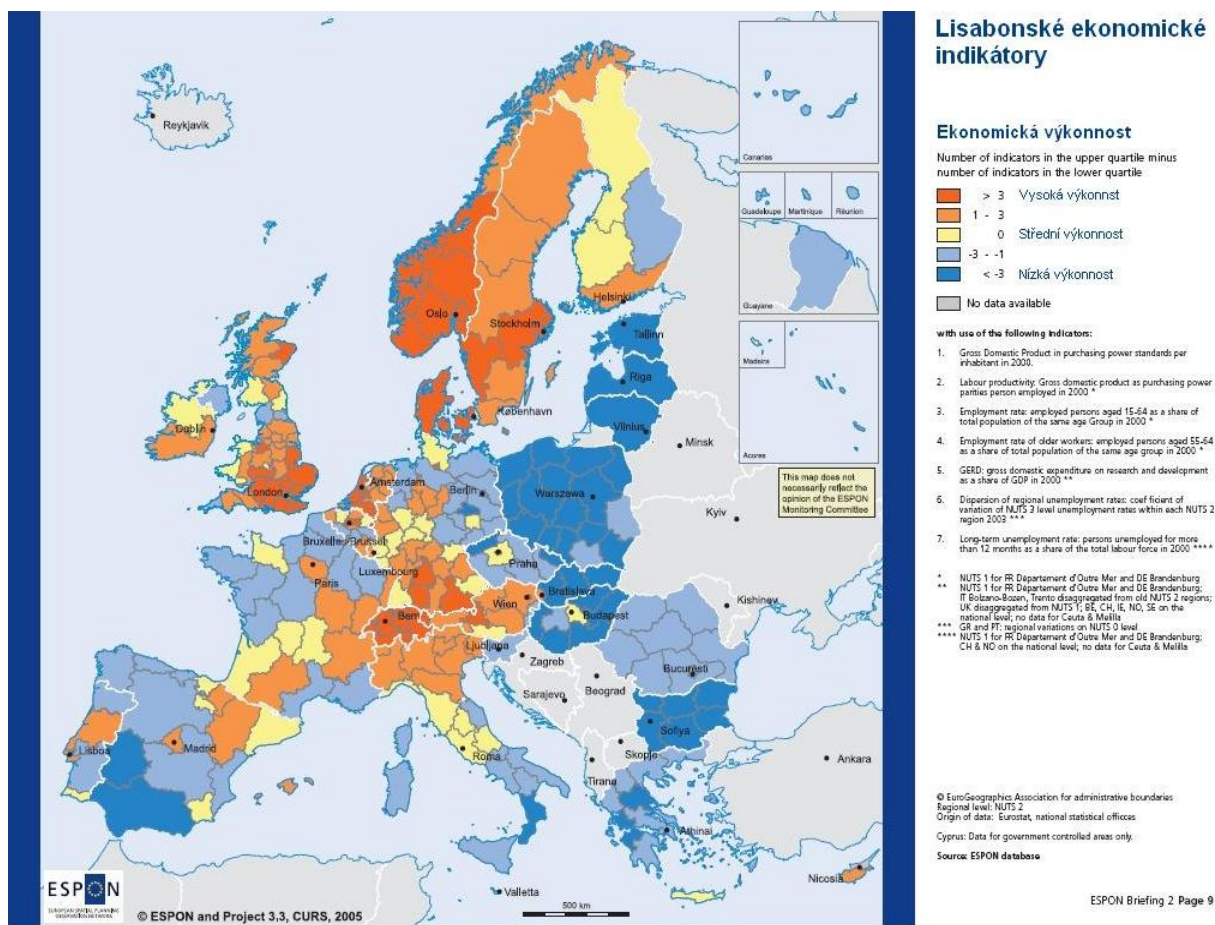
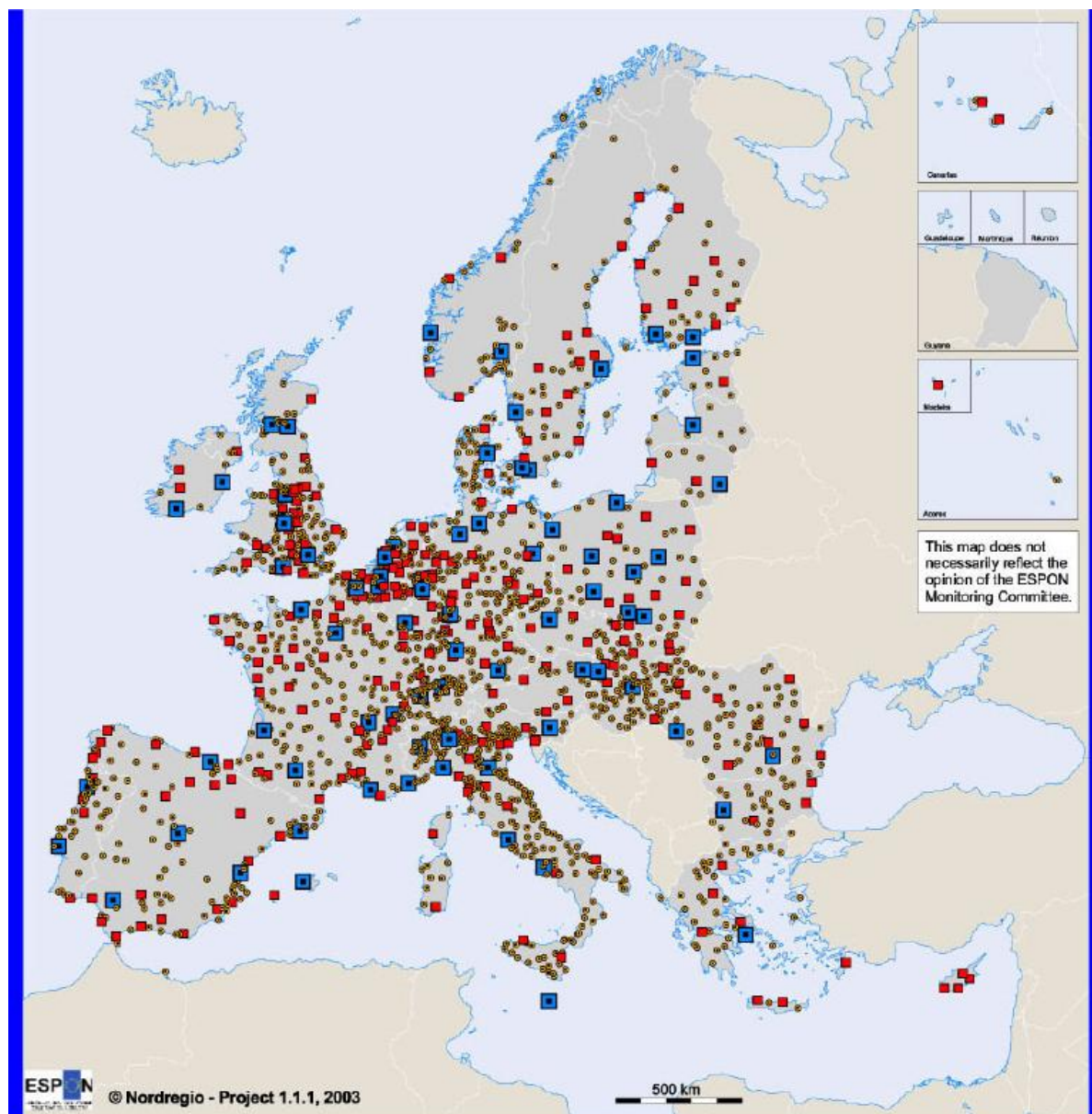


Schéma 4 Typologie funkčních urbánních oblastí (FUAs) – projekt č. 1.1.1 programu ESPON



Geographical Base: Eurostat GISCO

- Evropské metropolitní oblasti růstu (MEGAs)
- Nadnárodní / národní FUAs
- Regionální / lokální FUAs

Původ dat: EUROSTAT, National Statistical Offices,
National experts

Zdroj: Nordregio

Schéma 5 Typologie Evropských metropolitních oblastí růstu (MEGAs) – projekt č. 1.1.1 programu ESPON

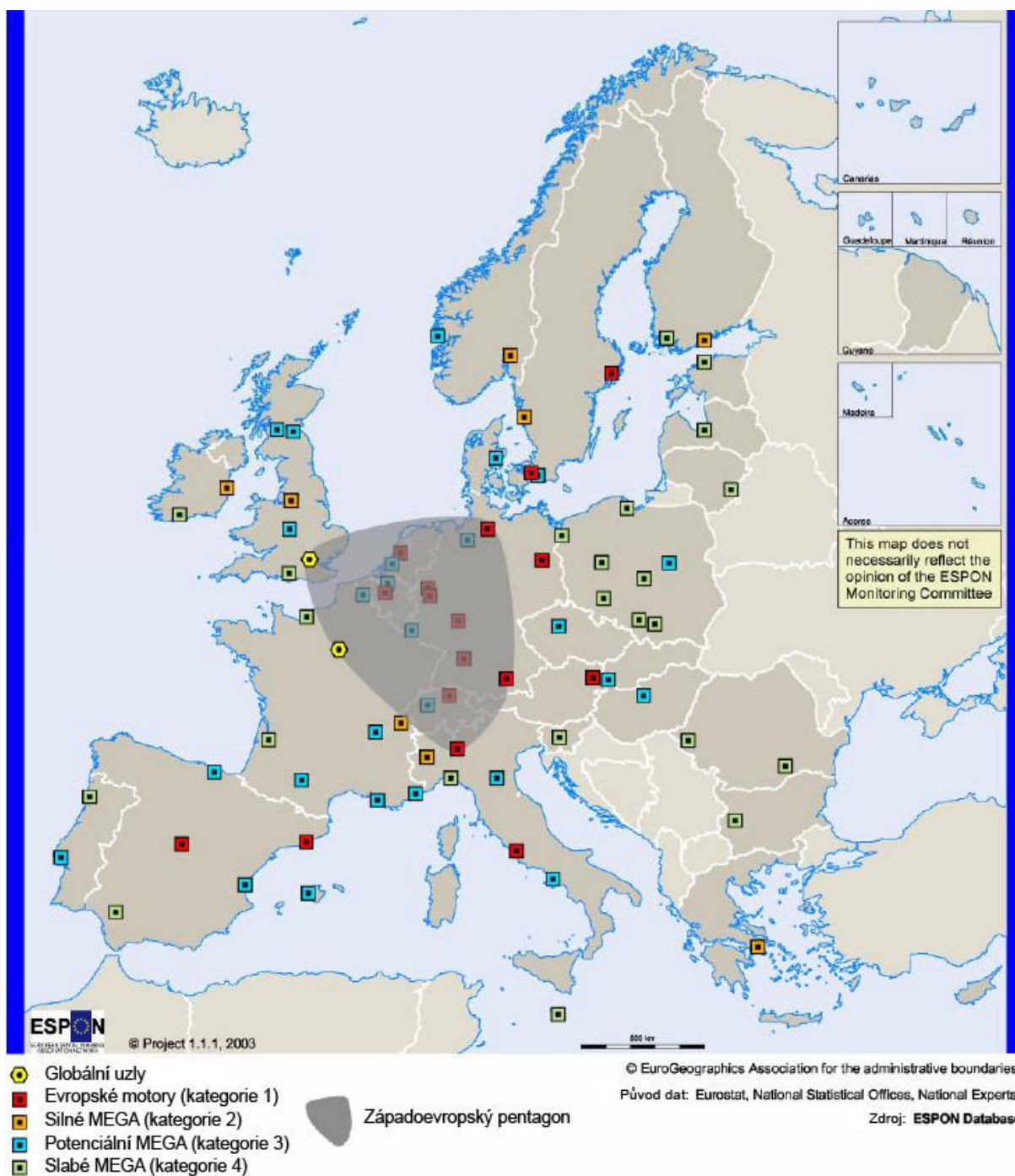


Schéma 6 Rozvojový potenciál urbánních oblastí v prostoru CADSES – kategorizace (vycházející z projektu č. 1.1.1 programu ESPON) dle projektu PlaNet CenSE (08/2006)



- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| MEGA kategorie 1 | Kandidáti na povýšení do |
| MEGA kategorie 2 | MEGA kategorie 3 |
| MEGA kategorie 3 | MEGA kategorie 4 |
| MEGA kategorie 4 | nadnárodní / národní FUA |
| nekategoričované MEGA | |
| nadnárodní / národní FUA | |

- země mimo CADSES
- státní hranice

Zdroj dat: Eurostat
ESPON 1.1.1 Final Report
Draft: ÖIR
CenS: ÖIR-ID
Date: Aug 2006

(Kategorizace vycházející z projektu ESPON 1.1.1)

Schéma 7 Evropské souvislosti – oblasti a osy urbanizace



Schéma 8 Rozvojové oblasti a osy v části střední Evropy (z dokumentu „Širší vztahy“)

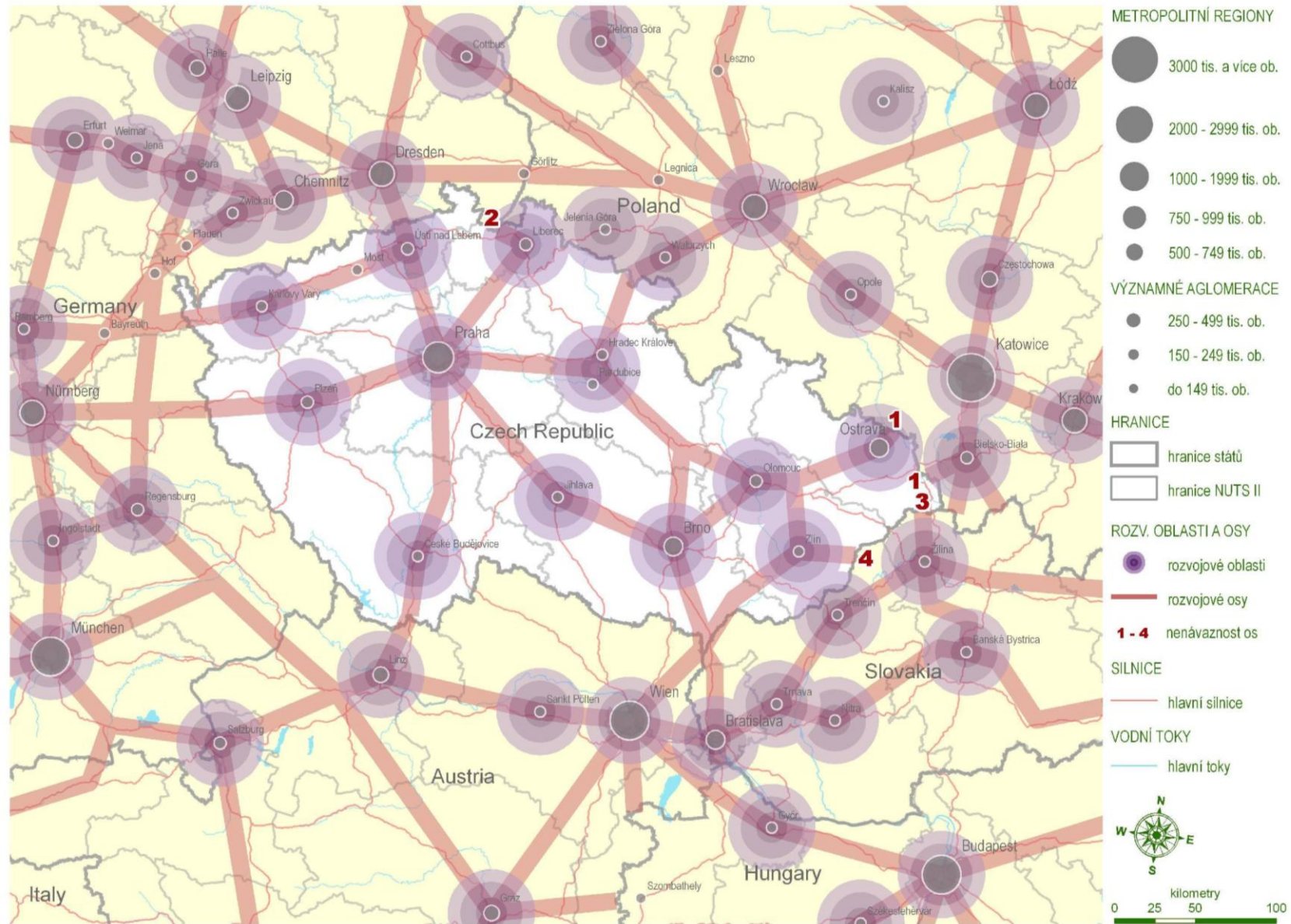


Schéma 9 Silniční síť v části střední Evropy (z dokumentu „Širší vztahy“)

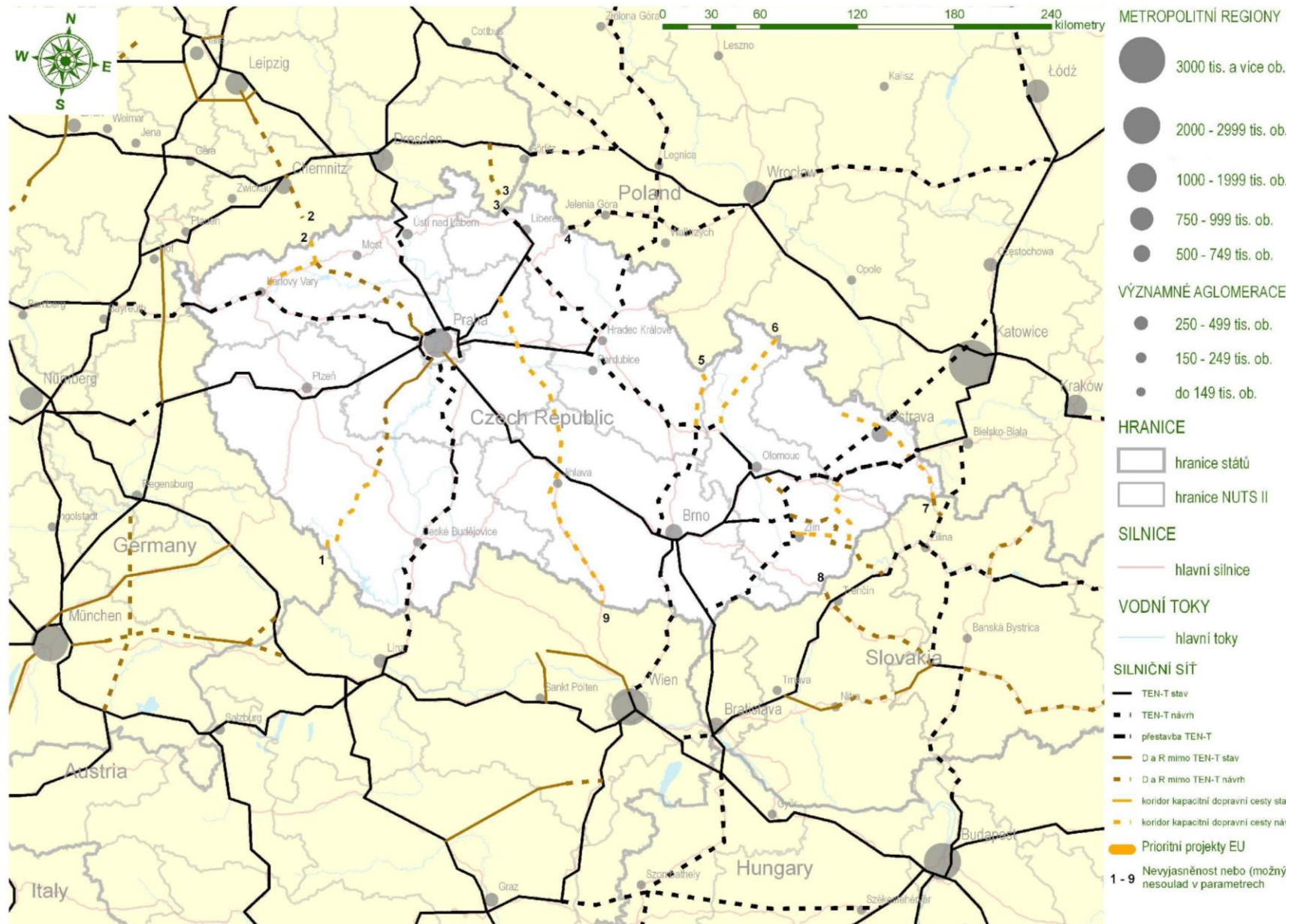


Schéma 10 Železniční síť v části střední Evropy (z dokumentu „Širší vztahy“)

