

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

**SCÉNÁŘE ROZVOJE V KORIDORU
DÁLNICE D3 VE STŘEDOČESKÉM KRAJI**

Diplomová práce

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Diplomant: Miroslav Vrtiška

2017

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Miroslav Vrtiška

Regionální environmentální správa

Název práce

Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji

Název anglicky

Development scenarios for the corridor of the D3 motorway in Central Bohemian Region

Cíle práce

Formulovat scénáře rozvoje v území dotčeném výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji s ohledem na identifikované vnější klíčové faktory ovlivňující tento rozvoj.

Metodika

V analytické části práce budou diskutovány známé případy dopadů vedení nových rychlostních komunikací venkovským územím v zázemí metropolí. Bude využita odborná literatura, zaměřená na dopady rychlostních komunikací. Práce využije dostupné podklady týkající se vedení plánované dálnice, modelování území dotčeného záměrem dálnice D3 a možných vnějších ekonomických vlivů na osídlení. Formulovány budou rozvojové scénáře pro oblasti dotčené možnou realizací jednotlivých variant trasování komunikace (východní, západní koridor) včetně nulové varianty. Práce bude mimo jiné vycházet z analýzy dopadů realizace podobného záměru v prostředí Česka – např. dopady realizace dálnice D1 (v úseku Průhonice – Humpolec) na osídlení apod.

Doporučený rozsah práce

textová a grafická část (vymezení dotčeného území v jednotlivých scénářích, limity využití území, problémový výkres

Klíčová slova

dostupnost; územní plánování; dálnice; suburbanizace

Doporučené zdroje informací

Botham, R., W. 2007. The regional development effects of road investment. Transportation Planning and Technology.

Kraft, S., Vančura, M. 2009. Dopravní systém české republiky: Efektivita a prostorové dopady. Národohospodářský obzor.

Lineker, B., Spence, N. 1996. Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway. Journal of Transport Geography.

Peltan, T. 2015. Možné prostorové dopady ropného zlomu v ČR

Rietveld, P., Nijkamp, P. 1992. Transport and Regional Development. Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie. Vrije Universiteit Amsterdam.

STŘEDOČESKÝ KRAJ 2011, 2015. ZÚR Středočeského kraje, včetně aktualizací

Sýkora, L. 2002. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku.

Vorel, J. 2016 Urban simulation modelling. ČVUT Praha

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – FŽP

Vedoucí práce

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Konzultant

ing. arch. Tomáš Peltan, PhD

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 17. 04. 2017

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně, pod vedením prof. Ing. arch. Karla Maiera, CSc., a že jsem uvedl a řádně citoval všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

V Praze 18. 4. 2017

Poděkování

Rád bych na tomto místě upřímně poděkoval prof. Ing. arch. Karlovi Maierovi, CSc. za odborné vedení mé práce, za jeho cenné připomínky, rady a vřelý přístup. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Danielovi Frankemu, Ph.D. za konzultace, jež mi poskytl, a rady, které pro mne byly stěžejní pro správné provedení analytické části práce. Děkuji také své rodině a přítelkyni za trpělivost a nekonečnou podporu, se kterou mne motivovali při psaní této diplomové práce.

Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji

Abstrakt

Předložená diplomová práce formuluje scénáře rozvoje ve vymezeném koridoru dotčeném plánovanou výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji. Scénáře jsou formulovány při zohlednění rozvojových faktorů, které jsou v odborné literatuře diskutovány v souvislosti s výstavbou vysokokapacitních komunikací. Hlavním sledovaným faktorem je změna časové dostupnosti hlavního města Prahy. Pro její zkoumání je v práci využita metoda síťové analýzy v prostředí geoinformačních systémů. Dále je analyzována změna atraktivity obcí řešeného území v důsledku výstavby dálnice, v souvislosti se studiem populačních změn a suburbanizace a potenciálem pro rozmístění ekonomických aktivit. V této souvislosti je na základě analýzy územně plánovací dokumentace hodnocena připravenost obcí řešeného území na potenciální zvýšení poptávky po změnách v území. Práce dále predikuje možný populační vývoj studované oblasti.

Řešené území tvoří obce, které jsou dotčeny plánovanou trasou dálnice ve Středočeském kraji, vymezenou územně plánovací dokumentací kraje, a dále ty obce, jež se nacházejí v její bezprostřední blízkosti a náleží do spádového obvodu komunikace. Právě toto území je považováno za oblast, kde by měly být dopady výstavby vysokokapacitní komunikace nejzřetelnější. Práce využívá jako stěžejní předpoklady výchozí podmínky, autorskou analýzu vývoje území, ve kterém již byl obdobný záměr realizován – koridor dálnice D1 ve Středočeském kraji – a dále koncepce a strategie z oblasti územního plánování. Těmi jsou zejména Politika územního rozvoje České republiky, Zásady územního rozvoje Středočeského kraje a územní plány obcí řešeného území. Výstupy práce formulují rozvojové scénáře v řešeném území v tzv. nulové variantě (dálnice D3 nebude vystavěna) a ve variantě s D3, přičemž také predikuje možný vývoj při zohlednění dalších záměrů (výstavba rychlého železničního spojení, IV. tranzitní železniční koridor, metro D). Závěry analytické části práce jednoznačně dokládají rozvojový potenciál území daný předpokládanou přítomností vysokokapacitní dopravně infrastrukturní stavby.

Klíčová slova: časová dostupnost Prahy, síťová analýza, změna atraktivity území, suburbanizace, územní plánování

Development scenarios for the corridor of the D3 motorway in Central Bohemian Region

Abstract

The presented thesis formulates the development scenarios within the delimited corridor affected by the planned construction of the D3 motorway in the Central Bohemian Region. The scenarios are formulated taking into account development factors that are discussed in specialised literature in connection with the construction of high-capacity roads. The main factor to be monitored is the change in time accessibility of the capital city of Prague. In the thesis, time accessibility is studied using network analysis in the environment of geoinformation systems. Also analysed is the change in the attractiveness of the municipalities affected by the constructed motorway in connection with the study of population changes and suburbanization and the potential for the arrangement of economic activities. In this context, based on an analysis of the urban planning documentation, an assessment of the readiness of the municipalities in the area concerned is made in terms of the potential increase in the demand for changes in the area. The thesis also predicts possible population developments.

The area concerned consists of municipalities affected by the route of the planned motorway in the Central Bohemian Region defined by the Region's urban planning documentation; it also includes the municipalities located in the immediate vicinity and within the catchment area of the motorway. The impact of the construction of a high-capacity road is expected to be most evident in this particular area. The key assumptions used in the thesis are initial conditions, the author's analysis of the development of the area, in which a similar project (D1 motorway corridor in the Central Bohemian Region) has already been implemented, and the concepts and strategies commonly employed in urban planning. These specifically include the Spatial Development Policy of the Czech Republic, the Spatial Development Principles of the Central Bohemian Region and the urban plans of the municipalities in the area concerned. The thesis aims at formulating the development scenarios with the D3 motorway not being built (so-called "zero option") and with the D3 being built, also predicting possible development by taking other projects into account (construction of high-speed railway, Transit Railway Corridor IV, Metro D). The conclusions of the analytical part of the thesis clearly demonstrate the development potential of the area given by the prospective presence of a high-capacity transport infrastructure project.

Keywords: time accessibility of Prague, network analysis, change in the attractiveness of the area, suburbanization, urban planning

Obsah diplomové práce

Seznam použitých zkratk	9
1 Úvod	10
1.1 Cíle práce	13
2 Literární rešerše	15
3 Charakteristika řešeného území	23
3.1 Lokalizace řešeného území	23
3.2 Charakteristika řešeného území	24
3.3 Vývoj výstavby dálnice D3	26
4 Řešená tematika v kontextu územního plánování	29
4.1 Politika územního rozvoje	29
4.1.1 Politika územního rozvoje České republiky	29
4.2 Územně plánovací dokumentace	32
4.2.1 Zásady územního rozvoje Středočeského kraje	32
4.2.2 Územní plány obcí v řešeném území	38
5 Metodika	45
5.1 Vymezení řešeného a srovnávacího území	45
5.2 Analýza změny časové dostupnosti Prahy	46
5.2.1 Využití analýzy dostupnosti (síťové analýzy) v diplomové práci	46
5.2.2 Datová základna a tvorba mapového podkladu sítě	49
5.2.3 Postup síťové analýzy	50
5.3 Analýza změny atraktivity území	52
6 Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji	54
6.1 Změna časové dostupnosti Prahy	55
6.1.1 Současná časová dostupnost Prahy	55
6.1.2 Časová dostupnost Prahy ve scénáři (1)	56
6.1.3 Časová dostupnost Prahy ve scénáři (2)	58
6.1.4 Časová dostupnost Prahy ve scénáři (3)	60
6.2 Atraktivita obcí řešeného území	65
6.2.1 Současná atraktivita obcí	65
6.2.2 Atraktivita obcí ve scénáři (1)	67
6.2.3 Atraktivita obcí ve scénáři (2)	67
6.2.4 Atraktivita obcí ve scénáři (3)	69
6.3 Přípravenost ÚPD na poptávku po rozvojových plochách	71
6.3.1 Výchozí stav	71
6.3.2 Přípravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (1)	71
6.3.3 Přípravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (2)	73

6.3.4	Připravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (3)	74
6.4	Populační vývoj	75
6.4.1	Dosavadní populační vývoj	75
6.4.2	Populační vývoj ve scénáři (1)	76
6.4.3	Populační vývoj ve scénáři (2)	77
6.4.4	Populační vývoj ve scénáři (3)	78
6.5	Vliv na životní prostředí, přírodní hodnoty a veřejné zdraví	79
6.5.1	Vliv scénáře (1) na životní prostředí	79
6.5.2	Vliv scénáře (2) na životní prostředí	80
6.5.3	Vliv scénáře (3) na životní prostředí	81
7	Diskuse	82
8	Závěr	86
	Přehled literatury a informačních zdrojů	91
	Seznam obrázků	98
	Seznam tabulek	99
	Přílohy	100

Seznam použitých zkratk

BJ	Bytová jednotka
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPHMP	Dopravní podnik hlavního města Prahy
EIA	z <i>anglického</i> Environmental Impact Assessment
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
GIS	Geoinformační systémy
KFV	Komplexní funkční velikost obcí
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NIMBY	z <i>anglického</i> Not In My Back Yard
ORP	Obec s rozšířenou působností
PID	Pražská integrovaná doprava
PO	Počet obyvatel
PP	Přírodní památka
P+R	z <i>anglického</i> Park and ride
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1
RD	Rodinný dům
RO	Rekreační oblast
RS	Rychlá spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SK	Středočeský kraj
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh)
ÚP	Územní plán
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚPM	Územní plán města
ÚPO	Územní plán obce
ÚPSÚ	Územní plán sídelního útvaru
VPS	Veřejně prospěšná stavba
VRT	Vysokorychlostní železniční trať
ZÚR SK	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění 1. aktual.
ŽP	Životní prostředí

1 Úvod

Současný styl života, ve kterém je mobilita lidí stále zásadnějším předpokladem pro kvalitní životní úroveň, je zajištění optimální dopravní dostupnosti stěžejním faktorem. V této souvislosti jsou kladeny rostoucí nároky na kvalitu dopravní infrastruktury, umožňující komfortní a rychlý přesun lidí v prostoru, a to zejména do míst, která uspokojují sociální, ekonomické a kulturní potřeby obyvatelstva. Zcela zásadní roli hraje vzhledem ke své operativnosti a dostupnosti doprava silniční. Pro přesun obyvatel na středně dlouhé a dlouhé vzdálenosti je klíčový zejména rozvoj dálniční soustavy.

Důležitost rozvoje dálničního systému je v prostředí Česka umocněna geografickou polohou republiky, která je v rámci Evropy propojujícím článkem v severo-j jižním, respektive východo-západním směru. Česká republika se však potýká s negativním dědictvím z doby před r. 1989, kdy dálkové spojení v mezinárodním významu nebylo podporováno, naopak bylo omezeno (Komínek 2009). V této souvislosti je výstavba vysokokapacitních komunikací v současnosti často diskutovaným tématem. V Česku je zřejmá potřeba komfortního a kapacitního silničního spojení v evropském kontextu, v národním pak zejména mezi krajskými městy a Prahou. Při trasování těchto páteřních komunikací však často dochází ke konfrontaci s jinými zájmy – zejména se zájmy ochrany přírody a krajiny. V této souvislosti jsou médii často diskutovány například průchod dálnice D8 Českým středohořím či průchod dálnice D3 oblastí Posázaví.

Studovaná komunikace – dálnice D3 – by se po svém zprovoznění měla na republikové úrovni stát prioritním spojením na trase Praha – České Budějovice. Měla by tak být naplněna potřeba dálničního spojení jihočeského centra s hlavním městem republiky, přičemž České Budějovice jsou v současnosti jedním z posledních krajských měst s tímto deficitem. Jako strategickou komunikaci, propojující Prahu s Jihočeským krajem, vnímá dálnici D3 také např. Bajer (2012). Na mezinárodní úrovni představuje dálnice D3 nové rychlé a kapacitní spojení Česka se sousedním Rakouskem, jakožto součást mezinárodní silnice E55¹, procházející celým územím evropského kontinentu v severo-j jižním směru ze Švédska přes střední Evropu až do Řecka.

Výstavba vysokokapacitní komunikace je v rámci dotčeného regionu obecně přijímána jako rozvojový faktor, jak ukazují závěry odborné literatury. Konkrétní přímé a nepřímé dopady výstavby kapacitní infrastruktury na regionální rozvoj uvádí rešeršní část této závěrečné práce (kapitola 2). Je však zřejmé, že z pohledu rozdílně zaměřených skupin populace je vnímána odlišně. Ačkoliv jsou obecně diskutovány zejména rozvojové dopady výstavby dálnice na regionální centra

¹ Evropská silnice E55 – mezinárodní silnice vedoucí z Helsingsborgu ve Švédsku do města Kalamata v Řecku, celková délka komunikace je cca 3 300 km. Ve své trase prochází E55 Švédskem, Dánskem, Německem, Českem, Rakouskem, Itálií a Řeckem (D-S 2017).

osídlení (v případě dálnice D3 např. Benešov, Tábor, České Budějovice), je zřejmé, že významným způsobem výstavba ovlivní také elementární prvky sídelní struktury, jimiž komunikace bude přímo procházet, tedy obce.

Studiu percepce dálnice D3 se věnují absolventské práce z pohledu představitelů místní samosprávy v regionálních centrech Tábor a České Budějovice (Vrtiška 2013) a z perspektivy obyvatel, podnikatelských subjektů a místních zastupitelů v obcích Středočeského a Jihočeského kraje (Vrtiška 2015). Z výsledků uvedených studií je zřejmé, že výsledná percepce dopadů výstavby dálnice D3 se významně liší zejména v závislosti na geografických aspektech, jakými jsou poloha obce vůči trase dálnice, dostupnost přípojovacího bodu na komunikaci či populační velikost obce. Obecně je však dálnice D3 pozitivně přijímána v obcích, které jsou v současnosti značně zatíženy silniční dopravou, zatímco v lokalitách, kde je její (potenciální) přítomnost vnímána negativně, se projevuje tzv. NIMBY² efekt.

V rámci studované komunikace je problémovým faktorem její trasování ve Středočeském kraji (více viz kap. 3.3), přičemž dochází ke konfrontaci mezi zájmy rozvoje dopravního systému a ochranou přírody a krajiny, zejména vzhledem ke skutečnosti, že plánovaná trasa komunikace prochází přírodně hodnotnou oblastí Posázaví.

Cílem této diplomové práce je na podkladech odborné literatury, analýzy vývoje území, ve kterém je již obdobný záměr realizován (koridor dálnice D1 ve Středočeském kraji) a kvalifikovaných predikcí formulovat scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji (podrobněji viz podkapitola 1.1). Řešené území (koridor) je vymezeno v podrobnosti základních administrativních jednotek sídelního systému Česka – obcí – v rozsahu, ve kterém by měly rozvojové stimuly kapacitní infrastruktury působit nejzřetelněji (více viz metodická část práce, kapitola 5).

V práci je uvažováno s trasou dálnice, specifikovanou územně plánovací dokumentací (dále také jen ÚPD) kraje – Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění 1. aktualizace, a to s ohledem na skutečnost, že záměr je v této dokumentaci invariantní.

Struktura diplomové práce je členěna do osmi kapitol, přičemž v Úvodu je představeno řešené téma a cíl práce.

Obsahem druhé kapitoly je literární rešerše české a zahraniční odborné literatury, týkající se studované problematiky.

² NIMBY efekt – z anglického „Not In My Backyard“ = česky volně přeloženo „ne na mém dvorku“, charakterizuje odmítání realizace veřejně prospěšné stavby (typicky dálnice, letiště apod.) v blízkosti jejich domova (pozemku). Pojem poprvé použit v USA v 80. letech 20. století (McAvoy 1999).

Třetí kapitola se soustředí na charakteristiku řešeného území, přičemž je lokalizován koridor dálnice D3. Dále jsou uvedeny základní sociodemografické ukazatele obcí řešeného území a představeny její hodnoty a limity využití. Zároveň je stručně popsán vývoj výstavby dálnice D3.

Náplní čtvrté kapitoly je syntéza dokumentující řešené území a dálnici D3 v kontextu územního plánování. V rámci rozboru jsou uvedeny souvislosti řešeného tématu s Politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací kraje. Součástí kapitoly jsou zároveň závěry ze studia územních plánů obcí řešeného území, dokumentující rozvojové kapacity, které v rámci své platné územně plánovací dokumentace studované obce poskytují.

Kapitola pátá uvádí hlavní metodické postupy při tvorbě diplomové práce. Účelem je zejména představení výzkumných nástrojů a provedených analytických způsobů zpracování dat.

Stěžejní analytickou část tvoří kapitola šestá, ve které jsou formulovány rozvojové scénáře v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji. Predikován je (1) vývoj území v případě nulové varianty D3, jež nepočítá s její realizací, dále (2) při zohlednění výstavby studované komunikace v trase, stanovené krajskou ÚPD, a (3) s uvažováním možného rozvoje hromadné dopravy, jež je ve studiu reprezentována výstavbou vysokorychlostní železnice (dále také jen VRT) Praha – Brno v rámci systému tzv. rychlých spojení (dále také jen RS), realizací IV. tranzitního železničního koridoru a metra D v rámci pražské městské hromadné dopravy.

Diskusi postupu tvorby diplomové práce a jejích výsledků se věnuje kapitola osmá, uvádějící autorskou kritiku dílčích metodických kroků a závěrů.

Závěr diplomové práce – kapitola devátá – shrnuje závěry analýzy, vyhodnocuje je a uvádí možné praktické využití jejích výstupů, přičemž uvažuje možnosti pokračování studia řešené problematiky.

1.1 Cíle práce

Základním cílem diplomové práce je formulace scénářů rozvoje v území dotčeném výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji s ohledem na identifikované vnější klíčové faktory ovlivňující tento rozvoj. Rozvojové scénáře budou predikovat zejména časovou dostupnost přirozeného centra – hlavního města Prahy a změnu atraktivity obcí. Dále bude v rámci scénářů uvažován možný rozvoj v území, založený na vyhodnocení připravenosti ÚPD obcí na identifikovanou změnu atraktivity území. V analytické části bude zároveň v obecné rovině diskutován možný dopad na životní prostředí. V práci se bude pracovat v podrobnosti základních administrativních jednotek, obcí.

V rámci analytické části práce jsou formulovány následující scénáře:

- (1) **Scénář rozvoje území při nulové variantě dálnice D3**, ve kterém bude počítáno s tím, že dálnice D3 nebude ve Středočeském kraji vystavěna, a pro silniční dopravu v severo-j jižním směru bude využívána stávající silniční síť;
- (2) **Scénář rozvoje území s realizovanou dálnicí D3 dle ÚPD Středočeského kraje (západní varianta, dříve tzv. „stabilizovaný koridor“)**, ve kterém bude počítáno s tím, že dálnice D3 bude vystavěna v trase, která prošla schvalovacím řízením, byla schválena vládou ČR a je zahrnuta v ÚPD kraje – Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění 1. aktualizace (dále také jen ZÚR SK);
- (3) **Scénář rozvoje území s realizovanou dálnicí D3 při současném zohlednění hromadné dopravy, zejm. železniční**, ve kterém bude počítáno s výstavbou dálnice D3 dle ZÚR SK (viz (2)), výstavbou RS v trase Praha – Brno v jižním koridoru, procházející řešeným územím (napojením Benešova), a modernizací železniční trati v severo-j jižním směru řešeného území (tzv. IV. tranzitní železniční koridor), dále bude zohledněn záměr výstavby metra D do stanice Depo Písnice.

Predikce časové dostupnosti Prahy v jednotlivých scénářích bude vycházet z výpočtů síťové analýzy, vycházející z dat silniční sítě, která zohlední průměrné rychlosti daných tříd komunikací a rovněž základní proměnné, ovlivňující průměrnou rychlost na daných úsecích (počet jízdnic pruhů, trasování zastavěným × nezastavěným územím).

Predikce atraktivity obcí, vyvolávající potenciální poptávku po změnách v území bude v jednotlivých scénářích vycházet z multikriteriální analýzy, definující potenciál obcí, dále z analýzy vývoje demografických trendů řešeného území, vývoje srovnávacího území, dotčeného výstavbou dálnice D1 ve Středočeském kraji, při zohlednění předpokladů, publikovaných v odborné literatuře, zejm. tematicky zaměřených studií.

Vyhodnocení připravenosti obcí na potenciální růst poptávky po změnách v území bude vycházet ze syntézy platné ÚPD obcí a kvalifikovaného odhadu kapacit jejich rozvojových ploch. V souvislosti s analýzou atraktivity území bude nastíněn možný populační vývoj v jednotlivých scénářích.

Diskuse dopadu na životní prostředí bude vycházet z analýzy střetů plánované komunikace s přírodními a dalšími hodnotami (viz příloha 9 – *Hodnoty a limity využití území*). Dále budou diskutovány dopady výstavby vysokokapacitních komunikací tak, jak jsou publikovány v odborné literatuře, ve vztahu k místním podmínkám řešeného území.

2 Literární rešerše

Kvalitní dopravní infrastruktura je obecně chápána jako determinant rozvojových příležitostí svého okolí. Nejpoužívanějším způsobem dopravy je díky svému pohodlí a operativnosti její silniční podoba, přičemž z hlediska rychlosti a kapacity jsou důležité zejména dálnice. Nejinak je tomu v českém prostředí. Výstavba dálnice je tak velmi často spojována s rozvojem dotčeného regionu (regionálním rozvojem).

Tato kapitola se snaží sumarizovat odborné názory, publikované v cizojazyčné a české odborné literatuře, na vazbu mezi regionálním rozvojem a výstavbou dálnice, a podat tak vhled do studované problematiky za účelem utřídění základních informací pro výzkum ve zvoleném tématu – *Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji*.

Dopravní infrastruktura a regionální rozvoj

Stavba dálnice je velmi často dáována do souvislosti s regionálním rozvojem, přičemž tento vztah lze doložit na konkrétních teoriích. Mezi teorie regionálního rozvoje, jež přikládají kvalitě dopravní infrastruktury významnou roli, patří dle Blažka a Uhlíře (2011) např.: Teorie centrálních míst od Waltera Christallera, Teorie kumulovaných příčin od Gunara Myrdala, Teorie nerovnoměrného rozvoje od Alberta Otta Hirschmana či Nová ekonomická geografie, jejímž nejvýznamnějším představitelem je Paul Krugman. Důležitost kvalitní dopravní infrastruktury z pohledu uvedených předních světových odborníků a tvůrců teorií regionálního rozvoje dokládá důležitost studia tohoto tématu.

Dle Marady, Květoně a Vondráčkové (2006) se názory na roli dopravní infrastruktury v regionálním rozvoji v celkovém pohledu významně liší. Zatímco někdy je dopravní stavba přímo vnímána jako katalyzátor hospodářského rozvoje, v opozici stojí názor, kdy realizace záměru je pouze nutnou podmínkou rozvoje, jež ho však ve své podstatě nezajišťuje.

V odborné literatuře jsou kromě přímého dopadu kvalitní dopravní infrastruktury na regionální rozvoj často komentovány příčiny tohoto vztahu. Kromě obecně očekávaných pozitivních dopadů výstavby vysokokapacitní komunikace na rozvoj regionu lze nacházet také dopady neutrální a poměrně často dokonce negativní. Dálnice tak může ovlivnit rozvoj regionu nejen pozitivním způsobem.

Za příklad výše popsaného lze uvést Ch. Heye (1996) a J. Whitelegga (1994) z Velké Británie. Druhý jmenovaný upozorňuje na situaci, kdy často špatně dostupné oblasti prosperují lépe než lokality s rozvinutou dopravní infrastrukturou, přičemž své tvrzení dokládá na příkladu Birminghamu, který je populačně druhým největším městem britských ostrovů. Tato metropole, ačkoliv disponuje velmi rozvinutou dopravní infrastrukturou, kterou mu zajišťuje právě dobré dálniční spojení, ekonomicky na konci minulého století příliš neprosperovala.

Autor dále ve své úvaze pokračuje porovnáním hospodářské vyspělosti největších skotských měst – Glasgowa a Edinburghu. Populačně největší město Skotska (Glasgow) utrpělo při světové ekonomické krizi výraznější hospodářský propad než hlavní město (Edinburgh), a to i přesto, že Glasgow disponuje velmi kvalitním dálničním napojením. Whitelegg (1994) dále uvádí případy oblasti s téměř shodnou dopravní dostupností, avšak naprosto odlišným hospodářským výkonem.

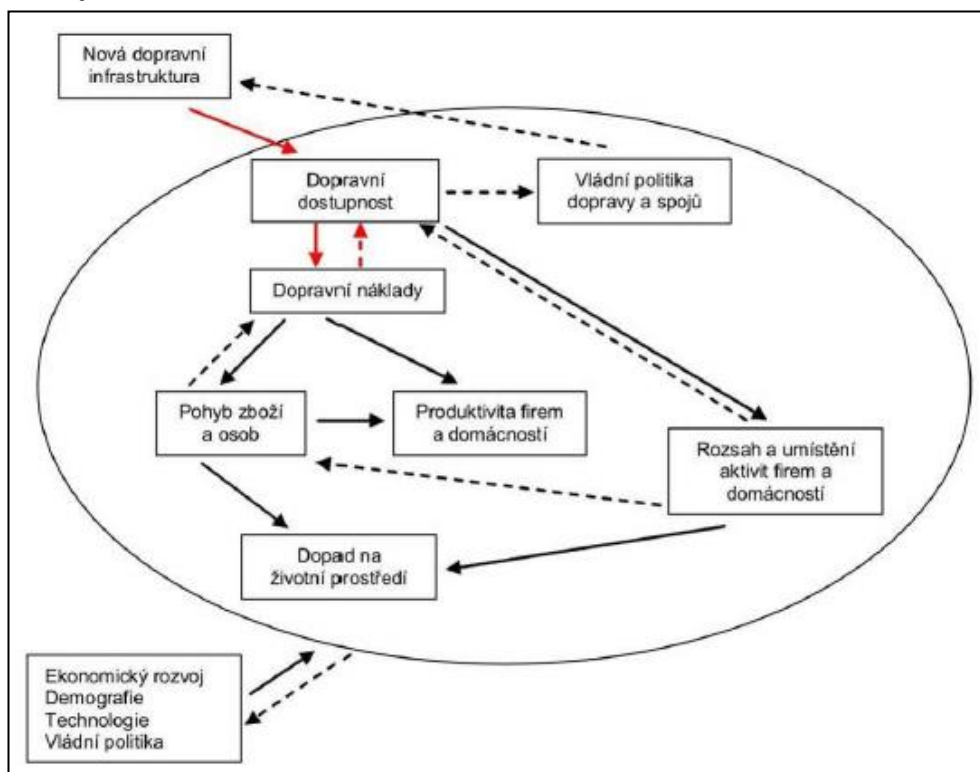
Samotná dopravní dostupnost tak nemusí být automaticky přímým determinantem rozvoje regionu. Naopak může způsobit například odliv kvalifikovaných pracovníků do nově lépe dostupných metropolitních oblastí, což může v konečném důsledku znamenat také odstěhování trvale žijících obyvatel namísto obecně předpokládaného populačního růstu v nově lépe dostupných územích.

Výše zmíněné může mít dopad zejména na oblasti tzv. vnitřních periferií, za která lze dle Musila a Müllera (2006) v prostředí Česka označit poměrně rozsáhlá a souvislá území, jež jsou umístěna na okrajích spádových území metropolitních regionů a v menším rozsahu na okrajích spádových území regionálních středisek. Tato jsou charakteristická vyššími podíly pracovních míst v primárním sektoru, jsou tedy „zemědělským venkovem“ (Musil, Müller 2006).

V souvislosti se studovaným tématem je důležité, že v řešeném území se mohou právě takto strukturálně narušená území nacházet. Výstavba vysokokapacitní komunikace však může jejich podobu pozměnit, vzhledem ke skutečnosti, že Musil a Müller (2006) tato území charakterizují jako taková, která se hospodářsky nerozvíjejí, ztrácejí obyvatelstvo, demograficky stárnou, mají nižší sociálně-ekonomickou úroveň a horší technickou a sociální infrastrukturu než ostatní části země, přičemž jsou dopravně obtížně dostupná. Právě dostupnost zde hraje významnou roli, v širším pohledu by na základě popsané charakteristiky bylo možné za „vnitřní periferii“ označit část řešeného území, která se nachází na rozhraní Jihočeského a Středočeského kraje. Výstavba dálnice D3 by v tomto regionu tak potenciálně mohla podnítit změnu.

Souvislost mezi rozvinutou dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem se pokusili rozluštit F. Bruinsma a P. Rietveld (1998) ve své knize *Is Transport Infrastructure Effective?*, přičemž hledali přímé a nepřímé vztahy. Jejich vazby jsou schematicky zobrazeny na níže uvedeném obrázku od Vondráčkové (2006). Přímé dopady autoři spatřují v těch, které působí užíváním, údržbou a obsluhou komunikace. Do této skupiny jsou tak zařazeny krátkodobé vlivy, působící při výstavbě dálnice, a dále ty vyvolané lepší dopravní dostupností, jako jsou úspora času a paliva a vliv na životní prostředí (dále také jen ŽP). Do skupiny nepřímých vlivů Bruinsma a Rietveld (1998) zařazují déle působící dopady, které je možné rozdělit dle charakteristiky, jež ovlivňují. Jde zejména o vliv na produktivitu místního hospodářství, množství a kvalitu pracovních sil, atraktivitu lokality pro investory nebo dopad na cenu půdy a nemovitostí.

Obr. 1: Přímé a nepřímé vazby mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem



Zdroj: Vondráčková (2006) podle Rietvelda a Bruinsmi (1998).

Několik autorů se ve svých dílech shoduje na tom, že prokazatelný dopad dopravní infrastruktury na pozitivní regionální rozvoj nebyl zatím dostatečně prokázán. V díle *Transport Investment and the Promotion of Economic* autoři (Banister, Berechman 2001) uvádějí, že hospodářský rozvoj může výstavba kapacitní dopravní komunikace podnítit pouze v případě součinného působení politického a institucionálního prostředí a příznivých ekonomických a investičních podmínek. Již zmíněný Whitelegg (1994) rovněž potvrzuje, že dálnice prospěje rozvoji regionu jen za předpokladu, pokud budou splněny rovněž další rozvojové podmínky, což dokládá na příkladu různé ekonomické prosperity podobně dopravně dostupných oblastí.

Studování cizojazyčné literatury na dané téma prokázalo, že v současnosti převažují v odborné společnosti skeptické názory k dopadům dálnice na rozvoj regionu. I přesto je však možné nalézt autory, kteří dálnici jako rozvojový determinant vnímají a její potenciální přítomnost v regionu oceňují. Za příklad lze uvést P. Nijkampa, G. Peppinga a D. Banistera (1996), kteří v díle *Telematics and Transport Behaviour* zdůrazňují, že nedostatek fungující infrastruktury způsobuje hospodářský úpadek a ztrátu ekonomického potenciálu. Spolehlivé a moderní dopravní systémy naproti tomu označují za rozvojový stimul.

Důsledky zlepšené dopravní dostupnosti

Často předpokládaným dopadem přítomnosti dálnice v regionu je růst dostupnosti dotčené oblasti. Ve své studii *Transport Infrastructure and Regional Development: Case study on the Prague Region* upozorňuje I. Gielisse (1998) na důležitosti dopravní dostupnosti pro rozhodování o lokalizaci firem. Další z autorů – Hey (1996) – tuto tezi podporuje, když ve svém díle uvádí za příklad Španělsko, ve kterém růst kvality dopravní infrastruktury zapříčinil příchod nových investorů. V díle *The Incorporation of the Environmental Dimension into the Transport Policies in the EU* však Hey (1996) zároveň upozorňuje, že v případě, kdy místní ekonomiky nejsou dostatečně soběstačné, mohou být zlepšenou dopravní dostupností poškozeny kvůli neschopnosti konkurence hospodářsky silným a stabilním centřům.

Mezi dopady zlepšené dostupnosti však nespadá pouze atraktivita regionu pro investory, přímým důsledkem často bývá změna demografického vývoje nebo změna dojížděky do zaměstnání a do škol. Demografický vývoj regionu ovlivňuje kromě přirozeného pohybu obyvatel (narození, zemřelí), rovněž migrační přírůstek (úbytek). Právě na proměnu migračních proudů upozorňují Rietveld a Bruinsma (1998), přičemž tvrdí, že rostoucí dopravní dostupnost lokality ovlivňuje oblasti jádrové i periferní. Na periferiích se změna dostupnosti projevuje nejdříve navýšením vyjížděky za prací. Postupně zde však dochází k odstěhování místních obyvatel do hospodářsky silnějších regionů. V metropolitních oblastech lze naopak pozorovat suburbanizaci a následné rozšiřování zázemí města.

Bruinsma a Rietveld (1998) upozorňují rovněž na dopad přítomnosti kapacitní komunikace na cenu pozemků a nemovitostí. Ta tak díky přítomnosti dálnice může v regionu růst, klesat nebo zůstat na stejné hladině. Způsob, jakým se cena vyvíjí, je závislý právě na probíhajícím regionálním rozvoji. Nejčastějším vývojem je růst cen v metropolitních oblastech a stagnace nebo dokonce snížení v periferiích.

Právě cena půdy často ovlivňuje souhlas, respektive nesouhlas majitelů dotčených pozemků s výstavbou dálnice. Způsob, jakým společnost přistupuje k potenciální přítomnosti komunikace v místě jejich bydliště, však lze vysvětlit i tzv. NIMBY efektem (anglicky „*Not In My Back Yard*“ – česky volně přeloženo jako „*ne na mém dvorku*“), který lze definovat jako přístup absolutní neochoty připustit výstavbu veřejně prospěšné stavby v blízkosti bydliště, ačkoliv by dotčený obecně se záměrem souhlasil (A. Masso a kol. 2006).

V souvislosti s NIMBY efektem uvádí Robinson (2008) ve svém článku *From NIMBY to NOPE: Building eco-bridges* situaci, při které se „ekologičtí bojovníci“ ve Velké Británii snažili znemožnit výstavbu obecně prospěšné stavby v blízkosti jejich zájmů s odůvodněním v ochraně přírody. Právě ochrana životního prostředí a přírody je častým argumentem uváděným proti výstavbě dálnice v regionu.

Zlepšená dopravní dostupnost nepřímo působí také na míru nezaměstnanosti v dotčeném regionu, přičemž je obecně očekáváno její snížení. Rostoucí dostupnost území vytváří podmínky pro zvýšení dojezdové vzdálenosti za prací, obecně lze tak předpokládat, že lidé, obývající území, které bude nově lépe dopravně dostupné, budou vzhledem k rostoucí míře automobilizace ochotni dojíždět delší vzdálenost do zaměstnání. O srovnání změny pracovních příležitostí v nově lépe dostupných oblastech se ve svém díle *Road, Jobs and The Economy* pokusil J. Whitelegg (1994).

Autor poukazuje na změnu šance na zisk zaměstnání v dopravně lépe dostupných územích, jejichž dopravní dostupnosti se proměnila v období mezi lety 1985–1992 ve Velké Británii. Jako klíčový faktor je uvažována časová náročnost do cílové destinace zaměstnání. Z výsledků je zřejmé, že ze sledovaných 35 územních jednotek došlo pouze ve čtyřech k poklesu šance na získání zaměstnání, v jednom případě nebyla pozorována změna. Ve zbylých městech je pozorován procentuální růst šance na dojíždění do destinace potenciálního zaměstnání, přičemž ve většině případů dosahuje navýšení do 50 %.

Populační vývoj a osídlení, suburbanizace

V souvislosti s výstavbou dálnice lze obecně předpokládat také populační změny v území. Vliv dálnice na osídlení regionu zkoumal v českém prostředí Körner (2005), který se konkrétně zabýval územím dotčeným výstavbou dálnice D1. Autor uvádí, že role dálnice je oproti funkci dopravní ve vztahu k osídlení výrazně odlišná. Charakteristická je zde nízká hustota osídlení a absence větších měst v jejím koridoru. Trasa této nejvyužívanější české silniční komunikace nekopíruje historicky tradiční koridor osídlení vedený přes významná města Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod. Tuto situaci lze připodobnit k trase studované komunikace – dálnice D3 – ve Středočeském kraji. V celkovém pohledu je dle Körnera (2005) urbanizační efekt dálnice D1 doposud poměrně nízký, přičemž výjimku tvoří příměstská území Prahy a Brna, i zde byl však výraznější rozvoj zaznamenán až po roce 1990.

V této souvislosti lze poukázat na severní část řešeného území v diplomové práci, které tvoří příměstské území Prahy. Tato oblast, zahrnující obce, spadající do širšího zázemí Prahy (tzv. Pražský region), nabídla v uplynulých dvaceti letech hlavní plochy pro rozvoj rezidenční zástavby v rámci řešeného území. Tato skutečnost, spolu se zájmem obyvatel v posledním desetiletí 20. století o vystěhování se z městského prostředí do dostupného zázemí, lze dát do souvislosti s fenoménem tzv. „rezidenční suburbanizace“. Suburbanizací, jako takovou, se rozumí přesun obyvatelstva a jeho aktivit z jader metropolitních regionů do jejich zázemí (Ouředníček, Špačková, Novák 2014), respektive růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny (Sýkora 2002), přičemž výše uvedení autoři podpojem „rezidenční suburbanizace“ definují jako migraci obyvatelstva směrem z jádrových měst metropolitních regionů do jejich zázemí.

Z řešeného území lze mezi obce, jež byly v uplynulých letech cíli rezidenční suburbanizace, zařadit nejseverněji lokalizované obce (Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Jesenice, Psáry, Libeň, Jílové u Prahy apod.). V tomto území došlo v některých případech až k několikanásobnému (dle dat ČSÚ) nárůstu počtu obyvatel. Trend je zřejmý z kartogramu, který uvádí příloha 17, znázorňující vývoj počtu obyvatel v obcích řešeného a srovnávacího území v období 1991-2011. V budoucnu lze v této souvislosti očekávat, že aktualizace ÚPD v tomto území nebude z hlediska vymezování zastavitelných ploch pro bydlení tak velkorysá, jako v minulosti, a to mimo jiné z důvodu značného dopravního zatížení, který s sebou rozvoj suburbanizace nese. Sýkora (2002) uvádí, že suburbanizační proces přináší řadu pozitivních i negativních dopadů na fyzické a sociální prostředí města i jeho zázemí. Mezi nimi je jedním z nejvýraznějších vlivů na dopravu (Pucher 2002). Lze se tedy domnívat, že i přes blízkost tohoto území k hlavnímu městu, bude mít dálnice D3 význam také v této části sledované oblasti, vzhledem ke skutečnosti, že z ní odvede část dopravních objemů.

Vliv kapacitní dopravní infrastruktury na atraktivitu území

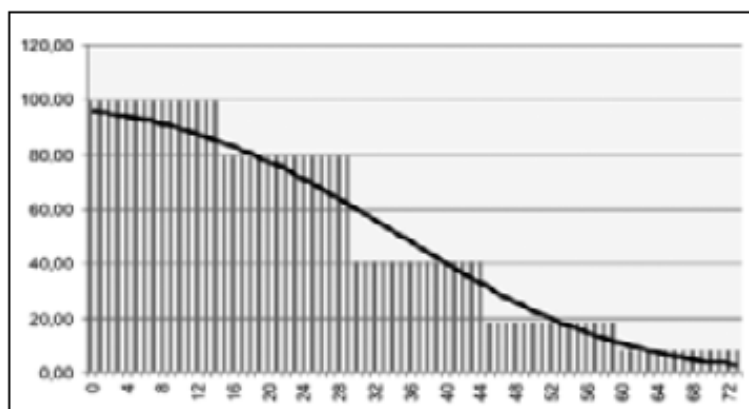
Důsledky výstavby dopravní infrastruktury na změnu atraktivity území se zabývali autoři Maier, Mulíček a Franke (2010) ve svém článku Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky. Dle autorů je zlepšování dopravních infrastruktur významným faktorem pro rozhodování o místě bydliště, jakož i pro prostorové chování při volbě využití občanského vybavení a pro rozhodování podnikatelů o umísťování podnikatelských záměrů. K těmto změnám dochází zejména z důvodu rostoucího akčního rádia dosažitelnosti v určitém časovém úseku. Ve vztahu ke studovanému tématu se tak lze domnívat, že zlepšení dostupnosti a s tím spojené snížení časové náročnosti dojezdu do vyšších spádových center, jež přinese obcím v řešeném území výstavba dálnice D3, navýší kilometrovou vzdálenost, kterou budou obyvatelé řešeného území ochotni absolvovat za cílem své dojezdové potřeby (zaměstnání, služby, zájmy). Právě koridory, které se nacházejí v přímém kontaktu s kapacitními dopravními systémy, respektive jejich napojovacími body (vjezdy na dálnici) jsou nejvíce zvýhodněny (Maier, Mulíček, Franke 2010).

Rizikem v souvislosti s výstavbou dálnice je dle autorů tzv. „tunelový efekt,“ kdy u dopravních infrastruktur nejvyšší kategorie, mezi něž patří právě dálnice nebo např. vysokorychlostní železniční tratě, jsou často zvýhodněna pouze místa přiléhající k napojovacímu bodu. Ostatní lokality podél infrastruktury mohou být naopak znevýhodněny tzv. „bariérovým efektem“ (Maier, Mulíček, Franke 2010). V rámci řešeného území hrozí tato situace zejména v jižní polovině oblasti, ve které jsou sjezdy z dálnice lokalizovány ve vzájemně vyšší vzdálenosti nežli v severní části. Ohroženy jsou tak například obce Červený Újezd nebo Ješetice, jejichž území nedisponují nájezdem/exitem. Negativní dopad však lze pozorovat také v relativním poklesu dostupnosti pro některé segmenty dopravy v důsledku jejich přesunu na

novou kapacitní trasu infrastruktury. To by mohlo v řešeném území dopad např. na systém veřejné hromadné dopravy, protože dálková autobusová doprava je v současnosti vedena po silnici I/3, a tudíž obsluhuje také menší sídla, jimiž komunikace prochází. Po vybudování dálnice D3 by tak v důsledku přesunu linek na dálnici mohla být negativně ovlivněna například obslužnost oblasti Voticka (obce Olbramovice, Miličín), která je v současnosti velmi dobře dostupná spoji dálkové autobusové dopravy na trase České Budějovice – Praha.

Autoři (Maier, Mulíček, Franke 2010) modelovali prostorovou atraktivitu území na podkladu dopravní dostupnosti. Jejich cílem bylo vyjádření změny atraktivity území vyvolané budováním dálnic a rychlostních komunikací. Atraktivita je v modelu měřena rozsahem nabídky potenciálních center jako cílů dojíždky, jimiž jsou pracovní centra. Autoři ve svém studiu pracují také s časovou ochotou dojíždky, jejíž mezní hranice je časově vyjádřena dle Novotného (2008) na 72 minut pro jednu cestu, a jež vychází z dále uvedeného obr. 2. Autoři využili tento časový limit na základě předpokladu, že hodnota ztraceného času cestou je totožná pro všechny druhy cest.

Obr. 2: Graf časové ochoty dojíždky dle údajů SLDB 2001



Pozn.: osa x zobrazuje počet minut, osa y zobrazuje % populace.

Zdroj: Novotný (2008) in Maier, Mulíček, Franke (2010).

Výsledná atraktivita byla modelována pro tři časové horizonty, včetně výhledového stavu po dokončení plánované dálniční sítě republiky, přičemž klasifikovány byly následující stupně atraktivity: venkovský, nižší regionální, vyšší regionální a metropolitní.

Dle základních výzkumných předpokladů Maiera, Mulíčka a Frankeho (2010) výrazné zlepšení dostupnosti v koridorech dálnic (a) posílí aglomerační efekty v koridorech těchto komunikací, (b) posílí a v prostorech vzdálenějších od center vytvoří rozvojové osy a (c) posílí vazby mezi centry vyššího významu propojenými novými komunikacemi. Ve vztahu k řešenému tématu je zřejmá nutnost sledovat uvedené faktory v jednotlivých scénářích rozvoje koridoru, dotčeného výstavbou dálnice D3. Uvedená studie tak jednoznačně koresponduje s řešenou problematikou.

Modelování atraktivity území České republiky ve sledovaných letech odhalilo, že v r. 1961 převažoval „venkovský“ stupeň atraktivity, ze kterého se odlišují monocentrické prostory Prahy, Brna a nižších regionálních center. Stupeň atraktivity v těchto prostorech je obecně nižší než v současnosti, kdy dominuje prostor Prahy, přičemž je vykazována nižší atraktivita moravského polycentrického metropolitního prostoru Brno – Olomouc – Ostrava. Do pozice „satelitů“ Prahy se dostávají regionální centra v Čechách, s výjimkou Českých Budějovic, které si zachovávají odloučenost (Maier, Mulíček, Franke 2010). Autoři zároveň poukazují na vnitrozemskou periferii na rozhraní středních a jižních Čech. Toto území je součástí oblasti studované touto diplomovou prací.

Po dokončení plánovaných záměrů výstavby dálnic lze pozorovat změny v posílení atraktivity v mezilehlých polohách koridorů podél nových tras D35, D49, nových úseků D1 a D3. Dle Maiera, Mulíčka a Frankeho (2003) posílí dokončení tahu D3 atraktivitu v prostoru Českých Budějovic, ale v pohledu vnějších vazeb se posílí orientace na Linec nežli na vzdálenější Prahu.

Při modelování každodenní dojížděky za prací, vzděláním či občanským vybavením se ukázala dvaasedmdesátiminutová hranice těžko přijatelná. Dle autorů odpovídá osmdesátiprocentní ochotě k denní dojížděce – vysledované z analýzy dojezdových vztahů za prací mezi obcemi – časová dostupnost do 30 minut. *Tvary území s vyšší atraktivitou území jsou výrazně deformovány ve prospěch koridorů podél dálnic* (Maier, Mulíček, Franke 2010), přičemž v důsledku časových ztrát na území největších měst je třicetiminutová časová dostupnost vůči centru významně překročena.

Ve vztahu k řešenému tématu bude přínosné sledovat změny dostupnosti obcí řešeného území a jejich vliv na atraktivitu území, a to s ohledem k zjištěnému závěru autorů: *Realizace známých záměrů dosažený stupeň atraktivity území významněji ovlivní především v prostorech mimo funkční urbanizovaná území regionálních center dalším posílením koridorů.*

Závěr

Z uvedené literární rešerše, jež se orientuje na dopady vysokokapacitní dopravní infrastruktury na územní rozvoj, je zřejmé, že přítomnost dálnice může vyvolat různé scénáře rozvoje jednotlivých částí přiléhajícího území, a to například v závislosti na místních podmínkách, blízkosti ke komunikaci, postupu výstavby, politicko-institucionálním zázemí apod. Tyto scénáře jsou do značné míry ovlivněny výše diskutovanými faktory, vlivy a souvislostmi.

