



Adaptace Podřipsko 2030+

ADAPTAČNÍ STRATEGIE PODŘIPSKO

ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY  
ROZPOČET OBCE  
KONKURENCESCHOPNOST  
KVALITA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA  
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA  
BEZPEČNOST A OCHRANA OBYVATELSTVA REKREACE A CESTOVNÍ RUCH  
EKONOMICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY  
VIZE ROZVOJE ÚZEMÍ  
IDENTITA OBCE  
PŘÍRODA A KRAJINA  
VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ  
SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ  
OBČANSKÁ VYBAVENOST  
REKREACE A CESTOVNÍ RUCH  
BEZPEČNOST A OCHRANA OBYVATELSTVA  
PROSTOROVÉ A FUNKČNÍ  
USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ  
KONKURENCESCHOPNOST  
STRUKTURA  
INOVACE  
VODNÍ REŽIM  
BEZPEČNOST A OCHRANA OBYVATELSTVA  
ROZPOČET OBCE  
INOVACE  
KONKURENCESCHOPNOST  
REKREACE  
A CESTOVNÍ RUCH  
BEZPEČNOST A OCHRANA OBYVATELSTVA  
ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESÁ  
HODNINOVÉ PROSTŘEDÍ  
VODNÍ REŽIM  
ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

# Katalog dopadů VRT a terminálů VRT

na obce a obyvatelstvo regionu Podřipsko



FAKULTA  
ARCHITEKTURY  
ČVUT V PRAZE



FAKULTA  
DOPRAVNÍ  
ČVUT V PRAZE



VŠE / NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ  
FAKULTA



PATHWAYS TO RESILIENCE



Financováno  
Evropskou unií

# Katalog dopadů VRT a terminálů VRT na obce a obyvatelstvo regionu Podřipsko

## AUTOŘI

**Ing. arch. Vít Řezáč, Ph.D.** ústav prostorového plánování, FA ČVUT v Praze

**doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.** katedra dopravního inženýrství FD ČVUT v Praze

**doc. Ing. Petr Toth, Ph.D.** katedra regionálních studií, NF VŠE v Praze

**Ing. Martin Lukavec, Ph.D.** katedra regionálních studií, NF VŠE v Praze

Práce vznikla v rámci programu Pathways2Resilience (P2R), II. výzva, financovaného z programu Horizon Europe, v rámci kterého Sdružení měst a obcí Koridor D8 získalo dotaci na základě žádosti ID P0000683-C2502.

## PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě by autoři rádi poděkovali členům Sdružení měst a obcí Koridor D8 a jeho předsedovi Ing. Martinovi Klečkovi, Ph.D. za vstřícnost a veškerý čas, který koordinaci práce věnovali.

Poděkování patří také představitelům samospráv dotčených obcí, kteří svými podněty přispěli k sestavení obsahu karet dopadů.

# Obsah

|          |                                            |    |
|----------|--------------------------------------------|----|
|          | Seznam zkratk                              | 4  |
| <b>A</b> | Úvod                                       | 5  |
| <b>B</b> | Metodika                                   | 7  |
| <b>C</b> | Proměny v území                            | 10 |
| <b>D</b> | Regionální a místní dopady VRT na osídlení | 15 |
| <b>E</b> | Externality VRT                            | 22 |
| <b>F</b> | Vymezení řešeného území                    | 27 |
| <b>G</b> | Role samosprávy                            | 28 |
| <b>H</b> | Literatura                                 | 31 |
|          | Příloha: Karty dopadů                      | 34 |