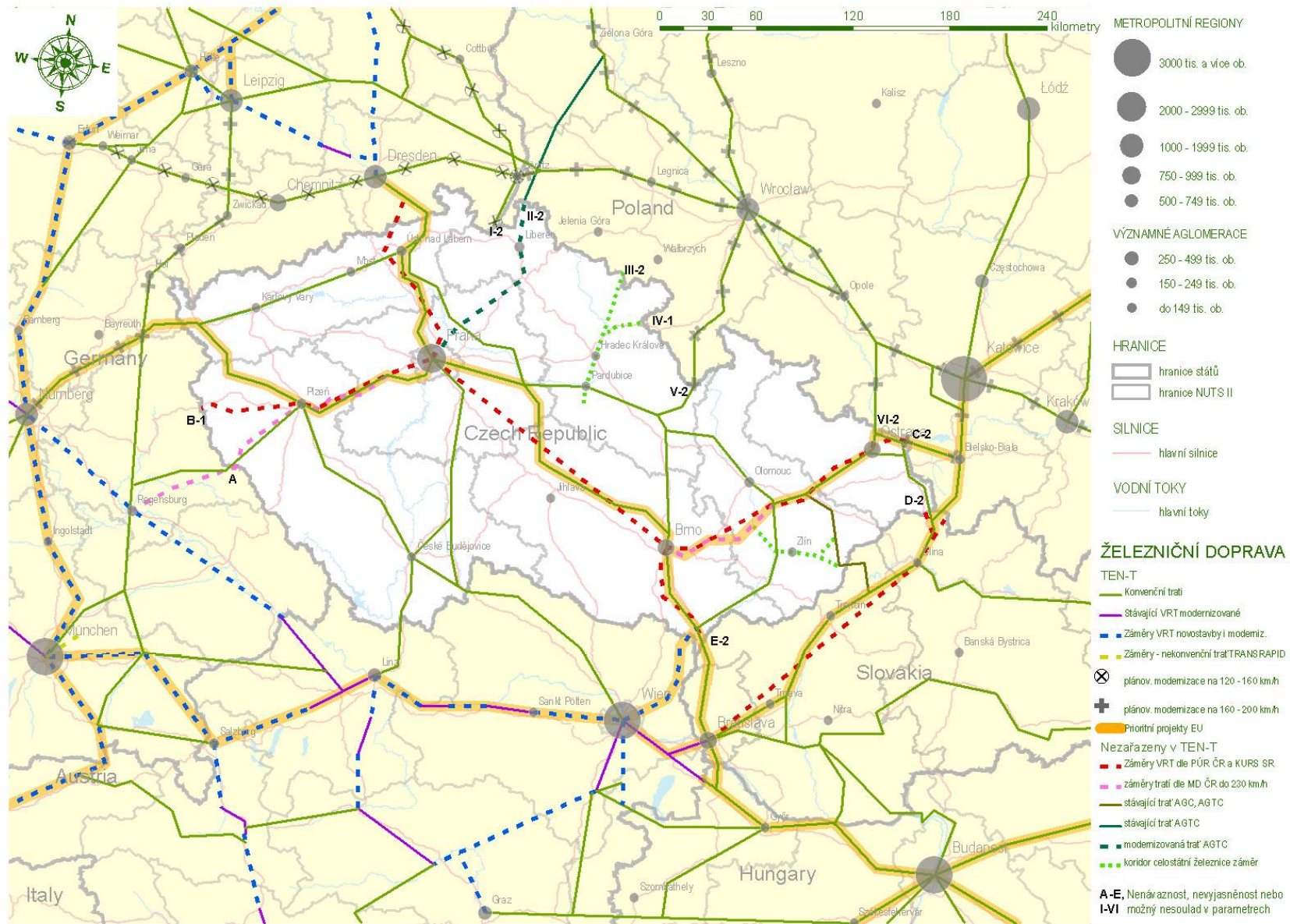


Schéma 11 Elektroenergetika (vedení 400 kV a 220 kV) – evropské souvislosti (z dokumentu „Širší vztahy“)



Schéma 12 Plynárenství – evropské souvislosti (z dokumentu „Širší vztahy“)

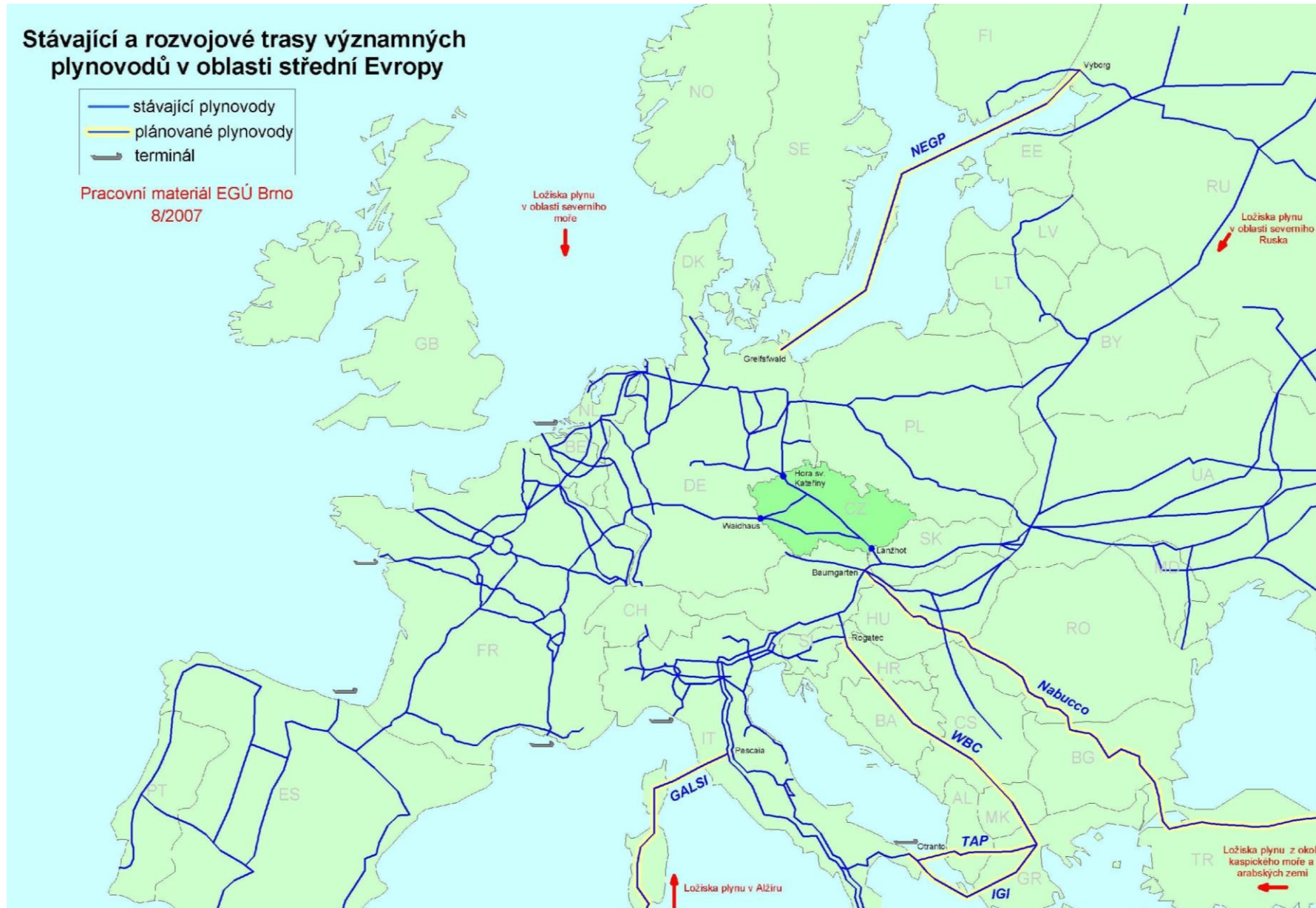


Schéma 13 Ropovody – evropské souvislosti (z dokumentu „Širší vztahy“)

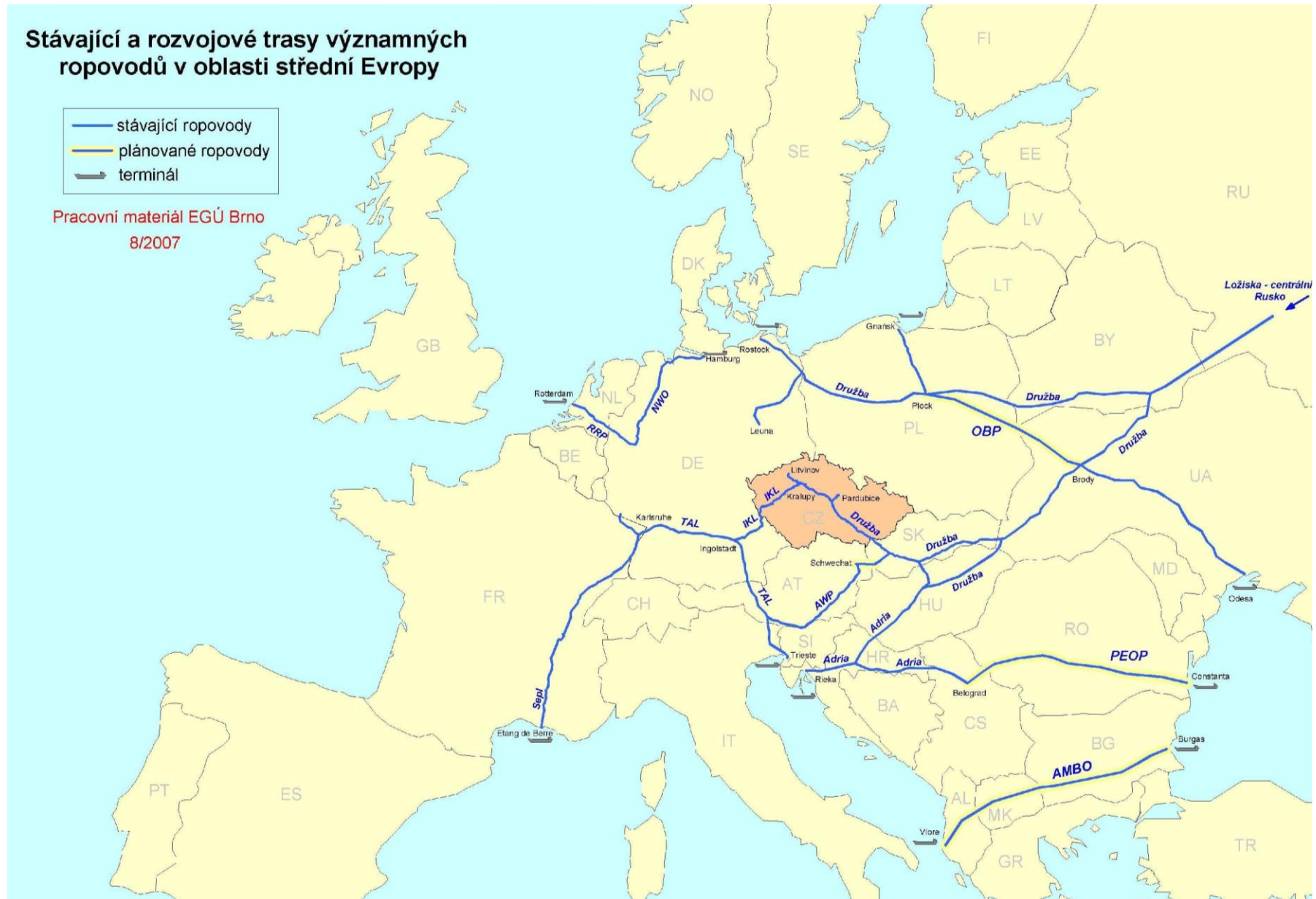


Schéma 14 Elektroenergetika v části střední Evropy (z dokumentu „Širší vztahy“)