Formulace scénářů rozvoje řešeného území, které je dotčeno plánovanou výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji ve vztahu k identifikovaným vnějším klíčovými faktorům je obsahem analytické části této diplomové práce.

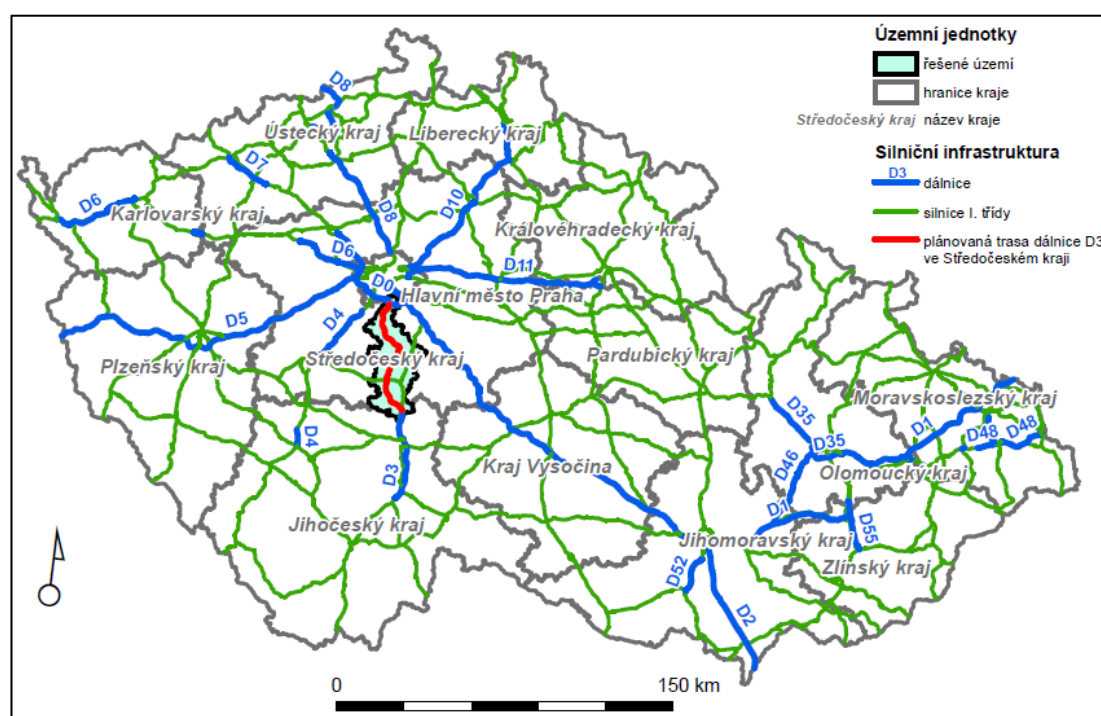
3 Charakteristika řešeného území

Tato kapitola se soustředí na lokalizaci řešeného území a představení základních informací, přičemž uvádí sociodemografickou charakteristiku obcí a stručně popisuje vývoj výstavby dálnice D3.

3.1 Lokalizace řešeného území

Diplomová práce formuluje rozvojové scénáře v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji, který je vymezen účelově pro diplomovou práci. V rámci Česka je řešené území lokalizováno v jižní části Středočeského kraje, viz obr. 3 níže.

Obr. 3: Lokalizace řešeného území v rámci Česka



Zdroj: ARCDATA (2016), autorské zpracování.

V průběhu plánování dálnice D3 bylo vymezeno variantní trasování komunikace, přičemž byla stabilizována tzv. „západní“ varianta, která je ve Středočeském kraji založena na výstavbě zcela nového tělesa komunikace a oproti dalším variantám nevyužívá stávající silniční síť (více viz podkapitola 3.3). V diplomové práci je koridor vymezen právě s ohledem na tuto variantu, která byla schválena Usnesením vlády České republiky v roce 2005 a která je vymezena také v územně plánovací dokumentaci kraje – Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje.

Vymezený koridor však zároveň zahrnuje části území, dotčené ostatními variantami (např. tzv. Promika či východní koridor) trasování studované komunikace.

3.2 Charakteristika řešeného území

Řešené území je tvořeno základními jednotkami ve správním systému České republiky – obcemi. Zařazené obce znázorňuje dále uvedená tabulka (tab. 1), spolu s jejich administrativním zařazením (příslušností k úřadům) a se základními demografickými údaji k r. 2015.

Tab. 1: Obce řešeného území a jejich sociodemografická charakteristika k 1. 1. 2016

Název obce	Pověřený úřad	ORP	Okres	Počet obyvatel	muži	ženy	Míra nez.*	Migrační saldo
Vysoký Újezd	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov	203	100	103	3,23	1
Benešov	Benešov			16555	7914	8641	3,57	-46
Bystřice		4334		2145	2189	3,30	11	
Červený Újezd	Votice	Votice		318	159	159	3,41	-3
Heřmaničky				724	361	363	2,03	6
Krhanice	Týnec nad Sázavou	Benešov		959	483	476	2,89	8
Krňany	Týnec nad Sázavou			402	212	190	4,60	5
Křečovice	Benešov			781	380	401	5,52	14
Lešany	Týnec nad Sázavou			726	355	371	2,93	5
Maršovice	Benešov			760	388	372	3,43	-3
Mezno	Votice			Votice	361	179	182	4,87
Miličín	Votice	Votice		842	411	431	2,69	3
Netvořice	Týnec nad Sázavou	Benešov		1098	555	543	4,12	-16
Neveklov	Benešov	Benešov		2584	1315	1269	3,49	25
Olbramovice	Votice	Votice		1244	629	615	2,51	3
Smilkov				268	136	132	1,16	8
Střeziměř				303	156	147	2,46	3
Týnec nad Sázavou	Týnec nad Sázavou	Benešov		5684	2830	2854	3,80	70
Vojkov	Votice	Votice		514	248	266	3,55	7
Votice				4574	2236	2338	2,13	-11
Vrchotovy Janovice	Benešov	Benešov	984	484	500	2,88	15	
Chrástřany			241	116	125	1,97	4	
Chlístov			342	173	169	2,65	5	
Václavice			548	281	267	4,95	5	
Ješetice	Votice	Votice	120	54	66	2,56	1	
Tisem	Benešov	Benešov	222	104	118	2,00	0	
Chleby	Týnec nad Sázavou		56	30	26	2,94	-1	
Cháfovice			205	99	106	1,53	4	
Bukovany			762	378	384	3,89	2	
Stranný	Benešov		114	63	51	9,09	13	
Sedlec-Prčice	Sedlčany	Sedlčany	2820	1419	1401	4,92	-7	
Kosova Hora			1313	679	634	5,65	9	
Prosenická Lhota			502	241	261	5,00	8	
Štětkovice			325	174	151	6,99	9	
Vestec	Jesenice	Černošice	Praha-západ	2422	1156	1266	3,06	45
Hradištko	Jílové u Prahy			2019	985	1034	4,88	71
Jesenice	Jesenice			8673	4184	4489	3,01	346
Jílové u Prahy	Jílové u Prahy			4571	2245	2326	4,98	95
Kamenný Přívoz				1364	693	671	4,27	15
Libeň				1353	672	681	3,45	8
Okrouhlo				674	361	313	3,63	23
Petrov				656	349	307	4,65	1
Pohofí				373	192	181	2,79	4

Název obce	Pověřený úřad	ORP	Okres	Počet obyvatel	muži	ženy	Míra nez.*	Migrační saldo
Psáry	Jesenice	Černošice	Praha- západ	3751	1831	1920	3,45	82
Štěchovice	Jílové u Prahy			1960	955	1005	4,83	11
Zlatníky-Hodkovice	Jesenice			1275	635	640	3,59	-17

Pozn.: *Míra nezaměstnanosti představuje tzv. *Podíl nezaměstnaných na obyvatelstvu* (v %) – podíl registrovaných dosažitelných nezaměstnaných osob ve věku 15-64 let na počet obyvatel ve věku 15-64 let celkem (ARCDATA, 2016).

Zdroj: ČSÚ (2016) – veřejná databáze.

Výše uvedená tabulka uvádí data, která jsou využita k interpretaci výsledků v analytické části práce, a k formulaci jednotlivých scénářů rozvoje.

Největším městem řešeného území je okresní město Benešov s 16 555 obyvateli v r. 2016. Více než 5 000 obyvatel má dále Jesenice (8 673 ob.) a Týnec nad Sázavou (5 684 ob.). Dalšími lokálními centry osídlení jsou Votice (4 574 ob.), Jílové u Prahy (4 571 ob.), Bystřice (4 334 ob.) a Psáry (3 751 ob.). Více než 2 000 obyvatel mají Sedlec-Prčice, Neveklov, Vestec a Hradištko. Z celkového počtu 46 obcí má pouze 15 méně než 500 obyvatel, přesto je však vzhledem k celkové velikosti území hustota zalidnění nižší než republikový průměr. Celkový počet obyvatel řešeného území je 80 879 (k 1. 1. 2016 dle ČSÚ), jeho rozloha činí 786 km², hustota osídlení zde tedy činí 103 ob/km² (průměr ČR je 134 ob/km²).

Charakter řešeného území, zejména ve vztahu k jeho hodnotám (přírodním apod.) a limitům využití zobrazuje výkres *Hodnoty a limity využití území*, jenž je grafickou přílohou diplomové práce (příloha 9).

V této souvislosti lze v kontextu územního plánování upozornit na přítomnost rozvojových oblastí republikového (OB1) a krajského (OBk6) významu, jimiž je dotčena severní část území. Územím zároveň prochází rozvojová osa republikového významu (OS6), vedoucí východní částí koridoru ve směru sever-jih jižně od města Bystřice (více viz kap. 4), jež je mj. vázána právě na studovanou komunikaci.

Mezi hodnoty území patří přírodně hodnotná místa, která jsou vyhlášena jako zvláště chráněna. Mezi tato patří lokality výskytu národně významného druhu, evropsky významné lokality (součást soustavy NATURA 2000, například evropsky významná lokalita – dále také jen EVL – Suchdolský rybník u obce Mezno), dálkové migrační koridory, migračně významná území, přírodní památky (například přírodní památka – dále také jen PP – V Olších u Miličína) a přírodní rezervace, památné stromy a územní systém ekologické stability (dále také jen ÚSES) nadmístního významu. Dále lze za hodnoty považovat také rekreační oblasti (dále také jen RO), ze kterých se v řešeném území nacházejí RO Střední Povltaví, Hřebeny, soutok Vltavy a Sázavy, lokalizovaná na severu, a RO Blanicko a Česká Sibiř, která zasahuje do jižní části vymezeného koridoru.

Řešené území je dotčeno také dalšími limity využití území, které mohou tvořit například lokality spjaté s horninovým prostředím – ložiska nerostných surovin, dobývací prostory, chráněná ložisková území, poddolovaná území apod.

Z výše uvedené přílohy je zřejmé, že některé z hodnot (například PP Minartice, EVL Třeštibok) a limitů využití (například plošné poddolované území u Jílového u Prahy, výhradní ložisko nerostných surovin u Psárů) kolidují s trasováním dálnice D3, což představuje problém pro využití území k realizaci záměru.

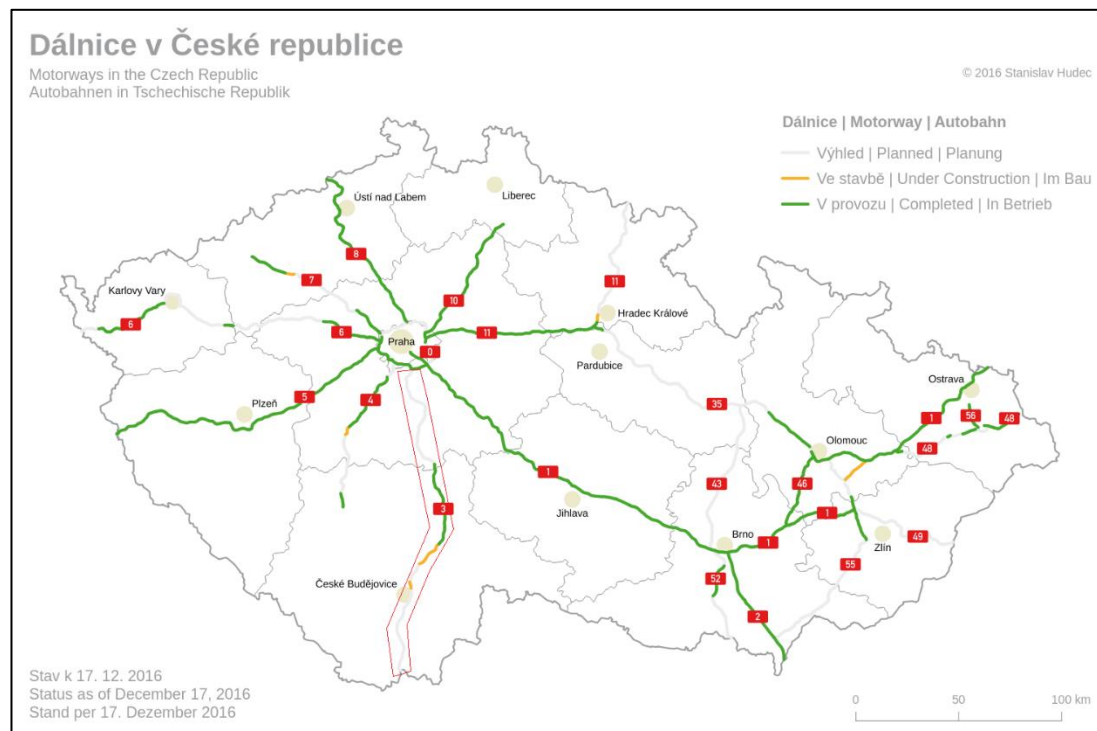
3.3 Vývoj výstavby dálnice D3

Tato podkapitola stručně popisuje vývoj výstavby dálnice D3, komunikace, která by měla vytvořit stěžejní velkokapacitní silniční spojení na trase Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko.

První myšlenky záměru realizace dálnice ve směru Praha – České Budějovice jsou evidovány již v první polovině 20. století (1939). V prvním návrhu dálniční sítě Československa z r. 1963 však záměr chyběl. Trasa studované komunikace byla doplněna v rámci tzv. „druhého plánování“ v r. 1987. V roce 1993 v souvislosti se vznikem České republiky vláda ČR schválila rozsah dálniční sítě a plán výstavby do roku 2005 včetně dálnice D3, z úsporných důvodů však byla komunikace v r. 1997 vyjmuta ze strategických plánů dálniční sítě a přeřazena do kategorie rychlostní. Součástí koncepce výstavby dálniční sítě se D3 stala v rámci tzv. „třetího plánování“ v r. 1999, kdy byla zahrnuta do *Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010* (Höfler a kol. 2010). Výstavba studované komunikace byla zahájena v roce 2002. Popsaná nestabilita v plánování dálničního spojení Prahy, středočeského a jihočeského regionu a Rakouska byla způsobena zejména finančním zázemím a střídavou politickou podporou (ŘSD 2013).

V kontextu plánování výstavby dálnice D3 bylo stěžejním problémem výběr optimální trasy komunikace. Studijní práce, jejichž cílem bylo nalézt a stabilizovat přesnou trasu dálnice na území Středočeského a Jihočeského kraje, byly realizovány již od 70. let 20. století (ŘSD 2013). Rozhodovací procesy v rámci plánování záměrů celorepublikového významu se otevřely veřejnosti po roce 1989, což v souvislosti s rostoucím tlakem na ochranu životního prostředí otevřelo další otázky (Höfler a kol. 2010). Plánování D3 se v této souvislosti zkomplikovalo zejména ve Středočeském kraji, kde bylo problematické najít optimální trasu, jež by výrazným způsobem nezneškodila krajinné hodnoty a životní prostředí a zároveň by odlehčila dosud dopravně zatížené urbanizované oblasti.

Lokalizaci studované komunikace a vzájemné interakce v dálniční síti České republiky zobrazuje následující obr. 4, ze kterého jsou zřejmé již realizované části dálniční sítě, úseky ve výstavbě a části ve fázi plánování.

Obr. 4: Dálnice v České republice k r. 2016

Pozn.: Studovaná komunikace je zvýrazněna červenou konturou.

Zdroj: Hudec (2016) – České dálnice.

V Jihočeském kraji byla trasa dálnice D3 stabilizována v územně plánovací dokumentaci již v 90. letech 20. století. Prvním zprovozněným úsekem komunikace byl obchvat města Tábor, jenž byl následně prodloužen severním směrem a v roce 2004 byl do provozu uveden první úsek D3 mezi Tábořem a Chotovinami. V r. 2007 byl zprovozněn úsek Mezno – Chotoviny, čímž byla dokončena část komunikace mezi hranicí Středočeského a Jihočeského kraje a Tábořem (17 km). Dosud posledním zprovozněným úsekem je část dálnice mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí, jenž byla zprovozněna v r. 2013. K dnešnímu datu (2017) je v provozu celkem 42 km dálnice D3 mezi Meznem a Veselím nad Lužnicí. V úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi je plánováno trasování dálnice D3 převážně po stávající silnici I/3, jež bude po rozšíření a rekonstrukci stavby tvořit poloviční profil studované komunikace (ŘSD 2013).

Ve Středočeském kraji byl výběr trasování dálnice D3 komplikovaný, přičemž v průběhu 90. let 20. století bylo vytvořeno několik variant jejího vedení. Nejvíce diskutovanými byla západní varianta, kterou tvoří těleso nové komunikace, a varianta východní, využívající stávající silnici I/3. Jako tzv. „stabilizovaná“ trasa dálnice D3 ve Středočeském kraji byla vyhodnocena varianta západní, která je v současnosti zanesena také v územně plánovací dokumentaci kraje – v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje (Středočeský kraj, AURS 2011), ve znění aktualizace č. 1 (Středočeský kraj, UP24 2015). Pro zajištění konečného územního rozhodnutí byly během 90. let 20. století zpracovány podrobné studie pro jednotlivé úseky, přičemž proběhl zároveň proces posuzování vlivů záměru na životní

prostředí – tzv. posouzení EIA (z anglického Environmental Impact Assessment) dle zákona č. 100/2001, o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také jen posouzení EIA). Souhlasné stanovisko pro první středočeský úsek D3 mezi Voračicemi a Meznem bylo vydáno v r. 2005.

V roce 2001 začaly být na požadavek Ministerstva životního prostředí (MŽP) uvažovány další varianty vedení dálnice Středočeským krajem (tzv. východní varianty). Jednou z nich byla tzv. varianta „Promika,“ jejíž vedení probíhalo v souběhu se současnou silnicí I/3, uvažující její rozšíření na dálniční parametry. Druhou byla tzv. varianta „Zenkl-Vyhnálek,“ která oproti „Promice“ v oblasti Dolního Posázaví vedla totožně se „stabilizovanou“ (později západní) variantou. Z dopravního hlediska je hlavním rozdílem západního a východního koridoru dopravní obslužnosti území jižně od Prahy v souvislosti s řešením přechodu dálnice přes citlivou lokalitu řeky Sázavy (Marada a kol. 2010).

Západní varianta dálnice D3 má podporu zejména ze strany vlády ČR, Zastupitelstva SK, Ministerstva dopravy (MD), Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) a obyvatel obcí, kterými prochází trasa silnice I/3. Hlavním pozitivem této varianty je odlehčení přetížených úseků silnice I/3 a optimální rozložení dopravní zátěže na Pražském okruhu (D0). Za hlavní negativa jsou považovány lokální zvýšení intenzity dopravy na přípojných komunikacích k plánovaným nájezdům/exitům dálnice D3, významné narušení krajiny s krajinnou a rekreační hodnotou (Posázaví) a problém emisí z dopravy a znečištění hlukem (Marada a kol. 2010).

Východní varianta je podporována zejména ze strany Ministerstva životního prostředí (MŽP), ekologickými organizacemi a obyvateli obcí, jimiž prochází trasa západní varianty D3. Pozitivem této varianty je optimálnější řešení dopravních omezení v průběhu výstavby využitím stávající infrastruktury. Negativa naopak představují riziko omezení plynulosti provozu v místech střetů D3 a stávající I/3 a zvýšená potřeba výstavby tunelů vzhledem k urbanizovanému charakteru koridoru této varianty dálnice (Marada a kol. 2010).

Po zpracování podrobné analýzy byla Krajským úřadem Středočeského kraje vyhodnocena jako celkově nejvhodnější opět varianta „stabilizovaná,“ která byla přejmenována na „západní“ (ŘSD 2013). Tato je graficky znázorněna v příloze 1. Následující spory mezi MŽP a MD vyvrcholily jednáním vlády ČR, která svým usnesením z prosince r. 2005 potvrdila pro další sledování opět variantu „západní“ (ŘSD). V roce 2012 byla na základě zpracování posouzení EIA schválena západní varianta také ze strany MŽP. V srpnu roku 2013 bylo soudem zrušeno rozhodnutí Středočeského kraje o vymezení koridoru dálnice D3 v západní variantě a tzv. Václavické spojky v územně plánovací dokumentaci kraje (ZÚR SK), a to na základě žaloby několika obcí – např. Václavice a Tisem (Duchoň 2013). Aktualizací č. 1 ZÚR SK byl však koridor dálnice D3 v západní variantě zařazen zpět do krajské územně plánovací dokumentace, přičemž všechny územní plány obcí, dotčených tímto koridorem, musí být se záměrem v souladu (Středočeský kraj, UP24 2015).

4 Řešená tematika v kontextu územního plánování

Základními nástroji územního plánování jsou dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen stavební zákon) územně plánovací podklady (územně analytické podklady, územní studie), Politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace (zásady územního rozvoje, územní plán, regulační plán).

Kapitola sumarizuje vztah studované problematiky k Politice územního rozvoje České republiky a k územně plánovací dokumentaci, jež se týká řešeného území (ZÚR SK, územní plány obcí). V celkovém pohledu slouží jako jeden z výchozích podkladů pro formulaci scénářů v analytické části práce.

4.1 Politika územního rozvoje

Stavební zákon definuje Politiku územního rozvoje jako celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména (a) pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni, (b) pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a současně (c) jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie (dále také jen EU).

Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (stavební zákon).

4.1.1 Politika územního rozvoje České republiky

Dokument Politika územního rozvoje České republiky (dále také jen PÚR ČR) určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, mezinárodních, nadregionálních a přeshraničních souvislostech, určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů a stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. V Politice územního rozvoje se rovněž vymezují oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území jednoho kraje, a dále stejně významné oblasti se specifickými hodnotami a problémy. Dále jsou v PÚR ČR určeny koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury republikového významu. Pro vymezené oblasti, koridory a plochy jsou stanoveny kritéria a podmínky pro rozhodování o možnostech změn v jejich využití (MMR 2015).

V roce 2009 byla vládou ČR schválena PÚR ČR 2008 usnesením č. 929. Na základě usnesení vlády č. 596 z 8. 8. 2013 pořídilo Ministerstvo pro místní rozvoj návrh Aktualizace č. 1 PÚR ČR.

Řešené území a tematika jsou v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, schválené vládou České republiky dne 15. 4. 2015 usnesením č. 276 (MMR 2015),

dotčeny následujícím způsobem (citace z PÚR ČR uvedena kurzívou, redukována ve vztahu k řešenému území):

Odstavec (40) OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha

Vymezení: Hlavní město Praha, území obcí ze správních obvodů obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (dále také jen ORP) Benešov (bez obcí v západní a jihovýchodní části), [...], Černošice (bez obcí v jižní části), [...]

Důvody vymezení: Území ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních a ekonomických aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Úkoly pro územní plánování:

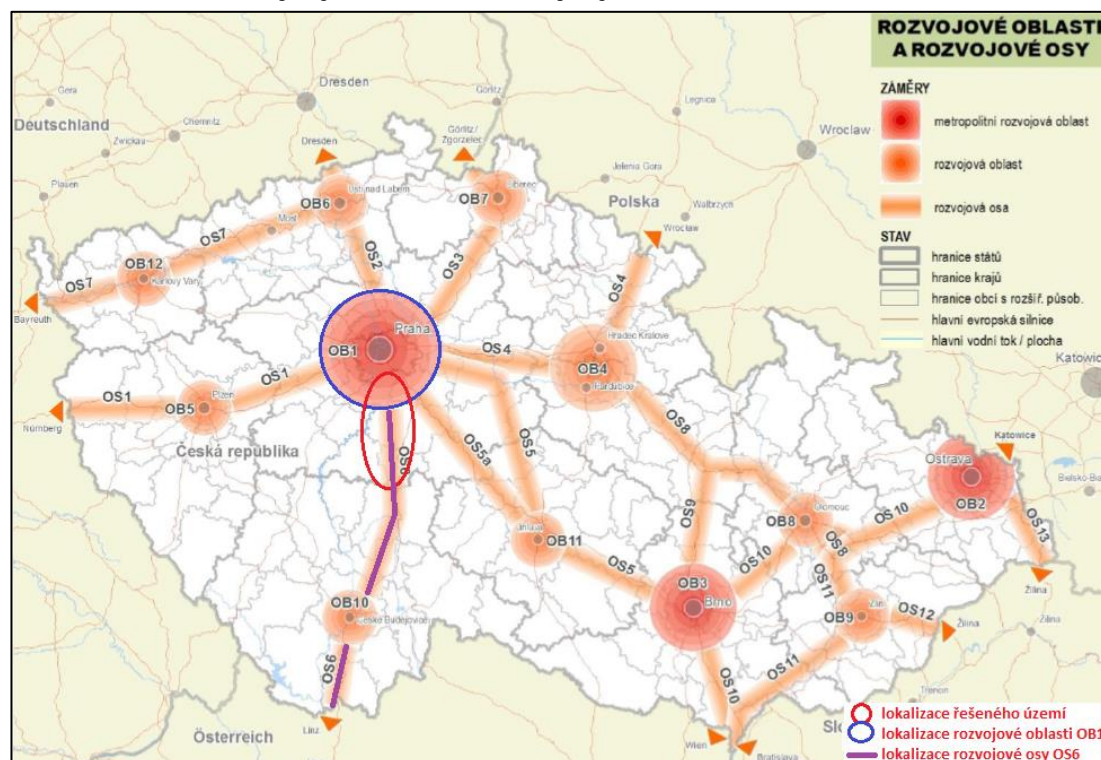
- a) *Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.*
- b) *Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.*
- c) *Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj.*

Odstavec (56a) OS6 Rozvojová osa Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (– Linz).

Vymezení: Obce mimo rozvojové oblasti s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/3 a železniční trať č. 220.

Důvody vymezení: Území ovlivněné připravovaným pokračováním dálnice D3, připravovanou rychlostní silnicí R3 na hranice ČR/Rakousko, železniční tratí č. 220 (IV. Tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Benešov, Tábor a Soběslav. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Lokalizaci uvedené rozvojové oblasti a rozvojové osy poskytuje dále uvedený obrázek 5.

Obr. 5: Schéma rozvojových oblastí a rozvojových os PÚR ČR

Pozn.: modře je zvýrazněna rozvojová oblast OB1, fialově rozvojová osa OS6 a červeně řešené území.

Zdroj: MMR (2015).

Rozvojové osy a rozvojové oblasti jsou dle § 32, odst. (1), písm. b) stavebního zákona oblastmi se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodu soustředění aktivit mezinárodního republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje. Je zřejmé, že záměr výstavby dálnice D3 má nadregionální význam, přičemž skutečnost, že řešené území je dotčeno vymezením rozvojové osy, může mít vliv na formulaci jeho rozvojových scénářů. Upřesnění rozsahu rozvojové osy do podrobnosti základních administrativních jednotek – obcí – poskytují ZÚR SK (viz dále).

PÚR ČR dle § 32, odst. (1), písm. d) stavebního zákona vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu, nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje. V této souvislosti je řešené území dotčeno vymezením koridoru pro studovanou komunikaci, který je upřesněn v krajské ÚPD (ZÚR SK, viz dále).

Odstavec (98) D3

Vymezení: Úsek Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Třebonín (E55).

Důvody vymezení: Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování: Vymezit koridor dálnice v ZÚR SK.

4.2 Územně plánovací dokumentace

Pro umožnění realizace dálnice D3 ve studovaném koridoru je důležité, aby měl záměr oporu v územně plánovací dokumentaci. Jejimi základními typy jsou Zásady územního rozvoje, územní plány a regulační plány.

Tato podkapitola se soustředí na rozbor nadřazené ÚPD, kterou jsou na krajské úrovni ZÚR SK. Dále podkapitola analyzuje územní plány obcí, jimiž trasa studované komunikace prochází, přičemž hodnotí jejich koordinaci se záměrem výstavby studované dálnice.

Územní plány obcí ve studovaném koridoru jsou hodnoceny z pohledu kapacit zastavitelných ploch, jež jsou vymezeny pro rezidenční zástavbu, ekonomické aktivity apod. Toto vyhodnocení slouží v diplomové práci jako jeden z podkladů pro analytickou část, například pro predikci vývoje osídlení a identifikaci lokalit se zvýšenými předpoklady na změny v území.

4.2.1 Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Dle stavebního zákona (§ 36) stanovují zásady územního rozvoje zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, dále vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu a požadavky na jejich využití, zejména veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Zásady územního rozvoje se pořizují pro celé území kraje a vydávají se formou opatření obecné povahy, jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

Řešené území a tematika jsou zahrnuty v ZÚR Středočeského kraje. Ty byly vydány 19. 12. 2011 Zastupitelstvem Středočeského kraje formou opatření obecné povahy, usnesením č. 4-20/2011/ZK, a nabyly účinnosti 22. 2. 2012 (Středočeský kraj, AURS 2011).

Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo 9. 12. 2013 o pořízení 1. aktualizace ZÚR SK usnesením č. 77-9/2013/ZK. Předmětem této aktualizace je řešení dálnice D3 a souvisejících staveb. K vydání 1. aktualizace ZÚR SK došlo 27. 7. 2015.

Z ÚPD Středočeského kraje jsou ve vztahu k řešenému tématu důležité zejména následující články (citace ze ZÚR SK ve znění 1. aktualizace uvedena kurzívou). ZÚR SK stanovují priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území³. Studované oblasti a tematiky se týkají zejména následujících:

³ Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (stavební zákon: § 18, odst. (1), zákon č. 183/2006).

Článek (02) Vytvářet podmínky pro realizaci mezinárodně a republikově významných záměrů stanovených v PÚR ČR, ...

Článek (04) Vytvářet podmínky pro zachování a rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje založené na městech ... Benešov, ...

Posilovat význam ostatních center osídlení, zejména ORP: ... Votice, ...

Rozvíjet obslužný potenciál center v příměstském území Prahy, zejména Hostivice a Jesenice pro potřeby jejich dynamicky se rozvíjejícího spádového území.

Článek (05) Vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit dopravní vazby:

... b) dálnice D3 úsek Jesenice – hranice kraje; ...

Článek (07) Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách.

Článek (09) Podporovat zlepšení vazeb částí území kraje s územím sousedních krajů Královéhradeckého, Pardubického, Plzeňského a Jihočeského, Kraje Vysočina a hl. m. Prahy s cílem optimalizovat dostupnost obslužných funkcí i přes hranice kraje.

V rámci zpřesnění rozvojových oblastí a rozvojových os, vymezených v PÚR ČR a vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a rozvojových center krajského významu se řešeného území a tematiky týkají zejména následující odstavce ZÚR SK:

Článek (10) ZÚR zpřesňují vymezení rozvojové oblasti OB1 Praha (dle PÚR 2008) na území Středočeského kraje tak, že do této oblasti jsou zahrnuty následující obce:

... h) ve správním obvodu ORP Černošice: ... Hradištko, ... Jesenice, Jílové u Prahy, ... Kamenný Přívoz, ... Libeň, ... Petrov, Pohoří, ... Psáry, ... Štěchovice, ... Vestec, ... Zlatníky-Hodkovice, ...

j) ve správním obvodu ORP Benešov: Bukovany, ... Krhanice, ... Týnec nad Sázavou, ...

Článek (11) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

... e) rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřaz. sítě a na letiště, zejména na plochy brownfields; ...

h) rozvoj bydlení orientovat do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové a s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastruk.; ...

Článek (12) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- a) zpřesnit koridory dopravy, vymezené v PÚR; ...
- d) ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturu, na možnosti rozvoje občanského vybavení (jmenovitě veřejného vybavení), limity rozvoje území a ochranu krajiny; ...
- g) respektovat požadavky na ochranu a upřesnit vymezení skladebných částí ÚSES.

Článek (13) ZÚR zpřesňují na území Středočeského kraje vymezení následujících rozvojových os republikového významu:

... OS6 Praha – Benešov – České Budějovice

Článek (29) Rozvojová osa je vymezena tak, že do ní jsou zahrnuty následující obce:

- a) ve správním obvodu ORP Benešov: Bystřice;
- b) ve správním obvodu ORP Votice: Červený Újezd, Heřmaničky, Ješetice, Mezno, Miličín, Olbramovice, Smilkov, Votice.

Článek (30) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- a) posílit střediskovou funkci města Votice;
- b) rozvoj bydlení sledovat zejména ve městě Votice a v obcích Olbramovice, Heřmaničky a Miličín;
- c) rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do města Votice;

Článek (31) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- a) stabilizovat nové vedení železniční trati Benešov – Tábor (nový koridor)
- b) ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturu, limity rozvoje území a ochranu krajiny.
- c) ověřit možnosti transformace výrobních ploch ve Voticích a Olbramovicích;
- d) respektovat požadavky na ochranu evropsky významných lokalit Suchdolský rybník a přírodní rezervace - Podhrázský rybník;
- e) respektovat požadavky na ochranu a upřesnit vymezení skladebných částí ÚSES.

Článek (32) ZÚR vymezují na území Středočeského kraje rozvojové oblasti krajského významu:

... OBk6 Benešov

Článek (48) Rozvojová oblast je vymezena tak, že jsou do ní zahrnuty následující obce:

... ve správním obvodu ORP Benešov: Benešov, Bystřice, Chlístov, Václavice.

Článek (49) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- a) urychlit přestavbu silniční sítě v prostoru města Benešova (I/3, II/112), vč. úseku silnice II/112 Benešov – Václavice, napojující Benešov na dálnici D3 (dále jen Václavická spojka), která umožní také propojení na silnici II/106 v prostoru Chlístova;
- b) rozvoj bydlení sledovat zejména v kompaktním území města Benešov a ve větších sídlech města Bystřice;
- c) rozvoj ekonomických aktivit sledovat zejména ve městech Benešov a Bystřice;
- d) rozvíjet cestovní ruch ve vazbě na areál Konopiště.

Článek (50) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- a) stabilizovat v územních plánech obcí dopravní záměry ZÚR;
- b) ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturu, limity rozvoje území a ochranu krajiny;
- c) respektovat požadavky na ochranu kulturních a civilizačních hodnot, zejména národní kulturní památky – Benešov, zámek Konopiště;
- d) respektovat požadavky na ochranu a upřesnit vymezení skladebných částí ÚSES.

Článek (77) ZÚR vymezují jako nižší centra ostatní: ... Jesenice (u Prahy), ... Týnec nad Sázavou, ... Votice, ...

Článek (78) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- a) rozvíjet obslužné funkce v oblasti školství, zdravotnictví a kultury pro svá spádové území;
- b) rozvíjet bydlení pro posílení, resp. udržení populačního potenciálu města (... Votice, ...);
- c) rozvíjet ekonomické aktivity vytvářející podmínky pro rozvoj obslužných funkcí a nabídku pracovních příležitostí pro svá spádová území;
- e) zlepšit urbanistickou kvalitu městských center, zejména rozvíjejících se měst Jesenice, ...;
- f) chránit kulturní a přírodní hodnoty území;

Článek (79) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

a) zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit;

Článek (80) ZÚR vymezují jako lokální centra: ... Bystřice, ... Jílové u Prahy, ... Neveklov, ... Sedlec-Prčice, ...;

Článek (81) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

a) saturovat potřeby obslužných funkcí v mikroregionální respektive lokální úrovni s cílem stabilizovat osídlení v řídce osídleném území; ...

Článek (82) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

a) zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit;

b) koordinovat rozvoj se sousedními obcemi.

V rámci zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu se řešeného území týkají následující odstavce ZÚR SK, ve znění 1. aktualizace:

Článek (111) ZÚR SK zpřesňují na území Středočeského kraje koridor republikového významu (vymezený PÚR ČR, čl. 98) pro umístění stavby dálnice D3 Jesenice – hranice kraje jako koridor pro veřejně prospěšnou stavbu D005.

Článek (112) uvádí konkrétní opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů v koridoru dálnice D3 na životní prostředí.

Článek (247), písm. b) zařazuje záměr výstavby dálnice D3 – Praha – Mezno, zejména úsek Jesenice – Václavice s navazující Václavickou spojkou mezi prioritou v oblasti veřejných investic.

Z uvedených citovaných částí ZÚR SK vyplývají závěry, které napomohou k formulaci rozvojových scénářů v řešeném území. Zejména jsou stanoveny lokality pro přednostní umístování rezidenční zástavby, ekonomických aktivit apod. Shrnutí ve vztahu k obcím řešeného území poskytuje následující tabulka 2.

Tab. 2: Záměry a zásady stanovené pro obce řešeného území v ZÚR SK

Obec	Záměr ZÚR SK
Benešov	Vytvářet podmínky pro zachování a rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje
	Sledovat rozvoj bydlení
	Rozvíjet ekonomické aktivity
	Rozvíjet cestovní ruch ve vazbě na areál Konopiště
Bystřice	Zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit
Heřmaničky	Sledovat rozvoj bydlení
Jesenice	Rozvíjet obslužný potenciál centra v příměstském území Prahy pro potřeby jejich dynamicky se rozvíjejícího spádového území

Obec	Záměr ZÚR SK
Jesenice	Rozvíjet obslužné funkce v oblasti školství, zdravotnictví a kultury pro svá spádová území
	Rozvíjet ekonomické aktivity vytvářející podmínky pro rozvoj obslužných funkcí a nabídku pracovních příležitostí
	Zlepšit urbanistickou kvalitu městského centra
	Chránit přírodní a kulturní hodnoty území
Jílové u Prahy	Zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit
Miličín	Sledovat rozvoj bydlení
Neveklov	Zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit
Olbramovice	Sledovat rozvoj bydlení
	Ověřit možnosti transformace výrobních ploch
Sedlec-Prčice	Zabezpečovat územní podmínky pro rozvoj bydlení, obslužných i ekonomických aktivit
Týnec nad Sázavou	Zabezpečovat základní obslužnou funkci
Votice	Posilovat význam centra osídlení
	Posílit střediskovou funkci města
	Soustřeďovat rozvoj ekonomických aktivit
	Sledovat rozvoj bydlení
	Ověřit možnosti transformace výrobních ploch
	Rozvíjet obslužné funkce v oblasti školství, zdravotnictví a kultury pro svá spádová území
	Rozvíjet bydlení pro posílení populačního potenciálu
	Rozvíjet ekonomické aktivity vytvářející podmínky pro rozvoj obslužných funkcí a nabídku pracovních příležitostí
	Chránit přírodní a kulturní hodnoty území
Obce dotčené rozvojovou oblastí OB1: Hradištko, Jesenice, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz, Libeň, Petrov, Pohoří, Psáry, Štěchovice, Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Bukovany, Krhanice, Týnec nad Sázavou	Rozvoj ekonomických aktivit směřovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené sítě a na letiště
	Rozvoj bydlení orientovat do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové a s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou
	Zpřesnit koridory dopravy, vymezené v PÚR
	Ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturu, na možnosti občanského vybavení, limity rozvoje území a ochranu krajiny
Obce dotčené rozvojovou osou OS6: Bystřice, Červený Újezd, Heřmaničky, Ješetice, Mezno, Miličín, Olbramovice, Smilkov, Votice	Stabilizovat nové vedení železniční trati Benešov – Tábor
	Ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturu, na možnosti občanského vybavení, limity rozvoje území a ochranu krajiny
	Respektovat požadavky na ochranu EVL
	Respektovat požadavky na ochranu a upřesnit vymezení skladebních částí ÚSES
Obce dotčené rozvojovou oblastí krajského významu OBk6: Benešov, Bystřice, Chlístov, Václavice	Urychlit stavbu silniční sítě v prostoru Benešova (I/3, II/112), včetně Václavické spojky
	Stabilizovat v územních plánech obcí dopravní záměry ZÚR
	Ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technickou infrastrukturu, na možnosti občanského vybavení, limity rozvoje území a ochranu krajiny
	Respektovat požadavky na ochranu kulturních a civilizačních hodnot
	Respektovat požadavky na ochranu a upřesnit vymezení skladebních částí ÚSES
Obce dotčené rozvojovými oblastmi OB1, OBk6 a rozvojovou osou OS6	Vytváření podmínek pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje
Celé řešené území	Podporovat zlepšení vazeb částí území kraje s územím sousedních krajů

Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015).

4.2.2 Územní plány obcí v řešeném území

Územní plán (dále také jen ÚP) je základním koncepčním a rozvojovým nástrojem obce. Dle § 43 stavebního zákona stanovuje ÚP základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, plošné a prostorové uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezení zastavěného území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů (Zákon č. 183/2006).

Tato část práce souhrnně hodnotí územní plány obcí řešeného území ve vztahu ke studovanému tématu – výstavbě dálnice D3 a jejímu rozvojovému potenciálu. Dále uvedená tabulka 3 poskytuje informace například o připravenosti řešeného území na možný populační přírůstek v souvislosti s přítomností vysokokapacitní komunikace a odhaluje tak možné směry suburbanizace.

Tab. 3: Studovaná problematika v ÚPD obcí řešeného území

ÚPD	Řešení D3	ÚP – vztah k D3, rozvojové kapacity, komentář
ÚP Benešov (2010)	<i>Nezasahuje do území obce</i> Vymezen koridor pro tzv. „Václavickou spojku“ – přivaděč na D3 (II/112)	D3 ovlivní rozvojové předpoklady a vyjíždku ze sídel („zřetelný“ rozvojový předpoklad), zesílí potenciál Pražského regionu Rozvojové lokality – 844 bytů + 1445 rodinných domů (RD)
ÚPSÚ Bystřice (1995) Zadání ÚP Bystřice (2016)	<i>Nezasahuje do území obce</i> , související stavby zohledněny v zadání nového ÚP	V zadání nového ÚP (2016) je D3 jako rozvojový faktor Uvažován nárůst počtu obyvatel o 5 % + potřeba vymezení odpovídajících kapacit
ÚPSÚ Bukovany (1996)	<i>Nezasahuje do území obce</i>	<i>V současné době zpracováván nový ÚP ÚPD není veřejně přístupná</i>
ÚPO Červený Újezd (2005)	Vymezena územní rezerva pro D3	<i>V současné době zpracováván nový ÚP</i> Vymezeny rozvojové plochy pro bydlení
ÚPSÚ Heřmaničky (2000)	V zadání nového ÚP uvedeno, že bude vymezen koridor D3 + VPS	<i>V současné době zpracováván nový ÚP</i> V zadání nového ÚP považována D3 jako důvod pro budoucí dynamický rozvoj, uvažován populační růst o 100 obyv.
ÚPSÚ Hradištko (1995)	<i>Nezasahuje do řešeného území</i>	Vymezeny rozsáhlé rozvojové plochy pro bydlení (ve změnách ÚPD)
ÚP Chářovice (2014)	Vymezen koridor pro D3 + VPS	D3 jako výrazná podpora rozvojových podmínek Vymezeny plochy pro rozvoj bydlení (2,75 ha)
ÚP Chleby (Zadání 2009)	<i>Nezasahuje do území obce</i>	<i>ÚPD není veřejně přístupná</i>
ÚPSÚ Chlístov (1998)	<i>Nezasahuje do území obce</i> , prochází jím záměr tzv. „Václavické spojky“	<i>ÚPD není veřejně přístupná</i>
ÚPO Chrástany (1998)	V zadání nového ÚP uvedeno, že bude vymezen a zpřesněn koridor D3 + VPS	<i>V současné době zpracováván nový ÚP ÚPD není veřejně přístupná</i> V Zadání nového ÚP je jako příležitost území uvedeno „využití potenciálu dálnice D3 a křižovatky pro možnost návštěvy regionu“ Předpoklad vymezení ploch pro bydlení, rekreaci a zemědělskou výrobu a skladování
ÚPO Jesenice (2000)	Vymezena linie pro D3	Vymezeny rozsáhlé rozvojové plochy pro bydlení – postupně využívány
ÚP Ješetice (2011)	Vymezen koridor pro D3, VPS	Vymezené zastavitelné plochy pro venkovské bydlení
ÚPM Jílové u Prahy (2004)	Koridory územních rezerv pro variantní trasování D3	Rozsáhlé rozvojové lokality pro bydlení – částečně využity

ÚPD	Řešení D3	ÚP – vztah k D3, rozvojové kapacity, komentář
ÚPSÚ Kamenný Přívoz (1998)	Vymezen koridor pro D3	V současné době zpracováván nový ÚP Vymezeny zastavitelné plochy pro bydlení
ÚPSÚ Kosova Hora (1999) ÚP Kosova Hora (2016) – návrh	Nezasahuje do území obce	V návrhu vymezeny rozvojové plochy pro 48 RD Nárůst počtu obyvatel o až 140 obyvatel D3 zohledněna jako rozvojový faktor
ÚP Krhanice (-)	Nezasahuje do území obce	Obec dosud nemá platnou ÚPD V současné době zpracováván nový ÚP
ÚP Krňany (2015)	Nezasahuje do území obce Vymezena plocha pro přivaděč k D3	D3 chápána jako rozvojový předpoklad Návrh ploch pro bydlení: cca 148 RD pro cca 300-400 obyvatel
ÚPO Lešany (2009)	Vymezen koridor pro D3, VPS	ÚP předpokládá vysoký rozvojový potenciál, daný především geografickou polohou a blízkostí D3
ÚP Libeň (2010)	Vymezen koridor pro D3	Vymezeny rozsáhlé rozvojové plochy pro bydlení – uvažované kapacity: 324 RD – 971 obyv. ÚP předpokládá pokračování suburbanizace v důsledku impulsu D3
ÚPSÚ Maršovice (1998) Zadání nového ÚP (2014)	V zadání nového ÚP požadavek na vymezení D3 dle poslední projektové dokumentace	V zadání uvažována změna spádovosti na Prahu v souvislosti s D3; upozornění na negativní dopady motorové dopravy z D3 Uvažován nárůst zájmu o řešené území pro bydlení a individuální rekreaci Nebudou vymezeny rozsáhlé rozvojové plochy
ÚP Mezno (2016)	Vymezen koridor pro D3, VPS	Návrh cca 48 RD Nárůst počtu obyvatel na 380
ÚPO Miličín (2000) Zadání nového ÚP (2016)	V zadání nového ÚP (2016) je pro D3 zmíněno vymezení územní rezervy	V současné době je zpracováván nový ÚP Rozvojové plochy téměř vyčerpány, Zpracováván nový ÚP, který plochy vymezí, v zadání počítáno s nárůstem 10 RD / 15 let
ÚP Neveklov (2001)	Vymezen dopravní koridor dálnice D3	D3 může přinést výrazné oživení z hlediska podnikatelské atraktivity území Zohledněn rozvojový potenciál v souvislosti s budovanou D3
ÚP Netvořice (2017)	Vymezena zastavitelná plocha pro umístění D3, VPS	Potenciál výstavby D3 = odůvodnění rozvoje Vymezeny rozvojové plochy pro cca 190 RD
ÚP Okrouhlo (2016)	Vymezen koridor pro D3, VPS	Vymezeny rozvojové plochy pro bydlení – uvažované kapacity: 230 RD, 689 obyv.
ÚP Olbramovice (2016)	Nezasahuje do území obce	Vymezeny rozvojové plochy pro cca 130 RD Zmíněn pozitivní dopad D3 na zdraví a ŽP v obci
ÚP Petrov (2011)	Vymezen koridor pro D3	Vymezeny rozvojové plochy pro bydlení, občanské vybavení a pro smíšené komerční využití; uvažované kapacity: 162 RD pro 485 ob. Dálnice D3 zlepšit dostupnost Prahy
ÚPO Pohoří (2006)	Nezasahuje do území obce	V současné době zpracováván nový ÚP Budou vymezeny zastavitelné plochy pro bydlení, občanskou vybavenost a drobnou výrobu a skladování
ÚPO Prosenická Lhota (2002)	Nezasahuje do území obce	neuveдено
ÚPSÚ Psáry a Dolní Jirčany (1998)	Územní rezerva pro D3, VPS, územní rezerva pro přivaděč k dálnici	Rozsáhlé rozvojové lokality pro bydlení – částečně využity
ÚP Sedlec-Prčice (2016)	Vymezen koridor pro D3, VPS	Zohlednění spádovosti Prahy Uvažovaný rozvoj průmyslu; zlepšení podmínek podnikání; rozvoj bydlení a zaměstnání D3 jako příležitost rozvoje, zejm. ekonomických aktivit
ÚP Smilkov (2016)	Nezasahuje do území obce	Zastavitelné plochy pro cca 170 obyvatel D3 chápána jako potenciál pro zlepšení dopravní dostupnost krajských center a Prahy Území není určeno pro ekonomické aktivity Území označeno za tzv. vnitřní periferii

ÚPD	Řešení D3	ÚP – vztah k D3, rozvojové kapacity, komentář
ÚP Straný (2015)	Nezasahuje do území obce	ÚPD není veřejně přístupná
ÚPSÚ Střeziměř (1999)	Nezasahuje do území obce	ÚPD není veřejně přístupná, v současnosti probíhá změna ÚPD
ÚPSÚ Štěchovice (1997)	Nezasahuje do území obce	V současné době zpracováván nový ÚP
ÚPO Štětkovice (2001)	Nezasahuje do území obce	neuveďeno
ÚPSÚ Tisem (1998)	Vymezen koridor pro D3 vč. mimoúrovňové křižovatky	ÚPD není veřejně přístupná
ÚP Týnec nad Sázavou (2011)	Vymezeny koridory pro D3 ve variantách (3), vymezen koridor pro dálniční přivaděč, VPS	Vymezené zastavitelné plochy zejm. pro bydlení a výrobu
ÚPO Václavice (2000)	V Zadání ÚP není uvažováno vymezení koridorů pro D3 a Václavickou spojkou	V současné době je zpracováván nový ÚP V Zadání nového ÚP uvedeno, že v územním plánu nebude vyhověno požadavku ŘSD na vymezení koridoru pro D3, jelikož tento záměr ZÚR SK byl soudem zrušen. Aktualizace č. 1 ZÚR SK však koridor pro D3 a tzv. „Václavickou spojkou“ vymezuje. Předpoklad rozvojových ploch zejména pro bydlení, částečně pro občanskou vybavenost.
ÚPSÚ Vestec (1998)	Nezasahuje do území obce	V současné době je zpracováván nový ÚP Vymezeny rozsáhlé rozvojové plochy pro bydlení, občanskou vybavenost i pro výrobu a skladování
ÚP Vojkov (2009)	Vymezen koridor pro D3, VPS	D3 jako prvořadý předpoklad rozvoje území Vymezeny rozvojové plochy pro bydlení, rekreaci i výrobu, veřejnou
ÚPSÚ Votice (1996) ÚP Votice (2014) – návrh	Vymezen koridor pro D3	Vymezené zastavitelné plochy pro rozvoj výroby, občanského vybavení a bydlení (cca 460 RD)
ÚP Vrchotovy Janovice (2011)	Vymezen koridor pro D3 a VPS v „stabilizované trase“ a alternativních koridorů v trasách dle studie Promika	Vymezené zastavitelné plochy pro bydlení a podnikání
ÚPO Vysoký Újezd (2003)	Nezasahuje do území obce	D3 jako prvek, který výrazně ovlivní budoucí rozvoj a obnovu obce Vymezeny rozvojové plochy pro bydlení a malovýrobu Návrh 42 domů pro 130 obyvatel dle ÚPO
ÚP Zlatníky-Hodkovice (2010)	Nezasahuje do území obce	Vymezeny zastavitelné plochy pro bydlení – uvažované kapacity: 280 domů (bytových + rodinných), 1500 obyvatel Rozvojová plocha pro vědeckotechnický park (High technology); rozsáhlé plochy pro průmyslovou a stavební výrobu

Pozn.: v rámci syntézy byly zohledněny i vydané změny ÚPD;
VPS = veřejně prospěšná stavba⁴.