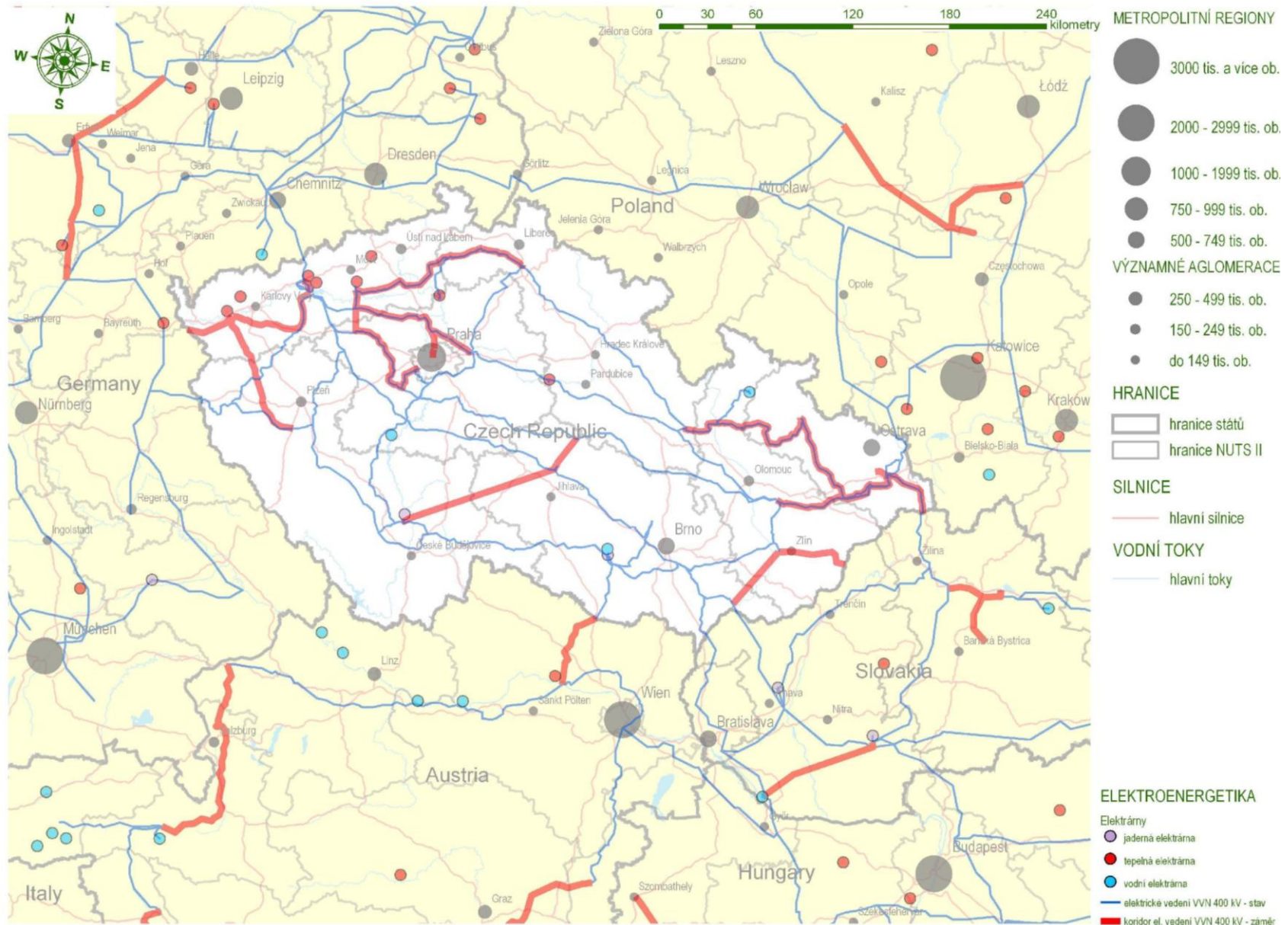
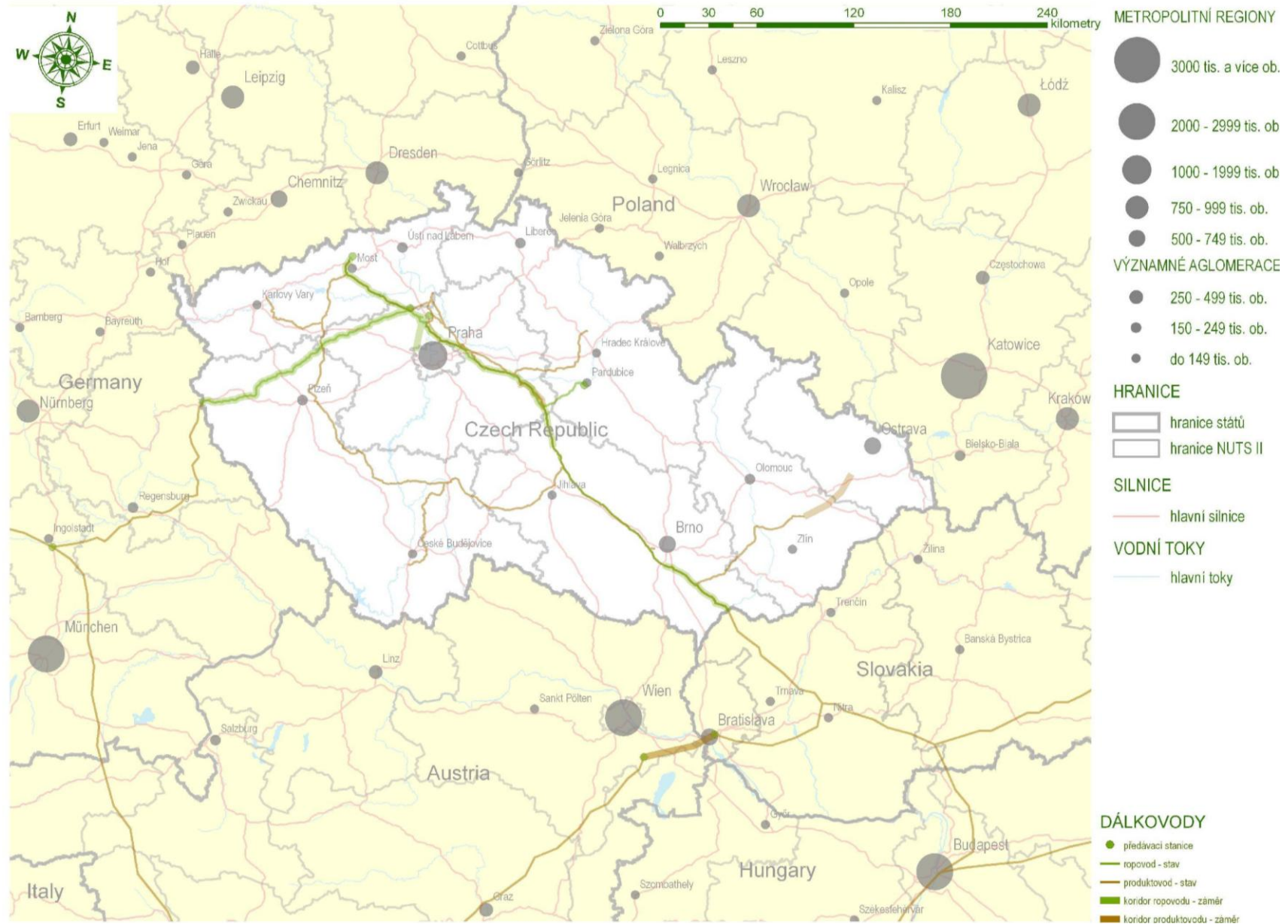


Schéma 15 Plynárenství v části střední Evropy (z dokumentu „Širší vztahy“)



Schéma 16 Dálkovody v části střední Evropy (z dokumentu „Širší vztahy“)



2 PROBLÉMY A STŘETY

Územní problémy a střety jsou stanoveny na základě zjištěného stavu vzhledem k Politice územního rozvoje (dále jen PÚR) relevantních jevů v území: 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 potenciálních vzájemných územních kolizí.

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

- republikový nebo mezinárodní význam,
- soulad s republikovými prioritami územního plánování stanovenými v PÚR,
- přímý či nepřímý dopad do území (rozumí se přímý fyzický dopad, nebo dopad nepřímý jako požadavky na využití území, tj. kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území).

Na základě takto definovaných problémů a střetů v území mohou být v PÚR stanoveny úkoly územního plánování pro kraje a obce, aby je zapracovaly do územně plánovací dokumentace, případně jinak zohlednily ve své územně plánovací činnosti a úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady, zejména aby je zohlednily v rezortních koncepcích a programech. Tyto úkoly jsou zapracovány u jednotlivých záměrů v příslušných kapitolách PÚR.

Územní problémy a předpokládané střety jsou vyznačeny na schématu „*Výkres problémů a střetů*“, které vychází následujících podkladů (viz přílohu kapitoly):

- **limitů a omezení využití území** (schéma „*Limity a omezení využití území*“),
- **problémů v území** (schémata: „*Problémy v území*“ a „*Území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území*“),
- **záměrů v území** zejména obsažených v PÚR ČR 2008 (schéma „*Záměry v území*“),

2.1 Limity a omezení využití území

Pro potřeby PÚR se v území zohledňují limity a omezení využití území, která jsou s ohledem na výše uvedená kritéria relevantní pojetí PÚR. Relevantní limity a omezení jsou znázorněny na schématu „*Limity a omezení využití území*“.

Problematika ploch hájených území lokalit vhodných pro umělou akumulaci povrchových vod

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 zapracovat 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.)

Tato dlouhodobě hájená území lokalit vhodných pro umělou akumulaci povrchových vod patří mezi strategické lokality a jsou územně chráněny do doby zpracování Generelu územní chráněných pro akumulaci povrchových vod jako limity využití území.

2.2 Územní problémy

Pro potřeby PÚR 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 na využití území ve smyslu omezení či jiných podmínek jeho využití. Takto definovanými územními problémy mohou být:

- **záměry s velmi dlouhodobým horizontem realizace,**
- **neujasněné záměry s variantním řešením, pro které je nutná územní rezerva,**
- **přechodné jevy v území** (např. záplavy, území zasažené lidskou činností),
- **trvalé jevy v území** (např. předpokládaný výskyt nerostných surovin).

Z výše uvedených hledisek lze v rámci PÚR 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 republikové úrovni lze mezi takové **dlouhodobé záměry dopravy** zařadit na území České republiky 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). Vzhledem k velmi dlouhodobému horizontu a nejistotě realizace se tento záměr znovu posuzuje. Problém byl již řešen v PÚR ČR 2006. Komise ustavená pro tuto problematiku předala do vlády materiál se stanoviskem, že je třeba hájit průplavní spojení a přiklání se k možné potřebě části průplavního spojení Odra-Dunaj s lepší perspektivou (nižší náklady a lepší potenciál využití). Současně doporučila jednání se sousedními státy a v rámci signatářských států dohody AGN, případně příslušné Evropské komise Usnesení vlády č. 49 z 16. 1. 2008 tuto komisi zrušilo a uložilo ministru dopravy ve spolupráci místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí a ministry průmyslu a obchodu, financí, pro místní rozvoj a zemědělství a vládě do 15. 3. 2008 předložit návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest v České republice. Tím otevřelo i otázku budování vnitrozemských vodních cest, které musí PÚR ČR 2008 respektovat po dobu platnosti příslušných předpisů (problematiku upravuje příloha č. 2. zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě). Příslušný materiál k projednání vládou bude předložen v roce 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). Na základě PÚR ČR 2006 vznikla mezirezortní komise, která v současné době tuto situaci prověřuje. Novým

podnětem výstavby je též Usnesení vlády o přípravě tunelu Praha - Beroun, který však dosud neprošel procesem územního plánování. Je zde nesoulad se zvyklostmi EU, kde systémy VRT mají návaznost na významná mezinárodní letiště, jakým je i Praha-Ruzyně.

- **Přetížení dálnice D1:** Současné dopravní přetížení dálnice D1 vyvolává potřebu realizovat soustavu organizačních opatření, která provoz na dálnici D1 omezí a pokud nebudou dostatečně účinná, pak i územní nároky v přímé návaznosti na dálnici pro zvýšení její kapacity (rozšíření tělesa pro provoz v šesti pruzích). Další územní nároky plynou i z nutnosti řešení krizových dopravních situací (zejména územní nároky na úpravy a dobudování tras objezdů). Ve výhledu může nastat i potřeba paralelního tranzitního kapacitního dálničního tahu ve směru Praha-Hradec Králové-Olomouc-Lipník nad Bečvou. Jako rozvojový záměr bylo zařazeno alternativní spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1 pro převedení možného zvýšeného dopravního zatížení mezi kraji Karlovarským, Plzeňským, Jihočeským, Vysočinou, případně Jihomoravským a Zlínským, mimo dálnice D5 a D1 na kapacitní silnici spojující rozvojové oblasti.
- **Dálnice D1 jižně od Brna:** Dálnice zde již kapacitně naprosto nepostačuje (intenzita dopravy 52 až 60 tis. vozidel za 24 hodin vyžaduje šestipruhou komunikaci oproti současné čtyřpruhové). Řešením jsou další dva pruhy, nebo nová komunikace jižně od stávající trasy D1. Rovněž se na základě po nových hlukových zjištěních ukázalo, že v některých lokalitách je nadměrným hlukem z této dálnice zatížena více než polovina obyvatel Ostrovačic a Bosonoh.
- **Varianty dálnic a kapacitních silnic:** Závažným problémem je otázka řešení Usnesení vlády č. 1064 z 19. září 2007, která stanovila jako úkol prověřit u příslušných představitelů Rakouské republiky možnost variantního řešení silničního spojení příhraniční komunikace Brno – Vídeň a ustavit ve spolupráci MD a MŽP komise pro vyhodnocení variantních řešení výstavby silničního okruhu R1 kolem Prahy, variantního řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji a variantního řešení výstavby R55 v úseku Otrokovice-Rohatec. Toto usnesení naznačuje potenciál největších konfliktů mezi ochranou přírody a krajiny a novými záměry, které jsou zohledněny též v PÚR ČR 2008.
- **GEPARDI:** Významným problémem je dosud neschválený Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI), který rozpracovává dopravní politiku ČR na léta 2005 až 2013. Dosud nebylo dokončeno posuzování jeho vlivu na životní prostředí (zákon č. 100/2001 Sb.) a na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (zákon č. 114/1992 Sb.). Přitom dle usnesení vlády č. 382 mělo být dokončeno do 31. 12. 2006. MD se tak nemůže opřít o aktuální schválený materiál na úrovni vlády ČR (poslední schválené ucelené koncepce jsou staré téměř 10 let). Proto byly čerpány prostředky na dopravní infrastrukturu zejména podle momentální průchodnosti jednotlivých záměrů a nikoliv dle potřeb dopravní koncepce. Je zde tedy nebezpečí, že budou přednostně realizovány stavby z koncepčního hlediska méně důležité, avšak průchodné.

2.2.2 Územní problémy v oblasti energetiky

V oblasti energetiky jsou na republikové úrovni územním problémem zejména nevyjasněné záměry **umístění dalších energetických zdrojů** a **umístění hlubinného úložiště vyhořelého jaderného paliva**. Na území České republiky to jsou následující záměry energetiky:

- **Umístění energetických zdrojů:** Zvažuje se v lokalitách Blahutovice a Úžín. Nyní je lokalita pro „významný energetický zdroj“ Blahutovice již zapracována do územních plánů. Záměr paroplynové elektrárny Úžín je v současné době projednáván.

- **Umístění úložišť radioaktivního odpadu:** Z koncepce nakládání s radioaktivními odpady a vyhořelým jaderným palivem v ČR vyplývá 6 relativně vhodných lokalit pro hlubinná úložiště vysoce radioaktivních odpadů a vyhořelého jaderného paliva, která vybrala Správa úložišť radioaktivního odpadu. Jsou to Blatno, Božejovice - Vlksice, Budišov, Lodheřov, Pačejov - nádraží a Rohozná. Jedná se o území s vhodnými vlastnostmi horninového masivu a s vhodnou infrastrukturou pro vybudování úložiště. Další výběr vhodné lokality by upřesnil geologický průzkum, ten však byl MPO pozastaven. Proto nelze v území vymezit chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry. Jedná se proto o potenciální územní problém.

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 zasažená záplavami v letech 1997 a 2002.**

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 ve vlastnictví státu se zájmy chráněnými zvláštními předpisy (ochrana půdy, ochrana vod, ochrana přírody a krajina aj.) a zájmy vlastníků dotčených pozemků. Na území ČR jsou významným energetickým zdrojem ložiska uhlí, která mají v rámci Evropy i význam nadnárodní a dále pak předpokládaná ložiska ropy, případně zemního plynu. Těžba těchto ložisek představuje značné zatížení území, zejména pak povrchová těžba uhlí je velkým a do značné míry nevratným zásahem.

Rozšiřování nebo naopak útlum těžby má podstatný vliv na přírodu a krajinu, životní prostředí a na sociální a ekonomické podmínky (zejména zaměstnanost a veřejná infrastruktura) a podstatně tak přímo i nepřímo ovlivňuje stav území. Problémem je rovněž existence rozsáhlých území s významnými nerostnými zdroji, zejména energetickými, které je nutno ze strategických důvodů nutno chránit pro využití budoucími generacemi. Tato, většinou velmi dlouhodobá ochrana, do značné míry omezuje možnosti využívání dotčeného území a jeho další rozvoj, zejména pak, 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. Za taková území lze v České republice označit následující **území dotčená těžbou 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. Je zde potřeba vytvoření podmínek pro udržitelný rozvoj území. Nejnaléhavější jsou zejména potřeby: rekultivace a vhodné revitalizace rozsáhlých území devastovaných těžbou hnědého uhlí a postižených imisemi energetických a průmyslových zařízení, snížení emisí do ovzduší, pokračování obnovy a další péče o imisemi silně poškozené lesní

porosty Krušných hor, restrukturalizace ekonomiky, odstranění sociálních problémů, řešení dalšího využívání významných zdrojů hnědého uhlí v souladu s respektováním mezi únosnosti území tj. v souladu s udržitelným rozvojem území.

- **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 překročením mezi únosnosti území v těžbě černého uhlí a v průmyslové výrobě. 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. Nejnáléhavější jsou zejména potřeby rekultivace a vhodné revitalizace rozsáhlých území devastovaných těžbou černého uhlí a průmyslem, snížení emisí do ovzduší, využití pro další rozvoj výhodné dopravní polohy 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 mezi únosnosti území, tj. v souladu s udržitelným rozvojem území.
- **Beskydy (severní část):** Území s rozsáhlými strategickými ložisky černého uhlí republikového a evropského významu zasahujícího 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. Nejnáléhavější jsou zejména potřeby rozvíjet a rovnoměrně využívat s ohledem na udržitelný rozvoj území 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 příhraničí, restrukturalizace ekonomiky, rozvoje drobného a středního podnikání (především v oblasti rekreace a cestovního ruchu).
- **Prognózní oblast výskytu ložisek ropy:** Území s předpokládaným výskytem ložisek ropy (případně zemního plynu) v prostoru Moravské brány táhnoucí se podél jihovýchodní hranice ČR. Je zde předpoklad potřeby ochrany významného zdroje energetických nerostných surovin pro budoucí využití.

2.2.5 Územní problémy v oblasti sociální a ekonomické

Zařazení těchto problémů do PÚR 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 veřejnou infrastrukturu, průmysl, služby či bydlení a dále potřeb budování dopravní a technické infrastruktury. Výrazně negativním územním dopadem pak může být nárůst brownfields či devastace přírody a krajiny. Takovými územími jsou **regiony se soustředěnou podporou státu**, stanovené ve Strategii regionálního rozvoje ČR:

- **Regiony strukturálně postižené:** Území okresů 1. Most, 2. Karviná, 3. Chomutov, 4. Teplice, 5. Ostrava-město, 6. Frýdek-Místek, 7. Nový Jičín, 8. Sokolov.

Regiony hospodářsky slabé: Území okresů 1. Znojmo, 2. Třebíč, 3. Přerov, 4. Svitavy, 5. Šumperk, 6. Hodonín, 7. Jeseník, 8. Bruntál, 9. Opava, 10. Louny a území bývalých vojenských újezdů 11. Ralsko, 12. Milovice - Mladá.

Regiony s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností: Území okresů 1. Děčín, 2. Litoměřice, 3. Ústí nad Labem a území obcí s rozšířenou působností 1. Ostrov, 2. Frýdlant, 3. Králíky, 4. Bystřice n. Pernštejnem, 5. Bučovice, 6. Mikulov, 7. Šternberk, 8. Uničov, 9. Kroměříž, 10. Rožnov pod Radhoštěm, 11. Valašské Klobouky.

Kromě těchto celostátně vymezených regionů se soustředěnou podporou státu definuje **Zákon o podpoře regionálního rozvoje** ve zpracovávaných programech rozvoje jednotlivých krajů vymezení regionů, jejichž rozvoj je třeba podporovat s ohledem na vyvážený rozvoj kraje, společně s uvedením oblastí, na něž má být podpora zaměřena.