Zdroj: Dostupná územně plánovací dokumentace obcí řešeného území – internetové stránky obcí a úřadů ORP – podrobně viz *Přehled literatury a informačních zdrojů*.

Z rozboru územních plánů obcí řešeného území vyplývá, že většina základních územních jednotek, jimiž plánovaná trasa dálnice D3 prochází, má ve své (platné, popřípadě připravované) územně plánovací dokumentaci vytvořeny

⁴ VPS – zkratka pojmu „veřejně prospěšná stavba“ = dle § 2, odst. (1), písm. l) stavebního zákona jde o stavbu pro veřejnou infrastrukturu určenou k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezenou ve vydané územně plánovací dokumentaci (Zákon č. 183/2006).

podmínky pro realizaci záměru, a jsou tak v tomto ohledu v souladu s nadřazenými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje. Výjimku tvoří Václavice, resp. Zadání nového ÚP této obce, ve kterém je uvedeno, že vzhledem ke zrušení části ZÚR SK, týkající se vymezení koridoru dálnice D3, nebude v ÚP Václavice vymezen koridor pro dálnici D3 ani pro tzv. „Václavickou spojku,“ jež by měla plnit funkci přivaděče na dálnici D3 zejm. pro okresní město Benešov. Vzhledem ke skutečnosti, že později vydaná 1. aktualizace ZÚR SK koridor D3 včetně Václavické spojky vymezuje, lze očekávat, že v průběhu zpracování ÚP Václavic bude nutné koridor pro výstavbu D3 doplnit a respektovat v ÚPD obce. Ve většině dokumentací je záměr vymezen formou koridoru, v rámci něhož je jeho realizace umožněna. Obecně je přítomnost dálnice D3 ve většině dokumentů chápána jako rozvojový faktor.

V obcích, které nyní leží na trase kapacitnějších komunikací, především silnic první třídy, bude D3 znamenat snížení silničního provozu, přičemž dopad na zdraví a životní prostředí zde bude převážně pozitivní. Tento jev je patrný zejména v obcích, jimiž je veden průtah silnice I/3, tvořící v současnosti hlavní silniční tepnu na trase Praha – České Budějovice. V rámci řešeného území jsou takto zatíženy zejména obce Miličín a Olbramovice, kde trasa I/3 prochází přímo zastavěným územím a v době dopravních špiček tvoří téměř neprůstupnou bariéru (vyplývá mj. z analýzy Vrtišky 2015).

Opačným případem jsou obce, které nyní leží mimo páteřní silniční komunikace, jsou charakteristické přírodně hodnotným prostředím, a jimiž má být trasována dálnice D3. Typickými jsou v tomto ohledu obce Posázaví, např. Netvořice. Zde je z pohledu podnikatelského potenciálu a časového přiblížení Prahy dálnice chápána pozitivně, avšak velmi negativně je vnímána zastánci přírodních hodnot (Vrtiška 2015). Obdobným příkladem může být obec Maršovice, která je v současnosti lokalizována mimo hlavní dopravní tah a lze očekávat, že při zlepšení dopravní dostupnosti zde nastane zájem o trvalé bydlení v obci. Důležitou roli však hrají podmínky, které pro potenciální rozvoj zástavby vytváří ÚPD dotčených obcí.

Severní část řešeného území zahrnuje obce, jež byly členy dobrovolného svazku obcí Pražský jihovýchodní region (např. Jesenice, Psáry, Vestec) (Středočeský kraj 2017), a další obce v zázemí hlavního města (Jílové u Prahy, Zlatníky-Hodkovice, Libeň, Petrov, Pohoří, Okrouhlo). Tyto jsou dále v práci označovány také jen pojmem Pražský region. Toto území nabídlo v uplynulých dvaceti letech prostor tzv. „rezidenční suburbanizaci“. V územně plánovací dokumentaci těchto obcí, jež byly zpracovávány často v devadesátých letech 20. století (např. Jílové u Prahy, Psáry), jsou vymezeny rozsáhlé rozvojové lokality pro bydlení. Tyto jsou v současnosti již z části naplněny a došlo zde v některých případech až k násobnému nárůstu počtu obyvatel (dle dat ČSÚ). Následně se některé takto rostoucí obce snažily o změnu ÚP s cílem zmenšit

rozsah disponibilních zastavitelných ploch pro bydlení. Graficky je populační vývoj v řešeném území v období 1991–2011 znázorněn v kartogramu, který je obsahem přílohy 17 diplomové práce. V budoucnu lze v této souvislosti očekávat, že aktualizace ÚPD zde nenabídne již obdobné kapacity pro zástavbu.

V jižní části řešeného území nabízí výraznější rozvojové lokality zejména územně plánovací dokumentace větších sídel, jimiž jsou sídlo ORP – Votice – a lokální centrum jihozápadního segmentu Sedlec-Prčice. Kapacity, zejména pro rezidenční zástavbu, poskytují dále obce Olbramovice a Vrchotovy Janovice.

V některých obcích probíhá v současné době tvorba, resp. aktualizace územně plánovací dokumentace. Ve většině zadávacích dokumentů je dálnice D3 chápána jako rozvojový prvek. U obcí, ležících přímo na plánované trase komunikace, jsou však často diskutovány také negativní dopady na životní prostředí (dále také jen ŽP). Tato situace je nejvíce patrná u obcí, které v současné době nejsou situovány na komunikacích s vysokou intenzitou dopravního provozu (jako např. I/3 – Miličín, Olbramovice, Bystřice).

Skokové zlepšení dopravního napojení vlivem nové dálnice je v ÚPD obcí řešeného území všeobecně chápáno jako změna, která může podnítit populační růst, posun suburbanizace, a s tím spojený příchod nového obyvatelstva. Z ÚPD a jejich zadávacích dokumentů některých obcí je ale zřejmé, že dané obce neposkytnou v budoucnu dostatečné kapacity pro příchod nového obyvatelstva. Typickým příkladem jsou obce Miličín a Maršovice, pro které se v současné době zpracovává nový územní plán. V zadání ÚP Miličín je uvažován pouze minimální rozvoj zástavby rodinných domů. Zadávací dokument ÚP Maršovice klade důraz na zachování a konzervaci současné podoby struktury obce a zamezení nahodilému a nerovnoměrnému rozvoji, ačkoliv je upozorněno na růst atraktivity území pro potenciální nové trvale žijící obyvatelé, vzhledem ke zřetelnému zlepšení časové dostupnosti Prahy.

Obcemi, které by dokázaly pojmout nárůst zájmu o bydlení v rámci řešeného území (disponují dostatečnými kapacitami rozvojových ploch), jsou zejména okresní město Benešov, dále sousední město Bystřice a lokální centra Týnec nad Sázavou a Neveklov. Posledně jmenovanému městu přinese dálnice D3 výrazné zpřístupnění Prahy, a to zejména z důvodu, že přes relativní blízkost (50 km) leží v současnosti mimo hlavní dopravní radiály směřující do hlavního města. Benešov nabízí ve své územně plánovací dokumentaci téměř 2 300 bytových jednotek (bytů + RD), lokalizovaných z 95 % na území vlastního města (zbylá část ve venkovských sídlech pod správou Benešova), což při průměrném obydlení jedné bytové jednotky 2,6 osobami (průměr dle dat SLDB ve Středočeském kraji k r. 2011) představuje kapacitu bydlení pro cca 6 tisíc obyvatel.

Následující tabulka (tab. 4) schematicky hodnotí rozvojové kapacity obcí na základě zastavitelných a přestavbových ploch, vymezených v ÚPD, ve vztahu

k rozvojovému potenciálu dálnice D3. U každé obce řešeného území jsou hodnoceny kapacity pro rezidenční (bydlení) a nerezidenční (průmysl, výroba, občanská vybavenost, komerční aktivity) rozvoj. K hodnocení je využita třístupňová škála: vysoké rozvojové kapacity (zeleně), průměrné rozvojové kapacity (žlutě), nedostatečné rozvojové kapacity (červeně). V případě, že v ÚPD nejsou vymezeny rozvojové plochy nerezidenčního charakteru nebo pokud nebylo možné z ÚPD údaje zjistit, nejsou tyto kapacity hodnoceny (šedě).

Hodnocení vychází z odůvodnění ÚP, v rámci kterých jsou počítány či komentovány potřeby pro vymezení rozvojových ploch, diskutovány rozvojové předpoklady v souvislosti s dálnicí D3 a způsob jejich naplnění. V případě, že v ÚPD dané obce nejsou rozvojové kapacity vyčísleny, jsou odhadnuty na základě celkové rozlohy zastavitelných ploch a průměrné výměry potřebné pro vymezení stavebního pozemku (v tabulce kurzívou). Kapacity jsou poměřovány významem obce v systému osídlení (populační velikostí, geografickou polohou, charakterem apod.) a způsobem jejich zohlednění, resp. charakteristiky v nadřazené ÚPD – ZÚR SK (např. zásady stanovené pro obce, lokalizované v rozvojové ose apod.). Hodnocení je autorské a subjektivní.

Tab. 4: Vyhodnocení rozvojových kapacit v ÚPD obcí řešeného území

Obec	Rezidenční	Nerezidenční	Kapacity BJ*	Kapacity PO*
Benešov			2 300	6 000
Bystřice			120	310
Bukovany			.	.
Červený Újezd			40	100
Heřmaničky			80	200
Hradištko			160	420
Chářovice			30	80
Chleby			.	.
Chlístov			.	.
Chrástany			5	15
Jesenice			620	1600
Ješetice			15	40
Jílové u Prahy			400	1040
Kamenný Přívoz			150	400
Kosova Hora			55	140
Krhanice	<i>Obec nemá v současnosti platnou ÚPD</i>			
Krňany			148	350
Lešany			50	130
Libeň			324	970
Maršovice			25	65
Mezno			48	125
Miličín			20	50
Neveklov			250	650
Netvořice			190	500
Okrouhlo			230	600
Olbramovice			130	340
Petrov			162	420
Pohoří			20	50
Prosenická Lhota			.	.
Psáry			400	1040
Sedlec-Prčice			180	470
Smilkov			60	170

Obec	Rezidenční	Nerezidenční	Kapacity BJ*	Kapacity PO*
Stranný			.	.
Střezimíř			.	.
Štěchovice			.	.
Štětkovice			.	.
Tisem			.	.
Týnec nad Sázavou			300	780
Václavice			20	50
Vestec			300	780
Vojkov			50	130
Votice			460	1200
Vrchotovy Janovice			150	390
Vysoký Újezd			42	130
Zlatníky-Hodkovice			280	730

Pozn.: *Kapacity jsou uvedeny tučně, pokud jsou v ÚPD vyčísleny. Kurzívou jsou znázorněny hodnoty stanovené na základě autorského odhadu (podíl celkové výměry zastavitelných ploch pro bydlení v ÚPD vůči průměrné výměře potřebné pro vymezení stavebního pozemku v dané obci).

Vysv.: BJ ... bytová jednotka; PO ... kapacita rozvojových ploch pro bydlení přepočítaná na počet obyvatel (uvedena tučně dle předpokladu ÚPD, příp. kurzívou dle vzorce $1 \text{ BJ} = 2,6 \text{ obyv.}$, vycházejícího z průměru ve Středočeském kraji dle dat SLDB 2011, zaokrouhleno).

Kapacity nejsou měrnou jednotkou stupně rozvojových předpokladů; jsou váženy charakterem a populační velikostí obce, přístupem k rozvoji a dálnici D3 v ÚPD.

Zdroj: Dostupná územně plánovací dokumentace obcí řešeného území – internetové stránky obcí a úřadů ORP – podrobně viz *Přehled literatury a informačních zdrojů*, autorské hodnocení.

Dle odhadu poskytují územně plánovací dokumentace obcí v řešeném území souhrnně rozvojovou kapacitu pro cca 20 000 nových rezidentů. Uvedený údaj je stanoven na základě hrubého odhadu dle předpokladů jednotlivých územních plánů. Do hodnoty nejsou započítány obce, u kterých kapacita rozvojových ploch pro bydlení nebyla stanovena (např. v důsledku absence či nedostupnosti ÚPD).

Při současném zohlednění specifik jednotlivých obcí (např. tempo využití zastavitelných ploch v zázemí Prahy) a možnosti změn strategie místních zastupitelstev lze uvažovat značnou odchylku, jež může dosahovat až 2-4 tisíc oproti výpočtu (např. v důsledku vyčerpání kapacit v zázemí hlavního města). Kapacita řešeného území pro potenciálně nově příchozí rezidenty se tak dle autorského odhadu pohybuje v rozmezí 16 000–24 000 obyvatel.

5 Metodika

Tato kapitola se soustředí na popis metodického postupu zpracování diplomové práce, přičemž se detailněji zabývá zejména tvorbou analýz a jejich výstupů. Další metodické poznámky jsou součástí teoreticko-metodologické (např. postup hodnocení rozvojových kapacit ÚP obcí v řešeném území) i analytické (např. upřesnění sledovaných oblastí v jednotlivých scénářích) části práce.

5.1 Vymezení řešeného a srovnávacího území

Území řešené diplomovou prací bylo vymezeno v podrobnosti základních administrativních jednotek v sídelním systému Česka, tedy obcí. Zahrnuty byly obce, jimiž prochází trasa studované komunikace a dále ty, které se nachází ve spádovém obvodu dálnice. Ten byl charakterizován jako území, kterým procházejí návazné komunikace na přivaděče k dálnici D3. Mezi tyto jsou zařazeny veškeré silnice, jež by měly být napojeny na dálnici D3. Řešené území je tak tvořeno obcemi, které s D3 spojuje silnice umožňující připojení k dálnici, to znamená, že jimi buďto prochází přivaděč k D3 nebo leží na komunikaci, křížící přivaděč k dálnici.

V území hlavního města Prahy bylo řešené území redukováno s ohledem na vysokou spádovost hlavního města. V tomto území není předpokládáno silné ovlivnění dálnicí D3.

Řešené území je vymezeno ve výkresu *Vymezení řešeného území*, který je grafickým obsahem přílohy 7 této diplomové práce. Výkres je vytvořen ve schematickém měřítku 1 : 200 000 a zobrazuje zároveň silniční síť studované oblasti dle dat digitální geografické databáze ArcČR (v. 3.3, 2016), spolu s plánovanou trasou dálnice D3 ve Středočeském kraji včetně souvisejících staveb (nadjezdy, přejezdy, přivaděč k okresnímu městu Benešovu – tzv. „Václavická spojka“). Trasa dálnice D3 vychází z územně plánovací dokumentace kraje – ZÚR SK (Středočeský kraj, AURS 2011) ve znění 1. aktualizace (Středočeský kraj, UP24 2015).

V rámci analytické části práce byl vývoj řešeného území porovnáván s územím, ve kterém již vysokokapacitní dopravně-infrastrukturní stavba byla realizována. Za toto srovnávací území byl v souladu se zadáním diplomové práce zvolen koridor dálnice D1 ve Středočeském kraji. Vymezení srovnávacího území proběhlo stejným způsobem, jako vymezení řešeného území (viz výše). Grafické znázornění srovnávacího území poskytuje výkres *Vymezení srovnávacího území*, který je obsahem přílohy 8 této diplomové práce.

5.2 Analýza změny časové dostupnosti Prahy

Pro formulaci změn časové dostupnosti Prahy z obcí řešeného území před a po výstavbě dálnice D3 a při zohlednění hromadné dopravy byl vytvořen model časové dostupnosti, založený na síťové analýze.

Modelování časové dostupnosti je s využitím informačních technologií poměrně přesné a lépe proveditelné nežli v minulosti. Analýza časové dostupnosti byla v diplomové práci provedena pomocí metody tzv. síťové analýzy v prostředí geoinformačních systémů (GIS) s využitím software ArcGIS od americké společnosti ESRI. Síťová analýza zkoumá dostupnost cílové destinace z definovaných zdrojových lokalit na základě zvolených parametrů (čas, délka, zvolená síť).

5.2.1 Využití analýzy dostupnosti (síťové analýzy) v diplomové práci

Provedené síťové analýzy zkoumaly časovou (minutovou) dostupnost hlavního města Prahy pro obce vymezeného řešeného území. Zkoumána byla časová dostupnost individuální automobilovou dopravou po silniční síti řešeného území v současné podobě a pro silniční síť zohledňující plánovanou trasu dálnice D3. Konkrétně byla za pomoci síťové analýzy zkoumána:

- a) časová dostupnost hlavního města Prahy (sledovaný cílový bod pro analýzu: městský okruh – „jižní spojka“) ze všech obcí řešeného území po silniční síti řešeného území k r. 2016;
- b) časová dostupnost hlavního města Prahy (sledovaný cílový bod pro analýzu: městský okruh – „jižní spojka“) ze všech obcí řešeného území po výhledové silniční síti řešeného území včetně dálnice D3;
- c) časová dostupnost hlavního města Prahy (sledovaný cílový bod pro analýzu: městský okruh – „jižní spojka“) ze všech obcí srovnávacího území (koridor dálnice D1 ve Středočeském kraji) po silniční síti srovnávacího území k r. 2016;
- d) časová dostupnost okresního města Tábora (sledovaný cílový bod pro analýzu: vlakové nádraží) z obcí jižního segmentu území, definovaného obcemi Červený Újezd, Heřmaničky, Ješetice, Mezno, Miličín, Sedlec-Prčice, Smilkov a Střeziměř, po výhledové silniční síti řešeného území včetně dálnice D3;
- e) časová dostupnost okresního města Benešova (sledovaný cílový bod pro analýzu: vlakové nádraží) z obcí jižního segmentu území, definovaného obcemi Červený Újezd, Heřmaničky, Ješetice, Mezno, Miličín, Sedlec-Prčice, Smilkov a Střeziměř, po výhledové silniční síti řešeného území včetně dálnice D3;

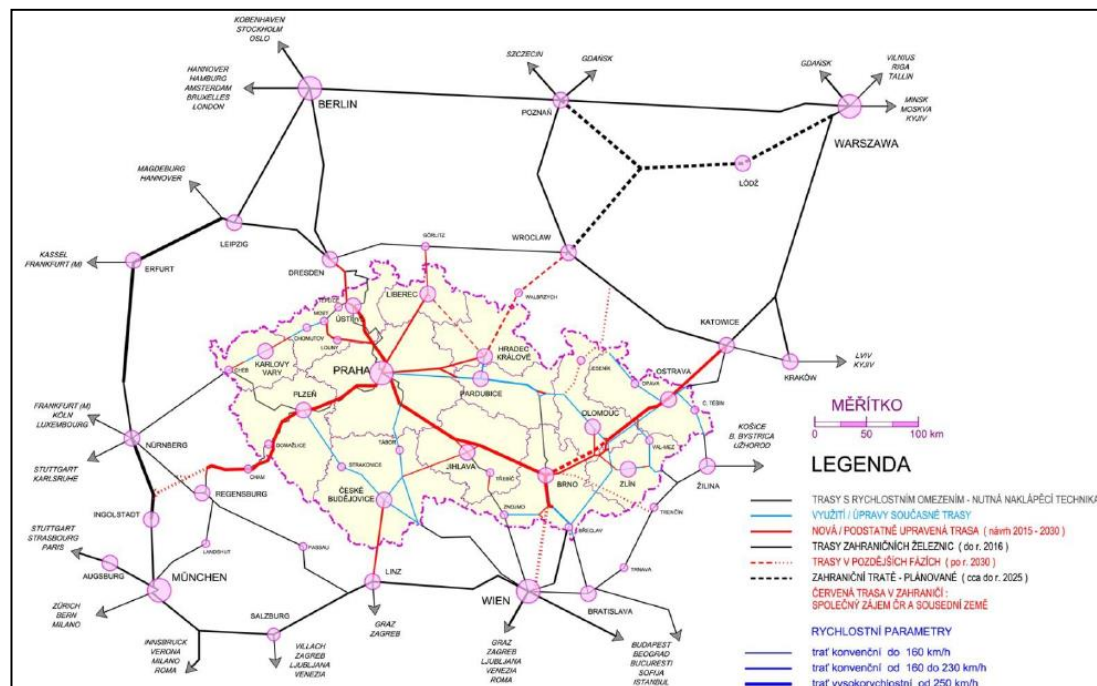
- f) časová dostupnost okresního města Benešova (sledovaný cílový bod pro analýzu: vlakové nádraží) z obcí středního segmentu území, definovaného obcemi v oblasti vymezené na severu obcí Krhanice a na jihu hranicí obcemi Votice, Vojkov a Kosova Hora, po výhledové silniční síti řešeného území včetně dálnice D3;
- g) časová dostupnost hlavního města Prahy, části obce Písnice (sledovaný cílový bod pro analýzu: plánovaná stanice metra Depo Písnice), z obcí severního segmentu území, definovaného obcemi Hradištko, Jesenice, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz, Krňany, Libeň, Okrouhlo, Petrov, Pohoří, Psáry, Štěchovice, Vestec, Vysoký Újezd a Zlatníky-Hodkovice, po výhledové silniční síti řešeného území včetně dálnice D3;

U výpočtů d), e), f), g) v modelu časové dostupnosti při zohlednění hromadné dopravy byly k časům dostupnosti cílových destinací (Benešov, Tábor, Písnice) připočteny časové nároky na dopravu do centra hlavního města Prahy:

- (a) časová náročnost 50 min. při využití IV. tranzitního železničního koridoru v obcích jižního segmentu území – cesta z Tábora na Hlavní nádraží v Praze (dle Randáka 2015);
- (b) časová náročnost 30 min. při využití RS (sdílení kolejové soustavy VRT Praha – Brno v úseku Praha – Benešov, odbočka) v obcích jižního a středního segmentu území – cesta z Benešova na Hlavní nádraží v Praze (dle Randáka 2015);
- (c) časová náročnost 25 min. při využití metra D v rámci systému městské hromadné dopravy hlavního města Prahy v obcích severního segmentu území – cesta z Depa Písnice na Náměstí Míru (dle DPHMP 2016).

Při tvorbě modelu časové dostupnosti hromadnou dopravou byly využity oborové koncepční materiály. Zohlednění modernizovaného železničního systému se záměry realizace RS a IV. tranzitního železničního koridoru vycházelo mj. z předpokladu *Základní sítě rychlých železničních spojení ve střední Evropě po roce 2015*, prezentovaným Centrem pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP 2012). Schematicky systém výhledové sítě železničních spojení zobrazuje obr. 6 dále.

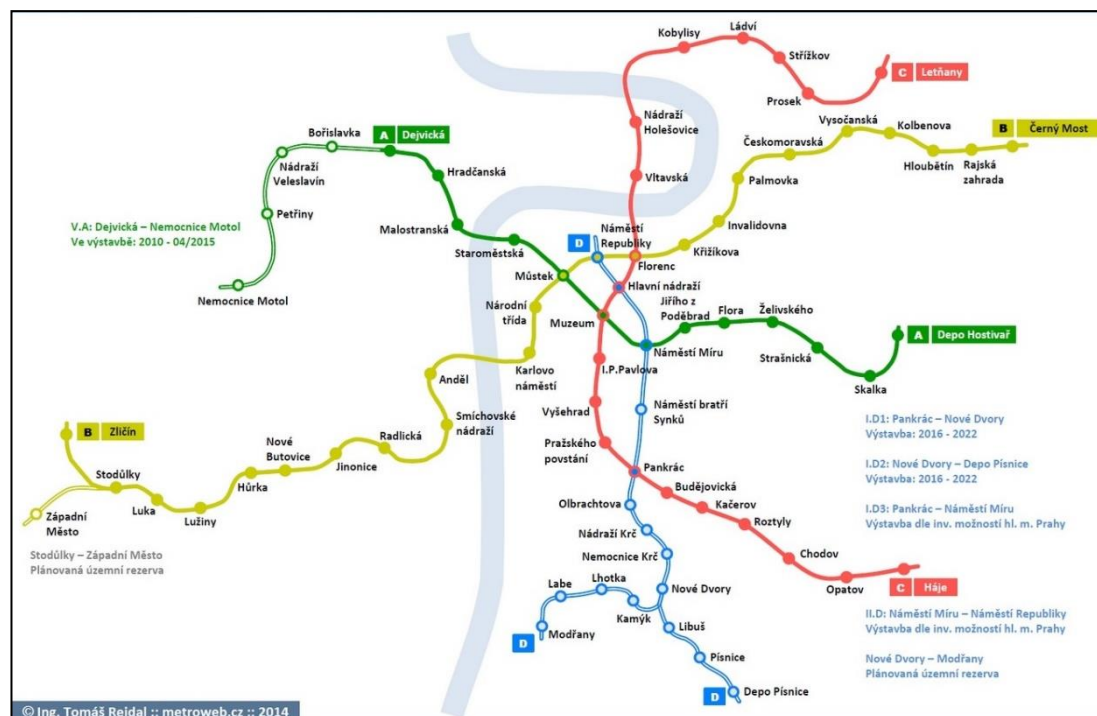
Obr. 6: Výhledová síť rychlých železničních spojení ve střední Evropě



Zdroj: CEDOP (2012).

Zohlednění plánované trasy metra D v rámci systému MHD hlavního města Prahy vychází z plánů a vizualizací v rámci strategických projektů Dopravního podniku hlavního města Prahy (dále také jen DPHMP). Výhledovou síť pražského metra k r. 2030, včetně uvažované trasy metra D se zakončením ve stanici Depo Písnice, s níž je v analýze počítáno, schematicky zobrazuje níže uvedený obr. 7.

Obr. 7: Výhledová síť pražského metra k r. 2030



Zdroj: Rejdal (2014) – Metroweb.

Závěry síťových analýz jsou interpretovány schematicky formou kartogramů v analytické části práce (kapitola 6), podrobné výpočty zobrazují tabulky v přílohách 3 a 4 této diplomové práce.

Samotné síťové analýzy byly provedeny v prostředí GIS, konkrétně za pomoci software ArcGIS, v. 10.3.1 od společnosti ESRI. Pro korektní provedení síťové analýzy bylo zapotřebí několik zásadních metodických kroků, zejména tvorba a úprava mapového podkladu, konstrukce a nastavení network datasetu a síťové analýzy, viz dále.

5.2.2 Datová základna a tvorba mapového podkladu sítě

Základní datovou bází pro studovanou tematiku je silniční síť. Digitální verzi její současné podoby v Česku poskytuje v generalizované podobě volně dostupná databáze digitálních geografických dat ArcČR, v. 3.1 od společnosti ARCDATA Praha. Tento datový balíček obsahuje vrstvu silniční sítě republiky s rozdělením komunikací dle kategorií. Zejména atributy třída (dálnice, dálnice II. třídy, silnice I., II. a III. třídy a ostatní komunikace) a počet pruhů (1, 2, 3) byly pro provedenou analýzu stěžejní, vzhledem k nutnosti přiřazení průměrné rychlosti jednotlivým úsekům komunikací.

Vzhledem k tomu, že uvedená databáze obsahuje pouze realizované silniční komunikace, bylo nutné doplnit plánovanou trasu dálnice D3 ve Středočeském kraji. K tomu byla využita územně plánovací dokumentace kraje – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění 1. aktualizace. Trasa D3 ve Středočeském kraji byla do databáze dle uvedeného podkladu doplněna – digitalizována – včetně souvisejících staveb (přivaděč k okresnímu městu Benešovu – tzv. „Václavická spojka“, exity apod.). Pro správné fungování síťové analýzy bylo zapotřebí dálnici D3 rozdělit v místech plánovaných napojovacích bodů (nájezdů/exitů) a obdobným způsobem upravit stávající silniční síť (vytvoření křižovatek). Silnice byly přerušeny a napojeny na koncové body při každém křížení silnic, ve kterém je ve skutečnosti křižovatka nebo nájezd na dálnici (exit). V místě mimoúrovňového křížení bez faktického propojení komunikací toto napojení naopak vytvořeno nebylo. Ostatní komunikace nebylo třeba tímto způsobem upravovat, jelikož jsou v potřebné podobě již obsahem využitého datového podkladu.

Takto upravenou silniční síť bylo nutné rozšířit o atribut časové náročnosti jednotlivých úseků. Pro vytvoření této proměnné je nutné každé komunikaci přiřadit průměrnou rychlost, přičemž byla rozlišena třída komunikace a počet jízdních pruhů. Zohledněno bylo rovněž trasování komunikace souvisle zastavěným územím (zastavěné × nezastavěné území). K tomu posloužila databáze CORINE Land Cover 2012 (CENIA 2012), poskytující souvisle zastavěné území. Úseky komunikací, které procházejí zastavěným územím dle uvedené databáze, byly vyřiznuty a byla jim přiřazena příslušná rychlost dle Hudečka (2010), viz tab. 5. níže. Při přiřazování průměrných rychlostí byla zohledněna zároveň legislativní změna,

rušící kategorii „rychlostní silnice“, přičemž tyto jsou od 1. 1. 2016 zařazeny mezi dálnice.

Tab. 5: Průměrné rychlosti osobního automobilu na jednotlivých kategoriích silnic

Kategorie silnice	Vedení silnice	Počet jízdních pruhů	Průměrná rychlost
Dálnice	mimo obec	3	120
		2	115
Dálnice II. třídy (dříve rychlostní silnice)	mimo obec	2	110
	v obci	2	75
Silnice I. třídy	mimo obec	1	70
		2	80
	v obci	1	30
		2	40
Silnice II. třídy	mimo obec	1	50
		2	67
	v obci	1	20
		2	30
Silnice III. třídy	mimo obec	1	33
		2	70
	v obci	1	20
		2	30

Zdroj: Hudeček, T. (2010), autorská úprava.

Faktory, které dle Hudečka (2008) nejvíce ovlivňují průměrnou rychlost silniční dopravy, jsou šířka a třída silnice, průchod zastavěným × nezastavěným územím, stav komunikace, denní doba, stav vozového parku, individuální faktory, roční období, nehodovost, intenzita provozu, podélný sklon komunikace a její trasování.

Po zařazení průměrných rychlostí na daných úsecích silnic dle jejich třídy, počtu jízdních pruhů a trasování zastavěným či nezastavěným územím, byl v atributové tabulce vytvořen sloupec „čas“, ve kterém za pomoci funkce „*Field Calculator*“ došlo k vypočítání potřebného časového nároku k překonání jednotlivých úseků osobním automobilem. Výpočet proběhl dle vzorce:

$$\text{časový nárok (v min)} = \frac{60 * \text{délka silničního úseku (v m)}}{1\,000 * \text{průměrná rychlost na daném úseku (v km/h)}}$$

Grafické znázornění průměrných rychlostí na jednotlivých úsecích silniční sítě řešeného a srovnávacího území tak, jak byly definovány pro účely analytické části této diplomové práce, poskytuje příloha 10.

5.2.3 Postup síťové analýzy

Model časové dostupnosti Prahy byl zpracován s využitím extenze *Network Analyst* v programu ArcGIS, která umožňuje vytvoření síťové analýzy.

Prvním krokem modelu bylo vytvoření *Network Datasetu*, který reprezentuje síť, jíž je v daném případě komunikační systém studované oblasti s potřebnými parametry. Stěžejními atributy v rámci silniční sítě pro provedení analýzy dostupnosti jsou délka úseku komunikace a průměrná rychlost. Z těchto lze

vypočítat čas, který je potřebný k překonání daného úseku, viz odd. 5.2.2. V rámci Network Datasetu jsou vytvořeny také body, určující místa křížení jednotlivých komunikací, které lze využít pro vzájemné napojení (křižovatky).

Extenze Network Analyst umožňuje vytvoření analýz dostupnosti na základě několika funkcí, např. *New Route*, počítající konkrétní trasu z bodu A do bodu B, při zohlednění požadovaných proměnných (např. rychlost či vzdálenost), jež vytváří výstupy obdobné dnešním navigačním zařízením. Dalšími funkcemi jsou *New Closest Facility*, *New Vehicle Routing Problem*, *New Location-Allocation*, *New Service Area* či *New OD Cost Matrix*. Stěžejními rozdíly mezi jednotlivými funkcemi jsou možnosti nastavení vstupních dat a různost požadovaných výstupů. Zatímco funkce *New Route* vypočítává například nejvýhodnější (časově, rychlostně apod.) cestu mezi určenými místy, díky funkci *New Service Area* lze naopak zkoumat dostupnost v rámci definované oblasti.

V rámci diplomové práce byla zkoumána dostupnost z obcí řešeného území do hlavního města Prahy. K tomu byla využita funkce *New OD Cost Matrix*, díky které lze zjistit dostupnost jednoho místa z několika bodů nebo naopak z jednoho bodu do několika míst, případně mezi více body vzájemně. Za cílovou destinaci bylo určeno hlavní město Praha, konkrétně její vnitřní silniční okruh – městský okruh – jižní část (tzv. „jižní spojka“). Jako výchozí body byly určeny obce řešeného území, definované body lokalizovanými do center obcí. Pramenem pro bodovou vrstvu obcí byla opět digitální databáze geografických dat ArcČR, v. 3.1, přičemž byla editována poloha jednotlivých obcí řešeného území dle jejich reálné lokalizace. Funkce *OD Cost Matrix* umožňuje v analýze zohlednit také další proměnné, např. liniové či bodové bariéry, jež by v případě potřeby mohly započítat například nutnost objížďky daného místa. V provedené analýze nebylo účelné další parametry zohledňovat.

5.3 Analýza změny atraktivity území

Přítomnost dálnice jako rozvojového faktoru je diskutována již v rešeršní části této práce (kapitola 2). V této souvislosti vysokokapacitní komunikace ovlivňuje také atraktivitu území pro umístění aktivit rezidenčního (bydlení) i nerezidenčního (průmysl apod.) charakteru. V rámci diplomové práce je pro jednotlivé scénáře formulován vývoj atraktivity daného území.

Analýza změny atraktivity v území v důsledku výstavby dálnice D3 je založena na šesti definovaných studovaných proměnných, jedná se tak o multikriteriální analýzu. Faktory analýzy a způsob hodnocení jejich úrovně v jednotlivých obcích řešeného území jsou obsahem dále uvedené tab. 6. Cílem analýzy je zohlednění proměnných, které dle odborné literatury a dostupných tematicky zaměřených studií ovlivňují atraktivitu obcí s důrazem na jejich dostupnost, rozvojové předpoklady, dosavadní populační vývoj, občanskou vybavenost apod.

Tab. 6: Proměnné multikriteriální analýzy změny atraktivity území

Sledovaná proměnná	Stav proměnné v obci – charakteristika	Hodnocení
(a) Přítomnost dopravní tepny <i>v současnosti</i>	Přítomnost stávající dálnice s napojením	+2
	Přítomnost silnice I. třídy, blízkost dálnice	+1
	Blízkost silničních tahů, přítomnost silnice II. třídy	0
	Přítomnost silnice III. třídy s návazností na vyšší dopravní systém	-1
	Přítomnost silnice III. třídy / místní komunikace, obtížná návaznost na vyšší komunikační systém	-2
(b) Dostupnost dálnice (přítomnost, dostupnost nájezdu) <i>ve výhledu (efekty vybudování dálnice D3)</i>	Nájezd na území obce	+2
	Nájezd v přímé návaznosti na komunikační síť obce	+1
	Nájezd v blízkosti a dobré dostupnosti od obce Nájezd na jižní část D3 (zprovozněný úsek)	0
	Nájezd v dostupné vzdálenosti, ne však v přímé vazbě na komunikační systém v obci	-1
	Vzdálený nájezd – dostupný	-2
(c) Velikost a střediskovost obce	Okresní centrum a města s více než 8 000 obyvateli Vyšší občanská vybavenost (střední školství apod.) Centrum pracovních příležitostí	+2
	Obce s více než 2 000 obyvateli Soběstačné lokální centrum se spádovým obvodem Správní centrum (ORP), občanská vybavenost	+1
	Obce s více než 800 obyvateli Soběstačné obce se základní občanskou vybaveností (ZŠ, MŠ, lékař, sportoviště, obchod, pošta)	0
	Obce s více než 400 obyvateli, závislé na lok. centru Omezená občanská vybavenost	-1
	Obce do 400 obyvatel, závislé na lok. centru Absence či nízká úroveň občanské vybavenosti	-2
	(d) Blízkost a dostupnost spádového centra (centra dojížděky) či vyššího administrativního centra	Sousedství a velmi dobrá dostupnost vyššího správního i dojížděkového centra
Velmi dobrá dostupnost vyššího správního či dojížděkového centra		+1
Obce v dostupnosti vyššího správního či dojížděkového centra		0
Obce ve vzdálenosti větší než 15 km či 15 min od vyššího správního či dojížděkového centra		-1
Obce s omezenou dostupností vyššího správního či dojížděkového centra ve značné vzdálenosti		-2

Sledovaná proměnná	Stav proměnné v obci – charakteristika	Hodnocení
(e) Komplexní funkční velikost obce (KfV)	KfV > 20	+2
	KfV 3,1 – 20	+1
	KfV 1,1 – 3	0
	KfV 1 – 0,5	-1
	KfV < 0,5	-2
(f) Populační vývoj v období 1991-2011	Populační přírůstek o více než 30 %	+2
	Populační přírůstek o 10,1 – 30 %	+1
	Populační úbytek o 10 % až populační přírůstek o 10 %	0
	Populační úbytek o 10,1 – 30 %	-1
	Populační úbytek o více než 30 %	-2

Zdroj: autorská tvorba.

Finální predikce atraktivity obcí řešeného území v jednotlivých scénářích je dána součtem hodnot sledovaných proměnných, který může dosahovat rozmezí od - 12 do +12. Všechna kritéria v hodnocení mají stejný význam. Škála je rovnoměrně rozdělena do pěti kategorií, určujících atraktivitu území a s ní spojené předpoklady pro demografickou budoucnost dané obce. Vztah výsledné hodnoty a zařazení obce do příslušné kategorie atraktivity pro potenciální změny v území zobrazuje následující tabulka (tab. 7).

Tab. 7: Hodnoty atraktivity území

Celková dosažená hodnota proměnných	Atraktivita obce	Znázornění
-12 až -8	velmi nízká	--
-7 až -3	nízká	-
-2 až +2	neutrální	0
+3 až +7	vysoká	+
+8 až +12	velmi vysoká	++

Zdroj: autorská tvorba.

Výsledná atraktivita území v jednotlivých scénářích je v analytické části diplomové práce konfrontována s podmínkami, které v dané obci vytváří územně plánovací dokumentace. Cílem je zodpovězení otázky, zda poptávku, kterou potenciální přítomnost dálnice v lokalitě může vytvořit, dokáže sledované území naplnit.

6 Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji

Tato kapitola je hlavní výzkumnou částí práce, přičemž se soustředí na formulaci scénářů rozvoje ve vymezeném řešeném území, dotčeném plánovanou výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji. Formulovány jsou scénáře pro (1) nulovou variantu, jež nepočítá s realizací dálnice D3 ve Středočeském kraji, pro (2) variantu výstavby dálnice D3 v trase vymezené krajskou územně plánovací dokumentací (ZÚR SK) a (3) variantu výstavby dálnice D3 v souladu se scénářem (2) při současném zohlednění potenciálního rozvoje hromadné dopravy, zejm. železniční.

Scénáře predikují změnu časové dostupnosti Prahy na základě provedené síťové analýzy. Dále předpokládají změny atraktivity území dle zpracované multikriteriální analýzy. Ta je založena na komparaci sledovaných proměnných, ovlivňujících potenciál oblasti pro změny, a porovnání s vývojem v koridoru, dotčeném výstavbou dálnice D1 ve Středočeském kraji, v období let 1991-2011 (hlavní období suburbanizace). Scénáře zároveň diskutují možný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a uvažují možný dopad na potřebu změn v území a lokalizaci ekonomických aktivit a s tím spojený populační vývoj řešeného území.

Formulace scénářů rozvoje v řešeném území vychází z výchozích podmínek území, provedených syntéz dat za studovanou oblast a z analýzy rozvoje srovnávacího území, dotčeného výstavbou dálnice D1. Kapitola je rozdělena dle sledovaných oblastí, přičemž v každé z nich je nastíněn výchozí stav a následně porovnáván vývoj v jednotlivých scénářích.

6.1 Změna časové dostupnosti Prahy

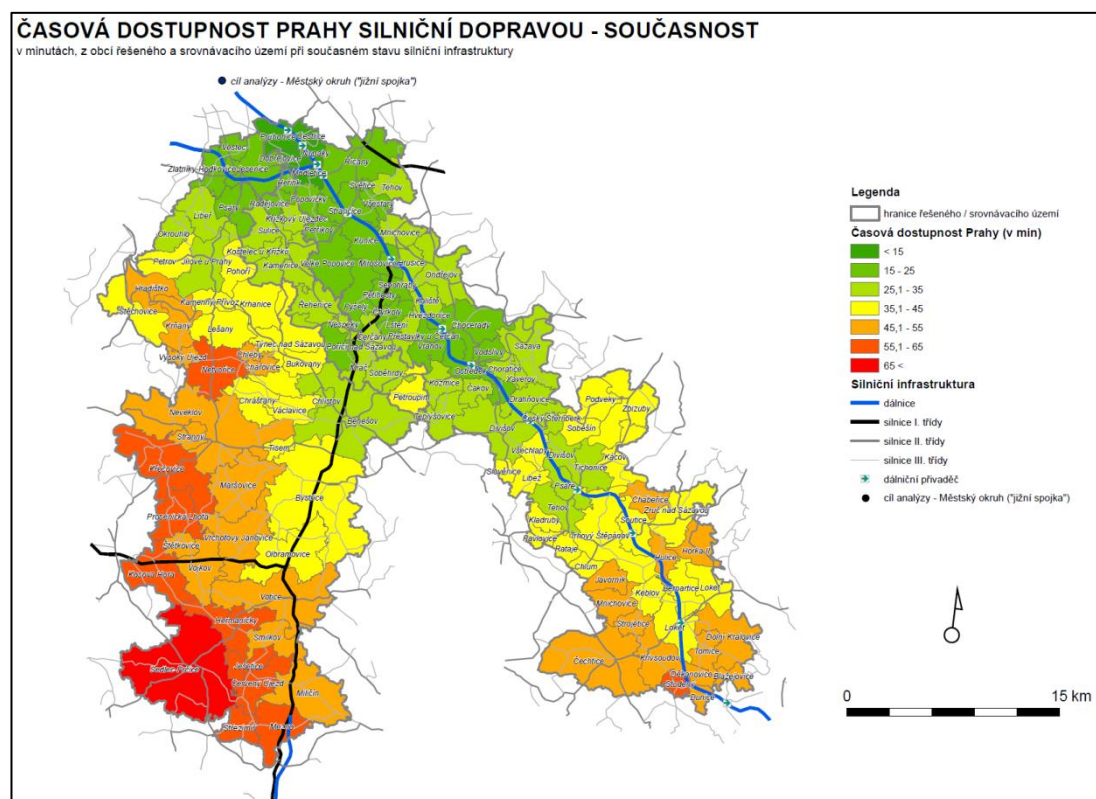
Scénáře časové dostupnosti hlavního města Prahy z obcí řešeného území jsou v diplomové práci formulovány s využitím síťové analýzy, provedené prostřednictvím geoinformačních technologií v prostředí GIS.

6.1.1 Současná časová dostupnost Prahy

Časovou dostupnost hlavního města z obcí řešeného a srovnávacího území v současnosti graficky zobrazuje dále uvedený obrázek (obr. 8), jež formou kartogramu vyjadřuje výsledky síťové analýzy pro současnou silniční síť studované oblasti.