2.2.6 Územní problémy vyváženosti podmínek pro udržitelný rozvoj území

V rámci posouzení specifických oblastí navržených kraji bylo provedeno orientační teoretické hodnocení území ČR pro posouzení podmínek udržitelného rozvoje území. Cílem posouzení bylo identifikovat **území, která vykazují známky možného narušení rovnováhy podmínek udržitelného rozvoje území.**

Základem posouzení byl soubor vybraných základních kritérií, která citlivě reagují na stav podmínek udržitelného rozvoje území, případně jej silně ovlivňují. Do souboru byla zařazena kritéria: přírůstek/úbytek obyvatelstva, míra nezaměstnanosti, podnikatelská aktivita, zhoršená kvalita ovzduší, dopravní dostupnost a chráněná území přírody. Vybraná kritéria byla hodnocena na celém území ČR v rozlišení podle správních obvodů obcí tak, že dle povahy jevu byla brána v úvahu nejhůře hodnocená ¼ obcí (např. míra nezaměstnanosti), nebo byly brány v úvahu obce s výskytem (případně mírou výskytu) jevu (např. zhoršená kvalita ovzduší). Chráněná území přírody jsou limitem využití území, měřítkem kvality přírodního prostředí a též měřítkem potenciálu, tj. příležitostí území. Každému hodnocenému jevu byla přiřazena stejná váha. Výsledné hodnocení na schématu „*Území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území*“ v příloze kapitoly je prostým součtem hodnocení vybraných jevů na území jednotlivých obcí.

2.3 Možné územní střety

Pro potřeby PÚR 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 mohou být:

- **střety záměrů v území s limity 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 pouze ukládá, aby jejich umístění řešila územně plánovací dokumentace (dále jen ÚPD), **není možné na základě PÚR definovat skutečné územní střety záměrů s limity a omezeními využití území.** Je pouze možno upozornit, že v koridoru či ploše (viz definice v kapitole 8. PÚR ČR 2008) 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.**

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 PÚR je možno s ohledem na výše uvedené definovat zejména potenciální možnost střetů při případném umístění záměrů v rámci ÚPD v území (především záměrů dopravy a technické infrastruktury) a to s **velkoplošnými zvláště chráněnými územími přírody** (dále jen ZCHÚ), konkrétně s územími náležejícími do soustavy **Natura 2000** (dosud vyhlášené ptačí oblasti – PO a evropsky významné lokality – EVL), střety s **chráněnými krajinnými oblastmi** (dále jen CHKO) a střety se stávajícími územími **národních parků**.

Takto lze vymezit poměrně značné množství teoreticky možných střetů rozvojových záměrů s limity a omezeními využití území. Reálné střety a jejich dopady při případném umístění 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 a 2002

Při případném umístění 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 a 2002.