Výsledky analýzy pro řešené území podrobněji znázorňuje příloha 11, která zároveň zobrazuje časovou vzdálenost Prahy z obcí řešeného území dle plánovače tras internetového serveru mapy.cz. Z porovnání je zřejmé, že výsledky provedeného modelu síťové analýzy převážně odpovídají stavu dle internetového plánovače tras (obce jsou zařazeny do shodných skupin časové dostupnosti), což lze považovat za průkaz relevantnosti provedené analýzy (rozdíly mezi výpočty jsou < 5 min).

Obr. 8: Časová dostupnost Prahy z obcí řešeného a srovnávacího území v současnosti



Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016).

Uvedený kartogram (obr. 8) ilustruje dopad vysokokapacitní silniční komunikace na změnu časové dostupnosti. V rámci srovnávacího území (koridor dálnice D1) je zejména oblast v dojezdové vzdálenosti Prahy do 35 minut výrazně rozsáhlejší.

Hlavní dopravní objemy z řešeného území do Prahy jsou vedeny po stávající silnici I. třídy č. 3 (zejm. ve východní části a v jižní polovině studované oblasti), jež v úseku mezi Benešovem a Mirošovicemi (nájezd na D1) prošla v roce 2016 částečnou rekonstrukcí a lokálním rozšířením na tříproudou komunikaci. Tato změna částečně řeší přetíženost silnice I/3 v daném úseku.

Současnou časovou dostupnost hlavního města Prahy z obcí řešeného území podrobněji popisuje oddíl 6.1.2, formulující scénář (1) nulové varianty dálnice D3 ve Středočeském kraji.

6.1.2 Časová dostupnost Prahy ve scénáři (1)

V případě, že nebude dálnice D3 ve Středočeském kraji realizována, bude časová dojezdová vzdálenost z obcí řešeného území do Prahy (počítáno k jižní části městského okruhu) obdobná, jako v současnosti (viz oddíl 6.1.1).

Hlavní dopravní objemy v koridoru budou vedeny po stávající silnici I/3, a to zejm. z obcí v jižní polovině a východní části řešeného území. V severní polovině řešeného území bude doprava do Prahy vedena převážně po stávajících silnicích II. třídy, které jsou v současnosti přetížené a nedostatečně kapacitní (vyplývá mj. z terénního průzkumu území, Vrtiška 2015). Ačkoliv páteřní silnice I. třídy (I/3) prošla v roce 2016 v nejvíce zatíženém úseku rekonstrukcí a lokálním rozšířením na tříproudou komunikaci, při v současnosti stále se zvyšující automobilizaci a s tím spojenou rostoucí intenzitou silniční dopravy na silnici I/3 (predikce ŘSD) lze v budoucnu uvažovat rostoucí zatížení komunikace (Dálnice D3 2016). Porovnání intenzity dopravy v Česku zobrazuje příloha 2.

Časová dostupnost Prahy do 35 minut bude dle analýzy, jejíž výsledky podrobně zobrazuje příloha 11, dosažena pouze u nejsevernějších obcí, které jsou lokalizovány v zázemí hlavního města. Na hranici časové dostupnosti do 35 minut se dostává také okresní město Benešov, které má s hlavním městem rovněž kvalitní železniční spojení. To by v budoucnu mohlo být ještě komfortnější, zejm. v případě realizace železniční trati RS Praha – Brno v jižní variantě.

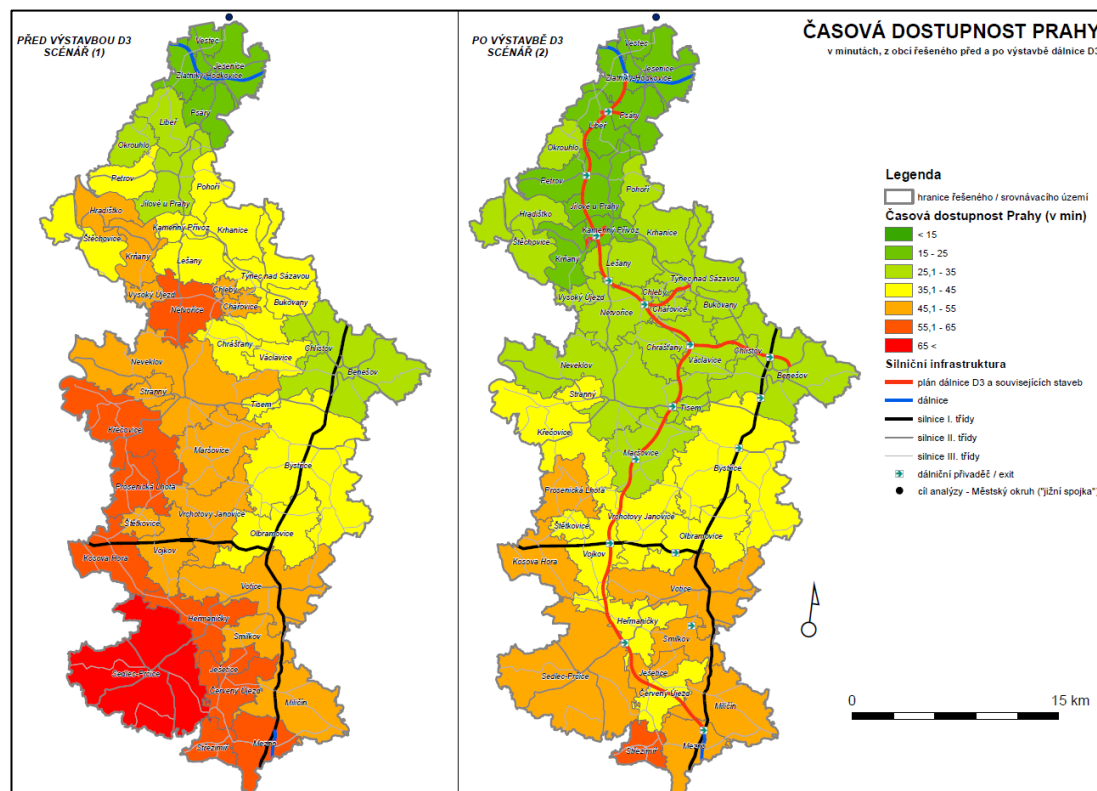
Obce Olbramovice a Bystřice ve východní části koridoru, kterými prochází silnice I/3, jsou časově dostupné do Prahy za méně než 45 min. Jihovýchodně lokalizované obce, jež se nachází ve výraznější vzdálenosti od hlavního města (Miličín, Smilčkov, Votice), jsou rovněž dostupné po silnici I. třídy č. 3. V těchto obcích se časová dostupnost Prahy zachová v rozmezí 45-55 minut.

Obce, jimiž prochází plánovaná trasa dálnice D3, a dále obce v západní části řešeného území budou v případě, že dálnice D3 nebude realizována, dostupné z Prahy obtížněji (45-55 až do 55-65 minut). Nejhorší pozici mají obce Netvořice, Křečovice, Prosenická Lhota, Kosova Hora, Heřmaničky, Smilkov, Červený Újezd, Střeziměř a Mezno. Cesta z výše jmenovaných obcí do Prahy trvá v současnosti 55-65 minut.

Obecně budou obce v západním a jihozápadním segmentu řešeného území ve scénáři (1) hůře dostupné. Jejich časová vzdálenost od Prahy často přesahuje 1 hodinu. Přesto v žádné z obcí není překročena hranice 72 minut, jež je v odborné literatuře (Maier, Mulíček, Franke 2010) uvažována jako limitní pro denní dojíždku za prací (souvislost s termínem parametru tzv. „distance decay“⁵, viz obr. 2 v kapitole 2). V případě Prahy lze navíc uvažovat vyšší časovou ochotu dojíždky. Nejvyšší časová náročnost cesty do Prahy je vypočítána u jihozápadně položeného města Sedlec-Prčice (více než 65 min).

Níže uvedený obrázek (obr. 9) a podrobněji příloha 12 graficky znázorňují časovou dostupnost Prahy pro obce řešeného území před výstavbou dálnice D3 – současně scénář (1) – a po její realizaci – scénář (2).

Obr. 9: Časová dostupnost Prahy z obcí řešeného území před a po výstavbě D3



Pozn.: Tabulka výpočtů síťové analýzy, vyčíslující změnu časové dostupnosti Prahy po výstavbě dálnice D3, je obsahem přílohy 3 diplomové práce.

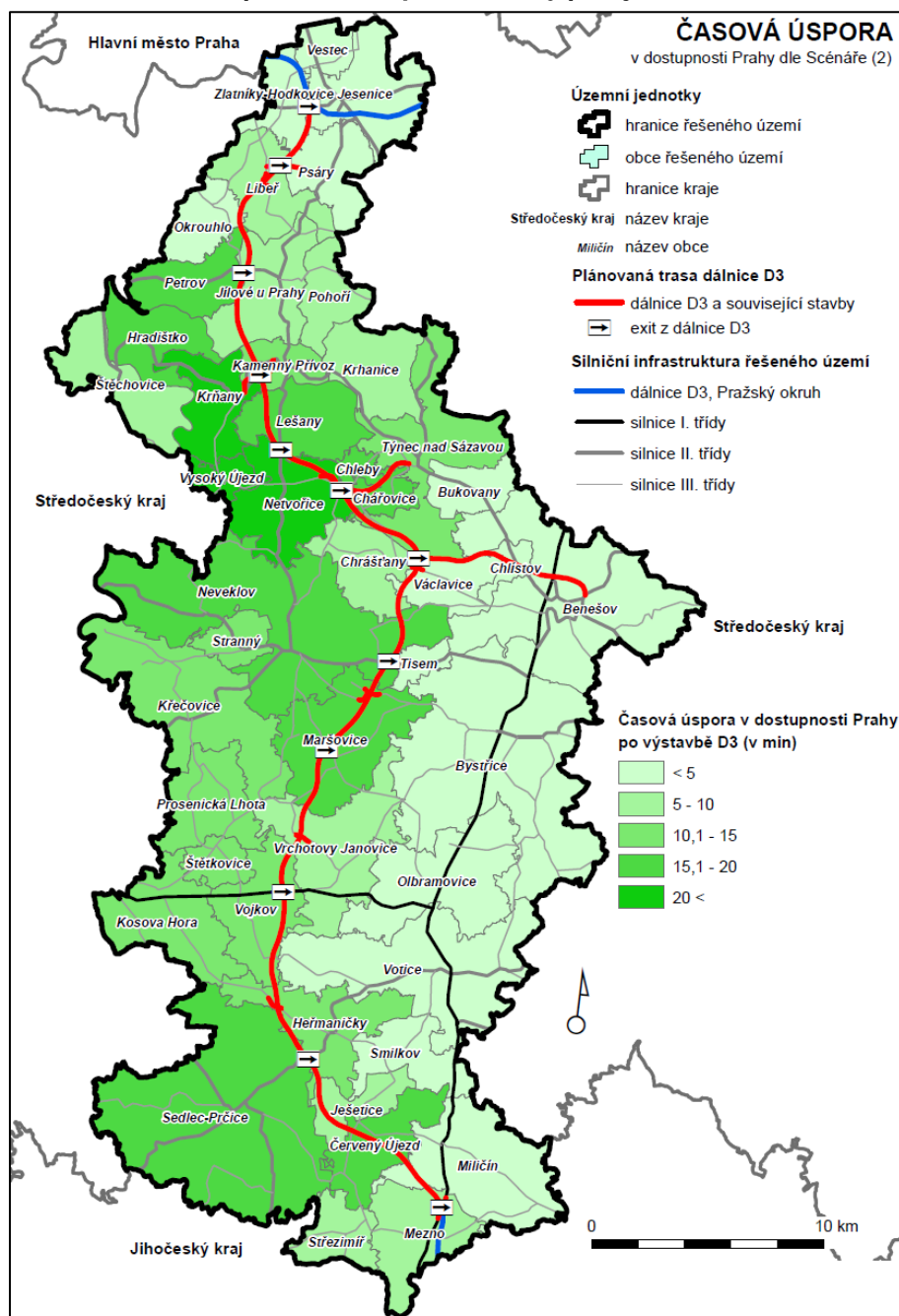
Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016).

⁵ Distance decay – geografický termín, popisující vliv vzdálenosti na kulturní nebo prostorové interakce. Uvádí, že interakce mezi dvěma prostředími klesá s rostoucí vzdáleností. Jakmile vzdálenost překročí limitní hodnotu, vzájemná interakce klesá (Matous, Todo, Mojo 2013).

6.1.3 Časová dostupnost Prahy ve scénáři (2)

Časová dostupnost hlavního města se pro většinu obcí řešeného území po výstavbě dálnice D3 zřetelně promění. Níže uvedený obrázek (obr. 10) znázorňuje formou změnového kartogramu časovou úsporu v dostupnosti hlavního města pro řešené území po výstavbě D3.

Obr. 10: Časová úspora v dostupnosti Prahy po výstavbě dálnice D3



Pozn.: Tabulka výpočtů síťové analýzy, vyčíslující změnu časové dostupnosti Prahy po výstavbě dálnice D3, je obsahem přílohy 3 diplomové práce.

Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016).

Největší časová úspora je v rámci severního segmentu řešeného území pozorována u obcí Chářovice (17 min), Chleby (18 min), Maršovice (18 min), Neveklov (17 min) a Netvořice (24 min). V tomto území lze očekávat největší tlak na rezidenční suburbanizaci, vzhledem ke skutečnosti, že tyto se po realizaci dálnice D3 budou nacházet v dojezdové vzdálenosti Prahy do 30 minut a současně jsou venkovskými územími s přírodně hodnotným prostředím.

Výrazná proměna časové dostupnosti proběhne také u severozápadně položených obcí Petrov, Hradištko, Krňany a Vysoký Újezd. V těchto bude Praha dostupnější o 17–22 minut. Dálnice D3 se významně projeví rovněž v západní a jihozápadní části koridoru. V severojižním pásu mezi obcemi Křečovice a Červený Újezd dosahuje časová úspora 10-16 minut. Nejvýrazněji se však v této oblasti realizace dálnice D3 projeví u města Sedlec-Prčice. Zatímco před její výstavbou je toto město dostupné nejhůře v rámci řešeného území (67 min), po zprovoznění D3 dojde k časové úspoře více než 19 minut. Sedlec-Prčice se tedy zařadí do skupiny obcí, ze kterých je Praha dostupná na hranici 45 minut.

Specifickou skupinou obcí jsou sídla lokalizovaná na stávající silnici I/3, jež je v současnosti hlavním silničním spojením trasy Praha – Tábor. Jedná se zejména o obce Miličín, Votice, Olbramovice, Bystřice a Benešov. Z výpočtů síťové analýzy vyplývá, že v těchto obcích nebude realizace dálnice D3 znamenat významnou časovou úsporu, a tyto tak zpravidla zůstávají ve stávající skupině časové dostupnosti obcí. Je však nutné připomenout současné silné zatížení silnice I/3, které by se po zprovoznění dálnice D3 mělo snížit, a mohla by tak být kompenzována časová ztráta, jež v současnosti vzniká zatížením I/3 (silný provoz ve „špičkách“, nevyhovující či nedostatečné parametry). Dálnice D3 však i těmto obcím nabízí kapacitnější a rychlejší spojení s hlavním městem, a to zejména s ohledem na fakt, že jsou lokalizovány v dostupnosti nájezdů na studovanou komunikaci.

Z výpočtů síťové analýzy jsou v celkovém pohledu zřejmé změny v časové dostupnosti hlavního města. Tou nejvýznamnější je rozšíření skupiny obcí, ze kterých lze do Prahy dojet za méně než 35 minut. Hranice těchto obcí se posunula výrazně jižním směrem – z Jílového u Prahy až k Maršovickým (cca z 14. na 23. km D3).

Skupina obcí v dojezdové vzdálenosti do 15 minut se rovněž rozroste, konkrétně o obce lokalizované na dálnici D3 do cca 14. km komunikace. Zatímco bez dálnice D3 jsou ve Středočeském kraji do 15 minut dostupné pouze obce Vestec, Jesenice, Psáry a Zlatníky-Hodkovice, po její realizaci přibudou jižněji lokalizované obce Libeň, Petrov, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz a Krňany.

Ve stávající kategorii obcí dle dojezdových časů do Prahy zůstanou po realizaci dálnice D3 obce Miličín, Smilkov, Votice, Olbramovice, Bystřice, Benešov, které jsou situované na stávající silnici I/3, Chlístov a Okrouhlo.

6.1.4 Časová dostupnost Prahy ve scénáři (3)

Ve scénáři (3) je predikována časová dostupnost Prahy při využití hromadné dopravy, za současného zohlednění dálnice D3. Hromadná doprava osob je v modelu reprezentována modernizovaným systémem železniční dopravy a systémem pražské integrované dopravy (dále také jen PID). V železniční dopravě je zohledněn záměr realizace RS Praha – Brno v jižní variantě procházející Benešovem a IV. tranzitního železničního koridoru na trase Praha – Tábor – České Budějovice – Linec. V rámci PID je zohledněn záměr vybudování nové trasy metra D, a to s ohledem k blízkosti plánované stanice Depo Písnice k dálnici D3 i obcím v severní části území. Dostupnost obcí při využití dálnice D3 je formulována již v oddílu 6.1.3.

Při výpočtech časové dostupnosti Prahy systémem hromadné dopravy osob bylo řešené území rozděleno do tří segmentů. Každému byl přiřazen specifický způsob hromadné dopravy dle jeho výhodnosti pro daný segment a časová vzdálenost hlavního města.

Jižní segment tvoří obce Heřmaničky, Smilkov, Ješetice, Červený Újezd, Miličín, Mezno, Střeziměř a Sedlec-Prčice. V těchto obcích bylo uvažováno s napojením na železniční dopravu v Táboře a následné využití IV. železničního koridoru ve směru do Prahy. Z těchto obcí se tedy uživatelé dopraví individuální automobilovou dopravou do Tábora a zde využijí železnici pro cestu do Prahy. Jako napojovací bod na hromadnou dopravu byl Tábor zvolen zejména z důvodu blízkosti a dostupnosti silniční dopravou (spádovost).

Ve středním segmentu území, který lze vymezit na severu obcí Krhanice a na jihu pomyslným pásem mezi Voticemi, Vojkovem a Kosovou Horou, je uvažováno s využitím rychlého železničního spojení. To reprezentuje sdílení VRT při jejím vybudování v jižní variantě, jež prochází Benešovem. Zde je počítáno s individuální automobilovou přepravou z obcí segmentu do Benešova a následné využití železniční dopravy pro cestu do Prahy.

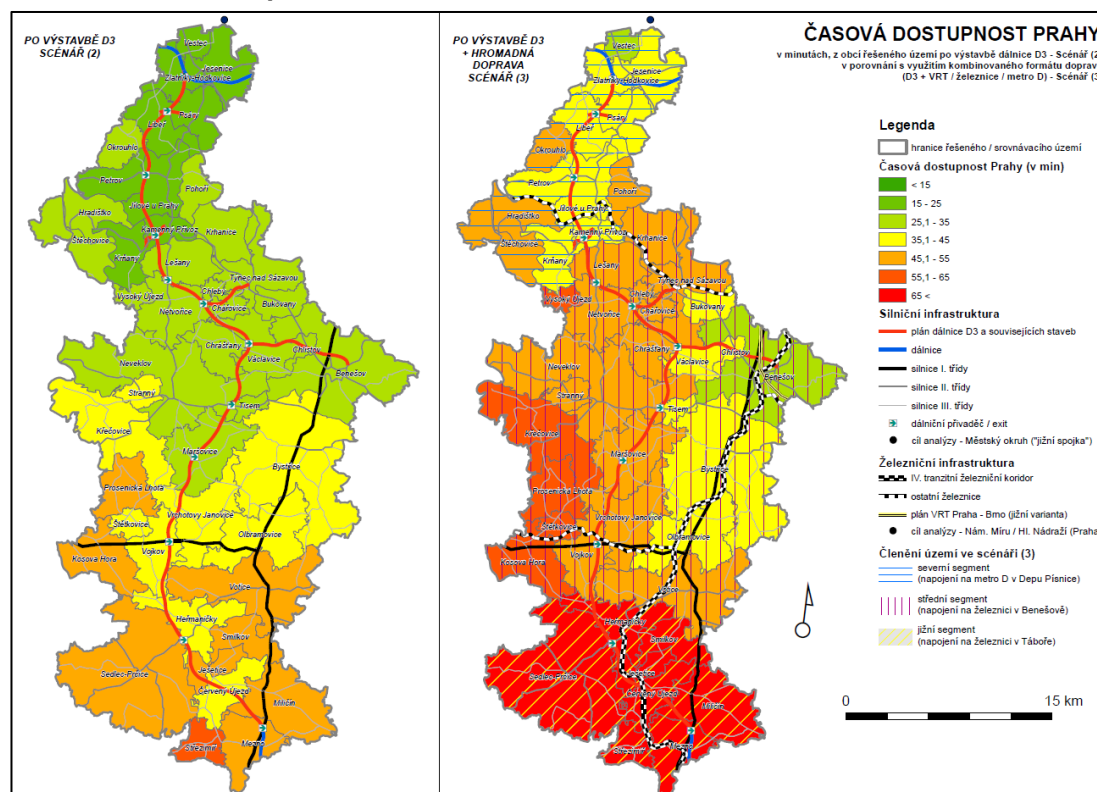
Dle Randáka (2015), který vypočítal časovou dostupnost z okresních měst do Prahy po dobudování železniční sítě při zohlednění všech železničních koridorů a plánu VRT (v jižní i východní variantě; systém RS), bude dostupnost Prahy z Benešova železniční dopravou v budoucnu 30 minut, zatímco Tábora 50 minut. Tyto hodnoty byly s ohledem na totožnou metodiku výzkumu a způsob provedení síťové analýzy použity pro výpočty této diplomové práce.

Zbývá část území v zázemí hlavního města tvoří severní segment (obce Vestec, Jesenice, Psáry, Libeň, Okrouhlo, Jílové u Prahy, Pohoří, Petrov), spolu s obcemi v severozápadní části koridoru (Hradištko, Kamenný Přívoz, Krňany a Štěchovice), pro které je Benešov již relativně vzdáleným centrem. U těchto obcí je v modelu uvažováno s individuální automobilovou dopravou pro cestu do Písnice a následné využití linky metra D.

Pro porovnání s dostupností Prahy z ostatních obcí při využití železniční dopravy je pro severní segment území počítáno s cílovou destinací Náměstí Míru, která bude dle uvažovaných předpokladů a vizualizací DPHMP vzdálena cca 25 minut z Písnice (DPHMP 2016). Při výpočtech časové dostupnosti Prahy z ostatních obcí je jako cílová destinace uvažováno Hlavní nádraží, které je stejně jako Náměstí Míru lokalizováno v centru hlavního města. Při modelování časové dostupnosti Prahy silniční dopravou (s D3, bez D3 – viz oddíly 6.1.2 a 6.1.3) byl jako cíl analýzy definována jižní část městského okruhu („jižní spojka“). Toto místo však nelze považovat za reálný cíl dojížděky. Rozdíl, který tvoří vzdálenost centra Prahy (sledovaný cílový bod dojížděky v modelu dostupnosti hromadnou dopravou) a „jižní spojky“ (sledovaný cílový bod dojížděky v modelu dostupnosti silniční dopravou), do jisté míry kompenzuje nezapočítanou časovou rezervu, která je nutná pro využití hromadné dopravy (čekání na vlak a parkování vozidla apod.).

Grafické znázornění porovnání časové dostupnosti Prahy silniční dopravou při zohlednění plánované trasy dálnice D3 – scénář (2) – s dostupností při využití kombinovaného formátu dopravy individuální a hromadné (modernizovaná železniční síť a systém pražské MHD) – scénář (3) – poskytuje následující obr. 11 a podrobněji příloha 14. Porovnání časové dostupnosti ve scénáři (1) a scénáři (3) dále poskytuje příloha 13.

Obr. 11: Časová dostupnost Prahy z obcí řešeného území individuální a kombinovanou dopravou



Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016), CEDOP (2012), DPHMP (2016), Randák (2015).

Z uvedených kartogramů časové dostupnosti hlavního města je zřejmé, že v řešeném území nebude využití kombinované formy dopravy, zohledňující využití železnice a městské hromadné dopravy, výhodnější nežli samotná silniční doprava. V naprosté většině obcí sledované oblasti je Praha dostupnější při využití silniční sítě s dálnicí D3. Jedinou výjimkou je město Benešov, které by v případě vybudování tratě vysokorychlostní železnice na trase Praha – Brno, úsek Praha – Poříčany v jižní variantě bylo železniční dopravou dostupné na hranici 30 minut. Ve stejné skupině časové dojezdové vzdálenosti do hlavního města zůstaly pouze města Bystřice a Votice a obec Olbramovice. V ostatních obcích dojde v případě využití hromadné (kombinované) dopravy namísto individuální silniční k zvýšení časové náročnosti dojížděky do Prahy.

U obcí v jižním segmentu území, u kterých bylo v modelu počítáno s napojením na železniční dopravu v Táboře, je časová ztráta vůči využití individuální automobilové dopravy nejzřetelnější. Podrobnější výpočty pro tyto obce ukázaly, že i přes relativně větší blízkost Tábora vůči Benešovu by bylo také v těchto obcích časově výhodnější v rámci využití hromadné dopravy napojení na železnici v Benešově nežli v Táboře, viz tab. 8 níže (podrobněji také příloha 4).

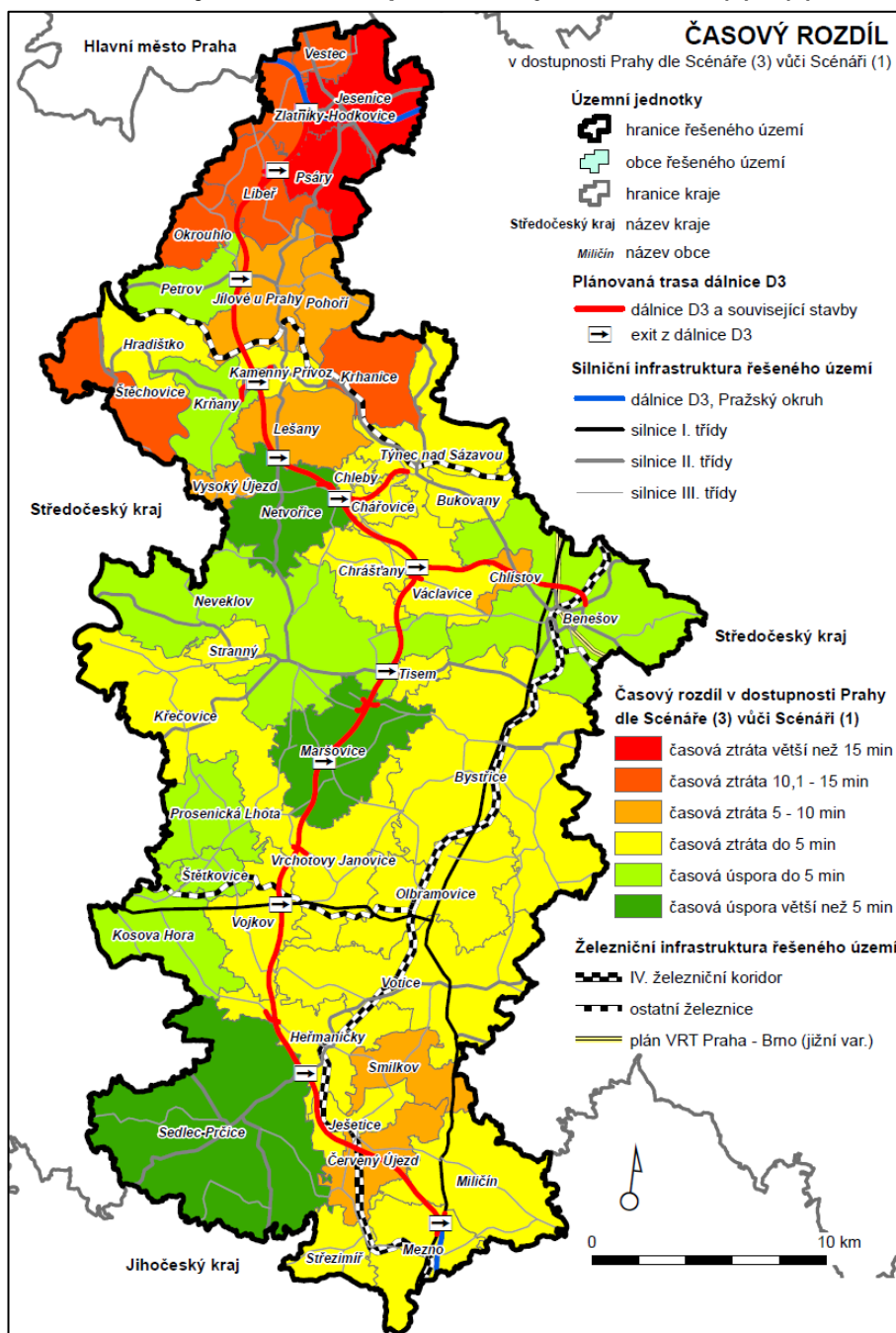
Tab. 8: Výhledová časová dostupnost Prahy kombinovanou dopravou z obcí jižního segmentu řešeného území při zohlednění napojení na železnici v Benešově a v Táboře

Název obce	Hromadná železniční doprava		Časová dostupnost (v min)	
	nástupní bod hromadné železniční dopravy	využití (sítě) hromadné železniční dopravy	nástupního bodu hromadné dopravy	Prahy
Červený Újezd	Tábor	IV. žel. koridor	27,6	77,6
	Benešov	VRT / RS	35,4	65,4
Heřmaničky	Tábor	IV. žel. koridor	26,6	76,6
	Benešov	VRT / RS	27,2	57,2
Ješetice	Tábor	IV. žel. koridor	21,4	71,4
	Benešov	VRT / RS	31,9	61,9
Mezno	Tábor	IV. žel. koridor	18,8	68,8
	Benešov	VRT / RS	30,9	60,9
Miličín	Tábor	IV. žel. koridor	19,8	69,8
	Benešov	VRT / RS	23,9	53,9
Sedlec-Prčice	Tábor	IV. žel. koridor	29,9	79,9
	Benešov	VRT / RS	30,0	60,0
Smilkov	Tábor	IV. žel. koridor	31,5	81,5
	Benešov	VRT / RS	28,9	58,9
Střeziměř	Tábor	IV. žel. koridor	25,5	75,5
	Benešov	VRT / RS	37,9	67,9

Zdroj: autorské výpočty, Randák (2015).

Dále uvedený obrázek (obr. 12) znázorňuje formou změnového kartogramu časový rozdíl v dostupnosti hlavního města pro obce řešeného území při porovnání scénáře (3), zohledňujícího kombinovaný způsob dopravy, se scénářem (1), tedy nulovou variantou výstavby dálnice D3 (zároveň současný stav).

Obr. 12: Časový rozdíl v dostupnosti Prahy mezi scénáři (3) a (1)



Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016), CEDOP (2012), DPHMP (2017), Randák (2015).

Hromadná doprava se ukázala jako nekonkurenceschopná v porovnání časové dostupnosti Prahy pro obce řešeného území s využitím operativnější silniční dopravy při zohlednění plánované dálnice D3. Dle Maiera, Mulíčka a Frankeho (2010) má začlenění hromadné dopravy do obdobných modelů smysl pouze pro vybrané relace ve smyslu konkrétních vztahů mezi definovanými centry, nikoliv ale pro celoplošné zkoumání atraktivity území. Časová dostupnost totiž není jediným kritériem pro volbu dopravního prostředku ani na straně cestujícího, ani na straně plánování.

V řešeném území se jako smysluplná jeví pouze vazba Benešov – Praha. Časová vzdálenost mezi těmito centry by v budoucnu při vybudování RS, ovlivňující okresní středočeské město, mohla činit pouze 30 minut (např. dle Randák 2015). Tento čas překoná hodnotu při využití silniční dopravy pro trasu mezi Benešovem a Prahou, a to jak v současnosti při využití silnice I/3 a dálnice D1 (37 min), tak v budoucnu při zohlednění plánované trasy dálnice D3 (34 min).

Kartogram, porovnávající dostupnost hlavního města ve scénáři (3) a scénáři (1) poukazuje na relativní podobnost časové náročnosti cestování do Prahy při využití kombinovaného formátu módu ve výhledovém stavu a současného stavu, resp. nulové varianty dálnice D3.

V tomto pohledu je zřejmá nižší odchylka, resp. časová ztráta při využití kombinovaného způsobu dopravy, zejm. při využití železnice, vůči využití plánovaného dálničního spojení po D3. Pozitivní hodnoty jsou pozorovány zejména ve střední a jižní části území. Pozitivně by se kombinovaný způsob dopravy do hlavního města projevil v Sedlci-Prčici, Maršovicích a Netvořicích, kde je vůči využití individuální automobilové dopravy po stávající silniční síti rychlejší o více než 5 minut.

Časovou úsporu lze, při uvažování výhledového stavu železniční infrastruktury v porovnání s využitím stávající silniční sítě pro cestu do Prahy, pozorovat také u obcí Kosova Hora, Štětkovice a Prosenická Lhota ve východní části koridoru a dále ve městech Neveklov a Benešov.

U nejseverněji lokalizovaných obcích převažuje vzhledem k blízkosti a spádovosti hlavního města časová ztráta při využití hromadné, resp. kombinované dopravy. Ta je nejzřetelnější v obcích Psáry a Jesenice, kde přesahuje 15 minut. Výjimku v severním segmentu území tvoří obce Petrov a Krňany, u kterých by případné využití metra D při cestě do centra Prahy namísto individuální automobilové dopravy po současné silniční síti, znamenalo časovou úsporu do 5 minut.

6.2 Atraktivita obcí řešeného území

Pro formulaci scénářů atraktivity území byla provedena analýza rozvojových předpokladů jednotlivých obcí. Ta zohledňuje proměnné: přítomnost dopravní tepny (dálnice, silnice I. třídy), blízkost a dostupnost dálnice (dálniční přivaděč/exit), velikost (střediskovost) obce (populační velikost, občanská vybavenost, služby apod.), blízkost a dostupnost spádového a vyššího administrativního centra, komplexní funkční velikost obce⁶ (KFV) a dosavadní populační vývoj v období let 1991–2011.

Multikriteriální analýza atraktivity území zohledňuje stávající i výhledové vlastnosti obcí řešeného území. Analýza tak například aplikuje zlepšení časové dostupnosti na změnu atraktivity. Přítomnost dopravní tepny je totiž hodnocena jak ve stavovém (současnost), tak výhledovém (po výstavbě D3) stádiu. Atraktivita obce tedy roste s lepší se dostupností, danou například dostupností plánovaného přivaděče k dálnici D3.

V celkovém pohledu ukazatel změny atraktivity představuje potenciál pro poptávku po rozvojových plochách v obcích řešeného území a s tím spojený populační vývoj. Jejím případným naplněním dojde k progresivnímu demografickému trendu, který lze dále uvést do souvislosti s rozvojovými podmínkami, jež v obcích řešeného území vytváří územně plánovací dokumentace (viz podkapitola 6.3 dále).

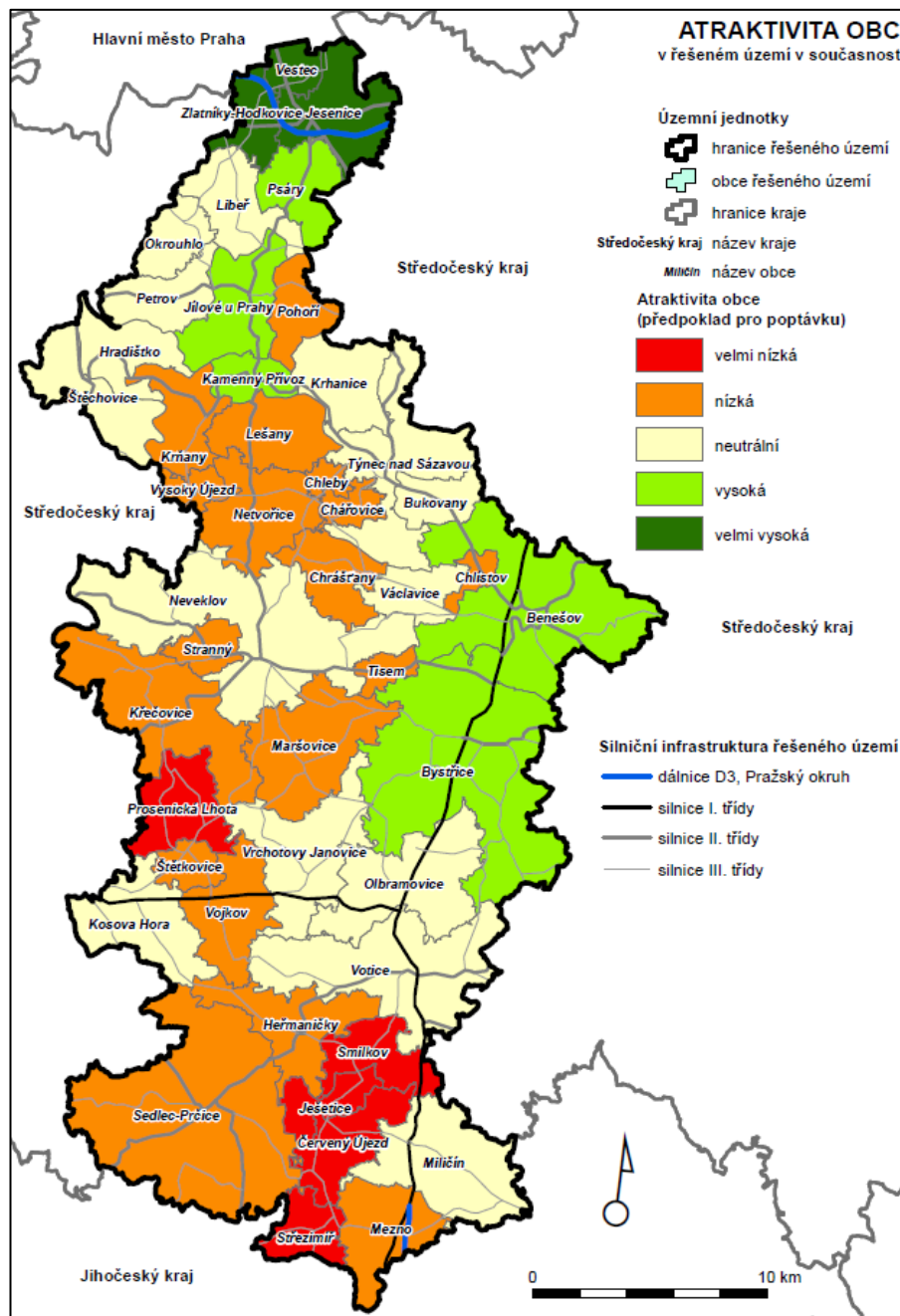
6.2.1 Současná atraktivita obcí

Následující obrázek (obr. 13) zobrazuje atraktivitu obcí řešeného území v současnosti. Podrobné výsledky hodnot faktorů, určujících atraktivitu území uvádějí tabulky, které jsou obsahem přílohy 6 (stávající atraktivita, atraktivita ve scénáři 1) a přílohy 7 (atraktivita ve scénářích 2 a 3).

Dopravní faktory (přítomnost dopravní tepny, blízkost a dostupnost dálnice) působí pozitivně na atraktivitu v severní a východní části koridoru. Faktory velikosti a střediskovosti obce napomáhají k pozitivním hodnotám atraktivity v centrech osídlení a relativně autonomních obcích se základní občanskou vybaveností. Naopak negativních hodnot dosahují obce, které jsou obtížně dostupné, nedisponují dostatečnou úrovní občanské vybavenosti a jejich populační vývoj v uplynulých třech dekádách měl regresivní charakter.

⁶ Komplexní funkční velikost – index objektivizující velikost obcí, uvažující význam sídla ve třech základních sídelních funkcích: obytné, pracovní a obslužné. Ukazatel je konstruován jako průměr podílů obce z úhrnu za celou ČR v (a) počtu obyvatel, (b) obsazených pracovních místech, (c) obsazených pracovních místech v terciárním sektoru (MMR 2013).

Obr. 13: Atraktivita obcí v řešeném území v současnosti



Zdroj: ČSÚ (2016); ARCDATA (2016).

V celkovém pohledu převažuje v současné době nízká až neutrální úroveň atraktivity obcí.

Velmi vysokou atraktivitou v rámci řešeného území disponují v současnosti pouze obce Vestec, Zlatníky-Hodkovice a Jesenice v zázemí hlavního města, které těží zejména ze své geografické polohy.

Pozitivních hodnot atraktivity dále dosahují obce Psáry, Jílové u Prahy a Kamenný Přívoz. Z jižněji lokalizovaných obcí dosahují vysoké atraktivity pouze město Benešov, s ohledem na svou střediskovou funkci v rámci okresu, dobrou

dostupnost hlavního města i relativní blízkost dálnice D1, a dále sousední město Bystřice.

Naopak výrazně negativních hodnot je dosaženo v Prosenické Lhotě a dále v oblasti „vnitřní periferie“ při jižní hranici koridoru, kde se nachází souvislý pás obcí (Střeziměř – Červený Újezd – Ješetice – Smilkov) s velmi nízkou atraktivitou. Tyto obce jsou elementárními prvky sídelní struktury, vyznačují se nízkým počtem trvale žijících obyvatel, omezenou občanskou vybaveností a v rámci řešeného území omezenější dostupností.

Negativními hodnotami potenciálu, a tedy i nízkou atraktivitou území, jsou charakteristické také obce Sedlec-Prčice, Heřmaničky, Mezno, Vojkov, Štětkovice, Křečovice, Stranný, Maršovice, Tisem, Chlístov, Chrástřany, Chářovice, Chleby, Netvořice, Lešany, Vysoký Újezd, Krňany a Pohoří.

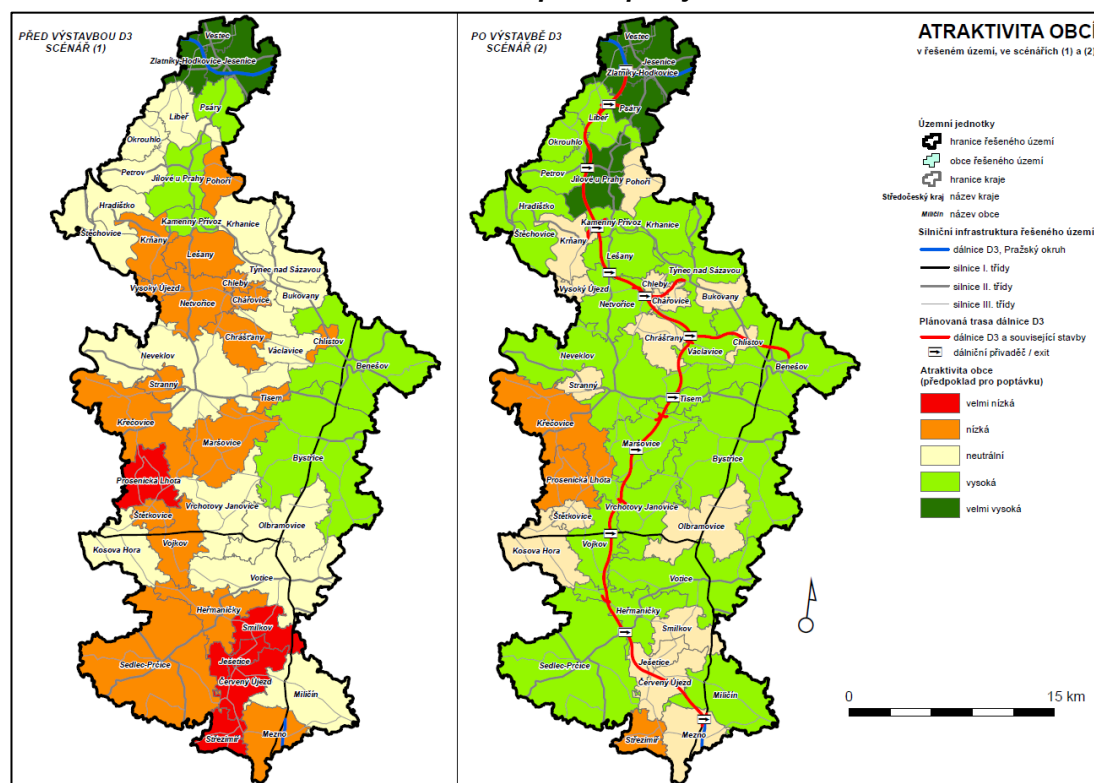
6.2.2 Atraktivita obcí ve scénáři (1)

Atraktivita obcí ve scénáři (1) je totožná se současnou atraktivitou, interpretovanou v oddílu 6.2.1.

6.2.3 Atraktivita obcí ve scénáři (2)

Níže uvedený obrázek (obr. 14) a podrobněji příloha 15 znázorňují porovnání atraktivity obcí řešeného území ve scénářích (1) a (2), tedy před a po výstavbě D3.

Obr. 14: Atraktivita obcí v řešeném území před a po výstavbě dálnice D3

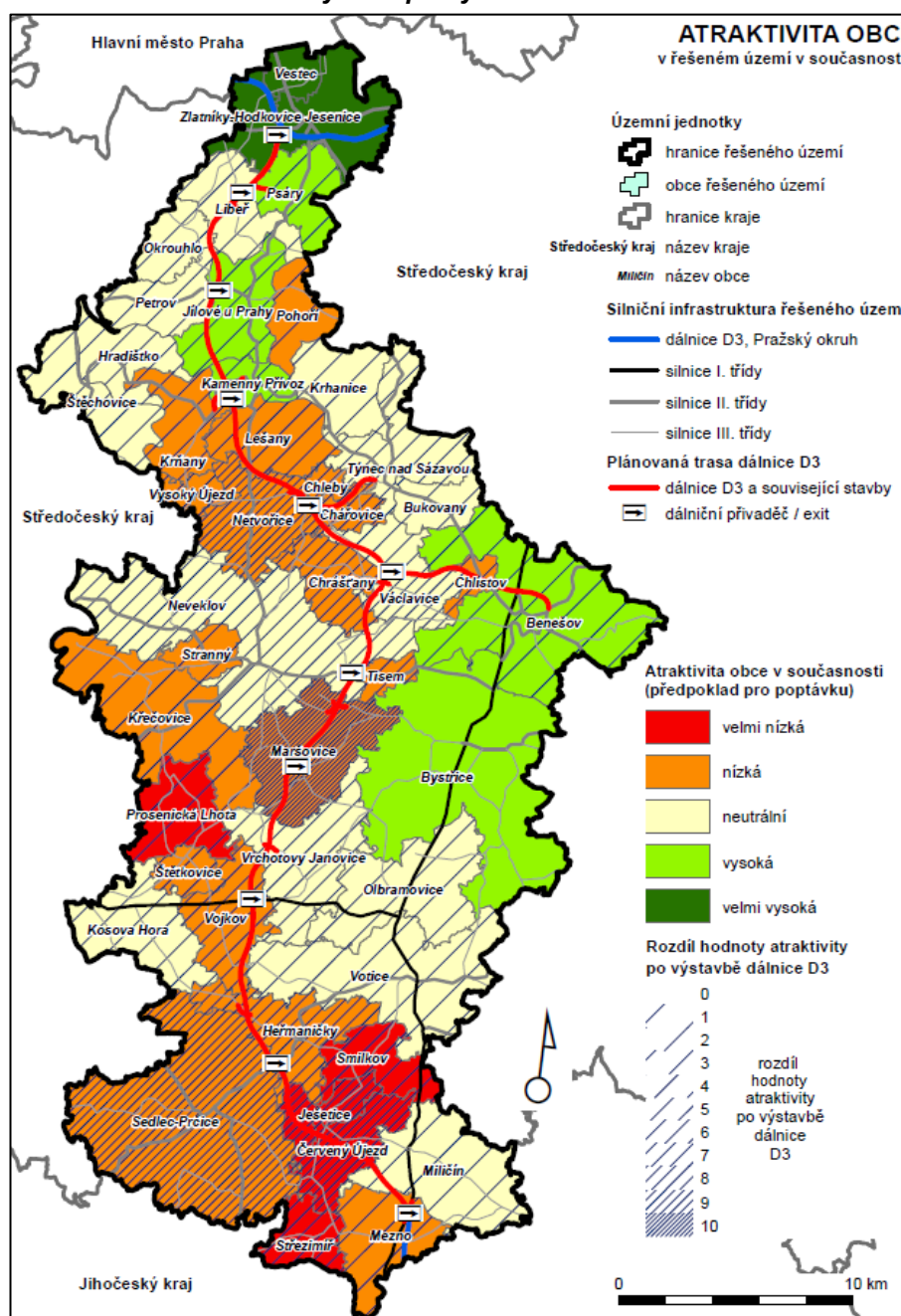


Zdroj: ČSÚ (2016); Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2016); ARCDATA (2016).

Po výstavbě dálnice D3 se atraktivita území zřetelně promění. Ve stejné kategorii zůstaly pouze obce Křečovice (nízká atraktivita), Kosova Hora a Olbramovice (neutrální atraktivita), a dále Bystřice, Benešov a Kamenný Přívoz (vysoká atraktivita). Přesto však v těchto obcích došlo k pozitivnímu vývoji hodnoty potenciálu atraktivity. V ostatních obcích lze pozorovat posun pozitivním směrem mezi jednotlivými kategoriemi, nejčastěji z kategorie neutrální do skupiny obcí s vysokou atraktivitou pro změny v území.

Níže uvedený obr. 15 uvádí absolutní změnu hodnoty atraktivity obcí řešeného území po výstavbě dálnice D3 oproti současnému stavu (obr. 13).

Obr. 15: Změna atraktivity obcí po výstavbě dálnice D3



Zdroj: ČSÚ (2016); ARCDATA (2016).

Z výsledků analýzy je zřejmé, že přítomnost dálnice v řešeném území zvyšuje atraktivitu jeho obcí, v rámci kterých tak vyvolá poptávku po rozvojových plochách. Téměř u všech obcí lze mezi scénářem nulové varianty D3 a scénářem s realizovanou dálnicí pozorovat posun v rámci kategorií atraktivity pozitivním směrem.

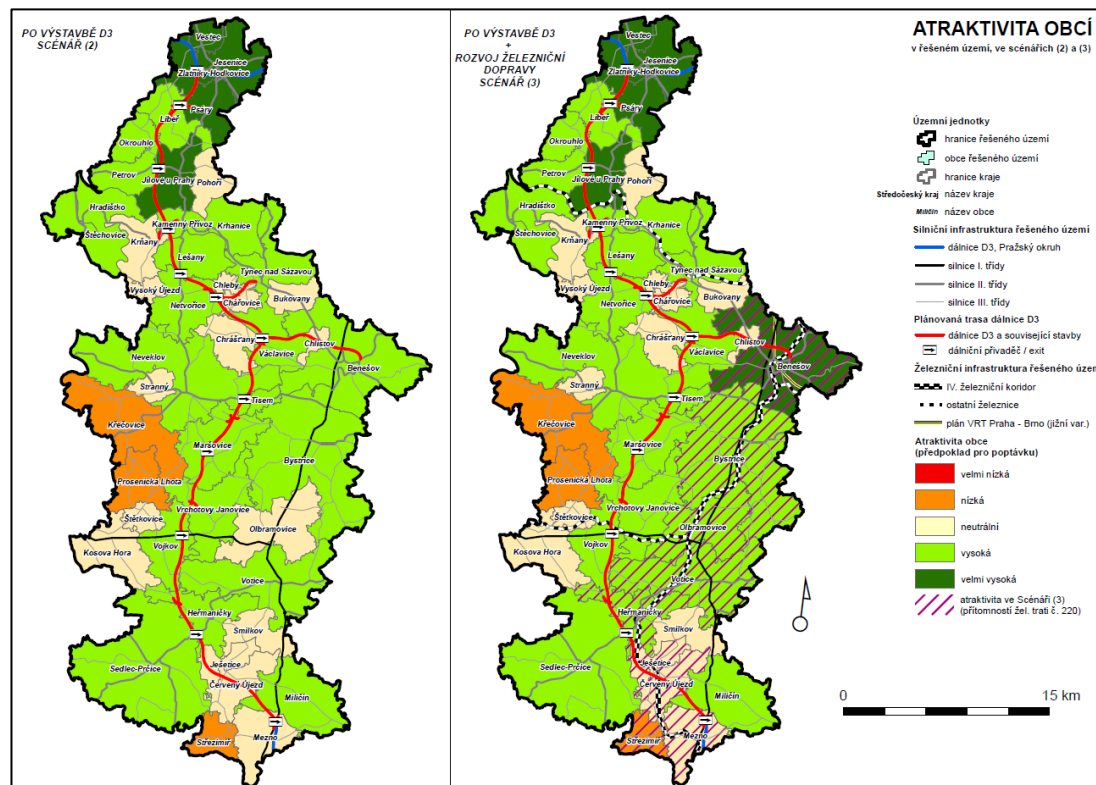
Kartogram, uvedený v obr. 15 znázorňuje dynamiku změny atraktivity obcí řešeného území v důsledku výstavby dálnice D3. Nejvýraznější pozitivní dopad na hodnotu atraktivity lze pozorovat v obcích, kterými dálnice D3 přímo prochází, zejména v Sedlci-Prčici, Červeném Újezdu, Ješeticích, Heřmaničkách, Maršovicích a Netvořicích. Nejvýraznější posun mezi kategoriemi je sledován v obcích, jež disponují přítomností přivaděče na studovanou komunikaci, například Vojkov, Maršovice, Netvořice, Lešany. V těchto došlo k posunu až o dvě kategorie atraktivity (z kategorie nízké do kategorie vysoké atraktivity) – viz obr. 14.

Atraktivita obce se po výstavbě dálnice D3 nezmění pouze ve městě Bystřice a dále v obcích v zázemí hlavního města – Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Jesenice.

6.2.4 Atraktivita obcí ve scénáři (3)

Atraktivita obcí ve scénáři (3) je ve většině případů totožná se scénářem (2). Konkrétní porovnání těchto predikcí poskytuje níže uvedený obrázek (obr. 16) a podrobněji příloha 16.

Obr. 16: Atraktivita obcí v řešeném území ve scénářích (2) a (3)



Zdroj: ČSÚ (2016); Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016).

Scénář (3) zohledňuje polohu obcí lokalizovaných na železniční trati č. 220 (Benešov, Bystřice, Červený Újezd, Heřmaničky, Ješetice, Mezno, Olbramovice, Střeziměř, Votice). Tato trať je součástí IV. tranzitního železničního koridoru, který je v modelu započítán.

Nejvýznamněji se poloha na železniční trati projevila v Benešově a v Olbramovicích, a to zejména vzhledem ke skutečnosti, že tyto jsou obsluhovány rychlíky. V těchto obcích došlo ve scénáři (3) oproti scénáři (2) k posunu mezi kategoriemi atraktivity. V případě Benešova z kategorie vysoké atraktivity do velmi vysoké, u Olbramovic z kategorie neutrální atraktivity do vysoké.

Poloha na železniční trati č. 220 vytváří potenciál pro mírný růst atraktivity také v obcích v jižní části řešeného území, jež v ostatních scénářích disponují nízkou až neutrální atraktivitou pro změny v území (Mezno, Červený Újezd a Ješetice).

6.3 Přípravenost ÚPD na poptávku po rozvojových plochách

Významnou roli v naplnění potenciálu rozvoje obce, daného její atraktivitou (viz podkapitola 6.2), hrají podmínky pro výstavbu, které v území vytváří místní územně plánovací dokumentace. Tato podkapitola uvádí do souvislosti rozvojové předpoklady obcí řešeného území v jednotlivých scénářích, jež představují poptávku po změnách v území, s kapacitami místní územně plánovací dokumentace, reprezentující stranu nabídky. Na základě výše popsaného lze predikovat, v jakých částech řešeného území dojde k rozvoji rezidenční zástavby, populačnímu progresu a možné lokalizaci ekonomických aktivit.

6.3.1 Výchozí stav

Rozbor současné územně plánovací dokumentace obcí řešeného území poukázal na kapacitu pro potenciálně nové příchozí rezidenty, jež činí cca 20 000 obyvatel. Zároveň jsou v kapitole 4, která uvádí řešené území a tematiku do kontextu územního plánování, hodnoceny rozvojové kapacity ÚPD rezidenčního a nerezidenčního charakteru. Největším rozsahem ploch pro rozvoj disponuje město Benešov, jehož ÚPD vytváří podmínky až pro 6 000 nových obyvatel. Významné rozvojové plochy jsou dále lokalizovány v městech v zázemí Prahy, konkrétně se jedná o Jesenici (1 600 obyvatel), Jílové u Prahy (1040), Libeň (970), Psáry (1040), Vestec (780) a Zlatníky-Hodkovice (730). Z jižní poloviny území jsou nejvýznamnější kapacity situovány ve Voticích (1 200).

V nadřazené ÚPD – ZÚR SK – jsou definovány rozvojové oblasti a osy, představující území se zvýšenými požadavky na změny využití v území. Do takto definovaných lokalit spadá značná část řešeného území: severní část koridoru zahrnuje obce z rozvojové oblasti republikového významu OB1, oblast Benešovska (Benešov, Bystřice, Chlístov a Václavice) je dotčena rozvojem oblastí krajského významu OBk1 a severojižní pás obcí (Bystřice, Červený Újezd, Heřmaničky, Ješetice, Mezno, Miličín, Olbramovice, Smilkov a Votice) je zahrnut v rozvojové ose OS6, která je vázána mj. na (potenciální) přítomnost dálnice D3.

Atraktivita obcí ve scénářích (1), (2) a (3) je definována v oddílu 6.2.2, přičemž tvoří výchozí podklad pro úvahy této části práce.

6.3.2 Přípravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (1)

Atraktivita obcí pro změny v území ve scénáři (1) je převážně nízká až neutrální. Výjimku tvoří obce v zázemí hlavního města Prahy a dále okresní město Benešov a sousední Bystřice. Největší atraktivitou disponují obce Vestec, Zlatníky-Hodkovice a Jesenice. Pozitivně jsou dále hodnoceny obce Psáry, Jílové u Prahy a Kamenný Přívoz.

Územně plánovací dokumentace uvedených obcí vytváří dohromady kapacity pro cca 12 000 nově přichozích obyvatel dle odhadu v kapitole 4 této diplomové práce. Tato hodnota je dostatečná a přesahuje uvažovanou potřebu v řešeném území v případě, že dálnice D3 nebude realizována (6 000 obyvatel). Reálně je v souvislosti se současnými populačními trendy, ustupujícím fenoménem suburbanizace nadhodnocením rozvojového potenciálu území v případě scénáře (1).

Potenciál pro umístění zástavby nerezidenčního charakteru, např. průmyslové areály, stavby „high-technology“ charakteru apod. lze spatřit zejména v zázemí hlavního města Prahy, kde ÚPD vymezuje za tímto účelem dostatečné kapacity. Průmyslové aktivity mohou být dále umístěny také v okresním městě Benešov, které i v současnosti disponuje poměrně dobrou dostupností a blízkostí hlavního města.

V jižní polovině a v západní části koridoru nelze předpokládat lokalizace významných ekonomických aktivit, přestože nadřazená ÚPD (ZÚR SK) vytipovává také v této části řešeného území obce, ve kterých by měly být zabezpečeny územní podmínky nejen pro rozvoj bydlení, ale dále obslužných a ekonomických aktivit. Jedná se o lokální centra Neveklov, Sedlec-Prčice, Votice. S výjimkou Votic se však tyto obce nejspíše tímto připravují na potenciální přítomnost studované komunikace. Bez výstavby kapacitní dopravní tepny však lze lokalizaci ekonomických aktivit uvažovat teoreticky pouze ve městě Votice díky jeho dobré dostupnosti. V případě Sedlce-Prčice může naopak v případě nevystavění dálnice D3 dojít k prohloubení dopadů polohy na tzv. „vnitřní periferii,“ přičemž zde lze predikovat pokračování současného regresivního vývoje. V podobné pozici se nachází Neveklov, který i přes relativní blízkost k hlavnímu městu, nedisponuje kvalitním silničním spojením.

V obcích Heřmaničky, Miličín a Olbramovice by dle ZÚR SK měly být v budoucnosti vytvořeny podmínky pro rozvoj bydlení. Populační vývoj v období 1991–2011 poukázal na regresivní trend v Miličíně a v Heřmaničkách, který dle dat Českého statistického úřadu (ČSÚ) pokračuje i v posledních letech. Atraktivita uvedených obcí ve scénáři (1) je nevýrazná (Miličín a Olbramovice – neutrální, Heřmaničky – negativní). Lze tak uvažovat, že v případě, že dálnice D3 nebude realizována, potenciál těchto obcí, identifikovaný v nadřazené ÚPD, zůstane nenaplněn.

Vzhledem k neutrální až nízké atraktivitě majoritní části řešeného území nelze uvažovat významný rozvoj zástavby rezidenčního i nerezidenčního charakteru. V těchto obcích hrozí v případě scénáře (1) naopak populační regrese a vylidňování. Přesto však v souvislosti se zvyšujícími se nároky na kvalitu bydlení, trendem atomizace rodiny, kdy stále nižší počet lidí obývá jednu domácnost, dojde k postupnému částečnému naplnění rozvojových kapacit v ÚPD těchto obcí. Další rozvoj ve scénáři nulové varianty dálnice D3 bude primárně záviset na vnějších podmínkách pro suburbanizaci.

6.3.3 Přípravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (2)

Atraktivita obcí řešeného území je ve scénáři (2) převážně v kategorii vysoká. Oproti scénáři (1) se potenciál atraktivity ve všech obcích zvýšil. Nejvyšší atraktivity dosahují obce v zázemí hlavního města, konkrétně Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Jesenice, Psáry a Jílové u Prahy. V negativních hodnotách potenciálu, a tedy v kategorii nízké atraktivity, jsou zařazeny pouze obce Střeziměř, Křečovice a Prosenická Lhota. I v těchto je však oproti scénáři (1) sledován pozitivní vývoj ukazatele, viz obr. 15, znázorňující absolutní změnu hodnoty atraktivity. V kategorii neutrální atraktivity jsou zařazeny obce Mezno, Červený Újezd, Ješetice, Smilkov, Olbramovice, Kosova Hora, Štětkovice, Stranný, Chrást'any, Chlístov, Bukovany, Cháňovice, Chleby, Vysoký Újezd, Krňany a Pohoří. Podrobněji popisuje atraktivitu obcí oddíl 6.2.2.

Územně plánovací dokumentace většiny obcí reflektuje plánovanou realizaci dálnice D3 jako rozvojový faktor, čemuž odpovídají také vymezené kapacity pro rezidenční a nerezidenční zástavbu. Celkem jsou na základě provedeného odhadu v ÚPD obcí řešeného území vymezeny rozvojové plochy, jejichž naplnění by zajistilo kapacity až pro 16 000–24 000 nových obyvatel území.

Analýza srovnávacího území, kterým je koridor dálnice D1, v němž lze rozvojové tendence vysokokapacitní komunikace již pozorovat, odhalila, že mezi lety 1991 a 2011, tedy v hlavním období suburbanizace, došlo k populačnímu přírůstku oblasti o 12 852 obyvatel (dle dat ČSÚ).

Na základě současných populačních trendů, porovnání rozsahu řešeného a srovnávacího území a jejich sídelní struktury lze s jistou mírou spolehlivosti očekávat, že obdobný populační vývoj by mohla vyvolat realizace dálnice D3 ve studovaném koridoru.

Na základě výše uvedeného je zřejmé, že v řešeném území jsou vytvořeny dostatečné kapacity pro uvažovaný populační vývoj.

Potenciál severního segmentu území byl již diskutován v předchozím oddíle. Ze zbylé části území lze nejvyšší poptávku po rozvojových plochách pro nové rezidenty na základě obecných předpokladů očekávat zejména (a) ve městech s rozvinutou občanskou vybaveností (např. Benešov, Bystřice, Votice), (b) v lokálních centrech s občanskou vybaveností a nově zlepšenou dopravní dostupností (Neveklov, Týnec nad Sázavou, Sedlec-Prčice), (c) v obcích se základní občanskou vybaveností a kvalitním životním prostředím v dobré dopravní dostupnosti (zejména Miličín, Heřmaničky, Vojkov, Maršovice, Tisem, Václavice, Netvořice, Lešany).

Uvedené obce představují prioritní území, do kterých budou po výstavbě D3 soustředěny hlavní rozvojové aktivity, zejména rezidenčního charakteru. Největší zájem o bydlení lze očekávat v okresním městě Benešov, přičemž z rozboru místní

ÚPD je zřejmé, že nabídka rozvojových ploch je zde dostatečná pro pokrytí poptávky, a to vzhledem k faktu, že vymezuje kapacity umožňující třetinový populační nárůst města. Významnými rozvojovými plochami pro rezidenční rozvoj disponují dále ÚPD měst Votice (více než 1 000 obyvatel), Týnec nad Sázavou a Neveklov (více než 500 ob.) a Sedlec-Prčice (470 ob.).

Zájem o bydlení lze předpokládat také v obcích se základní občanskou infrastrukturou (základní a mateřská škola, lékař, obchod), s dobrou dopravní dostupností a kvalitním životním prostředím. Ne všechny obce ale vytvářejí v ÚPD dostatečné podmínky pro naplnění očekávaného nárůstu poptávky po bydlení. Z rozboru (viz kapitola 4) vyplývá, že např. v obcích Miličín a Maršovice nenabízí koncepce územního plánu rozvojové plochy odpovídající potenciální poptávce po bydlení. V případě obce Maršovice se jedná o záměrnou strategii, předcházející z hlediska současných obyvatel obce nežádoucímu rozvoji, se kterým je spojováno riziko nekoordinovaného růstu.

Podmínky pro nerezidenční zástavbu vytváří ÚPD obcí Benešov, Bystřice, Neveklov, Sedlec-Prčice, Týnec nad Sázavou, Vojkov, Votice a dále obce v zázemí hlavního města. Z uvedených obcí lze uvažovat umístění ekonomických subjektů s ohledem na geografickou polohu a místní podmínky prakticky ve všech případech. Souhrnná nabídka nerezidenčních rozvojových ploch ale pravděpodobně přesáhne reálně očekávatelný nárůst poptávky po těchto plochách (k prověření oprávněnosti této domněnky ale nejsou k dispozici empirická data).

6.3.4 Přípravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (3)

Přípravenost ÚPD na rozvoj ve scénáři (3) je převážně totožná s interpretací v oddíle 6.2.4. Větší tlak na potřebu rozvojových ploch lze v souvislosti s rostoucí atraktivitou Benešova a Olbramovic, uvažovat v těchto obcích. Zejména Benešov, kterým ve scénáři (3) prochází RS, má ve třetím formulovaném scénáři velmi vysokou atraktivitu, a disponuje tak značným rozvojovým potenciálem. Podmínky, které vytváří stávající ÚPD tohoto města, však vytváří dostatečné rozvojové kapacity pro rozvoj, uvažovaný ve scénáři (3).

S ohledem na přítomnost železniční trati č. 220 (součást IV. tranzitního železničního koridoru) lze uvážit zvýšení rozvojového potenciálu také u obcí Mezno, Červený Újezd a Ješetice v jižní části řešeného území, které v ostatních scénářích disponují nízkou až neutrální atraktivitou pro změny v území. V těchto je však uvažováno pouze minimální zvýšení potřeby rozvojových ploch, kterou by i v případě scénáře (3) naplnila stávající ÚPD.

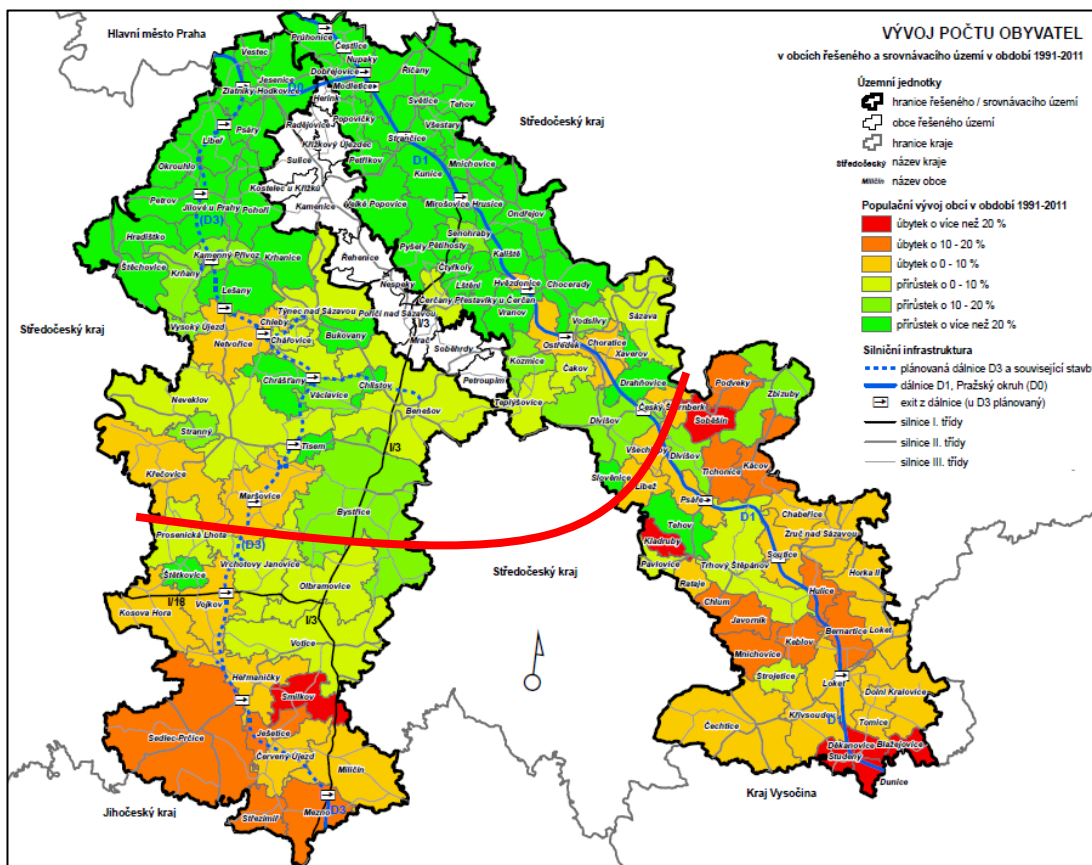
6.4 Populační vývoj

Na základě podkapitol 6.2, definující atraktivitu obcí pro změny v území, a 6.3, uvádějící rozvojový potenciál do souvislosti s kapacitami pro (ne)rezidenční zástavbu, které v obcích řešeného území vytváří územně plánovací dokumentace, lze s jistou mírou pravděpodobnosti predikovat možný budoucí demografický vývoj řešeného území. Následující oddíly stručně popisují dosavadní populační vývoj a jeho možné pokračování v jednotlivých scénářích.

6.4.1 Dosavadní populační vývoj

Dále uvedený obrázek (obr. 17) zobrazuje demografický trend řešeného území v období let 1991–2011 (podrobněji viz příloha 17), spolu s vývojem srovnávacího území, dotčeného výstavbou dálnice D1 ve Středočeském kraji.

Obr. 17: Vývoj počtu obyvatel v obcích řešeného a srovnávacího území v období 1991–2011



Pozn.: červenou křivkou je schematicky znázorněna uvažovaná hranice postupující suburbanizace.

Zdroj: ČSÚ (2016), Středočeský kraj, AURS (2011); Středočeský kraj, UP24 (2015); ARCDATA (2016).

K nejzřetelnějšímu populačnímu růstu došlo v severní části studovaného koridoru, což lze uvést do souvislosti s fenoménem suburbanizace, jenž byl nejvýznamnější právě v uvedeném časovém rozpětí. V obcích, jež jsou součástí

Pražského regionu, byl demografický vývoj kladným směrem nejvýraznější, a to zejména díky blízkosti, dostupnosti a spádovosti hlavního města Prahy. Pozitivní migrační přírůstek zde vyvolává v současnosti také rostoucí množství pracovních příležitostí (např. v obcích Zlatníky-Hodkovice, Průhonice, Jesenice).

Vzhledem k souvislosti populačního růstu a suburbanizace s kvalitní dopravní dostupností nelze předpokládat, že by se pozitivní demografický vývoj a významnější migrační přírůstky posunuly v rámci řešeného území jižním směrem bez vnějšího stimulu – např. výstavby vysokokapacitní dopravní tepny. Potenciál populačního růstu lze zaznamenat pouze v centrech s dostatečnou veřejnou infrastrukturou a potřebnými službami, které zároveň nabízí dostatečné plochy pro urbanistický rozvoj v rámci územně plánovací dokumentace. Tento potenciál naplňuje zejména okresní město Benešov, které i v případě, že D3 nebude realizována, bude v budoucnu těžit z blízkosti hlavního města, přístupu na dálnici D1 a relativní autonomie v rámci okresu.

V jižní části řešeného území byl v uplynulých dvaceti letech sledován nejzřetelnější populační pokles, který je spojen mj. s geografickou polohou na tzv. „vnitřní periferii“. Za příklad lze uvést město Sedlec-Prčice, které, ačkoliv je lokálním centrem, vzhledem k relativně obtížné dostupnosti vyšších správních center a stále klesajícímu počtu pracovních příležitostí, populačně klesá. Populační úbytek o 10-20 % byl zaznamenán také v obcích Střeziměř a Mezno, které lze rovněž považovat za „vnitřní periferii“. Nejzřetelnější populační propad v rámci řešeného území je zaznamenán v obci Smilkov (úbytek o více než 30 %).

Nevýrazný demografický vývoj byl ve sledovaném období zaznamenán také ve východní části koridoru. Úbytek počtu obyvatel je zaznamenán v obcích Netvořice, Maršovice, Křečovice, Kosova Hora a Vojkov. V uvedených obcích došlo mezi lety 1991 a 2011 k úbytku o méně než 10 % trvale žijících obyvatel, stejně tomu bylo v jižně lokalizovaných obcích Miličín a Červený Újezd, dále také v Heřmaničkách.

6.4.2 Populační vývoj ve scénáři (1)

V případě nulové varianty dálnice D3 lze předpokládat pokračování stávajícího trendu populačního vývoje. V obcích severní části řešeného území tak bude vývoj počtu trvale žijících obyvatel dosahovat pozitivních hodnot. Regresivní demografický trend lze naopak předpokládat v jihovýchodní části koridoru, zejména pak v oblasti tzv. „vnitřní periferie“.

Negativní populační vývoj na „vnitřní periferii“, například u města Sedlec-Prčice, lze očekávat v souvislosti s obtížnou dostupností Prahy, pokud nebude vytvořen významný rozvojový stimul. Obdobný vývoj lze vzhledem k absenci kvalitní dopravní infrastruktury očekávat ve východní polovině koridoru, vymezené v severojižním směru mezi obcemi Netvořice – Heřmaničky.

Stagnující vývoj je uvažován v obcích, které jsou dobře dopravně dostupné po současné silnici I. třídy č. 3.

Pozitivní demografický vývoj je předpokládán u okresního města Benešova a v jeho zázemí, a to zejména s ohledem na jeho pozici v systému osídlení, kvalitní občanskou vybavenost a dopravní dostupnost hlavního města Prahy.

6.4.3 Populační vývoj ve scénáři (2)

Po výstavbě dálnice D3 se populační vývoj řešeného území promění. V literatuře lze pozorovat obecný předpoklad populačního růstu v jádrových územích, které jsou vlivem výstavby kapacitní komunikace lépe dostupné. Zároveň jsou často diskutovány vlivy na tzv. „vnitřní periferie“, kterou v řešeném území představuje zejména její jižní segment, ve kterých často dochází k „vyliďňování“. Celkově je však uvažován populační růst zejména v obcích, ze kterých se lze na dálnici bezproblémově napojit (dostupnost nájezdu na D3) a v nichž dochází k nejvyšší proměně dopravní dostupnosti.

Analýza koridoru dotčeného výstavbou dálnice D1 poukázala na zřetelnou hranici populačního růstu, již lze vymezit cca 30. kilometrem dálnice D1. Tento populační růst, zaznamenaný v oblasti v období let 1991-2001, lze dát do souvislosti s tzv. rezidenční suburbanizací. Lze předpokládat, že obdobný vývoj vyvolá v řešeném území realizace dálnice D3. Dosavadní demografický vývoj obcí řešeného území schematicky zobrazuje spolu s vývojem v obcích srovnávacího území dříve uvedený obrázek 17 v oddílu 6.4.1 této kapitoly, podrobněji viz příloha 17. Je zřejmé, že v zázemí hlavního města docházelo v letech, kdy nejvíce probíhala suburbanizace, k několikanásobnému populačnímu růstu. Na základě analýzy koridoru dálnice D1 je vytvořena predikce uvažující obdobný populační růst, který bude pokračovat jižním směrem cca do 30. km dálnice D3. Třicetikilometrová hranice odpovídá časové dostupnosti Prahy individuální automobilovou dopravou do třiceti minut a v celkovém pohledu se ukazuje jako nejvýznamnější. Hranici tohoto významného populačního růstu (uvažované hranice suburbanizace) tvoří obce Bystřice, Maršovice a Křečovice (v obr. 17 výše znázorněna červenou křivkou). V těchto a severně položených obcích je uvažován populační růst.

Naopak stagnující až regresivní populační vývoj je uvažován u jižně položených obcí (jižně od města Votice), ve kterých nedojde vlivem výstavby D3 k výrazné změně časové dostupnosti hlavního města Prahy a absentují zde významnější kapacity pracovních příležitostí. Potenciálem tohoto území „vnitřní periferie“ při hranici kraje tvoří kvalitní životní prostředí. V případě, že by místní samospráva dokázala tento potenciál využít a nabídnout zájemcům o území adekvátní podmínky (kapacity zastavitelných ploch apod.), bude zde s ohledem na výbornou dopravní dostupnost – danou mj. přítomností dálnice D3 – populační vývoj stabilizován.

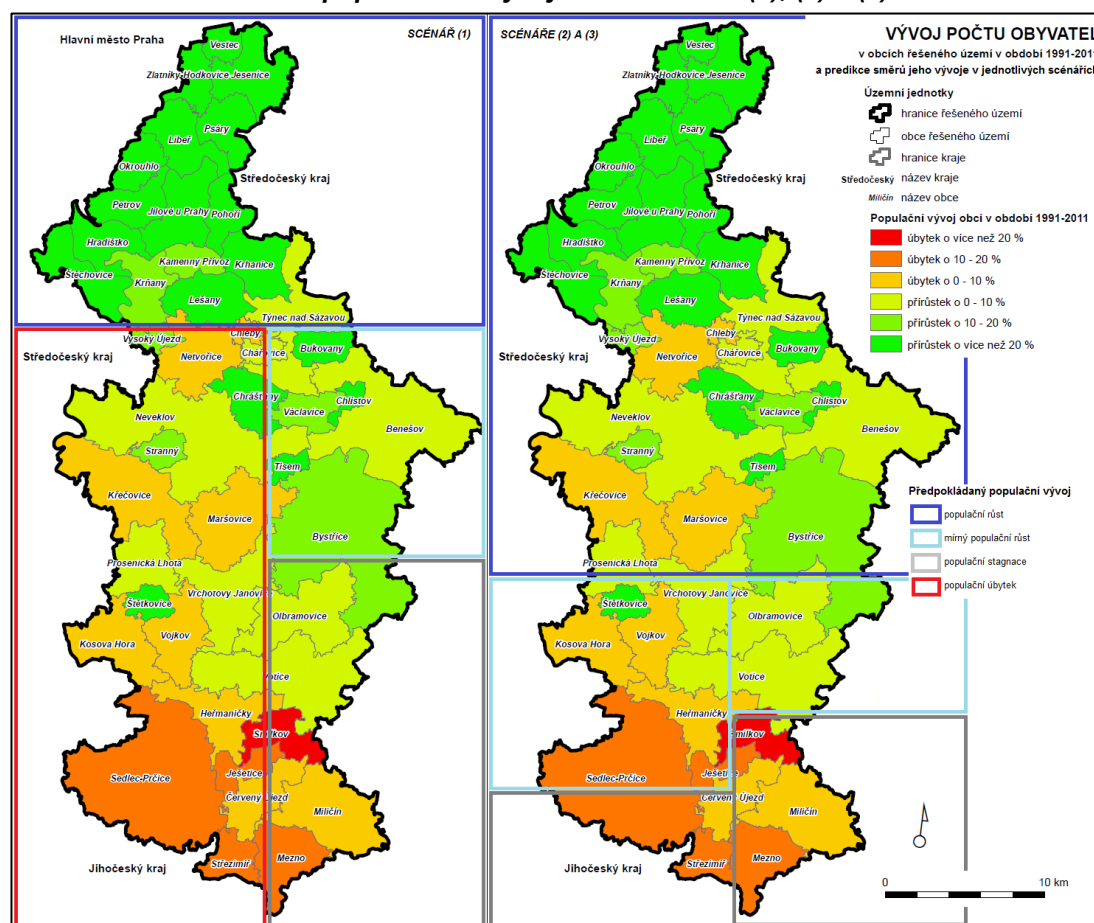
6.4.4 Populační vývoj ve scénáři (3)

Scénář (3) předpokládá obdobný populační vývoj jako scénář (2). Rozdílem je výraznější populační růst okresního města Benešova, který je opodstatněný zejm. populačními trendy, dále podmínkami, které pro rozvoj města vytváří platná ÚPD, a potenciálem města. Vzhledem k trasování jižní varianty VRT Praha – Brno (součást systému rychlých spojení) územím je zřetelný předpoklad změny dojíždky – rostoucí trend, který vytváří potenciál také např. pro vybudování záchytného parkoviště u železniční stanice.

Při zohlednění hromadné dopravy, reprezentované mj. IV. tranzitním železničním koridorem, lze pozitivně hodnotit geografickou polohu obcí lokalizovaných na trase železniční trati č. 220. Jedná se zejména o obce Mezno, Červený Újezd, Ješetice, Heřmaničky, Votice, Olbramovice a Bystřice. Pozitivně by tak mohl být ovlivněn předpoklad regresivního populačního vývoje v jižně lokalizovaných obcích Mezno, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky.

Porovnání předpokládaných směrů populačního vývoje, založené na analýze atraktivity obcí řešeného území a připravenosti ÚPD jednotlivých obcí na změnu poptávky po rozvojových plochách, v jednotlivých scénářích představuje níže uvedený obr. 18.

Obr. 18: Predikce směrů populačního vývoje ve scénářích (1), (2) a (3)



Zdroj: ČSÚ (2016); ARCDATA (2016), autorský odhad.

6.5 Vliv na životní prostředí, přírodní hodnoty a veřejné zdraví

Dále uvedené oddíly textu stručně sumarizují dopad na životní prostředí, přírodní hodnoty a veřejné zdraví ve formulovaných scénářích rozvoje na základě rozboru hodnot a limitů využití území a úvah uvedených v odborné literatuře a zpracovaných studiích (např. EIA záměru výstavby dálnice D3, hodnotící a srovnávací studie apod.).

Grafické znázornění významných hodnot a limitů využití území, zejména těch přírodních, poskytuje příloha 9 této diplomové práce.

6.5.1 Vliv scénáře (1) na životní prostředí

Stav životního prostředí v řešeném území bude v případě, že nebude realizována dálnice D3, obdobný jako v současnosti.

Základním pozitivem scénáře (1) je, že nedojde k zasažení přírodně hodnotného území dolního Posázaví, které bylo v rámci výběru trasy nejdiskutovanějším tématem v kontextu zasažení životního prostředí, a ke s tím spojené nutnosti přemostění řeky Sázavy. V širším pohledu nebudou trasou dotčeny rekreační oblasti (a) Střední Povltaví, Hřebeny, Soutok Vltavy a Sázavy a (b) Blanicko a Česká Sibiř. Dále nebudou narušena přírodně hodnotná a zvláště chráněná území, kterých se přímo dotýká trasa D3, resp. její západní varianta, schválená vládou ČR a stabilizovaná v ÚPD kraje. Konkrétně se jedná např. o PP Minartice na území obce Vojkov. Pozitivním důsledkem scénáře (1) bude zároveň nulový zábor zemědělského půdního fondu v uvažované trase D3.

Negativním způsobem bude v případě, že dálnice D3 nebude realizována, ovlivněno životní prostředí a veřejné zdraví v obcích, jimiž procházejí stávající páteřní komunikace, a to v souvislosti se stále rostoucím stupněm využívání individuální automobilové dopravy v české společnosti. Jedná se zejména o obce, kterými v současné době prochází průtah silnice I/3 přímo zastavěným územím. Nejvíce jsou takto zasaženy obce Miličín a Olbramovice, kde komunikace tvoří značnou bariéru v prostupnosti zastavěného území. Vzhledem k rostoucí intenzitě silničního provozu, přičemž tento trend dle predikce ŘSD bude na silnici I/3 pokračovat, by bylo vhodné v zasažených obcích vybudovat silniční obchvaty, což vytváří značné nároky na veřejné rozpočty. Silnice prochází zároveň územím měst Votice, Bystřice a Benešov, avšak v těchto je I/3 vedena mimo zastavěné území. Grafické porovnání intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v České republice v roce 2010 a 2016, ze kterého je zřejmý rostoucí trend dopravního zatížení, uvádí pentlogram ŘSD, jenž je obsahem přílohy 2 (ŘSD 2017).

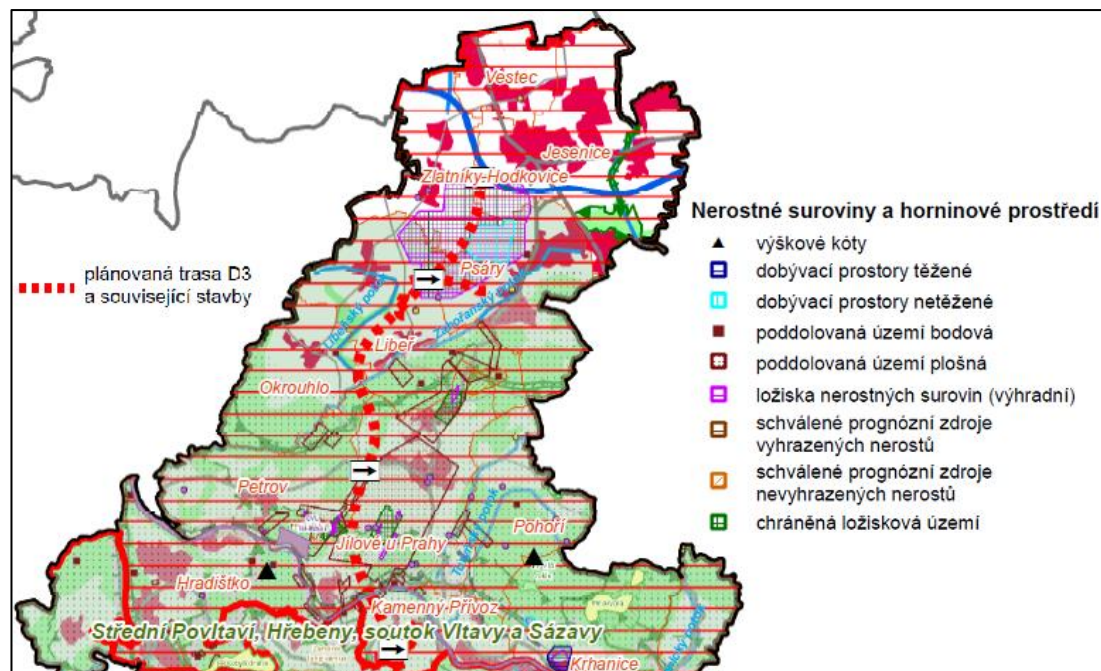
6.5.2 Vliv scénáře (2) na životní prostředí

Po výstavbě dálnice D3 ve sledované trase bude životní prostředí řešeného území ovlivněno negativním i pozitivním způsobem.

Z pohledu většiny ekologických organizací je vedení dálnice D3 v západním koridoru (dříve stabilizovaná trasa) nevyhovující, a to zejména z důvodů významného narušení krajiny, která má vysokou krajinnou a rekreační hodnotu, a problémů emisí z dopravy a znečištění hlukem (Marada a kol. 2010). Negativně bude ovlivněno zejména životní prostředí v území přímo dotčeném výstavbou dálnice D3. Dojde k narušení přírodně hodnotného prostředí oblasti Posázaví, ve kterém realizace dálnice vyvolá nutnost přemostění řeky Sázavy. V širším pohledu budou dálnicí D3 zasaženy rekreační oblasti Střední Povltaví, Hřebeny, Soutok Vltavy a Sázavy v severní části území a Blanicko a Česká Sibiř v jihovýchodní části koridoru. Trasou dálnice D3 budou narušena zvláště chráněná území, jimiž prochází (např. PP Minartice).

Ve scénáři (2) dojde také ke střetu trasy dálnice D3 s geologickými limity území (ložiska nerostných surovin, horninové prostředí), např. s výhradním ložiskem nerostných surovin u města Psáry a se schválenými prognózními zdroji vyhrazených nerostů u Jílového u Prahy. Tento konflikt graficky znázorňuje výřez z výkresu hodnot a limitů využití území, obr. 19 níže.

Obr. 19: Střet trasy dálnice D3 s limity horninového prostředí a s ložisky nerostných surovin



Zdroj: Středočeský kraj, AURS (2011), Středočeský kraj, UP24 (2015), ARCDATA (2016), CENIA (2012), AOPK (2016), ČGS (2016).

Negativně se dálnice D3 projeví zároveň potřebou rozsáhlého záboru zemědělského půdního fondu, jež vyvolá těleso komunikace a související stavby.

Pozitivní vliv výstavby dálnice D3 bude pozorován zejména v obcích, jimiž jsou v současné době vedeny hlavní dopravní objemy na trase České Budějovice – Tábor – Praha. Tyto jsou v současnosti vedeny po silnici I. třídy číslo 3 (I/3). Průtahy této komunikace trpí zejména obce Miličín a Olbramovice, kde prochází přímo zastavěným územím.

Současné silné zatížení komunikace se po zprovoznění dálnice D3 významně sníží, což zároveň eliminuje nadměrné zatížení obcí tranzitní dopravou, s čímž je spojeno zlepšení životního prostředí a veřejného zdraví v dotčených obcích.

Vlivem výstavby D3 dojde ve zkoumaném území k přesunu hlavních dopravních objemů na dálnici, a tedy k celkovému odlehčení v současnosti nevyužívanější silnice na trase Praha – Tábor – České Budějovice. Silnice I/3 je nyní silně přetížená zejména v dopravně nejatraktivnějších časech, a to především v úseku Benešov – Mirošovice (nájezd na dálnici D1), často však již od obce Olbramovice.

6.5.3 Vliv scénáře (3) na životní prostředí

Vliv na životní prostředí bude v případě scénáře (3) obdobný, jako u scénáře (2), viz předchozí oddíl (6.4.3). Při vybudování RS bude zasažena rovněž oblast dotčená výstavbou záměru vysokorychlostní železniční trati v systému RS na trase Praha – Brno v jižní variantě, v úseku Praha – Poříčany. Realizace RS může spolu se zasažením území dotčeného výstavbou dálnice D3 zapříčinit kumulované negativní dopady na životní prostředí ve studovaném koridoru. Kapacitní dopravně infrastrukturní stavba totiž sama o sobě vytváří v prostředí často těžce překonatelnou bariéru v prostupnosti.

Pozitivním dopadem scénáře (3) bude snížení stupně automobilizace v koridoru, a to s ohledem na možnost využití kapacitního a moderního systému železniční dopravy, který vytváří konkurenceschopnou alternativu dopravě silniční, zejména v severní části koridoru. Důsledkem může být lokální snížení emisí a snížení dopravní zátěže. Zároveň bude zvýšena hygiena životního prostředí a úroveň veřejného zdraví v obcích, jimiž prochází průtah současné silnice I/3, ze kterých dálnice D3 odvede majoritní část dopravních objemů.

7 Diskuse

Řešenou problematikou je aktuální téma výstavby vysokokapacitní silniční komunikace – dálnice D3, která by měla být stěžejním dopravním spojením na trase Praha – České Budějovice, přičemž se zároveň zařadí do systému Evropské dopravní sítě jako součást mezinárodní silnice E55, vedoucí skrze celý kontinent v severo-j jižním směru ze Švédska do Řecka přes území Česka.

V diplomové práci se vychází z aktuálního stavu k r. 2017, kdy je v provozu cca 42 km studované komunikace v Jihočeském kraji v úseku mezi obcí Mezno a městem Veselí nad Lužnicí. Práce se však soustředí na území dotčené plánovanou výstavbou D3 v kraji Středočeském, ve kterém byl výběr jejího trasování problematický s ohledem na průchod přírodně hodnotnými oblastmi (zejména Posázavím).

Tato kapitola uvádí diskusi metodického postupu analytických prací a jejich výsledků. Pro formulaci rozvojových scénářů v koridoru dálnice D3, zohledňujících rozvojové předpoklady dané potenciální přítomností vysokokapacitní komunikace, bylo v diplomové práci využito několika metod.

Změna časové dostupnosti hlavního města Prahy byla formulována za pomoci metody síťové analýzy. Pro stanovení atraktivity řešeného území v jednotlivých scénářích byla využita autorská multikriteriální analýza. Výzkumné části napomohla dále analýza rozvojových dopadů dálnice v území, ve kterém již byla stavba realizována – v koridoru dálnice D1 ve Středočeském kraji.

Uvedené metodické postupy mají své nesporné výhody, ale i limity. Je nutné uvést, že postup, který byl v diplomové práci zvolen, je pro zvolený účel pouze jedním z možných, a o jeho vhodnosti lze jistě diskutovat.

Polemizovat je možné například o faktorech, které byly vybrány jako určující pro multikriteriální analýzu, odhalující atraktivitu obcí v jednotlivých scénářích, ve které hraje hlavní roli dopravní dostupnost. S ohledem na kvalitu a dostupnost potřebných dat, využitelných pro daný účel, se však zvolený postup jeví jako relevantní, což dokládají výsledky interpretované v analytické části. Na opodstatněnost sledování dopravní dostupnosti jakožto indikátoru k posuzování atraktivity a potenciálu určitého území upozorňuje například Peltan (2014). O skutečných dopadech změn v dopravní dostupnosti Prahy z obcí ve sledovaném území na atraktivitu těchto obcí, a tudíž na poptávku po rozvojových plochách v nich, bude rozhodovat také celková dopravní politika státu a řada dalších faktorů včetně dostupnosti a cen energií.

Modelování atraktivity území na základě kapacity a dostupnosti center podle Maiera, Mulíčka a Frankeho (2010) jednoznačně potvrzuje výrazné odstupňování atraktivity, kopírující pozice hlavních center v sídelním systému. Tato premisa se potvrdila také v diplomové práci, kdy se ve všech ohledech potvrzuje dominantní

postavení Benešova v rámci studovaného koridoru. Uvedení autoři dále potvrzují opodstatnění předpokladu zvyšování atraktivity území v důsledku budování dálnic.

Plánovaný rozvoj sítě dálnic se projeví růstem atraktivity především v koridorech mimo urbanizovaná území regionálních a vyšších center (Maier, Mulíček, Franke 2010). Výsledky analýzy atraktivity potvrzují tento předpoklad, přičemž v řešeném území výrazně roste atraktivita obcí v západní části koridoru, jež je méně urbanizovaná nežli její východní polovina.

Také v metodice síťové analýzy, využitě pro analýzu časové dostupnosti hlavního města z obcí řešeného území, se vyskytl diskutabilní bod. Bylo jím určení sledovaného cílového bodu analýzy. Pro silniční dopravu byl jako cíle zvolen pomyslný bod na pražském městském okruhu. Do diplomové práce ale byl také zařazen scénář, který uvažuje využití modernizovaného systému železniční dopravy a pražského metra pro dopravu do centra Prahy – scénář (3). V tomto případě bylo za cílový bod zvoleno centrum Prahy (hlavní nádraží pro železniční dopravu, stanice Náměstí Míru pro metro).