2.4 PŘÍLOHA KAPITOLY 2

Schéma 17 Limity a omezení využití území

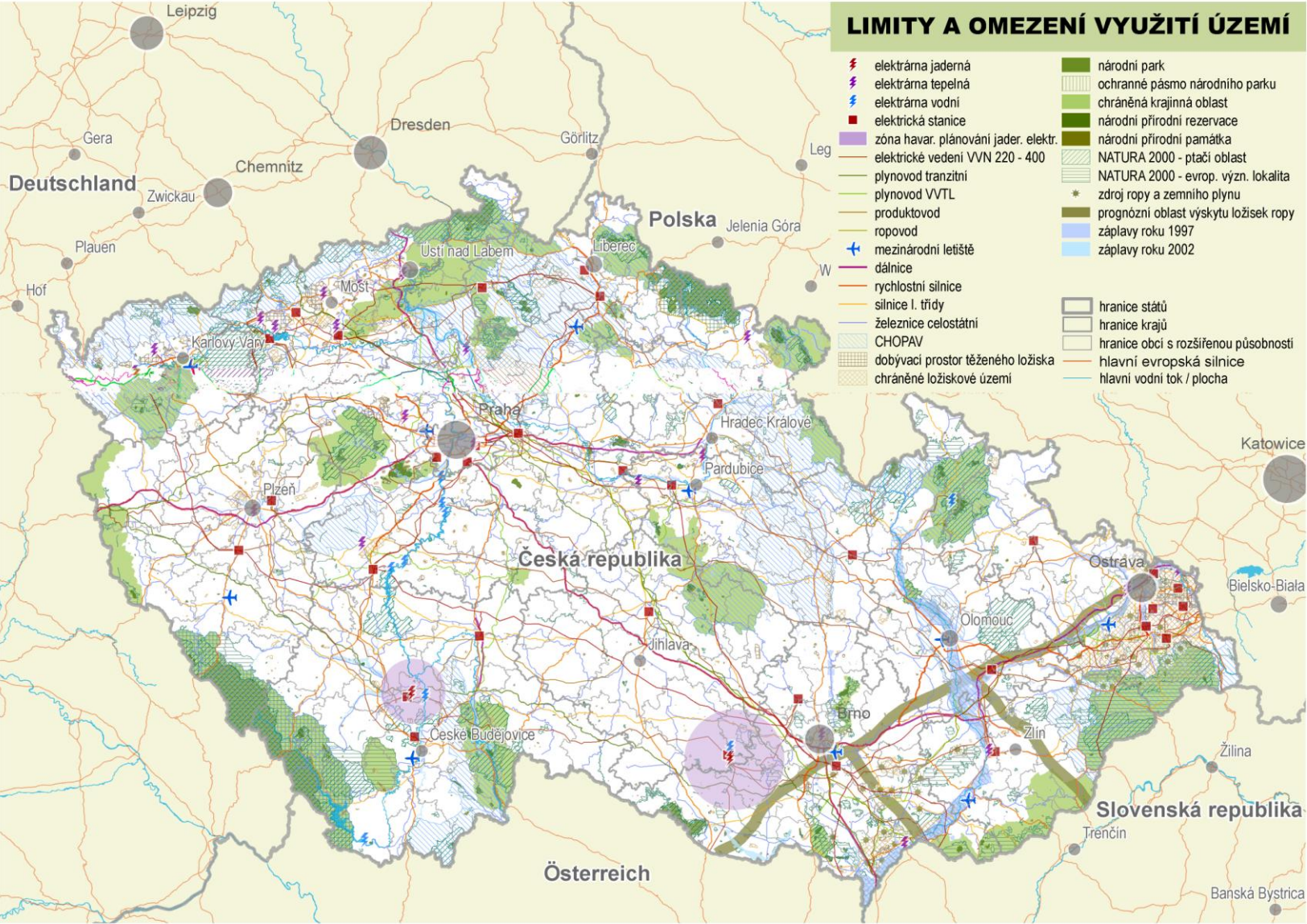


Schéma 18 Záměry v území

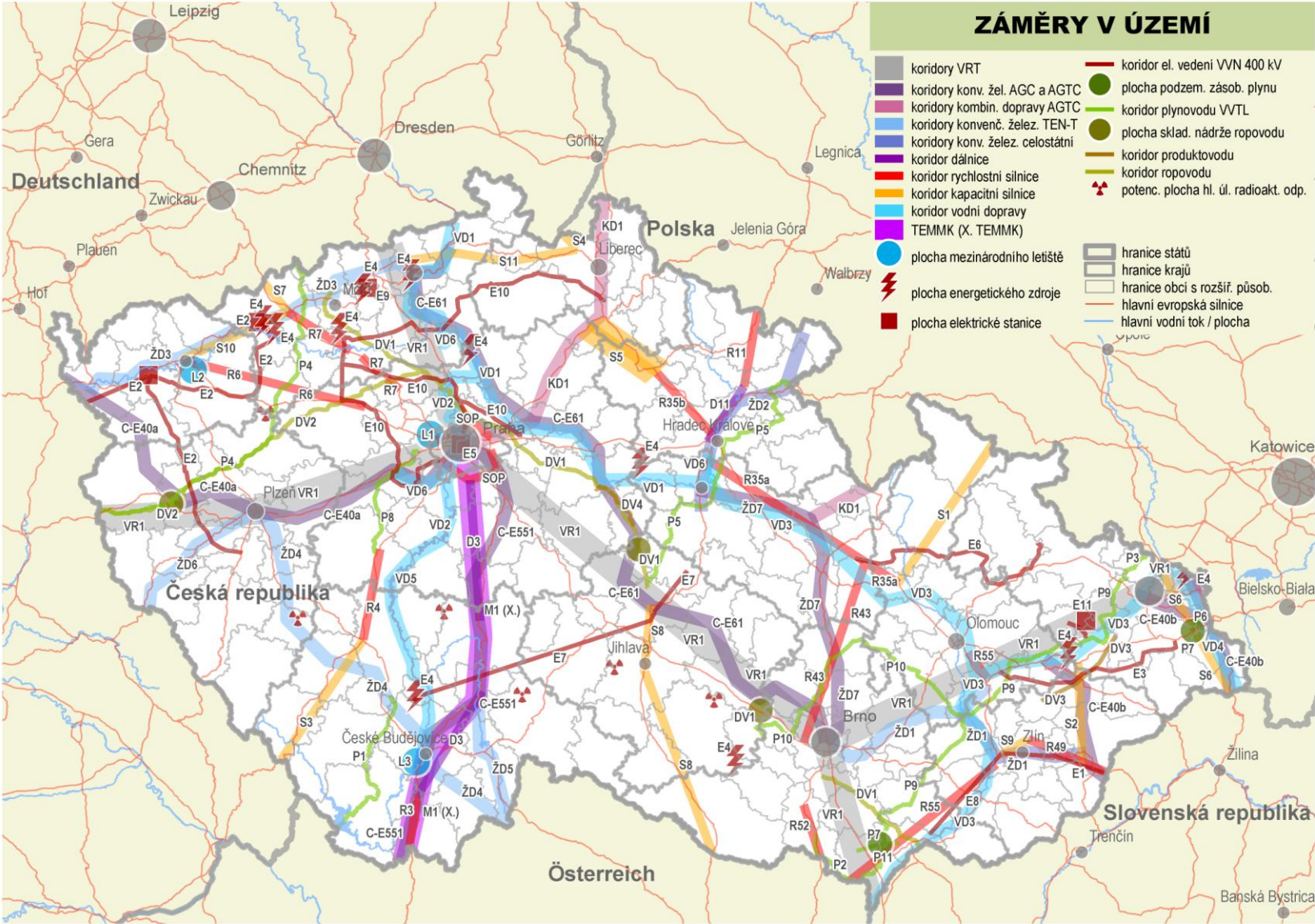


Schéma 19 Problémy v území

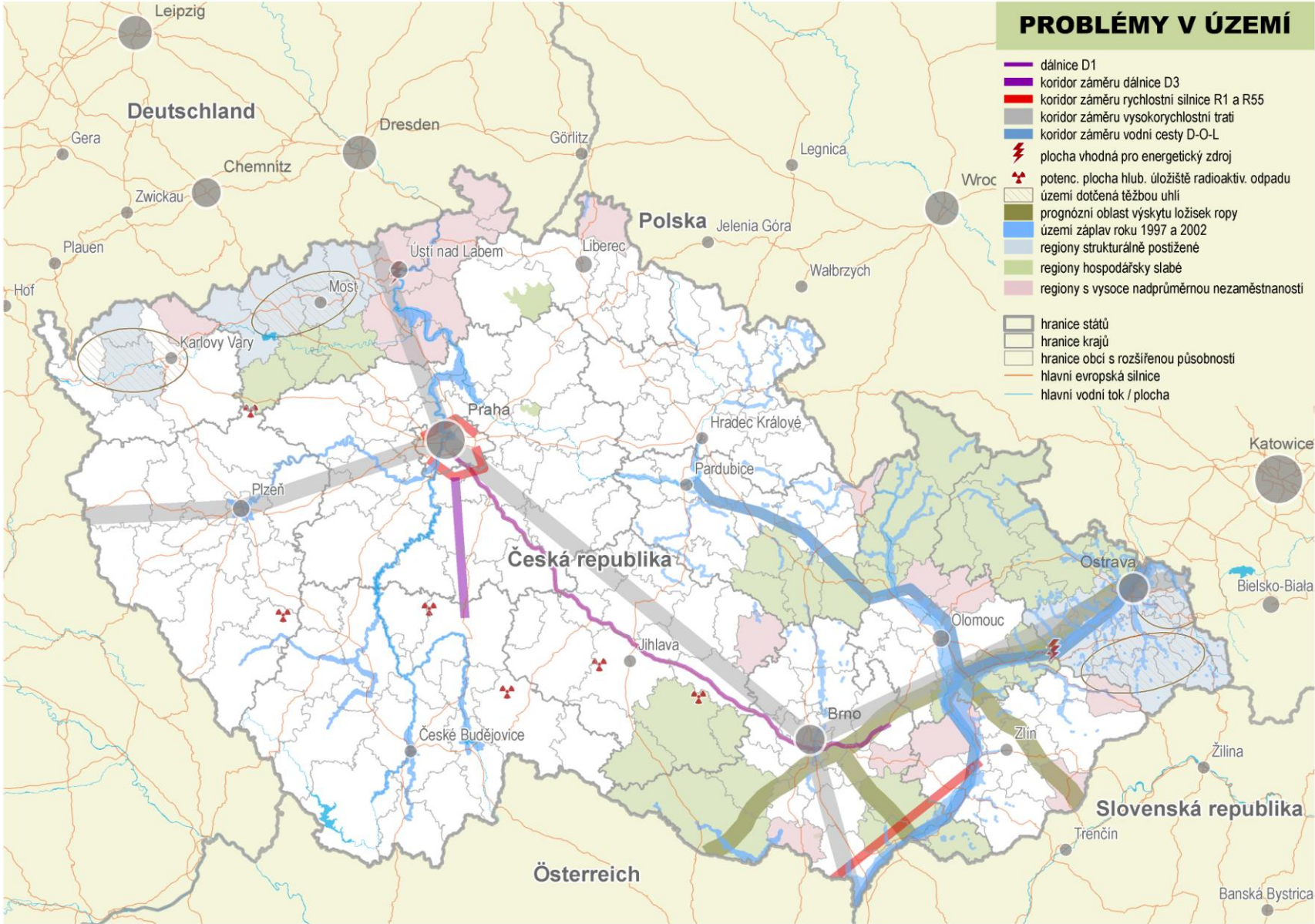
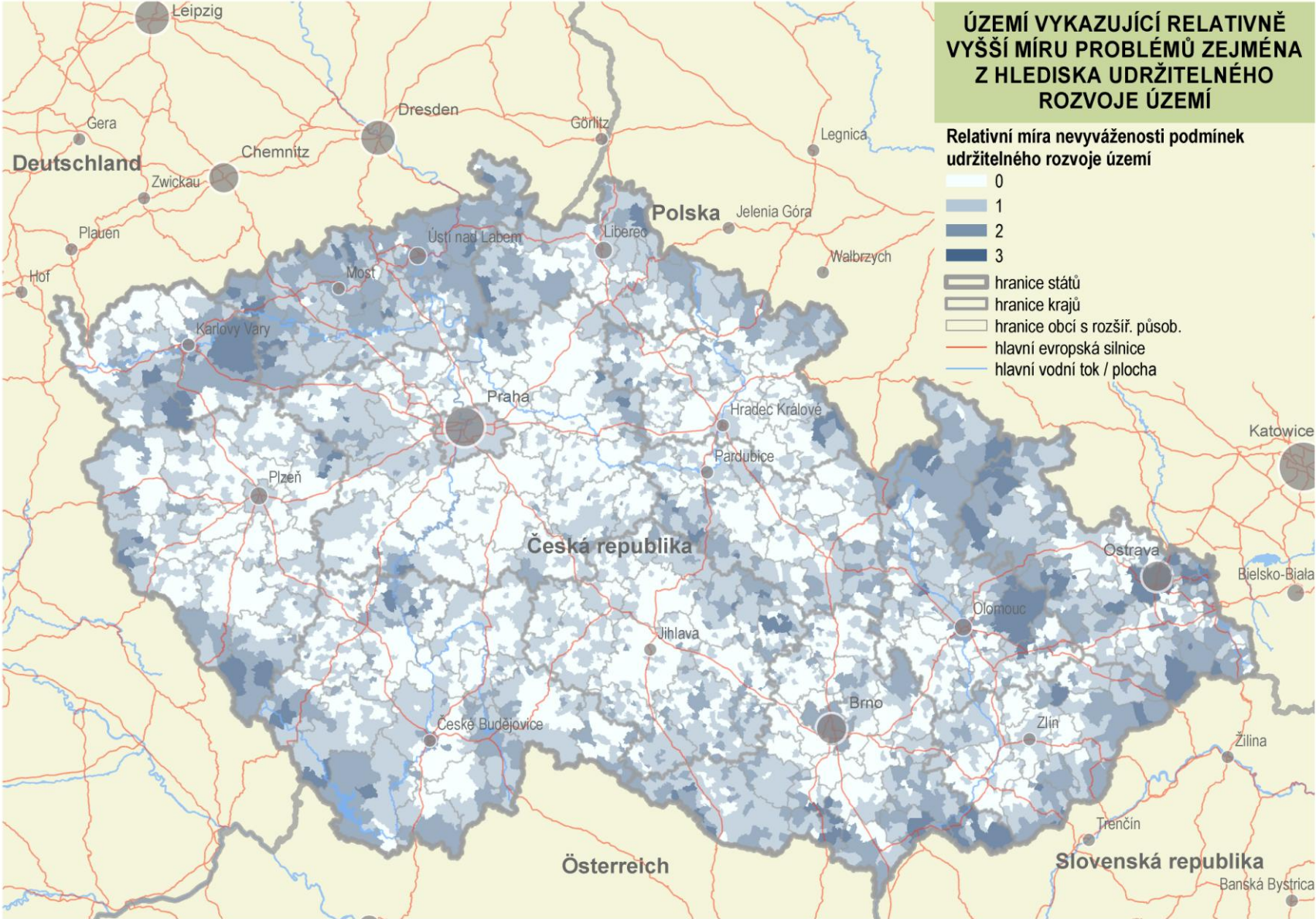


Schéma 20 Území vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území



3 SEZNAM PODKLADŮ

Ke zpracování dokumentu byly použity zejména podklady uvedené v následujícím seznamu, bližší informace o jednotlivých podkladech lze získat na adrese <http://www.uur.cz/pur-2008>.

- | číslo | podklad |
|-------|--|
| 1. | Agenda 21 |
| 2. | Akční plán zdraví a životního prostředí |
| 3. | Akční plán kulturních politik pro rozvoj |
| 4. | Akční plán rozvoje ekologického zemědělství do roku 2010 |
| 5. | Aktualizace státní energetické koncepce |
| 6. | Aktualizace strategie financování implementace směrnice Rady č. 91/271/EHS, o čištění městských odpadních vod |
| 7. | Aktualizace Strategie udržitelného rozvoje ČR |
| 8. | Analýza regionálních rozdílů v ČR |
| 9. | Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví v působnosti MPO za 1. - 3. čtvrtletí 2007 |
| 10. | Atlas cestovního ruchu České republiky |
| 11. | Atlas-Labe, ELLA, Protipovodňová ochrana prostřednictvím nadnárodních opatření územního plánování |
| 12. | Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování |
| 13. | Bezpečnostní strategie ČR |
| 14. | Bílá kniha v sociálních službách |
| 15. | Charakteristiky vodních toků a povodí ČR |
| 16. | Das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 |
| 17. | Digitalizace generelu vodní cesty D-O-L, Úsek Střelice – Dvořisko |
| 18. | Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR - Zdraví pro všechny v 21. století |
| 19. | Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy České republiky |
| 20. | Dohoda mezi vládou České republiky a Spolkové republiky Německo o zřízení turistických stezek protínajících státní hranice |
| 21. | 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 |
| 22. | Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Polské republiky o spolupráci v oblasti ochrany životního prostředí |
| 23. | Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 |
| 24. | Dopravní politika České republiky |
| 25. | Dopravní problematika VI.B. transevropského multimodálního koridoru v prostoru Moravy a Slezska |
| 26. | Druhá hodnotící zpráva o plnění nařízení vlády č. 197/2003 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky za roky 2005 – 2006 |
| 27. | Energetická politika |
| 28. | ESDP - Evropské perspektivy územního rozvoje |
| 29. | ESPO - project 3.3. Territorial dimension of the Lisbon/Gothenburg process, Final report (program ESPO - projekt 3.3. Územní dimenze Lisabonského a Göteborgského procesu, závěrečná zpráva) |
| 30. | ESPO - projekt 1.4.3. Study on urban functions, Final report (program ESPO - projekt 1.4.3. Studie urbánních funkcí, závěrečná zpráva) |
| 31. | Euroregiony - mosty přes hranice |
| 32. | Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích (AGC) |

33. Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)
34. Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)
35. Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout
36. Evropská úmluva o krajině
37. Generální řešení plavebního spojení D-O-L, Dunajská větev
38. Generální řešení průplavního spojení D-O-L, Oderská větev
39. Generel vodních cest České republiky - Průplav Dunaj-Odra-Labe, Dunajská větev
40. Generel vodních cest České republiky, Průplav Dunaj-Odra-Labe, Labská větev
41. Grenzüberschreitende Raumentwicklung zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik (Přeshraniční územní rozvoj: spolupráce mezi Německem a Českou republikou)
42. Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005
43. Implementační plán Světového summitu o udržitelném rozvoji (2002)
44. Integrovaný operační program pro období 2007 – 2013
45. Kompendium evropské unie o systémech, politikách a zásadách územního plánování
46. Koncepce agrární politiky ČR pro období po vstupu do EU 2004 – 2013
47. Koncepce bytové politiky (2005 - 2010)
48. Koncepce nakládání s radioaktivními odpady a vyhořelým jaderným palivem v ČR
49. Koncepce ochrany obyvatelstva do roku 2006 s výhledem do roku 2015
50. Koncepce operační přípravy státního území České republiky
51. Koncepce rozvoje digitálního vysílání v České republice
52. Koncepce rozvoje dopravy a spojů v České republice
53. Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2007 – 2013
54. Koncepce vodohospodářské politiky MZe pro období po vstupu do Evropské unie na léta 2004 - 2010
55. Koncepce výstavby profesionální Armády České republiky a mobilizace ozbrojených sil České republiky přepracovaná na změněný zdrojový rámec
56. Koncepcia územného rozvoja Slovenska – 2001
57. Koncepcia územného rozvoja Slovenska II.
58. Konsolidovaná znění Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o založení Evropského společenství
59. Konzultační dokument NRP (Doprava, telekomunikace a poštovní služby)
60. Koordinační studie VRT 2003
61. Krajina a udržitelný rozvoj, výzvy Evropské úmluvy o krajině
62. Kulturní politika
63. Landesentwicklungsplan Sachsen 2003
64. Landesentwicklungsprogramm Bayern (Program rozvoje spolkové země Bavorsko)
65. Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland (Modely a strategie prostorového rozvoje v Německu)
66. Lipská charta o udržitelných evropských městech
67. Lisabonská deklaráce o "sítích pro udržitelný územní rozvoj evropského kontinentu: Mosty přes Evropu"
68. Lublaňská deklaráce o územní dimenzi udržitelného rozvoje
69. Malý lexikon obcí ČR 2006
70. Mapa potenciální vodní eroze + metodika
71. Metropolitan Networking in CenSE backed by North-South Rail Corridors, Final report of the Pilot Projects (Vytváření metropolitních sítí ve střední a jihovýchodní Evropě).
72. Mezinárodní spolupráce ČR v ochraně vod

73. Národní inovační politika České republiky na léta 2005 – 2010
74. Národní inovační strategie České republiky
75. Národní koncepce rodinné politiky
76. Národní lesnický program
77. Národní Lisabonský program 2005 - 2008 (Národní program reforem České republiky)
78. Národní politika pro vysokorychlostní přístup (Broadband strategie ČR)
79. Národní program hospodárného nakládání s energií a využívání jejich obnovitelných a druhotných zdrojů na roky 2006 - 2009, resp. 2010
80. Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v České republice
81. Národní program snižování emisí ČR
82. Národní rozvojový plán České republiky 2007 – 2013
83. Národní strategický plán rozvoje venkova ČR na období 2007 – 2013
84. Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013
85. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR
86. Národní zpráva o průběhu reforem na trzích produktů a kapitálu (Cardiffská zpráva)
87. National Spatial Development Concept (Národní koncept prostorového/územního rozvoje)
88. Návrh rozvoje dopravních sítí do roku 2010
89. Nitrátová směrnice
90. Nové partnerství pro soudržnost, konvergenci, konkurenceschopnost a spolupráci
91. Obnovená strategie udržitelného rozvoje Evropské unie (2006)
92. Operační program Doprava na léta 2007 – 2013
93. Operační program Podnikání a inovace na léta 2007 – 2013
94. Operační program Životní prostředí
95. Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001
96. Perspektiven der Raumentwicklung in Deutschland (Perspektivy prostorového rozvoje v Německu)
97. Plán hlavních povodí České republiky
98. Plán odpadového hospodářství ČR
99. Plán rozvoje vodovodů a kanalizací České republiky
100. Podklady pro využití pro zpracování návrhu PÚR (kulturní památky)
101. Politika územního rozvoje ČR
102. Přehled schválených a pořizovaných ÚP VÚC s průmětem dálnic a rychlostních silnic
103. Přezkum průmyslové politiky v polovině období - COM (2007) 374
104. Prioritní oblasti předsednictví České republiky v Radě Evropské unie v prvním pololetí roku 2009
105. Problémový výkres podkladů krajů
106. Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury 2006 - 2010
107. Program rozvoje Jihomoravského kraje
108. Program rozvoje Karlovarského kraje 2007 - 2013
109. Program rozvoje kraje Vysočina
110. Program rozvoje Libereckého kraje 2007 – 2013
111. Program rozvoje Moravskoslezského kraje pro období 2006 – 2008
112. Program rozvoje Pardubického kraje
113. Program rozvoje Plzeňského kraje
114. Program rozvoje Ústeckého kraje
115. Program rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje
116. Program rozvoje územního obvodu Královéhradeckého kraje

117. Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje
118. Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje
119. Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje
120. Program rozvoje venkova ČR na období 2007 – 2013
121. Programové prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2006 - 2010
122. Programové prohlášení vlády ČR
123. Programový dodatek Operačního programu Zemědělství
124. Prohlášení vlády o podpoře kultury
125. Provedení geologických a dalších prací pro hodnocení a zúžení lokalit pro umístění hlubinného úložiště
126. Průmyslová politika 2001 – 2009
127. První akční program pro implementaci Územní agendy EU
128. Rámcová úmluva o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat
129. Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
130. Referenční projekt povrchových i podzemních systémů HÚ v hostitelském prostředí granitových hornin v dohodnuté skladbě úvodního projektu a hloubce projektové studie
131. Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod
132. Regionální operační program NUTS 2 Střední Morava
133. Regionální operační program NUTS II Jihozápad
134. Regionální operační program NUTS II Moravskoslezsko 2007 – 2013
135. Regionální operační program NUTS II Severovýchod
136. Regionální operační program pro NUTS 2 Střední Čechy
137. Regionální operační program Region soudržnosti NUTS 2 Severozápad pro období 2007 - 2013
138. Registr půdy
139. Řídící principy udržitelného územního rozvoje evropského kontinentu
140. Roční zpráva o provozu ES ČR 2005
141. Rostoucí regiony, rostoucí Evropa
142. Rozhodnutí č. 1 o polycentrickém rozvoji: podpora konkurenceschopnosti, zvyšování koheze
143. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1364/2006/ES ze dne 6. září 2006, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě
144. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě
145. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě
146. Rozhodnutí Rady 2006/702/ES: Strategické obecné zásady Společenství pro soudržnost
147. Rozvoj dopravních sítí v České republice do roku 2010
148. Scénáře Evropa 2010
149. SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONU o šestém akčním programu Evropského společenství pro životní prostředí
150. Segregace v České republice: stav a vývoj, příčiny a důsledky, prevence a náprava
151. SIC! short factbook (SIC! zkrácené znění závěrečné zprávy)
152. Širší vztahy území ČR z hlediska rozvojových oblastí a os, dopravní a technické infrastruktury
153. Situační zpráva ke Strategii udržitelného rozvoje ČR
154. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/60/ES ze dne 23. října 2007 o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik
155. Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost

- Společenství v oblasti vodohospodářské politiky
156. Směrnice rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin
 157. Směrnice Rady č. 79/409 EEC, o ochraně volně žijících ptáků
 158. Směrný vodohospodářský plán ČR
 159. Směrný vodohospodářský plán ČSR - Vodní nádrže (publikace SVP č. 34)
 160. Společný regionální operační program
 161. Standard ISVS 005/02.01 pro náležitosti životního cyklu informačního systému
 162. Statistická ročenka životního prostředí České republiky 2007
 163. Statistický lexikon obcí České republiky 2005
 164. Státní energetická koncepce České republiky
 165. Státní informační a komunikační politika
 166. Státní politika životního prostředí České republiky (2004 - 2010)
 167. Státní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů energie pro rok 2008
 168. Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky
 169. Strategie financování implementace směrnice Rady 91/676/EHS o ochraně vod před znečištěním dusičnany ze zemědělských zdrojů (nitratová směrnice) a dílčí vyhodnocení plnění požadavků nitrátové směrnice
 170. Strategie hospodářského růstu České republiky 2005 – 2013
 171. Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky
 172. Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky
 173. Strategie regionálního rozvoje České republiky pro léta 2007 – 2013
 174. Strategie rozvoje Jihomoravského kraje do roku 2016
 175. Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2006 – 2015
 176. Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 – 2020
 177. Strategie udržitelného rozvoje České republiky
 178. Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 – 2020
 179. Střednědobá strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty
 180. Studie optimalizace trasy D-O-L v úseku Střelice - Labe, 3. Etapa
 181. Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů
 182. Systém evidence kontaminovaných míst
 183. Systém evidence zátěží životního prostředí
 184. Tématická strategie pro městské životní prostředí
 185. Třídy ochrany zemědělské půdy
 186. Ujednání mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o zřízení turistických stezek
 187. Úmluva o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví (UNESCO)
 188. Úmluva o biologické rozmanitosti
 189. Úmluva o mokřadech majících mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva (Ramsarská úmluva)
 190. Úmluva o ochraně evropské flóry, fauny a přírodních stanovišť.
 191. Usnesení vlády ČR č. 40/2001, o aktualizaci Strategie účinnější státní podpory kultury (kulturní politiky)
 192. Usnesení vlády ČR č. 444/1991 ke zprávě o územních ekologických limitech těžby hnědého uhlí a energetiky v Severočeské hnědouhelné pánvi
 193. Územní agenda Evropské unie (Za konkurenčnější a udržitelnější Evropu rozmanitých regionů)

194. Územní plán hlavního města Prahy
195. Územní stav a perspektivy EU
196. Územní studie reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe
197. Vision Planet, Stratégie pre integrovaný územný rozvoj Stredoeurópskej, Podunajskej a Jadranskej oblasti
198. Voda v ČR do kapsy
199. Vodní útvary v ČR
200. Vodovody a kanalizace ČR 2006
201. Vojenská strategie ČR
202. Vyhodnocení plnění Státní politiky životního prostředí ČR za období 2004 - 2006
203. Vymezení archeologických zón
204. Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (Aktualizovaná koncepce prostorového uspořádání státu)
205. Zhodnotenie rozvojového potenciálu slovenskej časti slovensko - českého príhraničného územia
206. Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2005
207. Zpráva o politice, stavu a vývoji životního prostředí - Česká republika
208. Zpráva o projektu vyhodnocení katastrofické povodně srpen 2002 a návrhy na úpravy systému prevence před povodněmi
209. Zpráva o stavu vodního hospodářství ČR 2005 (stav ke dni 31.12.2005)
210. Zpráva o zajištění obrany České republiky
211. Zpráva o životním prostředí České republiky v roce 2006