Scénáře (1) a (2) tak počítají s jiným cílem nežli scénář (3). Zároveň však ve třetím scénáři, počítajícím s využitím kombinovaného módu dopravy (silniční individuální + železniční hromadná), nebyla započítána časová rezerva, která je potřebná k využití hromadné dopravy (čekání na spoj, parkování vozidla apod.). Tento časový nárok je tedy částečně kompenzován právě rozdílem mezi cílovými destinacemi, jelikož městský okruh nelze v případě scénářů (1) a (2) považovat za reálný cíl dojížděky.

Predikce budoucího populačního vývoje v jednotlivých scénářích vychází především z analýzy atraktivity obcí řešeného území, připravenosti jejich ÚPD na poptávku po rozvojových plochách, dosavadního populačního vývoje a jeho podoby ve srovnávacím území dálnice D1 a úvahy autora. V celkovém pohledu zobrazuje pouze rámcové směry rozvoje bez detailního rozboru. Pro podrobnější a přesnější predikci by bylo zapotřebí podrobit tuto část detailnější analýze.

Využití poznatků z vývoje srovnávacího území, ve kterém byl již obdobný záměr realizován, jakožto výchozího podkladu pro formulaci části scénářů má rovněž své limity. K tvorbě koridoru dálnice D1 ve Středočeském kraji jako srovnávacího území je nutné připomenout, že vývoj v tomto území probíhal po výstavbě dálnice D1 v rozdílných socioekonomických podmínkách, v odlišném politickém prostředí a v době, kdy společenské tendence byly odlišné nežli v současnosti. Zároveň nelze předpokládat, že rozsah a tempo suburbanizace, zaznamenané v období let 1991–2011, které poznamenaly vývoj v srovnávacím koridoru D1, budou v budoucnosti opakovatelné. Přesto však poskytuje rámcový předpoklad a jeden z výchozích podkladů pro formulaci scénářů v koridoru dálnice D3.

Část diplomové práce věnující se scénářům dopadu na životní prostředí, přírodní hodnoty a veřejné zdraví je pouze doplňkovou pasáží analýzy, neboť se omezuje na konfrontaci trasy komunikace s hodnotami životního prostředí reprezentovanými limity využití území. Nejedná se tedy o komplexní analýzu dopadů na životní prostředí, ale pouze o aplikaci dat územně analytických podkladů, jež se využívají pro územní plánování. Problematika možných dopadů vedení komunikací a jimi vyvolaných efektů v území na životní prostředí je ve skutečnosti dalekosáhlejší, nežli jak ji bylo možno pojmut v této diplomové práci zaměřené především na vyvolané změny v osídlení.

Přestože se problematikou dopadů vedení dálnice D3 a úprav na železniční trati 220 zabývaly samostatné dokumenty SEA / EIA, pro relevantní závěry o dopadu jednotlivých scénářů na životní prostředí včetně sekundárních dopadů vyvolaných změn v osídlení a využívání území mimo vlastní koridor dopravních staveb, by bylo vhodné vypracovat komplexní analýzu, zohledňující jednotlivé složky životního prostředí.

Ze syntézy územně plánovací dokumentace v řešeném území vyplynulo, že obce se ve svých územních plánech připravují na změny vyvolané plánovanou trasou dálnice D3 pro atraktivitu území, a to v různé míře a s rozdílnými strategiemi od vytváření co největší nabídky až po blokování možností růstu v zájmu zachování stávajícího venkovského charakteru.

Porovnáním scénářů se potvrdilo, že výstavba dálnice D3 – scénář (2) – je nejdůležitějším faktorem změny atraktivity sledovaného území. Kombinovaný mód dopravy individuální a hromadné uvažovaný třetím scénářem se jeví vůči využití výhradně individuální automobilové dopravy po D3 jako nekonkurenceschopný z hlediska časové dostupnosti. Použitelnost takového závěru týkajícího se třetího scénáře je však značně limitovaná. Vedle časové dostupnosti použitého v modelu jako jediného kritéria budou zajisté spolupůsobit další faktory, například dopravní a cenová politika, dostupnost pohonných hmot, dopravní kongesce, parkovací kapacity, v celkovém pohledu tedy udržitelnost, dostupnost a spolehlivost individuálního módu dopravy. Na důležitost zohlednění těchto faktorů upozorňuje například Peltan (2014).

Závěry, znehodnocující využití hromadné dopravy pro dojíždku z řešeného území do Prahy, je tedy nutné brát s rezervou. V celkovém pohledu však zdůrazňují potřebu důslednějšího plánování, které by zvýšilo atraktivitu jejího využití. Mód hromadné (kombinované) dopravy by bylo třeba podpořit realizací hromadných parkovišť u nástupních bodů („park and ride“, dále také P+R). V souvislosti s řešenou problematikou lze vhodné lokality pro tento záměr hledat zejména v Táboře, Olbramovicích a Benešově v návaznosti na rychlíkové železniční stanice a u terminálu metra Písnice. Umísťování hromadných parkovišť P+R u dalších důležitých nástupních bodů hromadné dopravy v hlavním městě Praze je ale problematické. Zde jsou P+R navrhovány v územích intenzivní zástavby, kde nárůst

dopravní zátěže vyvolané velkokapacitním parkovacím zařízením značně zhoršuje životní prostředí a kvalitu bydlení. Tato situace opodstatňuje předpoklad vhodnosti umístění P+R v centrech nižšího řádu v dobré dopravní dostupnosti hlavního města.

V souvislosti s výše uvedeným je zohlednění časové dostupnosti Prahy jakožto jediného klíčového kritéria rozvoje značně omezené a subjektivní. V reálných podmínkách není vhodná úvaha pouze jednoho kritéria, naopak je žádoucí zohlednění více proměnných. Zároveň je důležité připomenout, že práce se soustředí z velké části na dojížděku do hlavního města. Přestože je opodstatněné předpokládat, že Praha si svou atraktivitu pro přijíždějící udrží i v budoucnosti, je důležité upozornit na možnou obousměrnost vztahu Praha – obce ve sledovaném koridoru. Ačkoliv se práce tímto aspektem nezabývá, lze uvážit například vhodnost lokalizace pracovišť v části koridoru mimo bezprostřední zázemí hlavního města. S ohledem na limity severní části řešeného území, zejména přírodní, je potenciál vytvořen například v městech Neveklov či Sedlec-Prčice, která disponují nezbytnými základními infrastrukturami.

Výsledky diplomové práce naznačují také důležitost hranice v dojezdové vzdálenosti 30 minut do sledovaného dobu na území hlavního města Prahy (odpovídající cca 30. kilometru na dálniční komunikaci) zjištěné empiricky pro koridor dálnice D1. Tato vzdálenost se jeví jako potenciální hranice pro uvažovaný postup suburbanizace spojené s denní dojížděkou i v případě koridoru plánované dálnice D3. Třicetiminutová hranice v zásadě odpovídá úseku křivky distance decay s nejstrmějším spádem zaznamenané Novotným (2008) – viz obr. 2 v kapitole 2. Pochybnost, že hranice 30 km respektive 30 minut je fiktivní vzhledem k časové ztrátě při pokračování cesty za sledovaný bod na městském okruhu a časové ztrátě mezi bydlištěm a napojovacím bodem dálnice, lze překonat předpokladem specifického postavení hlavního města Prahy v rámci Česka, které značně zvyšuje ochotu dojížděky.

Zadání zpracování diplomové práce počítalo s vytvořením scénáře pro alternativní trasování dálnice D3 po dříve uvažované východní variantě, vedoucí převážně v souběhu se současnou silnicí I/3. Za tímto účelem bylo vytvořeno alternativní řešené území, zahrnující obce ve spádovém okruhu východní varianty, a proběhlo několik dílčích výpočtů. Validita výsledků s ohledem na absenci dat konkretizujících tuto trasu však nebyla dostatečná. Závěry tak nebyly využitelné pro tvorbu scénáře, který by byl porovnatelný s ostatními. Z důvodů stabilizace západní varianty, k níž mezitím došlo v územně plánovací dokumentaci kraje jakožto invariantní, její konkretizace a pravděpodobnosti výstavby je v analytické části práce uvažována realizace dálnice D3 pouze v této trase. S ohledem na rozsah studie a po uvážení vedoucího diplomové práce bylo od scénáře zohledňujícího východní variantu upuštěno a tento scénář není tudíž v analytické části prezentován.

8 Závěr

Tato diplomová práce formuluje scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji. Řešené území tvoří obce ve spádovém obvodu komunikace, jenž byl definován jako oblast, která bude nejvíce ovlivněna rozvojovými dopady komunikace.

V analytické části práce byly využity poznatky z oboru sociální geografie a regionálního rozvoje, metodické postupy v odborných studiích apod. Na základě rešerše podkladů byly formulovány tři scénáře, uvažující (1) nulovou variantu dálnice D3, (2) realizaci dálnice v trase dle územně plánovací dokumentace Středočeského kraje a (3) realizaci dálnice D3 při současném rozvoji železniční dopravy a pražské městské hromadné dopravy.

V rámci scénářů byly vytvořeny predikce změny časové dostupnosti hlavního města Prahy jakožto hlavního socioekonomického centra pro obce řešeného území. Dále byla formulována stávající a výhledová atraktivita obcí, vytvářející poptávku po rozvojových plochách. V této souvislosti práce hodnotí nabídku, kterou obce disponují v územně plánovacích dokumentacích, a predikuje tak (ne)naplnění rozvojových předpokladů ve scénářích a možný populační vývoj. Součástí scénářů je rovněž elementární polemika o dopadu na životní prostředí, veřejné zdraví a přírodní hodnoty, založená na rozboru trasy studované komunikace. Výsledné hodnocení potenciálu atraktivity obcí v jednotlivých scénářích bylo provedeno pomocí multikriteriální analýzy.

Cílem diplomové práce byla formulace scénářů rozvoje v území dotčeném výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji s ohledem na identifikované vnější klíčové faktory, které tento rozvoj ovlivňují. Předložená práce tento cíl splnila a definovala celkem 3 rozvojové scénáře, jejichž stěžejní závěry jsou shrnuty v následující části textu.

Scénář (1) ilustruje situaci v případě nulové varianty, tedy za předpokladu, že studovaná komunikace nebude v řešeném území realizována. Časová dostupnost Prahy bude obdobná jako v současnosti, na hranici půlhodiny dojezdové vzdálenosti se dostávají pouze obce situované v zázemí hlavního města, pro něž D3 nepředstavuje výraznou změnu. Poměrně dobře dostupné jsou obce lokalizované na silnici I/3, která je v současnosti hlavní dopravní tepnou na trase Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice. Tyto jsou zpravidla v časové kategorii do 45 minut (severněji položené), případně do 55 minut (jižní část koridoru) od Prahy. Je však nutné připomenout silné zatížení silnice I/3, které často významně zvyšuje potenciální časovou dostupnost Prahy. Nejméně výhodnou pozici mají obce nacházející se v západní části sledovaného území. Tyto jsou z Prahy dostupné na hranici jedné hodiny, přičemž jimi prochází komunikační systém nižších tříd (silnice II. a III. třídy), který je pro pravidelnou dopravu do hlavního města nedostatečný.

Atraktivita obcí pro změny v území je ve scénáři (1) převážně nízká až neutrální. Nejnižší atraktivity dosahují zejména obce v jižní polovině území s nízkým počtem trvale žijících obyvatel bez dostatečného občanského vybavení (Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice, Smilkov). Obecně převažuje nízká atraktivita v západní a jižní části koridoru. Nejatraktivnější je naopak území obcí v severním segmentu koridoru, které těží zejména ze své geografické polohy v zázemí hlavního města.

Kapacita rozvojových ploch v územně plánovací dokumentaci je ve scénáři (1) dostatečná až nadměrná v celém řešeném území. S ohledem na předpokládaný rozvoj nabídka kapacity pro nově příchozí obyvatele řešeného území výrazně převyšuje poptávku. Nejvýraznější potenciál rozvoje je, vyjma obcí v zázemí hlavního města, sledován v okresním městě Benešov, které bude těžit ze své geografické polohy, resp. blízkosti a dostupnosti hlavního města Prahy. ÚPD Benešova vytváří dostatečné kapacity, které uspokojí poptávku po rozvojových plochách.

Populační vývoj sledovaného území bude v případě scénáře (1) převážně pokračovat ve stávajícím trendu. Demografický růst lze uvažovat pouze v severní části území, která těží z polohy v zázemí hlavního města. Mírný populační rozvoj lze uvažovat také v okresním městě Benešově a jeho okolí, přičemž potenciál okresního města byl již diskutován. Naopak zřetelně regresivní demografický vývoj hrozí v západní části koridoru, ve kterém jsou situovány obce v obtížnější dostupnosti, ve kterých je v uplynulých dvaceti letech zaznamenána převaha populačního úbytku nad přírůstkem. Nejvýraznější trend úbytku obyvatel lze sledovat v jižní části území, v oblasti tzv. „vnitřní periferie“ – ve smyslu dle Musila a Müllera (2006) – za níž lze označit část řešeného území na hranici Středočeského a Jihočeského kraje. V případě absence kvalitního dopravního spojení s vyššími správními centry, zejména s Prahou, hrozí pokračování vylidňování, které je v současnosti charakteristické například pro město Sedlec-Prčice, tvořící lokální centrum jihozápadní části území, a dále pro obce Střeziměř, Mezno, Ješetice a Smilkov.

Z pohledu dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a přírodní hodnoty nedojde v případě scénáře (1) k narušení přírodních hodnot a území (Posázaví), střetu s limity horninového prostředí a přírodními hodnotami, jimiž je trasována. Na druhé straně bude v souvislosti s rostoucí intenzitou dopravy dále negativně ovlivněna hygiena životního prostředí a bezpečnost v obcích, jimiž je trasována stávající silnice I/3, po které jsou vedeny hlavní dopravní objemy na trase Praha – Tábor – České Budějovice.

Scénář (2) předpokládá realizaci dálnice D3 v trase, jež byla schválena vládou ČR a která je uvedena v krajské územně plánovací dokumentaci (ZÚR SK). Časová dostupnost Prahy se pro většinu obcí zřetelně promění. Největší změnou oproti stávající podobě silniční sítě v řešeném území je rozšíření skupiny obcí, ze kterých lze do Prahy dojet na hranici půl hodiny. Hranice těchto obcí se posunula

výrazně jižním směrem, přičemž kategorie obcí v dostupnosti do 35 minut se rozrostla ze sedmi obcí na 28. Nejvýrazněji se dálnice D3 v časové dostupnosti hlavního města projevuje v západní polovině koridoru, kde významnou časovou úsporou znamená zejména pro obce Netvořice (24 min), Sedlec-Prčice (19 min), Maršovice a Chleby (18 min). Naopak obce lokalizované na stávající silnici I/3 výraznou časovou úsporou ve scénáři (2) nedisponují.

Po výstavbě dálnice D3 se výrazným způsobem promění atraktivita obcí řešeného území, přičemž v celém koridoru dojde k jejímu zvýšení. Nejvýraznější pozitivní dopad komunikace na atraktivitu lze pozorovat u obcí, jimiž D3 přímo prochází a současně disponují nájezdem (např. Vojkov, Maršovice, Netvořice, Lešany). Velmi nízké atraktivity ve srovnání s počátečním stavem nedosahuje ve scénáři (2) žádná obec, nízkou atraktivitou budou disponovat pouze obce Křečovice, Prosenická Lhota a Střezimíř a to zejména vzhledem ke své částečně izolované poloze, přesto však i v těchto obcích dojde k zlepšení úrovně atraktivity.

Vlivem výstavby dálnice D3 lze uvažovat výrazné změny v populačním vývoji řešeného území jako výsledku zvýšené atraktivity pro bydlení. Progres bude zaznamenán v případě scénáře (2) zejména v obcích, ze kterých se lze na komunikaci bezproblémově napojit. Na základě analýzy území dotčeného výstavbou dálnice D1 lze uvažovat, že hranice suburbanizace se posune výrazně jižním směrem v porovnání se současným stavem. Nejvýznamnější pozitivní změny lze uvážit v západní části koridoru. Stagnující až regresivní populační vývoj je předpokládán pouze v jižně položených obcích v oblasti tzv. „vnitřní periferie“, ve které dle odborné literatury vlivem výstavby vysokokapacitní komunikace může docházet paradoxně k vyliďování.

Územně plánovací dokumentace obcí řešeného území vytváří dostatečné podmínky pro pokrytí takto vzniklé poptávky po rozvojových plochách ve scénáři (2). V některých obcích však nenaplnuje jejich výhledové rozvojové předpoklady. Ačkoliv celkový počet nových zájemců o výstavbu najde v území dostatečné kapacity, nenastane tak ve všech atraktivních obcích. Příkladem jsou obce Miličín a Maršovice, které disponují kvalitním životním prostředím a dostupností, která se zejména v případě druhé jmenované obce po výstavbě dálnice D3 výrazně zlepší.

Vliv na životní prostředí, veřejné zdraví a přírodní hodnoty bude ve scénáři (2) pozitivní i negativní. Životní prostředí v území přímo dotčeném výstavbou dálnice bude ovlivněno negativně vzhledem k růstu emisí z dopravy a znečištění hlukem. Zároveň bude nutné řešit průchod přírodně hodnotnými lokalitami a rekreačními oblastmi (Posázaví, Česká Sibiř). Trasa dálnice D3 dále prochází oblastí geologických limitů (ložiska nerostných surovin) v severní části řešeného území.

Pozitivním důsledkem scénáře (2) může být alespoň dočasný pokles dopravních objemů ze značně urbanizovaného území podél stávající silnice I/3, což zvýší kvalitu a hygienu prostředí v dotčených obcích.

Scénář (3) počítá s realizací dálnice D3 v trase dle ZÚR SK, přičemž zároveň zohledňuje záměry v oblasti hromadné dopravy a uvažuje její (přednostní) využití. Konkrétně scénář zohledňuje plán trati rychlého spojení (dříve také záměr VRT) Praha – Brno v jižní variantě, jež by se dotkla města Benešova. Tato trať by mohla v úseku Praha – odbočka Benešov zároveň sloužit pro využití běžnými rychlíky, které by Benešov a Tábor, a tedy i řešené území, obsluhovaly. Dále je ve scénáři počítáno s dokončením probíhající modernizace železniční trati č. 220 (Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice), která obsluhuje obce řešeného území, v rámci tzv. IV. tranzitního železničního koridoru. Scénář (3) zároveň zohledňuje plán výstavby metra D s cílovou stanicí Depo Písnice, která by potenciálně mohla sloužit pro využití obyvateli obcí severního segmentu území při cestě do centra Prahy. Kombinovaný modus dopravy uvažuje využití silniční dopravy pro cestu k napojovacímu bodu hromadné dopravy (Benešov, Tábor, Depo Písnice) a její následné využití pro cestu do hlavního města. V porovnání s individuální automobilovou dopravou po dálnici D3 se tento dopravní mód ukázal z hlediska modelové časové dostupnosti jako nekonkurenceschopný pro většinu řešeného území. Při komparaci se scénářem (1) však časová ztráta při využití kombinovaného formátu dopravy již není tak výrazná.

Pouze pro město Benešov by v případě vybudování RS a sdílení této tratě vlaky, jež by území obsluhovaly, bylo časově výhodnější využití železnice namísto automobilové dopravy. Dále pro obce Bystřice, Votice a Olbramovice nevytváří využití kombinovaného módu dopravy téměř žádnou časovou ztrátu v porovnání s dopravou individuální automobilovou. Predikce zároveň vytváří rozvojový potenciál pro obce lokalizované na železniční trati č. 220, jež v ostatních scénářích nemají výhodné postavení, zejména pak pro obce, kde se dá předpokládat zastavování rychlíků Benešov, Tábor, popřípadě Olbramovice, event. Votice. Pro významnou část řešeného území je navíc využití kombinovaného formátu dopravy do hlavního města výhodné v případech osobní preference hromadné dopravy (např. z finančních důvodů, komfortu cesty) či v dopravních „špičkách“.

Atraktivita obcí ve scénáři (3) vzroste v celém studovaném koridoru. Oproti druhému scénáři vzroste poptávka po rozvojových plochách také v obcích, jimiž prochází železniční trať č. 220 (součást IV. tranzitního železničního koridoru).

Predikovaný populační vývoj scénáře (3) bude obdobný jako v předchozím scénáři. Vyššího potenciálu demografického růstu dosahuje okresní město Benešov v důsledku výstavby RS Praha – Brno v jižní variantě, využitelné také pro vlakové soupravy obsluhující region.

Kapacity územně plánovací dokumentace obcí řešeného území jsou dostatečné pro uvažovaný rozvoj ve scénáři (3). Omezená nabídka je pozorována pouze v několika obcích (např. Miličín, Maršovice). Tento deficit však vyrovnává nadhodnocení kapacit v ostatních obcích řešeného území. Obecně je v ÚPD obcí řešeného území potenciální přítomnost dálnice D3 vnímána jako rozvojový faktor,

na což stanovené urbanistické koncepce jednotlivých územních plánů reagují vymezením dostatečného množství ploch pro rozvoj rezidenčního i nerezidenčního charakteru.

Dopad na životní prostředí, veřejné zdraví a přírodní hodnoty ve scénáři (3) bude obdobný jako ve scénáři (2). Pozitivum navíc představuje potenciální snížení stupně automobilizace v obcích, ze kterých se lze napojit na modernizovaný systém železniční dopravy. Naopak negativně mohou působit kumulované dopady v případě výstavby RS vzhledem k přítomnosti dvou významných liniových staveb, omezujících prostupnost území a zhoršení kvality prostředí vyvolané kumulací dopravy k záchytným parkovacím zařízením P+R.

Závěrem je nutné zdůraznit, že způsob formulace definovaných scénářů je pouze jedním z možných. Do analýzy by bylo možné zařadit či nahradit množství dalších faktorů, postupů a doprovodných podkladů, které by zajisté ovlivnily podobu scénářů. V celkovém pohledu však práce využila několik postupů, jejichž relevance je podložena využitím v odborných studiích a literatuře. Závěry ukazují možný rozvoj řešeného území v důsledku výstavby dálnice D3 a poskytují tak podklad pro plánování, jakož i simulaci možných vývojových trendů studovaného koridoru.

Hlavním výzkumným nástrojem byly geoinformační technologie. S využitím nástrojů technologie GIS práce relativně přesně formuluje změnu časové dostupnosti hlavního města z obcí řešeného území při zohlednění specifik jednotlivých scénářů. Pro účely studia byla využita metoda síťové analýzy, umožňující vypočítání časové dostupnosti cílového místa z požadovaných lokalit v současném stavu i ve výhledu se započítáním záměru výstavby dálnice D3. V prostředí programu ArcGIS vznikly četné kartogramy, přehledně znázorňující dílčí výsledky výzkumné práce, které přispívají k čitelné interpretaci zjištěných závěrů.

Zjištění, která vyplynula z jednotlivých částí výzkumné části práce, poskytují hlubší vhled do studované problematiky a otevírají prostor pro jejich diskusi. Práce využila běžně užívané postupy pro predikci budoucího stavu (síťová analýza), jakož i autorské pojetí studia problematiky (multikriteriální analýza). Praktické využití této závěrečné práce lze nalézt jakožto podkladu pro prostorové plánování v řešeném území nebo případové studie pro porovnání tematicky zaměřených prací. Za příklad lze uvést využití výsledků třetího formulovaného scénáře, v němž se využití hromadné dopravy ukázalo jako nevýhodné. Na toto zjištění může reagovat dopravní politika například vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity využití hromadné dopravy. Konkrétní způsob lze nalézt v realizaci kapacitních parkovišť v místech dopravních uzlů. V rámci řešeného území se jedná zejména o město Benešov.

Diplomová práce naznačila vývoj v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji a identifikovala možný dopad vysokokapacitní komunikace na rozvoj řešeného území. Na studium je možné navázat a v budoucnu jej prohloubit.

Přehled literatury a informačních zdrojů

- AOPK, 2016: *Údaje o území*. WMS server, Agentura ochrany přírody a krajiny, online:
<http://gis.nature.cz/arcgis/services/UzemneAnalytickePodklady/UdajeOUzemi/MapServer/WmsServer>, cit. 10. 12. 2016.
- ARCDATA, 2016: *ArcČR 500*. Digitální vektorová geografická databáze České republiky, ARCDATA PRAHA, s.r.o., Zeměměřický úřad, Český statistický úřad, Praha, online: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>, cit. 12. 10. 2016.
- BAJER P., 2012: *Posouzení výstavby dálnice D-3 z hlediska bezpečnosti provozu*. Nepublikováno, Dep.: Fakulta dopravní ČVUT v Praze. České vysoké učení technické v Praze, Praha, 75 s.
- BANISTER D., BERECHMAN J., 2001: *Transport Investment and the Promotion of Economic Growth*. Journal of Transport Geography, 9, č. 3: 209 - 218.
- BLAŽEK J., UHLÍŘ D., 2011: *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. 2. vydání, Karolinum, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 344 s. ISBN 978-80-246-1974-3.
- BRUINSMA F., RIETVELD P., 1998: *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer, Heidelberg (DE), 383 s. ISBN 978-3642722349.
- CEDOP, 2012: *Základní síť rychlých železničních spojení ve střední Evropě po roce 2015*. Centrum pro efektivní dopravu, o.s., Praha, online: www.cedop.info, cit. 18. 12. 2016.
- CENIA, 2012: *CORINE Land Cover 2012*. Digitální databáze mapové vrstvy CORINE Land Cover 2012 pro Českou republiku, česká informační agentura životního prostředí, Praha, online: <http://www1.cenia.cz/www/node/595>, cit. 12. 10. 2016.
- ČESKÉ DÁLNIČE, 2017: *Trasa dálnice D3*. České dálnice, online: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/mapa-d3-1.jpg>, cit. 23. 1. 2017.
- ČGS, 2016: *Údaje o území*. WMS server, Česká geologická služba, online: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/wms>, cit. 10. 12. 2016.
- ČSÚ, 2016: *Veřejná databáze*. Český statistický úřad, Praha, online: <http://vdb.czso.cz/>, cit. 12. 10. 2016.
- DÁLNIČE D3, 2016: *Intenzita dopravy na stávající silnici I/3 (E55)*. Dálnice D3, online: <http://www.dalnice-d3.cz/intenzita-dopravy-na-stavajici-silnici-i-3-e55>, cit. 9. 11. 2016.

- DUCHOŇ R., 2013: *Stavba dálnice D3 přes střední Čechy se odkládá, soud zrušil její trasu.* iDnes.cz, Praha, online: http://praha.idnes.cz/soud-zrusil-navrhovanou-trasu-dalnice-d3-ff9-/praha-zpravy.aspx?c=A130808_181214_praha-zpravy_jan, cit. 18. 11. 2016.
- DPHMP, 2016: *Lepší doprava v Praze – Plány a vizualizace: metro D.* Dopravní podnik hlavního města Prahy, strategické projekty, Praha, online: <http://strategieprojekty.dpp.cz/metro/trasa-d/plany-a-vizualizace>, cit. 18. 12. 2016.
- D-S, 2017: *Silnice E55.* Dálnice a silnice České republiky, online: http://www.dalnice-silnice.cz/e_silnice.htm, cit. 27. 2. 2017.
- GIELISSE I., 1998: *Transport Infrastructure and Regional Development: Case study on the Prague Region.* Univerzita Karlova v Praze, Praha, 71 s.
- HEY CH., 1996: *The Incorporation of the Environmental Dimension into the Transport Policies in the EU.* EURES – Short Version of the EU-study, Freiburg (DE), 40 s. ISSN 0938-1805.
- HÖFLER M., SKOVAJSA J., POKORNÝ P., 2010: *Dálnice D3.* Ředitelství silnic a dálnic, Praha: 5 - 6.
- HUDEC S., 2016: *Dálnice v České republice.* České dálnice, online: <http://www.ceskedalnice.cz/image/mapa-velka.png>, cit. 12. 10. 2016.
- HUDEČEK T., 2008: *Model časové dostupnosti individuální dopravy.* Geografie, 113, č. 2: 15 - 33.
- HUDEČEK T., 2010: *Dostupnost v Česku v období 1991 – 2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol.* Česká geografická společnost, Praha, 148 s.
- KOMÍNEK T., 2009: *Orientované vyhodnocení rozvojových vlivů dálnic: aplikace na příkladech českých dálnic D1 a D2.* Nepublikováno, Dep.: Ekonomicko-správní fakulta MUNI v Brně. Masarykova univerzita v Brně, Brno, 106 s.
- KÖRNER M., 2005: *Význam dálnice D1 v osídlení a dopravní infrastruktuře České republiky.* Urbanismus a územní rozvoj, r. VIII – č. 6/2005: 19 - 21.
- MAIER K., MULÍČEK O., FRANKE D., 2010: *Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky.* Urbanismus a územní rozvoj, r. XIII – č. 5/2010: 71 - 81.
- MAPY, 2016: *Plánovač tras.* Internetový server Mapy.cz, online: <https://mapy.cz/>, cit. 12. 10. 2016.
- MARADA M., KVĚTOŇ V., VONDRÁČKOVÁ P., 2006: *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje.* Národohospodářský obzor, 4/2006: 51 - 59.

- MARADA M., LEHOVEC F., HÖFLER M., KVĚTOŇ V., CHMELÍK J., VONDRÁČKOVÁ P., 2010: *Případová studie pro environmentálně citlivé oblasti ve Středočeském kraji – dálnice D3*. SoNorA – Central Europe Programme, Praha, 24 s.
- MASSO A. D., CASRECHINI M. R., BONET T., VIDAL T., 2006: *Psychological parameters to understand and manage the NIMBY effect*. European Review of Applied Psychology, Vol. 56, Issue 1: 41 - 51.
- MATOUS P., TODO Y., MOJO D., 2013: *Boots are made for walking: interactions across physical and social space in infrastructure-poor regions*. Journal of Transport Geography, vol. 31: 226 - 235.
- MCAVOY E. M., 1999: *Controlling Technocracy: Citizen Rationality and the NIMBY syndrome*. Georgetown University Press, Washington (US), 184 s. ISBN 0-87840-740-5.
- MMR, 2013: *Metodické sdělení MMR ke zpracování sídelní struktury v 2. úplné aktualizaci územně analytických podkladů krajů*. Ministerstvo pro místní rozvoj – Odbor územního plánování, Praha, 14 s.
- MMR, 2015: *Politika územního rozvoje České republiky*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha, online: <http://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky>, cit. 12. 1. 2017.
- MUSIL J., MÜLLER J., 2006: *Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení*. Studie CESES 2/2006 – FSV UK, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 52 s. ISSN 1801-1640.
- NIJKAMP, P., PEPPING, G., BANISTER, D., 1996: *Telematics and Transport Behaviour*. Springer, Heidelberg (DE), 225 s. ISBN 978-3-642-80141-9.
- NOVOTNÝ, V. 2008: *A theoretical approach to the computation of functional accessibility*. Journal of Landscape Studies, 2/2008. In: MAIER K., MULÍČEK O., FRANKE D., 2010: *Vývoj regionalizace a vliv infrastruktur na atraktivitu území České republiky*. Urbanismus a územní rozvoj, r. XIII – č. 5/2010: 71 - 81.
- OUŘEDNÍČEK M., ŠPAČKOVÁ P., NOVÁK J., 2014: *Metodika sledování rozsahu rezidenční suburbanizace v České republice*. URRLAB, Univerzita Karlova v Praze, Praha, 18 s.
- PELTAN, T., 2014: *Možné prostorové dopady ropného zlomu v ČR*. Nepublikováno, Dep.: Fakulta architektury ČVUT v Praze. České vysoké učení technické v Praze, Praha, 153 s.

- PUCHER J., 2002: *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání*. In: SÝKORA L., [ed.]: *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha: 101-121. ISBN 80-901914-9-5.
- RANDÁK J., 2015: *Vliv vysokorychlostních tratí na změny dostupnosti regionu Prahy*. Nepublikováno, Dep.: Přírodovědecká fakulta UK v Praze. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 80 s.
- REJDAL T., 2014: *Pražské metro 2030*. Metroweb, online: <https://www.metroweb.cz/metro/metro-budoucnost.png>, cit. 18. 12. 2016.
- ROBINSON A., 2008: *From NIMBY to NOPE: Building eco-bridges*. *Contemporary Politics*, Vol. 5, Issue 4.
- ŘSD, 2013: *Dálnice D3, Rychlostní silnice R3: Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko*. Ředitelství silnic a dálnic, Praha, 40 s.
- ŘSD, 2017: *Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2016 a 2010*. Ředitelství silnic a dálnic České republiky, Praha, online: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/0e0a7b96-a3f6-4612-a8fd-3bf792bef2cc/pentlogram_srovnani_2010_2016.jpg?MOD=AJPERES, cit. 25. 3. 2017
- SÝKORA L., 2002: *Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost*. In: SÝKORA L., [ed.]: *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha: 9 - 20. ISBN 80-901914-9-5.
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, AURS, 2011: *Zásady územního rozvoje Středočeského kraje*. Krajský úřad Středočeského kraje, Praha, online: <http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/>, cit. 18. 12. 2016.
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, UP24, 2015: *1. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje*. Krajský úřad Středočeského kraje, Praha, online: <http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje-z01/>, cit. 18. 12. 2016.
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2017: *Pražský jihovýchodní region – svazek obcí*. Krajský úřad Středočeského kraje, Praha, online: <https://kr-stredocesky.cz/web/urad/rejstrik-dobrovolnych-svazku-obci/>, cit. 12. 3. 2017.
- VONDRÁČKOVÁ P., 2006: *Vliv dálnice D8 na regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami*. Nepublikováno, Dep.: Přírodovědecká fakulta UK v Praze. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 87 s.
- VRTIŠKA M., 2013: *Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: příklad města Tábor*. Nepublikováno, Dep.: Přírodovědecká fakulta UK v Praze. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 69 s.

VRTIŠKA M., 2015: *Percepce dopadů dálnice D3 představiteli obcí*. Nепublikováno, Dep.: Přírodovědecká fakulta UK v Praze. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 89 s.

WHITELEGG J., 1994: *Roads, jobs and the economy*. Greenpeace, Lancaster (GB), 23 s. ISBN 18-7153-285-X.

Zákon č. 100/2001 Sb., *o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů*, v platném znění.

Zákon č. 183/2006 Sb., *o územním plánování a stavebním řádu*, v platném znění.

Ostatní informační zdroje: využitá územně plánovací dokumentace obcí

ÚPD	Pořizovatel	Zpracovatel (projektant) návrhu ÚPD	Vydání/schválení (nabytí účinnosti), <i>pozn.</i>
ÚP Benešov	Městský úřad Benešov	Ing. Arch. Koubek Pavel	14. 12. 2009 (25. 1. 2010)
ÚPSÚ Bystřice	Městský úřad Benešov	Ing. Arch. Věra Soukeníková	29. 06. 1995 (17.7.1995) <i>Využito rovněž Zadání ÚP Bystřice, 2016</i>
ÚPSÚ Bukovany	Obecní úřad Bukovany	Ing. arch. František Mareš	24.9.1996 (8. 11. 1996)
ÚPO Červený Újezd	Obecní úřad Červený Újezd	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	20. 4. 2005 (6. 5. 2005)
ÚPSÚ Heřmaničky	Městský úřad Votice	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	3. 3. 2000 (21. 3. 2000)
ÚPSÚ Hradištko	Městský úřad Jílové u Prahy	Ing. arch. Poláčková Vlasta	16. 11. 1995 (17. 11. 1995)
ÚP Chářovice	Obecní úřad Chářovice	Ing. arch. Horváthová Marie	2014
ÚP Chleby	Obecní úřad Chleby	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	<i>Využito Zadání ÚP Chleby, 2009</i>
ÚPSÚ Chlístov	Městský úřad Benešov	Ing. arch. František Mareš	22. 6. 1998 (9. 7. 1998)
ÚPO Chrástany	Městský úřad Benešov	Ing. arch. Jirovský Martin	1998
ÚPO Jesenice	Obecní úřad Jesenice	Ing. arch. Körner Milan	8. 11. 2000 (6. 12. 2000)
ÚP Ješetice	Městský úřad Votice	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	5. 10. 2011 (21. 10. 2011)
ÚPM Jílové u Prahy	Městský úřad Jílové u Prahy	Ing. arch. Storch Jan	18. 2. 2004 (19. 02. 2004)
ÚPSÚ Kamenný Přívoz	Městský úřad Jílové u Prahy	Ing. arch. Härtel Hanuš	15. 7. 1998 (01. 08. 1998)
ÚP Kosova Hora	Městský úřad Sedlčany	Ing. arch. Charvát Vladimír	návrh pro společné jednání 02/2016
ÚPSÚ Kosova Hora	Městský úřad Sedlčany	Ing. arch. Charvát Vladimír	4. 11. 1999 (23. 11. 1999)
ÚP Krňany	Obecní úřad Krňany	Ing. arch. Jaromír Myška	návrh pro společné jednání 06/2015
ÚPO Krňany	Obecní úřad Krňany	Ing. arch. Dáša Tůmová	14. 10. 2002 (1. 11. 2002)
ÚPO Lešany	Obecní úřad Lešany	Ing. arch. Parma Miloš	16. 1. 2009 (7. 2. 2009)
ÚP Libeň	Obecní úřad Libeň	Ing. arch. Akad. arch. Foglar Petr	4. 10. 2010 (20. 10. 2010)
ÚPSÚ Maršovice	Městský úřad Benešov	Ing. arch. Soukeníková Věra	30. 6. 1998 (16. 7. 1998) <i>Využito rovněž Zadání ÚP Maršovice, 2014</i>
ÚP Mezno	Městský úřad Votice	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	11. 11. 2016
ÚPO Miličín	Městský úřad Votice	Ing. arch. Olga Bendová	17. 12. 1999 (15. 1. 2000) <i>Využito rovněž Zadání ÚP Miličín, 2016</i>
ÚP Neveklov	-	Ing. arch. Tůmová Dáša	7. 11. 2001 (1. 12. 2001)

ÚPD	Pořizovatel	Zpracovatel (projektant) návrhu ÚPD	Vydání/schválení (nabytí účinnosti), <i>pozn.</i>
ÚP Netvořice	Úřad městysu Netvořice	Ing. Petr Laube	návrh pro veřejné projednání 11/2016
ÚPSÚ Netvořice	Městský úřad Týnec nad Sázavou	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	26. 6. 1998 (15. 7. 1998)
ÚP Okrouhlo	Obecní úřad Okrouhlo	Ing. arch. Akad. arch. Foglar Petr	15. 11. 2016
ÚP Olbramovice	Městský úřad Votice	Ing. arch. Krolák Pavel	18. 4. 2016
ÚP Petrov	Obecní úřad Petrov	Ing. arch. Akad. arch. Foglar Petr	31. 3. 2011 (15. 04. 2011)
ÚP Pohoří	-	-	<i>Využito Zadání ÚP Pohoří, 2016</i>
ÚPO Prosenická Lhota	Obecní úřad Prosenická Lhota	Ing. arch. Plicka Ivan	2002
ÚPSÚ Psáry a Dolní Jirčany	Městský úřad Jílové u Prahy	Ing. arch. Kadlec Karel	16. 7. 1998 (15. 08. 1998)
ÚP Sedlec- Prčice	Městský úřad Sedlčany	HaskoningDHV	návrh pro společné jednání 06/2016
ÚPO Smilkov	Obecní úřad Smilkov	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	23.6.2000 (12. 07. 2000)
ÚP Stranný	Obecní úřad Stranný	Ing. arch. Štádlarová Michaela	24. 2. 2015
ÚPSÚ Střezimíř	Městský úřad Votice	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	11. 6. 1999
ÚPSÚ Štěchovice	Městský úřad Jílové u Prahy	RNDr. Perlín Radim	2. 10. 1997 (20. 10. 1997)
ÚPO Štětkovice	Obecní úřad Štětkovice	Ing. arch. Tůma Miroslav	25. 5. 2001 (13. 06. 2001)
ÚPSÚ Tisem	Městský úřad Benešov	Ing. arch. Hrochová Zuzana	7. 12. 1998 (26. 12. 1998)
ÚP Týnec nad Sázavou	Městský úřad Týnec nad Sázavou	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	3. 11. 2011 (19. 10. 2011)
ÚPO Václavice	Obecní úřad Václavice	Ing. Akad. arch. Tichá Ivana	4. 9. 2000 (26. 09. 2000) <i>Využito rovněž Zadání ÚP Václavice, 2013</i>
ÚPSÚ Vestec	Městský úřad Jílové u Prahy	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	10. 6. 1998 (10. 07. 1998)
ÚP Vojkov	Městský úřad Votice	Ing. arch. Vokrouhlecká Hana	24. 9. 2009 (10. 10. 2009)
ÚP Votice	Městský úřad Votice	Ing. arch. Milan Salaba	návrh pro společné jednání 06/2014
ÚPSÚ Votice	Městský úřad Votice	Ing. arch. Bendová Olga	18. 12. 1996 (21. 01. 1997)
ÚP Vrchotovy Janovice	Městský úřad Votice	Ing. arch. Krolák Pavel	25. 10. 2011 (10. 11. 2011)
ÚPO Vysoký Újezd	Obecní úřad Vysoký Újezd	Ing. arch. Maryška Milič	6. 12. 2002 (24. 01. 2003)
ÚP Zlatníky- Hodkovice	Obecní úřad Zlatníky- Hodkovice	Ing. arch. Komrska Ladislav	20. 9. 2010 (11. 10. 2010)

Vysv.: ÚP ... územní plán, ÚPO ... územní plán obce, ÚPM ... územní plán města, ÚPSÚ ... územní plán sídelního útvaru.

Seznam obrázků

Obr. 1	Přímé a nepřímé vazby mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem	17
Obr. 2	Graf časové ochoty dojížděky dle údajů SLDB 2001.....	21
Obr. 3	Lokalizace řešeného území v rámci Česka	23
Obr. 4	Dálnice v České republice k r. 2016	27
Obr. 5	Schéma rozvojových oblastí a rozvojových os PÚR ČR.....	31
Obr. 6	Výhledová síť rychlých železničních spojení ve střední Evropě	48
Obr. 7	Výhledová síť pražského metra k r. 2030	48
Obr. 8	Časová dostupnost Prahy z obcí řešeného a srovnávacího území v současnosti	55
Obr. 9	Časová dostupnost Prahy z obcí řešeného území před a po výstavbě dálnice D3.....	57
Obr. 10	Časová úspora v dostupnosti Prahy po výstavbě dálnice D3	58
Obr. 11	Časová dostupnost Prahy z obcí řešeného území kombinovanou a individuální dopravou	61
Obr. 12	Časový rozdíl v dostupnosti Prahy mezi scénáři (3) a (1).....	63
Obr. 13	Atraktivita obcí v řešeném území v současnosti	66
Obr. 14	Atraktivita obcí v řešeném území před a po výstavbě dálnice D3.....	67
Obr. 15	Změna atraktivity obcí po výstavbě dálnice D3.....	68
Obr. 16	Atraktivita obcí v řešeném území ve scénářích (2) a (3).....	69
Obr. 17	Vývoj počtu obyvatel v obcích řešeného a srovnávacího území v období 1991–2011	75
Obr. 18	Predikce směrů populačního vývoje ve Scénářích (1), (2) a (3)	78
Obr. 19	Střet trasy dálnice D3 s limity horninového prostředí a s ložisky nerostných surovin.....	80

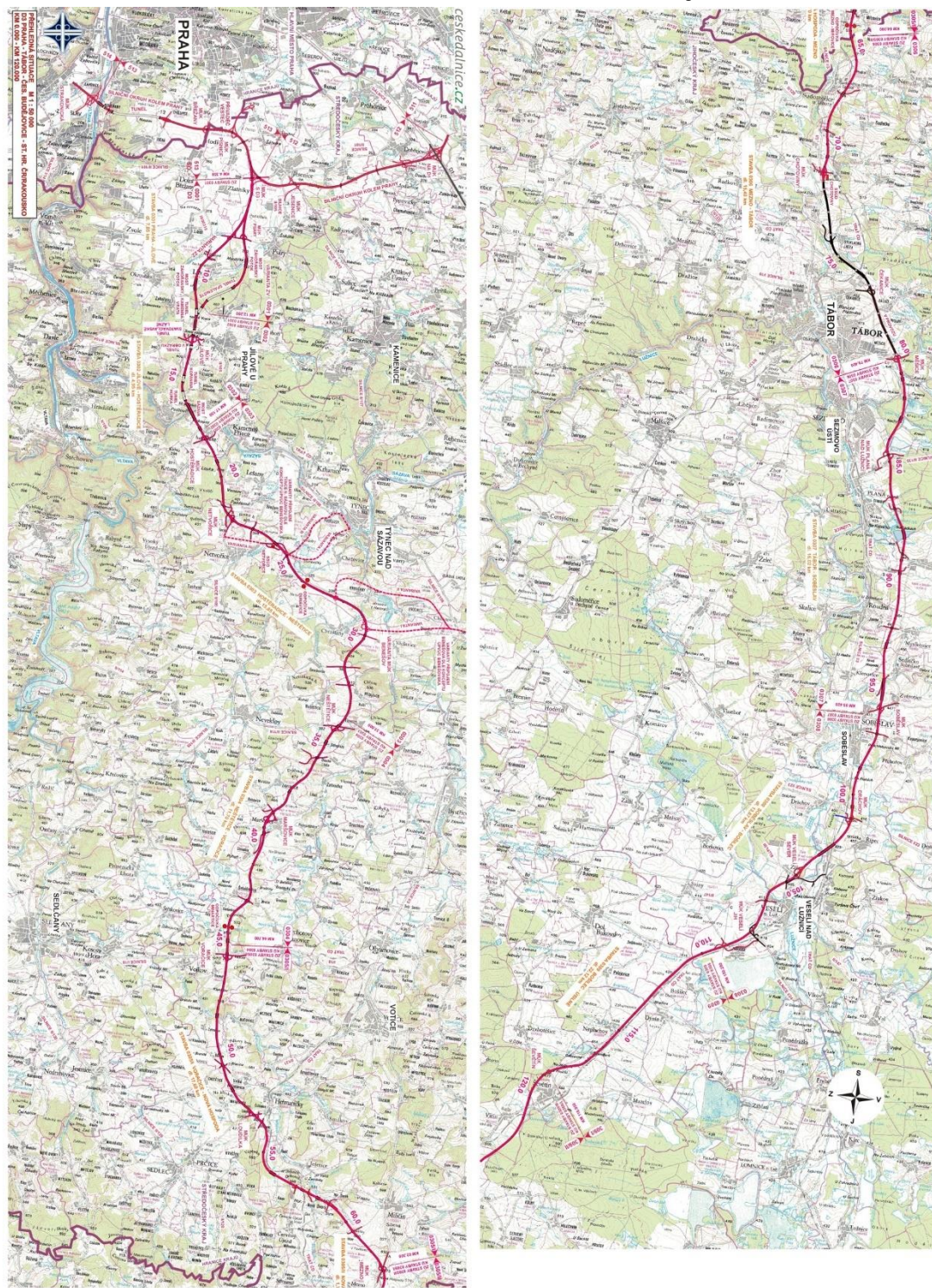
Seznam tabulek

Tab. 1	Obce řešeného území a jejich sociodemografická charakteristika k 1. 1. 2016.....	24
Tab. 2	Záměry a zásady stanovené pro obce řešeného území v ZÚR SK...36	
Tab. 3	Studovaná problematika v ÚPD obcí řešeného území	38
Tab. 4	Vyhodnocení rozvojových kapacit v ÚPD obcí řešeného území	43
Tab. 5	Průměrné rychlosti osobního automobilu na jednotlivých kategoriích silnic.....	50
Tab. 6	Proměnné multikriteriální analýzy změny atraktivity území.....	52
Tab. 7	Hodnoty atraktivity území	53
Tab. 8	Výhledová časová dostupnost Prahy kombinovanou dopravou z obcí jižního segmentu řešeného území při zohlednění napojení na železnici v Benešově a v Táboře.....	62

Přílohy

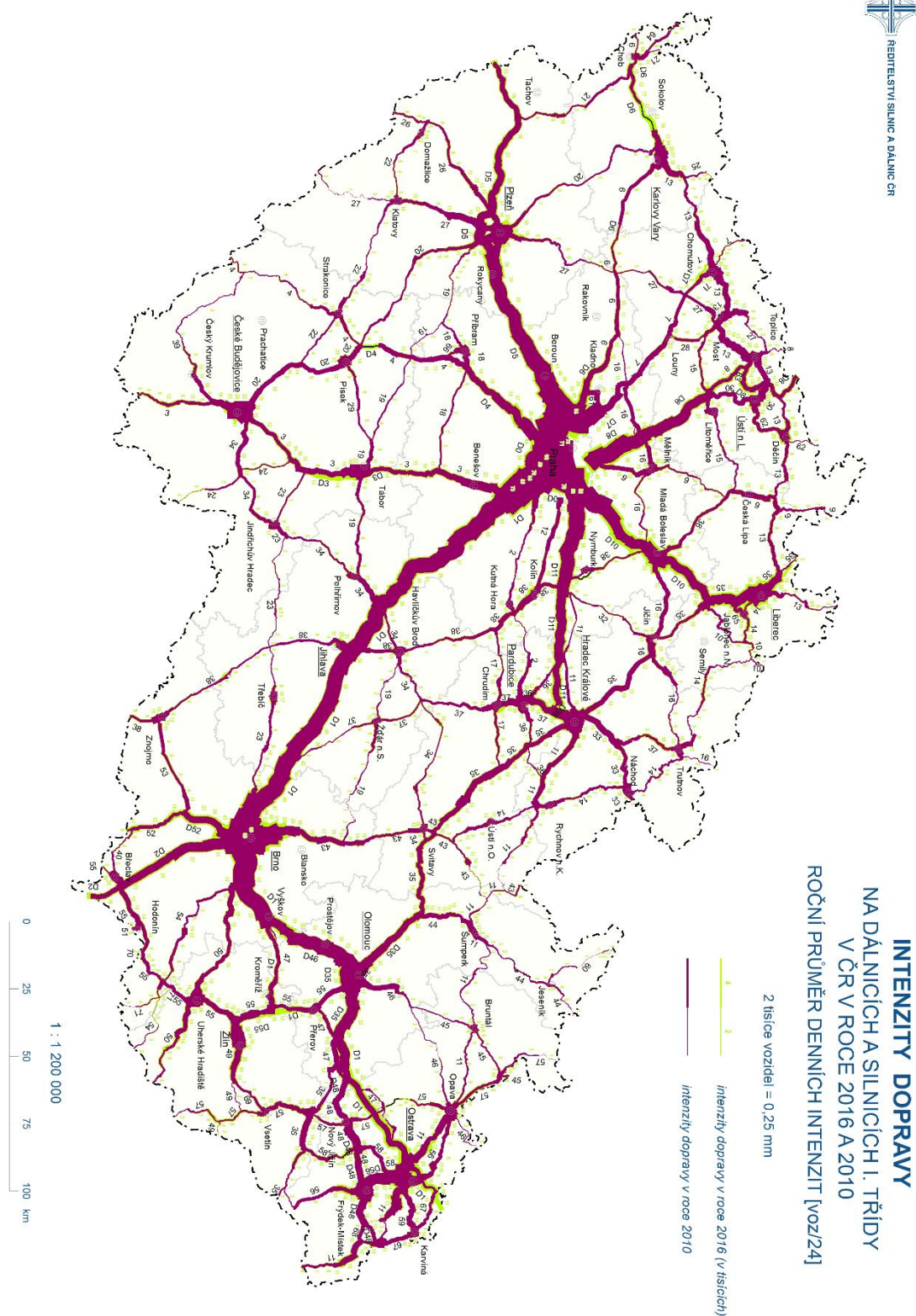
Příloha 1	Trasa dálnice D3 ve Středočeském a Jihočeském kraji
Příloha 2	Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2016 a 2010
Příloha 3	Výpočty časové dostupnosti Prahy z obcí řešeného území individuální automobilovou dopravou (v min)
Příloha 4	Výpočty časové dostupnosti Prahy z obcí řešeného území kombinovanou dopravou (v min)
Příloha 5	Hodnocení atraktivity obcí řešeného území ve scénáři (1)
Příloha 6	Hodnocení atraktivity obcí řešeného území ve scénářích (2) a (3)
Příloha 7	Vymezení řešeného území
Příloha 8	Vymezení srovnávacího území
Příloha 9	Hodnoty a limity využití řešeného území
Příloha 10	Průměrné rychlosti na silnicích
Příloha 11	Časová dostupnost Prahy v současnosti
Příloha 12	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (1) a (2)
Příloha 13	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (1) a (3)
Příloha 14	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (2) a (3)
Příloha 15	Atraktivita obcí ve scénářích (1) a (2)
Příloha 16	Atraktivita obcí ve scénářích (2) a (3)
Příloha 17	Vývoj počtu obyvatel v období 1991–2011

Příloha 1: Trasa dálnice D3 ve Středočeském a Jihočeském kraji



Zdroj: České dálnice (2017).

Příloha 2: Intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2016 a 2010



Zdroj: ŘSD (2017).

Příloha 3: Výpočty časové dostupnosti Prahy z obcí řešeného území individuální automobilovou dopravou (v min)

Název obce	Časová dostupnost Prahy (v min)				
	bez D3 dle mapy.cz	bez D3 dle síťové analýzy	s D3 dle síťové analýzy – západní varianta	rozdíl: mapy.cz x model	časová úspora s D3
Benešov	37	34,0	34,0	3	0
Bukovany	41	36,8	34,8	4	2
Bystřice	39	38,7	38,7	0	0
Červený Újezd	62	58,5	42,4	4	16
Heřmaničky	59	55,2	43,6	4	12
Hradištko	39	51,6	32,4	7	19
Cháfovice	48	48,0	31,2	0	17
Chleby	50	47,8	30,1	2	18
Chlístov	37	30,3	28,3	7	2
Chrástany	46	43,1	33,9	3	9
Jesenice	22	17,1	17,1	5	0
Ješetice	60	60,1	54,1	0	6
Jílové u Prahy	34	33,5	24,0	0	10
Kamenný Přívoz	41	39,1	25,5	2	14
Kosova Hora	56	61,4	49,8	5	12
Krhanice	45	41,9	33,2	3	9
Krňany	48	47,2	25,0	1	22
Křečovice	58	55,3	43,4	3	12
Lešany	49	42,8	26,3	6	16
Libeň	31	25,6	17,7	5	8
Maršovice	52	51,8	33,6	0	18
Mezno	59	56,6	49,2	2	7
Miličín	54	51,3	50,8	3	1
Netvořice	50	57,1	32,8	7	24
Neveklov	50	49,2	32,4	1	17
Okrouhlo	34	29,9	27,5	4	2
Olbramovice	45	40,8	40,8	4	0
Petrov	37	42,2	25,0	5	17
Pohoří	40	40,5	33,3	0	7
Prosenická Lhota	61	60,8	48,1	0	13
Psáry	26	22,2	19,1	4	3
Sedlec-Prčice	67	66,2	46,9	1	19
Smilkov	56	53,6	51,2	2	2
Stranný	54	50,8	38,9	3	12
Střezimíř	65	64,2	56,7	1	7
Štěchovice	38	44,0	35,5	6	8
Štětkovice	56	54,8	43,2	1	12
Tisem	44	37,2	34,0	7	3
Týnec nad Sázavou	44	44,2	29,5	0	15
Václavice	41	36,6	34,6	4	2
Vestec	21	18,2	18,2	3	0
Vojkov	53	51,2	39,5	2	12
Votice	50	46,7	46,6	3	0
Vrchotovy Janovice	50	51,1	41,3	1	10
Vysoký Újezd	55	54,6	32,4	0	22
Zlatníky-Hodkovice	25	21,3	17,2	4	4

Pozn.: Tučně jsou zvýrazněny údaje vypočítané v rámci síťové analýzy.

Zdroj: autorské výpočty, Mapy (2016).

Příloha 4: Výpočty časové dostupnosti Prahy z obcí řešeného území kombinovanou dopravou (v min)

Název obce	Hromadná doprava		Časová dostupnost (v min)	
	nástupní bod hromadné dopravy	síť hromadné dopravy (využití systému)	nástupního bodu hromadné dopravy	Prahy
Benešov			0	30
Bukovany	Benešov	VRT / RS	11	41
Bystřice			11,9	41,9
Červený Újezd	Tábor	IV. železniční koridor	27,6	77,6
	Benešov	VRT / RS	35,4	65,4
Heřmaničky	Tábor	IV. železniční koridor	26,6	76,6
	Benešov	VRT / RS	27,2	57,2
Hradištko	Depo Písnice	metro D	29,3	54,3
Chářovice	Benešov	VRT / RS	20,7	50,7
Chleby			20,8	50,8
Chlístov			8	38
Chrástřany			15,6	45,6
Jesenice	Depo Písnice	metro D	12,1	37,1
Ješetice	Tábor	IV. železniční koridor	21,4	71,4
	Benešov	VRT / RS	31,9	61,9
Jílové u Prahy	Depo Písnice	metro D	17,3	42,3
Kamenný Přívoz			16,5	41,5
Kosova Hora	Benešov	VRT / RS	28,9	58,9
Krhanice			22,1	52,1
Krňany	Depo Písnice	metro D	18,4	43,4
Křečovice	Benešov	VRT / RS	28,4	58,4
Lešany			19,6	49,6
Libeň	Depo Písnice	metro D	11,1	36,1
Maršovice	Benešov	VRT / RS	15,6	45,6
Mezno	Tábor	IV. železniční koridor	18,8	68,8
	Benešov	VRT / RS	30,9	60,9
Miličín	Tábor	IV. železniční koridor	19,8	69,8
	Benešov	VRT / RS	23,9	53,9
Netvořice	Benešov	VRT / RS	21,3	51,3
Neveklov			19,2	49,2
Okrouhlo	Depo Písnice	metro D	20,9	40,9
Olbramovice	Benešov	VRT / RS	13,1	43,1
Petrov	Depo Písnice	metro D	15,9	40,9
Pohoří			22,7	47,7
Prosenická Lhota	Benešov	VRT / RS	27,4	57,4
Psáry	Depo Písnice	metro D	12,5	37,5
Sedlec-Prčice	Tábor	IV. železniční koridor	29,9	79,9
	Benešov	VRT / RS	30,0	60,0
Smilkov	Tábor	IV. železniční koridor	31,5	81,5
Smilkov	Benešov	VRT / RS	28,9	58,9
Stranný	Benešov	VRT / RS	21,9	51,9
Střeziměř	Tábor	IV. železniční koridor	25,5	75,5
	Benešov	VRT / RS	37,9	67,9
Štěchovice	Depo Písnice	metro D	29,6	54,6
Štětkovice	Benešov	VRT / RS	26,5	56,5
Tisem			9,5	39,5

Název obce	Hromadná doprava		Časová dostupnost (v min)	
	nástupní bod hromadné dopravy	síť hromadné dopravy (využití systému)	nástupního bodu hromadné dopravy	Prahy
Týnec nad Sázavou	Benešov	VRT / RS	18,1	48,1
Václavice			9	39
Vestec	Depo Písnice	metro D	6,2	31,2
Vojkov	Benešov	VRT / RS	21,6	51,6
Votice			19,2	49,2
Vrchotovy Janovice			23,5	53,5
Vysoký Újezd			31,1	61,1
Zlatníky-Hodkovice	Depo Písnice	metro D	10,6	35,6

Zdroj: autorské výpočty, Randák (2015), DPHMP (2016).

Příloha 5: Hodnocení atraktivity obcí řešeného území ve scénáři (1)

Obec	Hodnocení sledovaných proměnných						celkem	Atraktivita území*
	(a)	(b)	(c)	(d)	(f)	(e)		
Benešov	+1	0	+2	+1	+2	0	+6	+
Bukovany	-1	0	-2	+2	-2	+2	-1	0
Bystřice	+1	0	+1	+2	+1	+1	6	+
Červený Újezd	-2	-2	-2	-2	-2	0	-10	--
Heřmaničky	-1	-2	-1	+1	-2	0	-5	-
Hradištko	-1	-2	0	+1	-1	+2	-1	0
Cháfovice	-2	-2	-2	+1	-2	0	-7	-
Chleby	-2	-2	-2	+1	-2	0	-7	-
Chlístov	-1	-1	-2	+2	-2	+1	-3	-
Chrášťany	-2	-2	-2	0	-2	+1	-7	-
Jesenice	+2	+2	+2	+2	0	+2	+10	++
Ješetice	-2	-2	-2	-1	-2	-1	-10	--
Jílové u Prahy	-1	+1	+1	+2	+1	+2	+6	+
Kamenný Přívoz	-1	+1	0	+2	0	+1	+3	+
Kosova Hora	+1	-2	0	-1	0	0	-2	0
Krhanice	-1	-1	0	+2	-1	+1	0	0
Krňany	-1	-1	-2	+1	-2	+1	-4	-
Křečovice	-1	-2	-1	0	-2	0	-6	-
Lešany	-1	-1	-1	+1	-2	+1	-3	-
Libeň	-1	+1	0	+2	-2	+2	+2	0
Maršovice	-2	-2	0	0	-2	0	-6	-
Mezno	+1	+1	-2	0	-2	-1	-3	-
Miličín	+1	+1	0	+1	-1	0	2	0
Netvořice	-1	-2	0	-1	-1	0	-5	-
Neveklov	-1	-2	+1	0	0	0	-2	0
Okrouhlo	-2	+1	-1	+2	-2	+2	0	0
Olbramovice	+1	-2	0	+1	-1	0	-1	0
Petrov	-1	0	-1	+1	-2	+2	-1	0
Pohoří	-2	0	-2	+1	-2	+2	-3	-
Prosenická Lhota	-2	-2	-1	-1	-2	0	-8	--
Psáry	0	+2	+1	+2	0	+2	+7	+
Sedlec-Prčice	-1	-2	+1	-2	0	-1	-5	-
Smilkov	-2	-1	-2	+1	-2	-2	-8	--
Stranný	-1	-2	-2	+1	-2	+1	-5	-
Střezimíř	-2	-2	-2	-1	-2	-1	-10	--
Štěchovice	-1	-2	0	+1	0	+1	-1	0
Štětkovice	-2	-2	-2	-1	-2	+2	-7	-
Tisem	-1	-2	-2	+1	-2	+2	-4	-
Týnec nad Sázavou	-1	-2	+1	+2	-2	0	-2	0
Václavice	-2	-2	-1	+2	+1	+1	-1	0
Vestec	+2	+1	+1	+2	-1	+2	+8	++
Vojkov	+1	-2	-1	0	-2	0	-4	-
Votice	+1	-2	+1	0	+1	0	+1	0
Vrchotovy Janovice	+1	-2	0	0	-1	0	-2	0
Vysoký Újezd	-2	-2	0	-2	-2	+1	-7	-
Zlatníky-Hodkovice	+2	+2	0	+2	0	+2	+8	++

Pozn.: Sledované proměnné: (a) přítomnost dopravní tepny, (b) dostupnost dálnice (přítomnost dálničního přivaděče / exitu), (c) velikost a střediskovost obce, (d) blízkost a dostupnost spádového centra, (e) KfV, (f) populační vývoj 1991–2011.

*Atraktivita území: ++ velmi vysoká, + vysoká, 0 neutrální, - nízká, - velmi nízká.

Zdroj: autorské výpočty, ČSÚ (2016).

Příloha 6: Hodnocení atraktivity obcí řešeného území ve scénářích (2) a (3)

Název obce	Hodnocení sledovaných proměnných						celkem	budoucí populační vývoj*
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)		
<u>Benešov</u>	+1	+1	+2	+1	+2	0	+7	+
Bukovany	0	+1	-2	+2	-2	+2	+1	0
<u>Bystřice</u>	+1	0	+1	+2	+1	+1	6	+
<u>Červený Újezd</u>	+2	+1	-2	0	-2	0	-1	0
<u>Heřmaničky</u>	+2	+2	-1	+2	-2	0	+3	+
Hradištko	+1	+1	0	+1	-1	+2	+4	+
Cháfovice	+2	+2	-2	+1	-2	0	+1	0
Chleby	+2	+2	-2	+1	-2	0	+1	0
Chlístov	+1	+1	-2	+2	-2	+1	+1	0
Chrástany	+2	+2	-2	0	-2	+1	+1	0
Jesenice	+2	+2	+2	+2	0	+2	+10	++
<u>Ješetice</u>	+2	+1	-2	+1	-2	-1	-1	0
Jílové u Prahy	+2	+2	+1	+2	+1	+2	+10	++
Kamenný Přívoz	+2	+2	0	+2	0	+1	+7	+
Kosova Hora	+1	+1	0	0	0	0	+2	0
Krhanice	-1	+2	0	+2	-1	+1	+3	+
Krňany	+1	+2	-2	+1	-2	+1	+1	0
Křečovice	-1	+1	-1	0	-2	0	-3	-
Lešany	+2	+2	-1	+1	-2	+1	+3	+
Libeň	+2	+2	0	+2	-2	+2	+6	+
Maršovice	+2	+2	0	+1	-2	0	+3	+
<u>Mezno</u>	+2	+2	-2	+1	-2	-1	0	0
Miličín	+2	+2	0	+1	-1	0	+4	+
Netvořice	+2	+2	0	+1	-1	0	+4	+
Neveklov	+1	+2	+1	+1	0	0	+5	+
Okrouhlo	+2	+1	-1	+2	-2	+2	+4	+
<u>Olbramovice</u>	+1	+1	0	+1	-1	0	+2	0
Petrov	+1	+2	-1	+1	-2	+2	+3	+
Pohoří	-2	+1	-2	+1	-2	+2	-2	0
Prosenická Lhota	-2	+1	-1	0	-2	0	-4	-
Psáry	+2	+2	+1	+2	0	+2	+9	++
Sedlec-Prčice	+2	+2	+1	0	0	-1	+4	+
Smilkov	+1	+2	-2	+1	-2	-2	-2	0
Stranný	-1	+1	-2	+1	-2	+1	-2	0
<u>Střezimíř</u>	-1	+1	-2	0	-2	-1	-3	-
Štěchovice	0	+1	0	+1	0	+1	+3	+
Štětkovice	0	+1	-2	-1	-2	+2	-2	0
Tisem	+2	+2	-2	+1	-2	+2	+3	+
Týnec nad Sázavou	+1	+2	+1	+2	-2	0	+4	+
Václavice	+2	+2	-1	+2	+1	+1	+7	+
Vestec	+2	+1	+1	+2	-1	+2	+8	++
Vojkov	+2	+2	-1	+2	-2	0	+3	+
<u>Votice</u>	+1	+1	+1	0	+1	0	+4	+
Vrchotovy Janovice	+2	+2	0	+1	-1	0	+4	+
Vysoký Újezd	-1	+1	0	0	-2	+1	-1	0
Zlatníky-Hodkovice	+2	+2	0	+2	0	+2	+8	++

Pozn.: Sledované proměnné: (a) přítomnost dopravní tepny, (b) dostupnost dálnice (přítomnost dálničního přivaděče / exitu), (c) velikost a střediskovost obce, (d) blízkost a dostupnost spádového centra, (e) KfV, (f) populační vývoj 1991–2011.

*Atraktivita území: ++ velmi vysoká, + vysoká, 0 neutrální, - nízká, - velmi nízká.

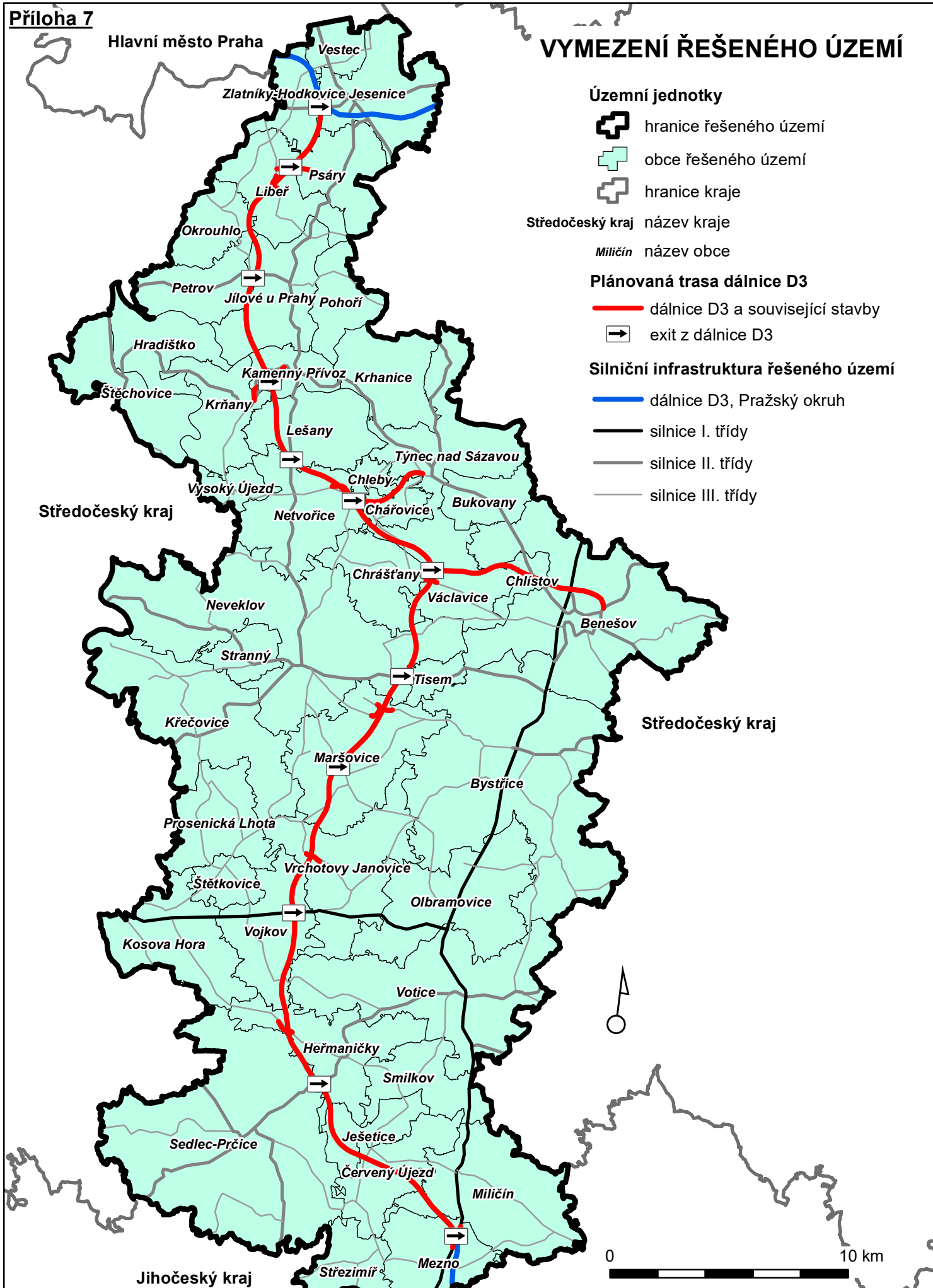
Podtržené obce – obce, jimiž prochází železniční trať č. 220, která je součástí IV. tranzitního železničního koridoru – potenciál pro atraktivitu ve scénáři (3).

Zdroj: autorské výpočty, ČSÚ (2016).

Grafické přílohy – výkresy

Příloha	Název výkresu	Měřítko výkresu	Formát výkresu
Příloha 7	Vymezení řešeného území	1 : 200 000	A4
Příloha 8	Vymezení srovnávacího území	1 : 230 000	A4
Příloha 9	Hodnoty a limity využití řešeného území	1 : 150 000	A3
Příloha 10	Průměrné rychlosti na silnicích	1 : 220 000	A3
Příloha 11	Časová dostupnost Prahy v současnosti	1 : 200 000	A3
Příloha 12	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (1) a (2)	1 : 200 000	A3
Příloha 13	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (1) a (3)	1 : 200 000	A3
Příloha 14	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (2) a (3)	1 : 200 000	A3
Příloha 15	Atraktivita obcí ve scénářích (1) a (2)	1 : 200 000	A3
Příloha 16	Atraktivita obcí ve scénářích (2) a (3)	1 : 200 000	A3
Příloha 17	Vývoj počtu obyvatel v období 1991–2011	1 : 200 000	A3

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



- Územní jednotky**
- hranice řešeného území
 - obce řešeného území
 - hranice kraje

Středočeský kraj název kraje

Miličín název obce

Plánovaná trasa dálnice D3

- dálnice D3 a související stavby
- exit z dálnice D3

Silniční infrastruktura řešeného území

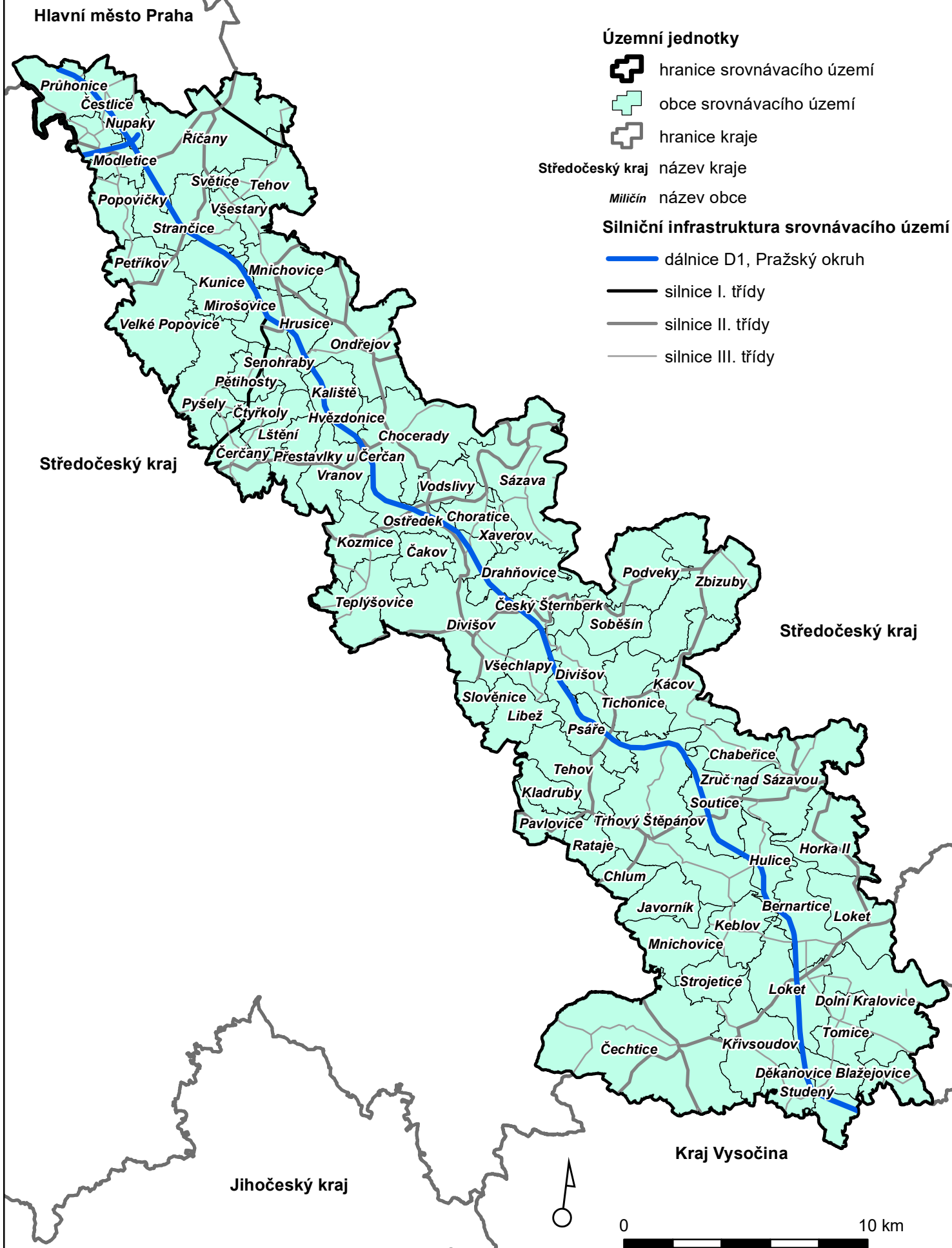
- dálnice D3, Pražský okruh
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy



0 10 km

Zdroje dat:
 ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
 ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
 ArcČR 500, v. 3.2, ARCDATA (2016)

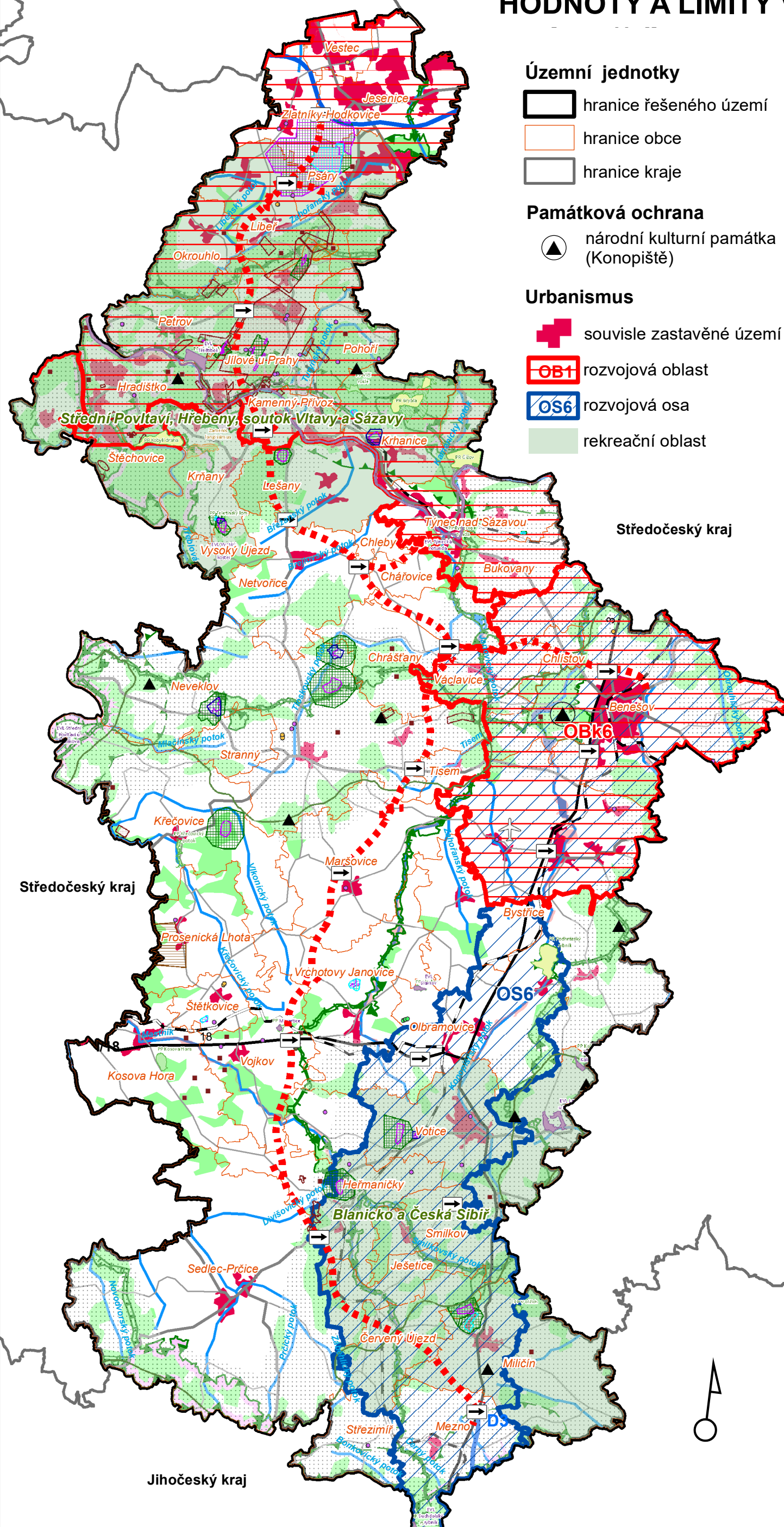
VYMEZENÍ SROVNÁVACÍHO ÚZEMÍ



Zdroje dat:
 ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
 ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
 ArcCR 500, v. 3.2, ARCDATA (2016)

Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji	
Výkres	Vymezení srovnávacího území
Měřítko	1 : 230 000
Autor	Miroslav Vrtiška, Praha 2017

HODNOTY A LIMITY VYUŽITÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



Územní jednotky

- hranice řešeného území
- hranice obce
- hranice kraje

Památková ochrana

- národní kulturní památka (Konopiště)

Urbanismus

- souvisle zastavěné území
- rozvojová oblast
- rozvojová osa
- rekreační oblast

Dopravní infrastruktura

- dálnice, Pražský okruh (D0)
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- plánovaná trasa D3 a související stavby
- plánovaný sjezd z D3
- železnice
- letiště

Přírodní hodnoty a limity využití území

- lesy
- VODNÍ REŽIM**
- vodní plocha
- vodní tok
- stanovené záplavové území Q100

OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

- lokalita národně významného druhu
- NATURA 2000 - EVL
- dálkový migrační koridor
- migračně významná území
- přírodní památka (PP) vyhlášené ochranné pásmo
- přírodní rezervace (PR) vyhlášené ochranné pásmo
- památný strom - jednotlivý
- památný strom - alej
- památný strom - skupina

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

- nadregionální biocentrum
- nadregionální biokoridor
- OP nadregionálního biokoridoru
- regionální biocentrum
- regionální biokoridor

Nerostné suroviny a horninové prostředí

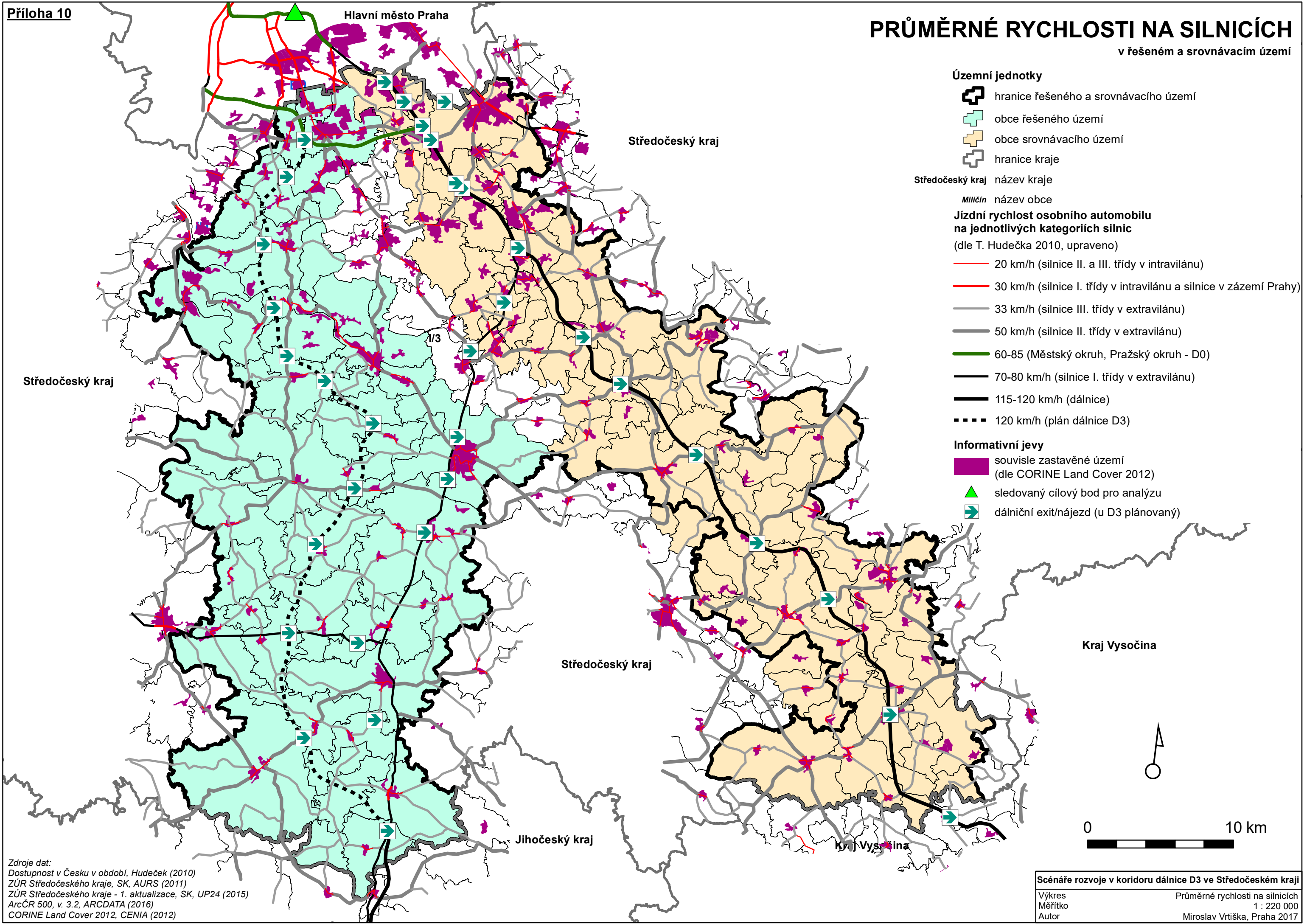
- výškové kóty
- dobývací prostory těžené
- dobývací prostory netěžené
- poddolovaná území bodová
- poddolovaná území plošná
- ložiska nerostných surovin (výhradní)
- schválené prognózní zdroje vyhrazených nerostů
- schválené prognózní zdroje nevyhrazených nerostů
- chráněná ložisková území

0 10 km

Zdroje dat:
 WMS server - údaje o území, AOPK (2016)
 WMS server - údaje o území, ČGS (2016)
 CORINE Land Cover, 2012, CENIA (2012)
 ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
 ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
 ArcČR 500, v. 3.2, ARCDATA (2016)

PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA SILNICÍCH

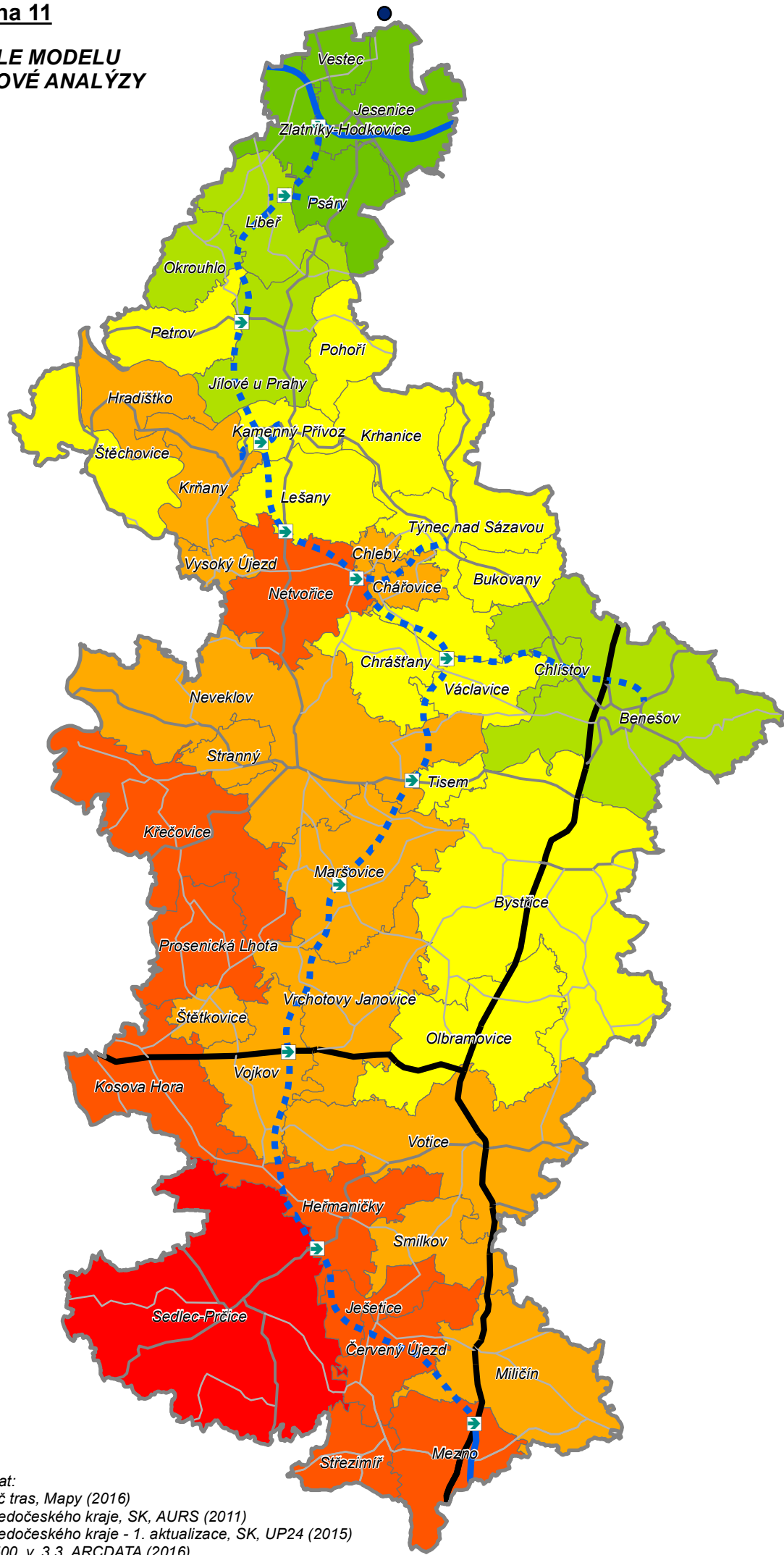
v řešeném a srovnávacím území



- Územní jednotky**
- hranice řešeného a srovnávacího území
 - obce řešeného území
 - obce srovnávacího území
 - hranice kraje
- Středočeský kraj název kraje
- Miličín* název obce
- Jízdní rychlost osobního automobilu na jednotlivých kategoriích silnic**
(dle T. Hudečka 2010, upraveno)
- 20 km/h (silnice II. a III. třídy v intravilánu)
 - 30 km/h (silnice I. třídy v intravilánu a silnice v zázemí Prahy)
 - 33 km/h (silnice III. třídy v extravilánu)
 - 50 km/h (silnice II. třídy v extravilánu)
 - 60-85 (Městský okruh, Pražský okruh - D0)
 - 70-80 km/h (silnice I. třídy v extravilánu)
 - 115-120 km/h (dálnice)
 - 120 km/h (plán dálnice D3)
- Informativní jevy**
- souvisle zastavěné území (dle CORINE Land Cover 2012)
 - sledovaný cílový bod pro analýzu
 - dálniční exit/nájezd (u D3 plánovaný)

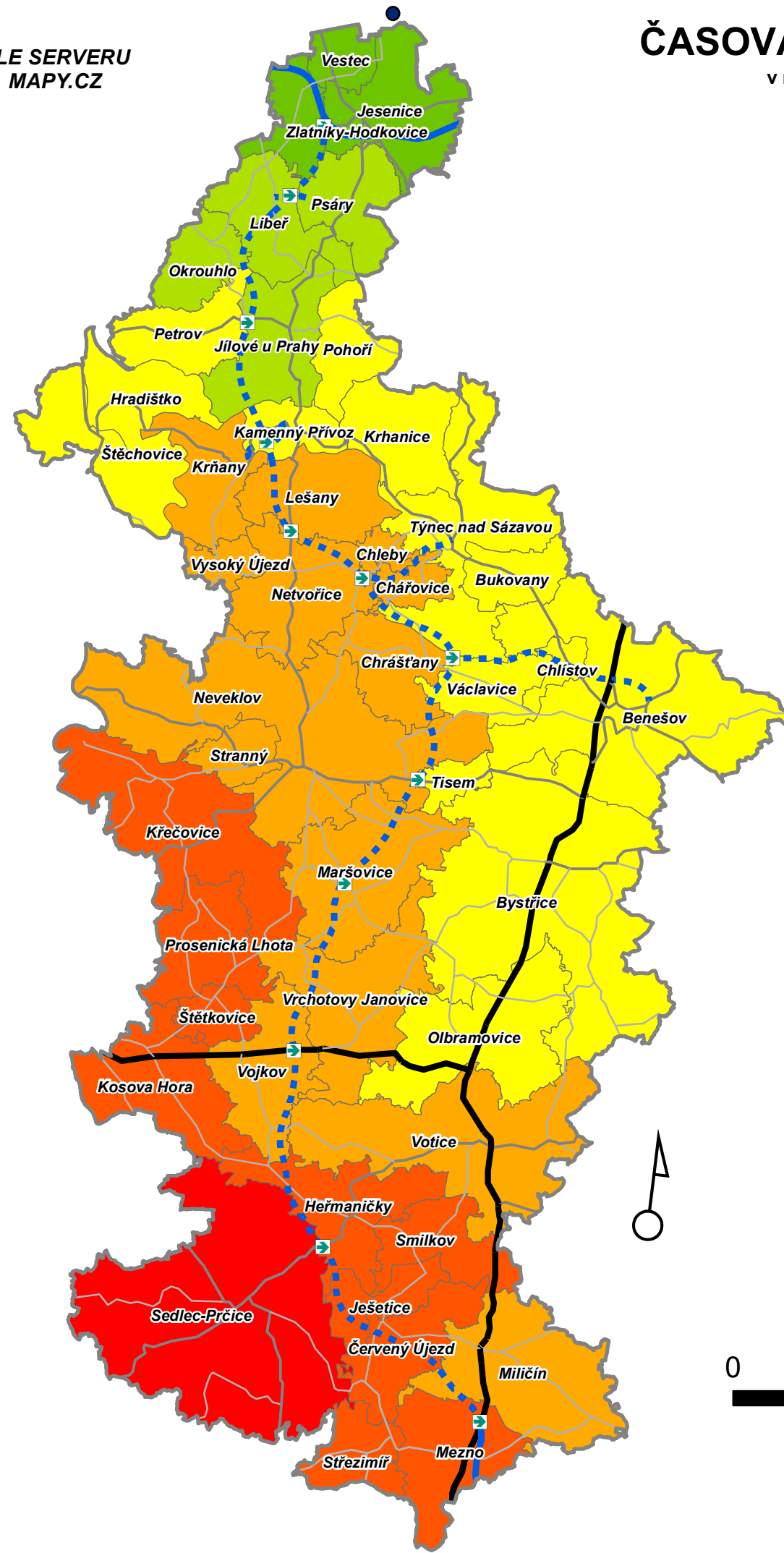
Zdroje dat:
 Dostupnost v Česku v období, Hudeček (2010)
 ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
 ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
 ArcČR 500, v. 3.2, ARCDATA (2016)
 CORINE Land Cover 2012, CENIA (2012)

DLE MODELU
SÍŤOVÉ ANALÝZY



Zdroje dat:
Plánovač tras, Mapy (2016)
ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
ArcČR 500, v. 3.3, ARCDATA (2016)

DLE SERVERU
MAPY.CZ



ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY

v minutách, z obcí řešeného území v současnosti,
dle serveru mapy.cz a dle modelu

Legenda

□ hranice řešeného / srovnávacího území

Časová dostupnost Prahy (v min)

- < 15
- 15 - 25
- 25,1 - 35
- 35,1 - 45
- 45,1 - 55
- 55,1 - 65
- 65 <

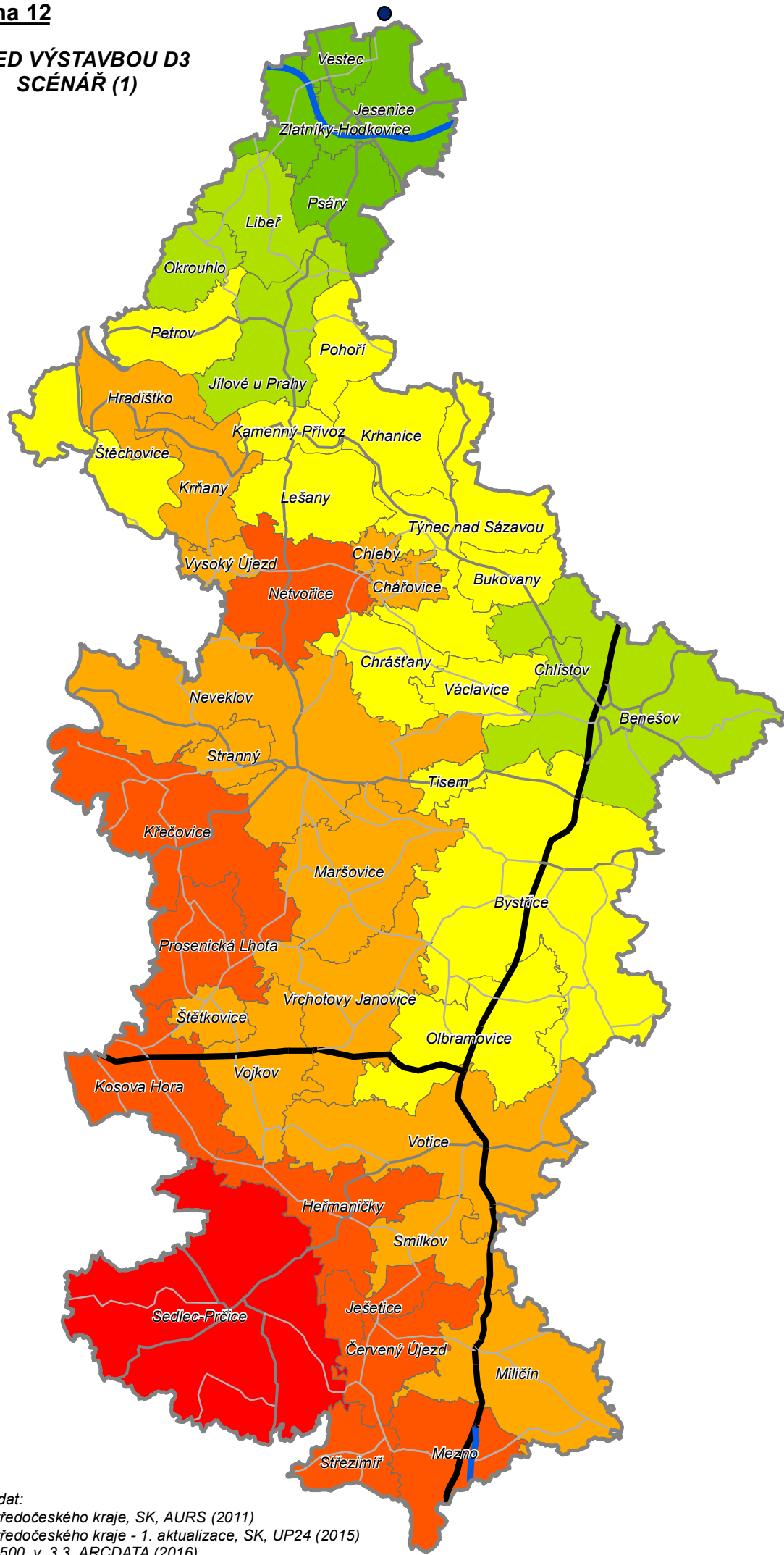
Silniční infrastruktura

- plán dálnice D3 a souvisejících staveb
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- plánovaný dálniční přivaděč / exit
- cíl analýzy - Městský okruh ("jižní spojka")

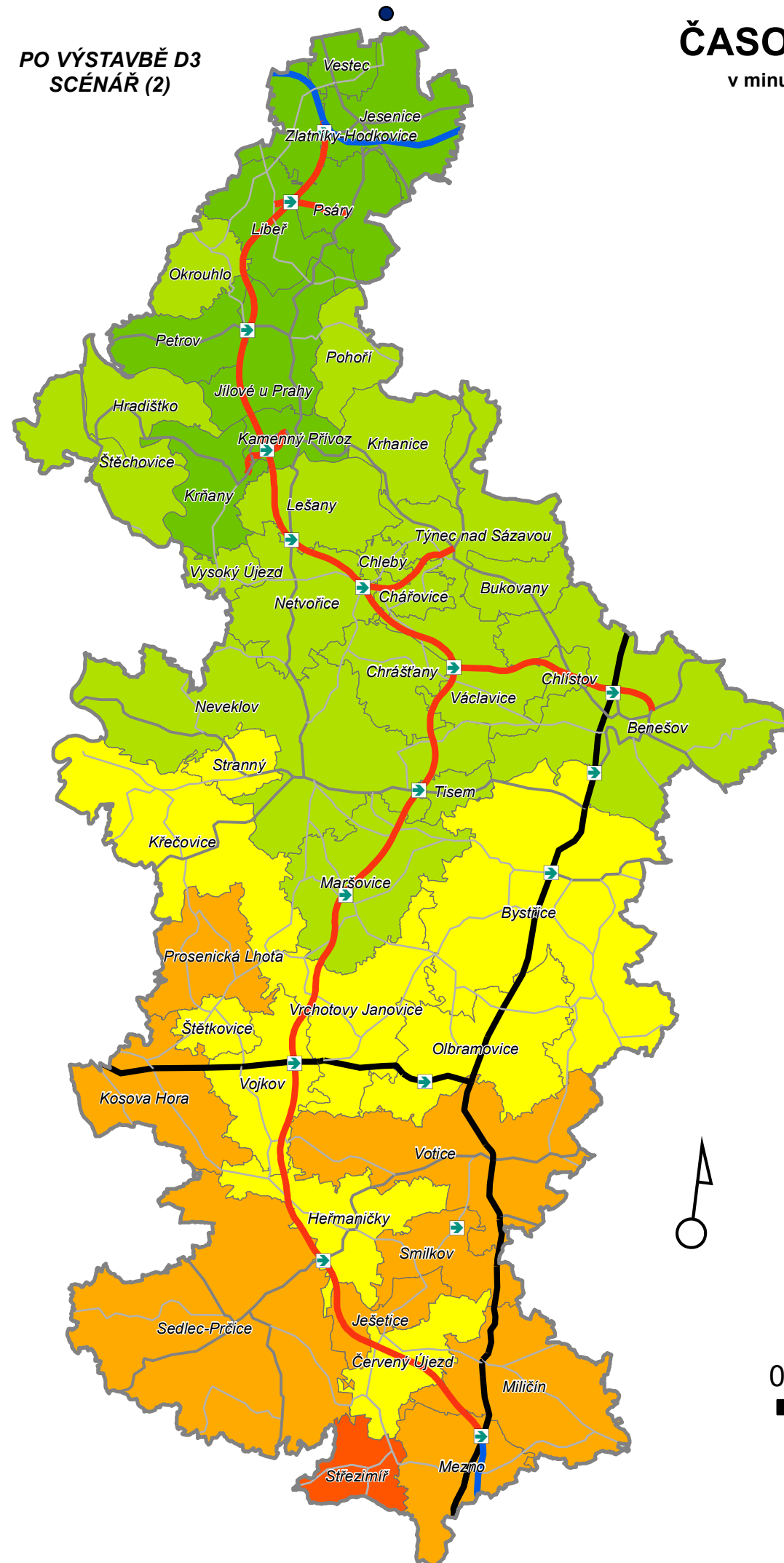


Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji	
Výkres	Časová dostupnost Prahy v současnosti
Měřítko	1 : 200 000
Autor	Miroslav Vrtiška, Praha 2017

**PŘED VÝSTAVBOU D3
SCÉNÁŘ (1)**



**PO VÝSTAVBĚ D3
SCÉNÁŘ (2)**



ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY

v minutách, z obcí řešeného před a po výstavbě dálnice D3

Legenda

□ hranice řešeného / srovnávacího území

Časová dostupnost Prahy (v min)

- < 15
- 15 - 25
- 25,1 - 35
- 35,1 - 45
- 45,1 - 55
- 55,1 - 65
- 65 <

Silniční infrastruktura

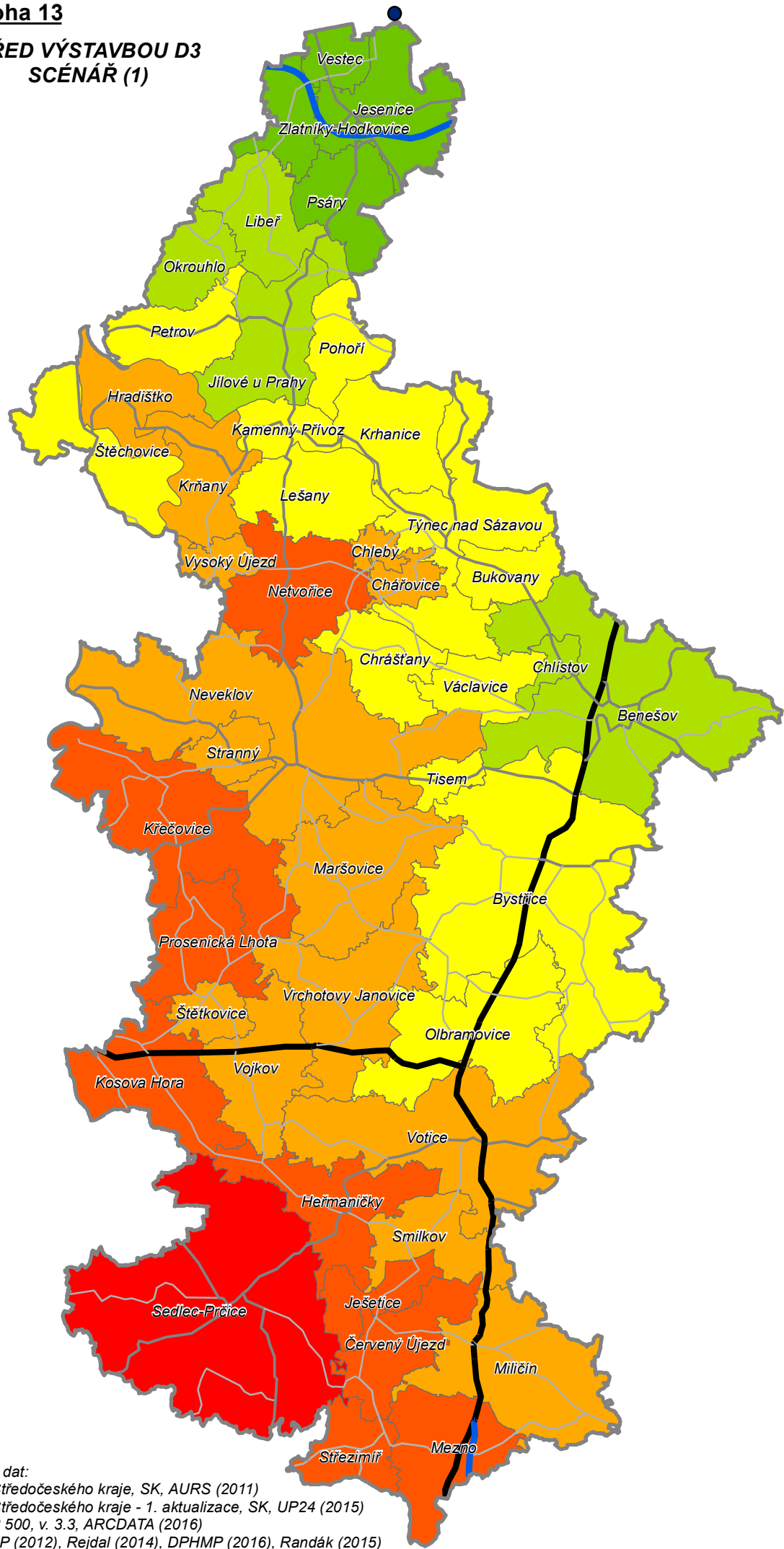
- plán dálnice D3 a souvisejících staveb
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- dálniční přivaděč / exit
- cíl analýzy - Městský okruh ("jižní spojka")



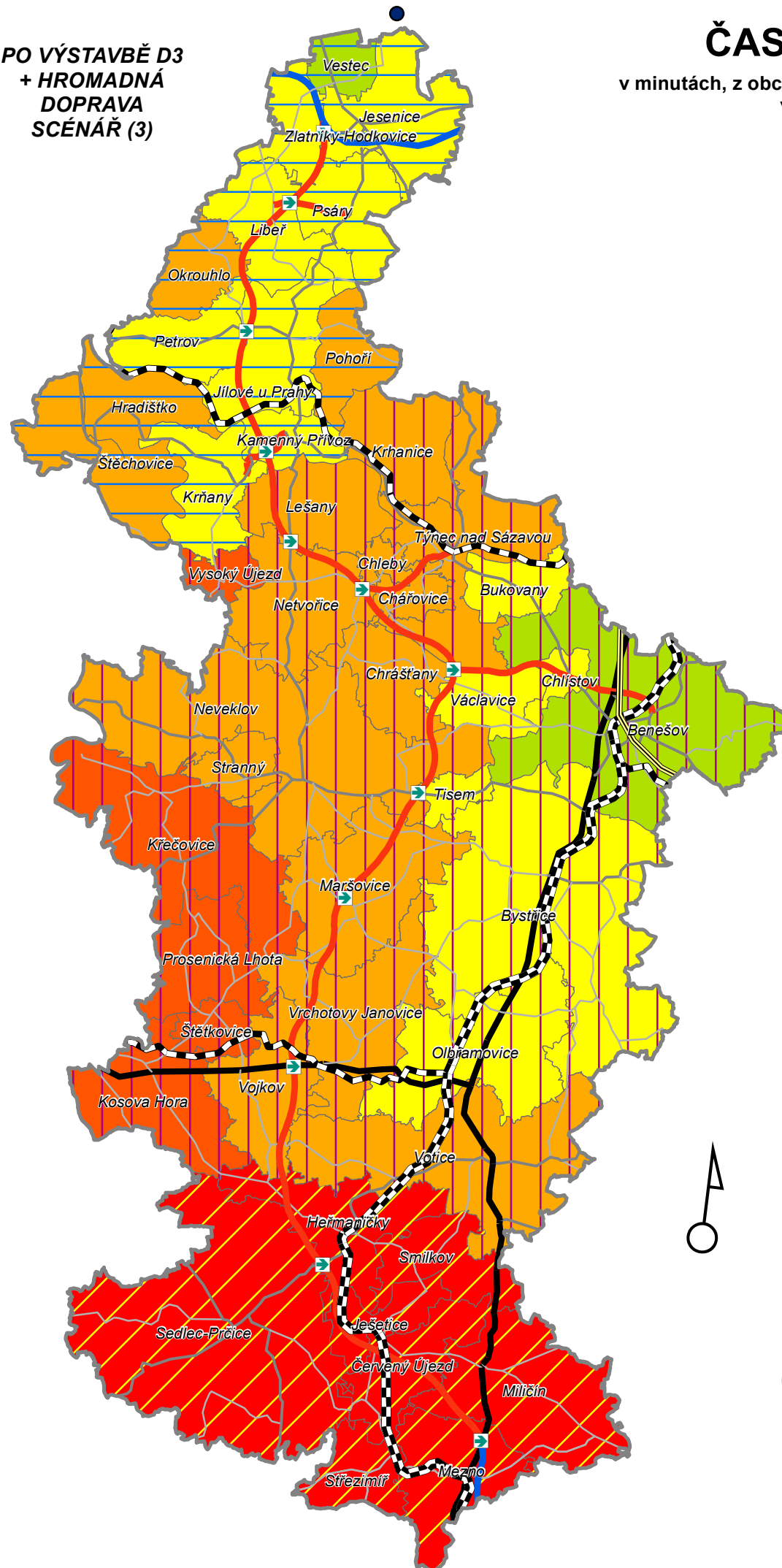
Zdroje dat:
ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
ArcČR 500, v. 3.3, ARCDATA (2016)

Scénáře rozvoje v koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji	
Výkres	Časová dostupnost Prahy ve scénářích (1) a (2)
Měřítko	1 : 200 000
Autor	Miroslav Vrtiška, Praha 2017

**PŘED VÝSTAVBOU D3
SCÉNÁŘ (1)**



**PO VÝSTAVBĚ D3
+ HROMADNÁ
DOPRAVA
SCÉNÁŘ (3)**



ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY

v minutách, z obcí řešeného území před výstavbou dálnice D3 - Scénář (1)
v porovnání s využitím kombinovaného formátu dopravy
(D3 + VRT / železnice / metro D) - Scénář (3)

Legenda

☐ hranice řešeného / srovnávacího území

Časová dostupnost Prahy (v min)

- < 15
- 15 - 25
- 25,1 - 35
- 35,1 - 45
- 45,1 - 55
- 55,1 - 65
- 65 <

Silniční infrastruktura

- plán dálnice D3 a souvisejících staveb
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- dálniční přivaděč / exit
- cíl analýzy - Městský okruh ("jižní spojka")

Železniční infrastruktura

- IV. tranzitní železniční koridor
- ostatní železnice
- plán VRT Praha - Brno (jižní varianta)
- cíl analýzy - Nám. Míru / Hl. Nádraží (Praha)

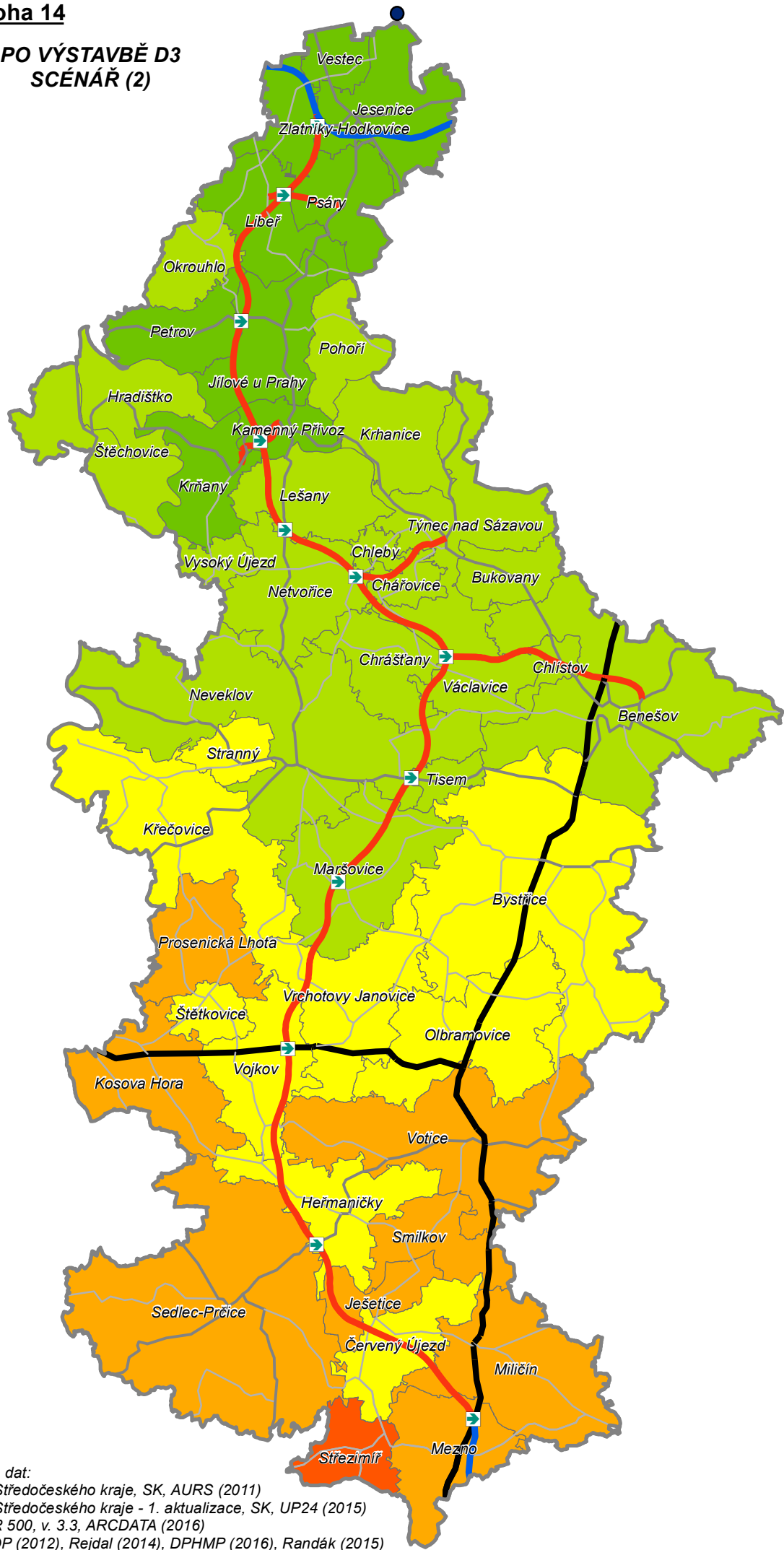
Členění území ve scénáři (3)

- severní segment
(napojení na metro D v Depu Písnice)
- střední segment
(napojení na železnici v Benešově)
- jižní segment
(napojení na železnici v Táboře)

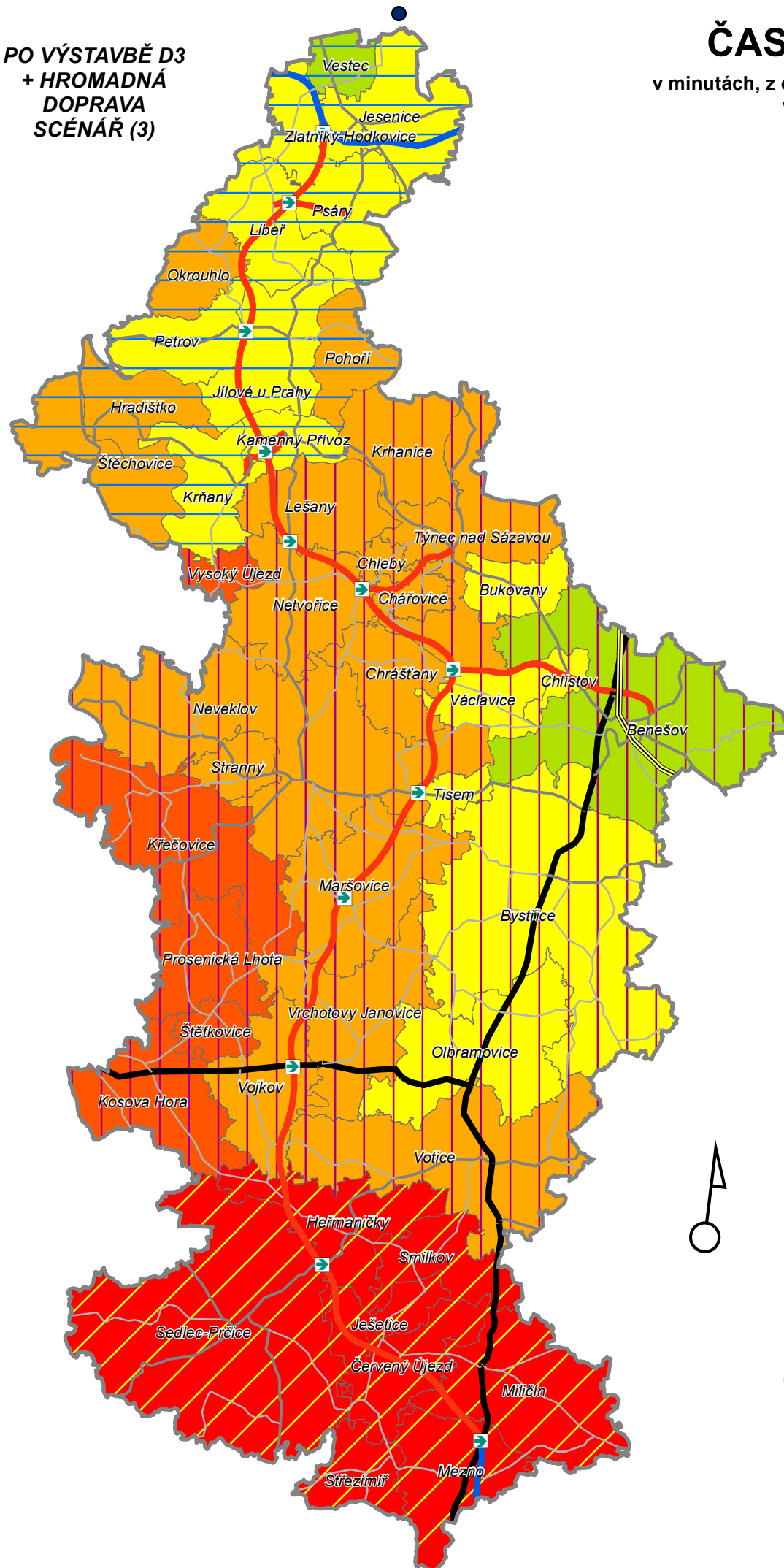


Zdroje dat:
ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
ArcČR 500, v. 3.3, ARCDATA (2016)
CEDOP (2012), Rejda (2014), DPHMP (2016), Randák (2015)

**PO VÝSTAVBĚ D3
SCÉNÁŘ (2)**



**PO VÝSTAVBĚ D3
+ HROMADNÁ
DOPRAVA
SCÉNÁŘ (3)**



ČASOVÁ DOSTUPNOST PRAHY

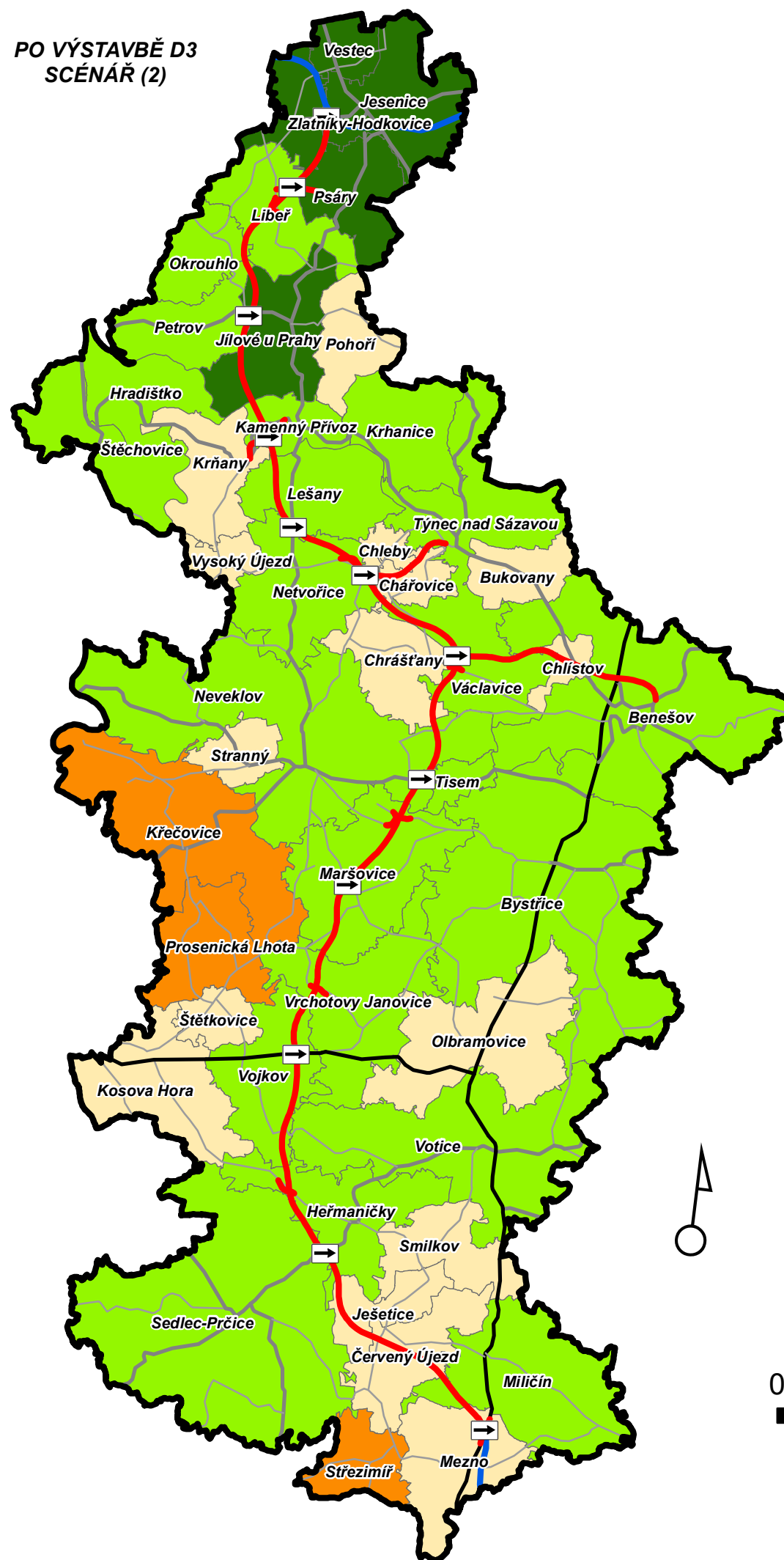
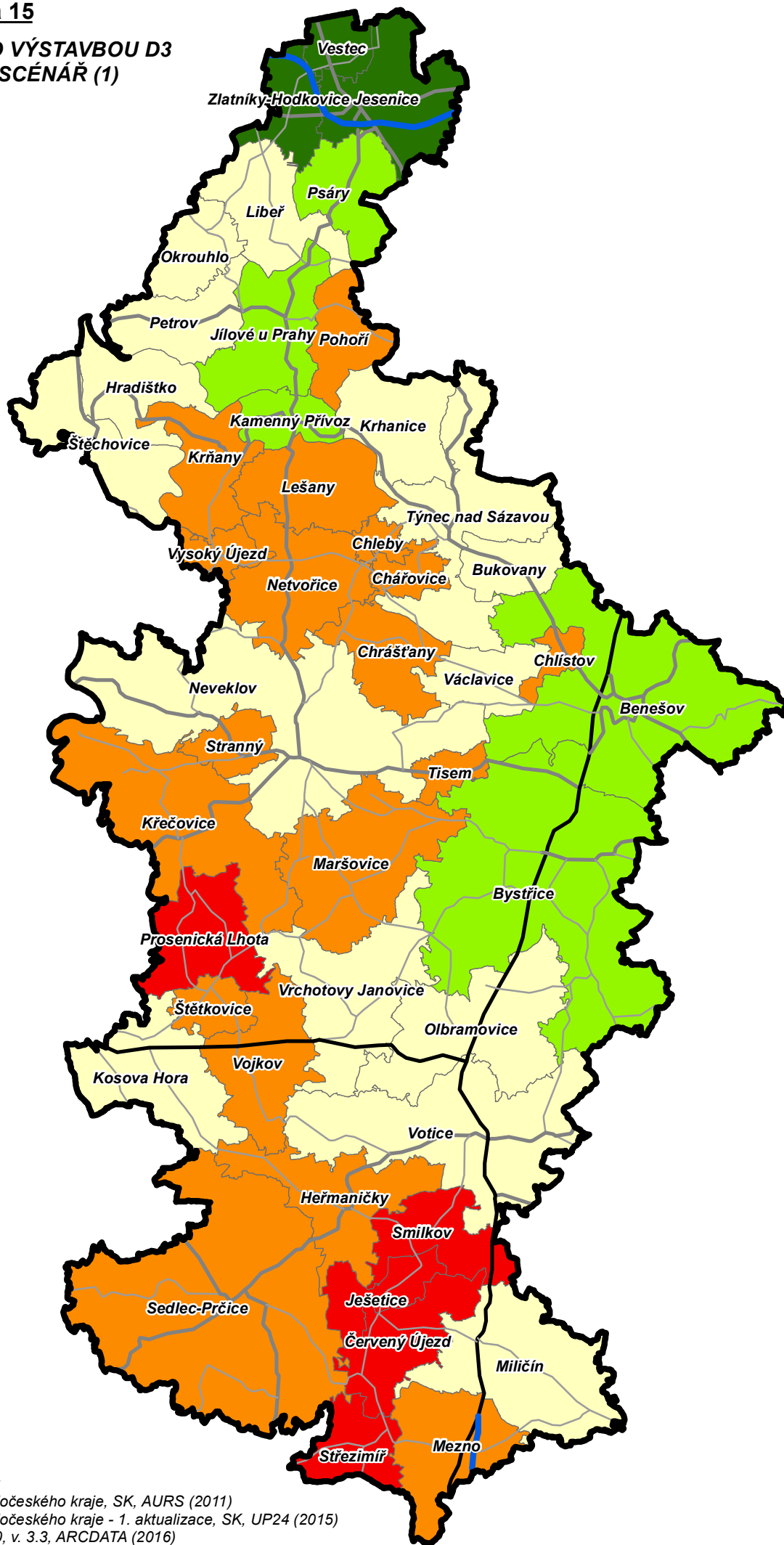
v minutách, z obcí řešeného území po výstavbě dálnice D3 - Scénář (2)
v porovnání s využitím kombinovaného formátu dopravy
(D3 + VRT / železnice / metro D) - Scénář (3)

Legenda

- hranice řešeného / srovnávacího území
- Časová dostupnost Prahy (v min)**
- < 15
- 15 - 25
- 25,1 - 35
- 35,1 - 45
- 45,1 - 55
- 55,1 - 65
- 65 <
- Silniční infrastruktura**
- plán dálnice D3 a souvisejících staveb
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- dálniční přivaděč / exit
- cíl analýzy - Městský okruh ("jižní spojka")
- Železniční infrastruktura**
- IV. tranzitní železniční koridor
- ostatní železnice
- plán VRT Praha - Brno (jižní varianta)
- cíl analýzy - Nám. Míru / Hl. Nádraží (Praha)
- Členění území ve scénáři (3)**
- severní segment
(napojení na metro D v Depu Písnice)
- střední segment
(napojení na železnici v Benešově)
- jižní segment
(napojení na železnici v Táboře)



Zdroje dat:
ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
ArcČR 500, v. 3.3, ARCDATA (2016)
CEDOP (2012), Rejda (2014), DPHMP (2016), Randák (2015)



ATRAKTIVITA OBCÍ

v řešeném území, ve scénářích (1) a (2)

Územní jednotky

- hranice řešeného území
- obce řešeného území
- hranice kraje

Středočeský kraj název kraje

Miličín název obce

Silniční infrastruktura řešeného území

- dálnice D3, Pražský okruh
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

Plánovaná trasa dálnice D3

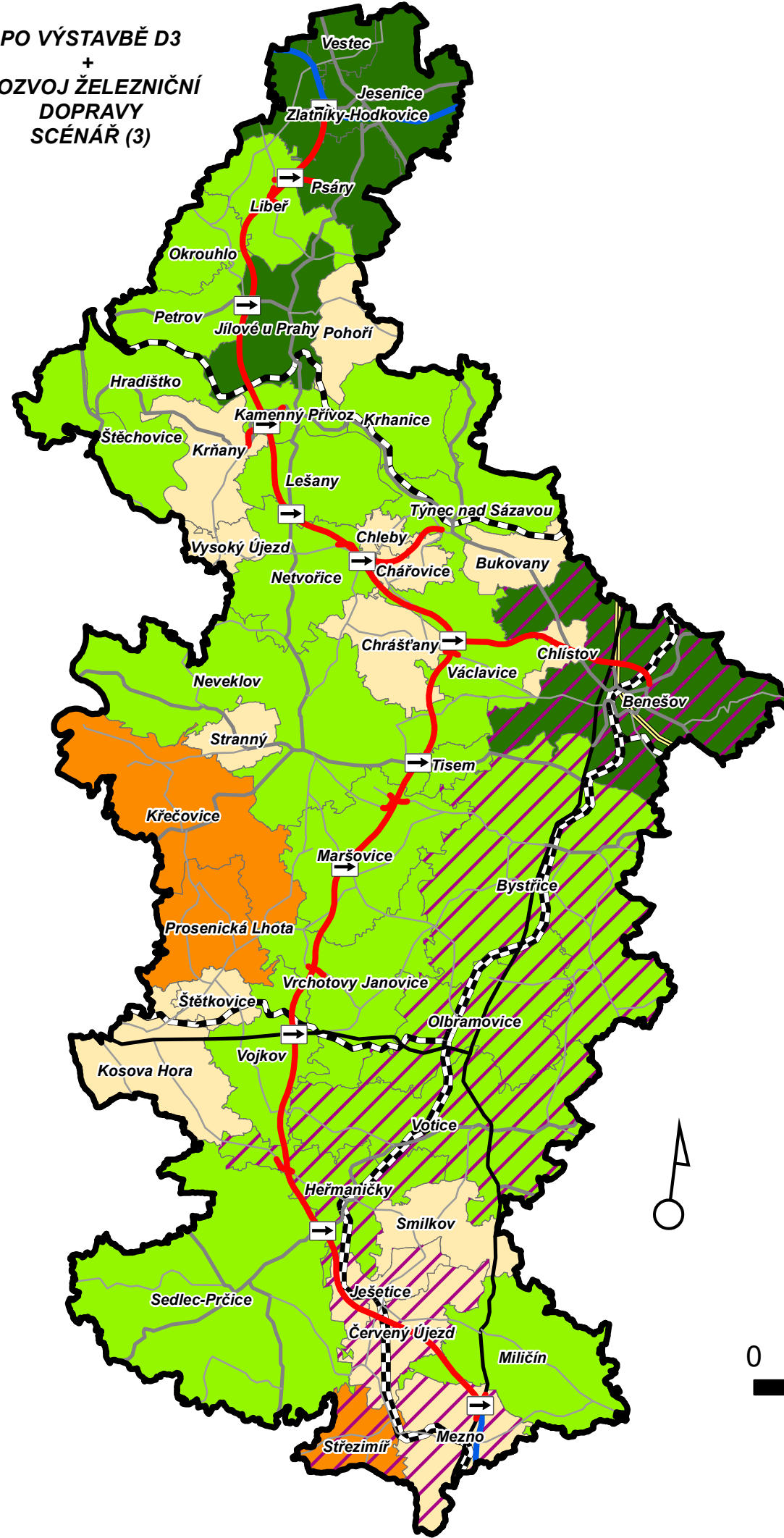
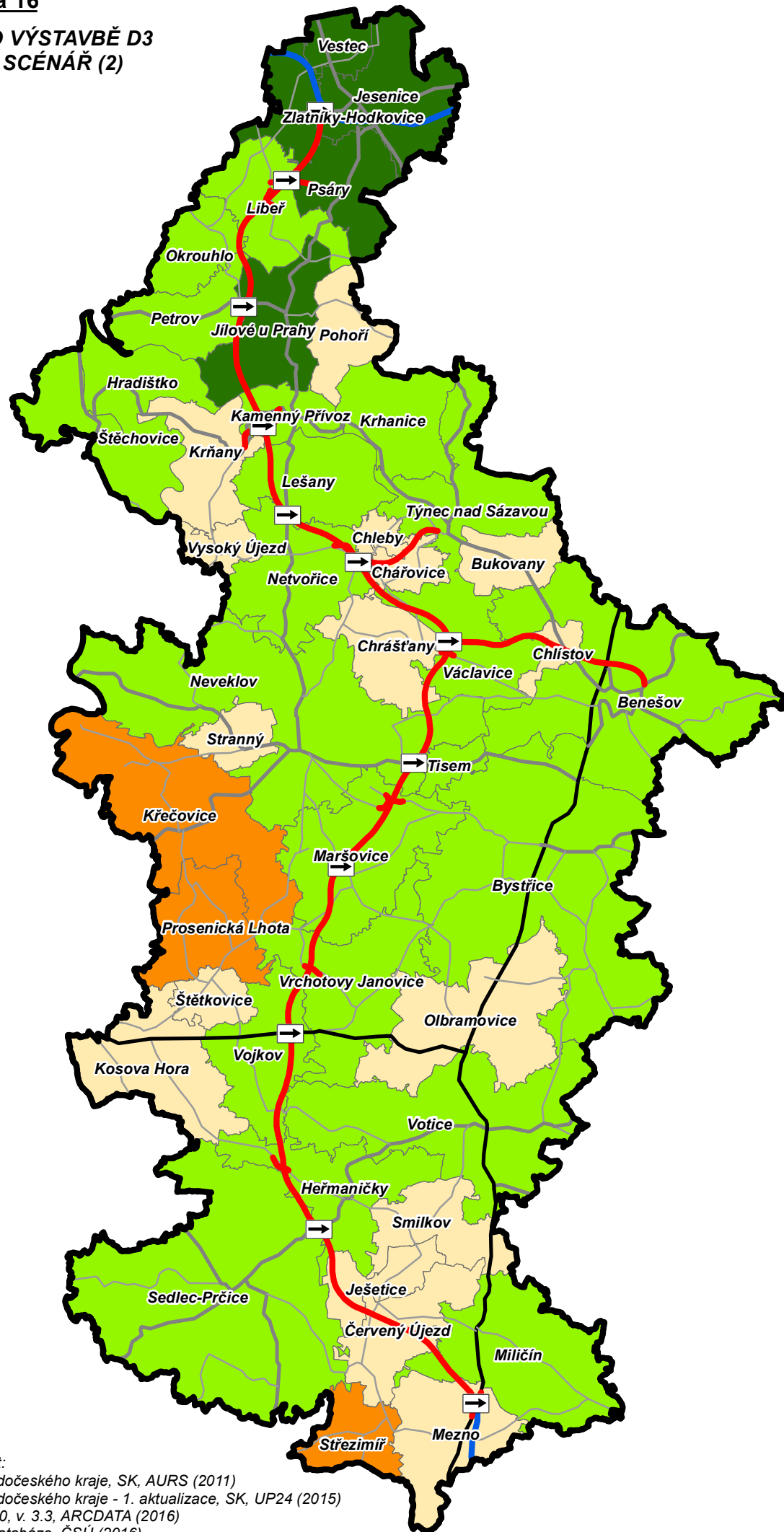
- dálnice D3 a související stavby
- dálniční přivaděč / exit

Atraktivita obce (předpoklad pro poptávku)

- velmi nízká
- nízká
- neutrální
- vysoká
- velmi vysoká



Zdroje dat:
ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
ArcČR 500, v. 3.3, ARCDATA (2016)
Veřejná databáze, ČSÚ (2016)



ATRAKTIVITA OBCÍ

v řešeném území, ve scénářích (2) a (3)

Územní jednotky

- hranice řešeného území
- obce řešeného území
- hranice kraje

Středočeský kraj název kraje

Miličín název obce

Silniční infrastruktura řešeného území

- dálnice D3, Pražský okruh
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

Plánovaná trasa dálnice D3

- dálnice D3 a související stavby
- dálniční přivaděč / exit

Železniční infrastruktura řešeného území

- IV. železniční koridor
- ostatní železnice
- plán VRT Praha - Brno (jižní var.)

Atraktivita obce (předpoklad pro poptávku)

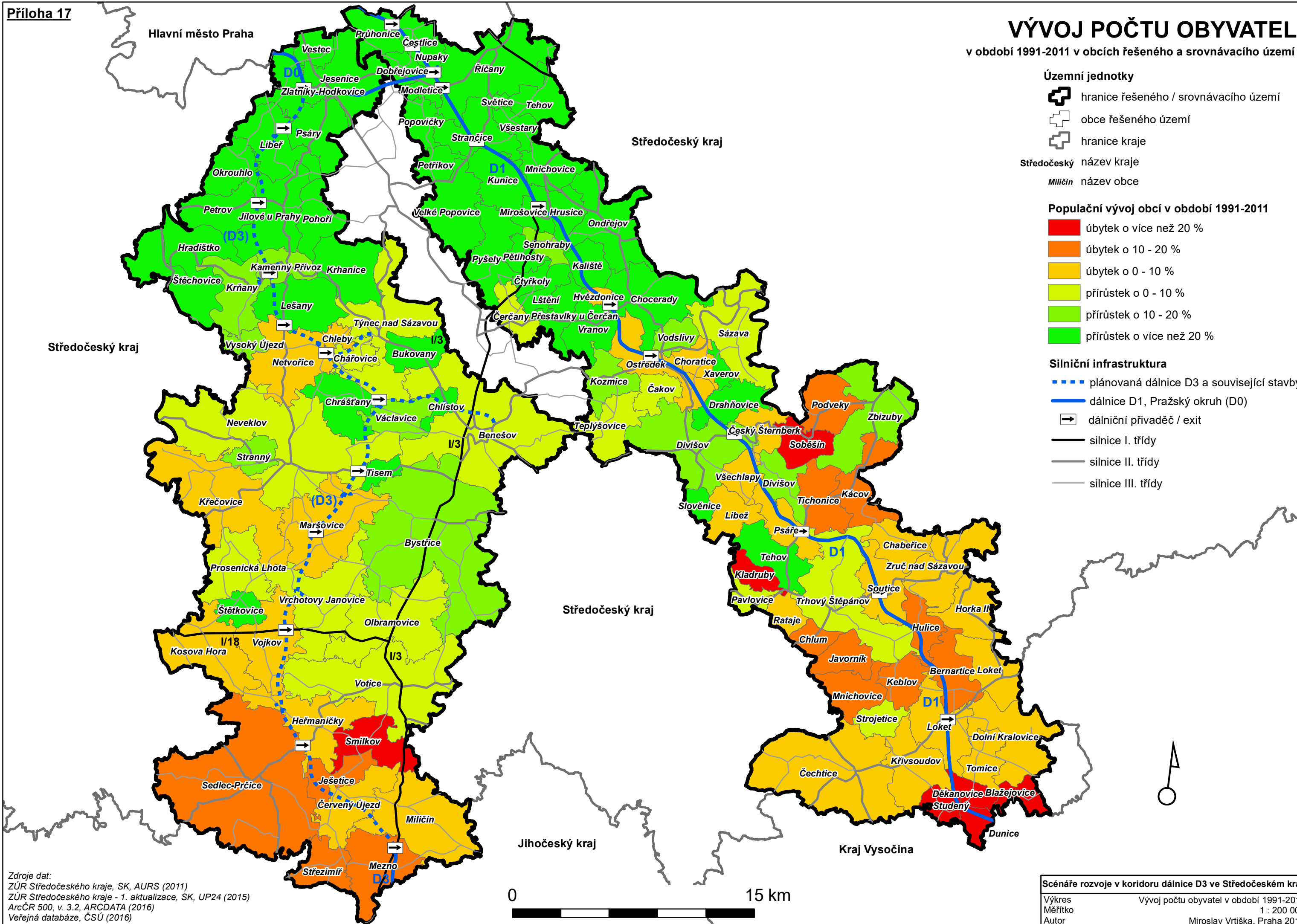
- velmi nízká
- nízká
- neutrální
- vysoká
- velmi vysoká
- atraktivita ve Scénáři (3)
(přítomností žel. trati č. 220)



Zdroje dat:
ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
ArcČR 500, v. 3.3, ARCDATA (2016)
Veřejná databáze, ČSÚ (2016)

VÝVOJ POČTU OBYVATEL

v období 1991-2011 v obcích řešeného a srovnávacího území



- Územní jednotky**
- hranice řešeného / srovnávacího území
 - obce řešeného území
 - hranice kraje
- Středočeský** název kraje
- Miličín* název obce
- Populační vývoj obcí v období 1991-2011**
- úbytek o více než 20 %
 - úbytek o 10 - 20 %
 - úbytek o 0 - 10 %
 - přírůstek o 0 - 10 %
 - přírůstek o 10 - 20 %
 - přírůstek o více než 20 %
- Silniční infrastruktura**
- plánovaná dálnice D3 a související stavby
 - dálnice D1, Pražský okruh (D0)
 - dálniční přivaděč / exit
 - silnice I. třídy
 - silnice II. třídy
 - silnice III. třídy

Zdroje dat:
 ZÚR Středočeského kraje, SK, AURS (2011)
 ZÚR Středočeského kraje - 1. aktualizace, SK, UP24 (2015)
 ArcCR 500, v. 3.2, ARCDATA (2016)
 Veřejná databáze, ČSÚ (2016)