# Seznam zkratek

|                           |                                                                                                                      |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ARTS, EATIA, STeMA</b> | modely hodnocení územních dopadů vyvinuté v rámci programu ESPON (viz kapitola B)                                    |
| <b>CBA</b>                | analýza nákladů a přínosů (cost-benefit analysis)                                                                    |
| <b>ČKA</b>                | Česká komora architektů                                                                                              |
| <b>ČOV</b>                | čistírna odpadních vod                                                                                               |
| <b>ČR</b>                 | Česká republika                                                                                                      |
| <b>ČSÚ</b>                | Český statistický úřad                                                                                               |
| <b>ČVUT</b>               | České vysoké učení technické v Praze                                                                                 |
| <b>D0, D8</b>             | dálnice D0 (Pražský okruh), dálnice D8 (Praha – Ústí nad Labem – státní hranice s Německem)                          |
| <b>DF</b>                 | Dopravní fakulta ČVUT                                                                                                |
| <b>DPH</b>                | daň z přidané hodnoty                                                                                                |
| <b>EC</b>                 | Evropská komise (European Commission)                                                                                |
| <b>EIA</b>                | posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)                                              |
| <b>ESPON</b>              | evropský program pro výzkum územního rozvoje (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) |
| <b>ETH</b>                | Spolková vysoká technická škola v Curychu (Eidgenössische Technische Hochschule Zürich)                              |
| <b>EU</b>                 | Evropská unie                                                                                                        |
| <b>FA</b>                 | Fakulta architektury ČVUT                                                                                            |
| <b>HPP</b>                | hrubá podlažní plocha                                                                                                |
| <b>CHKO</b>               | chráněná krajinná oblast                                                                                             |
| <b>IAD</b>                | individuální automobilová doprava                                                                                    |
| <b>IPR Praha</b>          | Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy                                                                    |
| <b>KES</b>                | koeficient ekologické stability                                                                                      |
| <b>LPF</b>                | lesní půdní fond (pozemky určené k plnění funkcí lesa)                                                               |
| <b>MHD</b>                | městská hromadná doprava                                                                                             |
| <b>MMR</b>                | Ministerstvo pro místní rozvoj                                                                                       |
| <b>NKP</b>                | národní kulturní památka                                                                                             |
| <b>NPR</b>                | národní přírodní rezervace                                                                                           |
| <b>ORP</b>                | obec s rozšířenou působností                                                                                         |
| <b>P+R</b>                | parkoviště systému „zaparkuj a jed“ (park and ride)                                                                  |
| <b>P2R</b>                | program Pathways2Resilience                                                                                          |
| <b>RIA</b>                | hodnocení dopadů regulace (Regulatory Impact Assessment)                                                             |
| <b>RUD</b>                | rozpočtové určení daní                                                                                               |
| <b>SIRS</b>               | Státní investiční a rozvojová společnost                                                                             |
| <b>STK</b>                | stanice technické kontroly                                                                                           |
| <b>TEN-T</b>              | transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Network)                                                        |
| <b>TIA</b>                | hodnocení územních dopadů (Territorial Impact Assessment)                                                            |
| <b>UAT</b>                | území nefragmentovaná dopravou (Unfragmented Areas by Traffic)                                                       |
| <b>ÚSES</b>               | územní systém ekologické stability                                                                                   |
| <b>VRT</b>                | vysokorychlostní trať, vysokorychlostní železnice (viz kapitola A, Základní pojmy)                                   |
| <b>VŠE</b>                | Vysoká škola ekonomická v Praze                                                                                      |
| <b>ZPF</b>                | zemědělský půdní fond                                                                                                |

# A Úvod

Dopravní stavby byly vždy v historii hybatelem proměny sídel. Doprava se totiž váže na výrobu, obchod a služby a ty jsou podmíněny přítomností dostatečné koncentrace obyvatel.

Sborník si klade za cíl upozornit na hlavní možné proměny v území, které je ovlivněno významnou infrastrukturní stavbou, v tomto konkrétním případě umístěním trasy vysokorychlostní železnice (dále VRT) a Terminálu VRT. Je sestaven tak, aby bylo umožněno alespoň jeho základní využití řadovými pracovníky jednotlivých subjektů veřejné správy a samosprávy, kteří nemusí mít žádné specifické vzdělání a mohou vyhodnotit relevantnost uvedených dopadů nebo jeví pouze se znalostí posuzovaného záměru a znalostí dotčeného území.

V rámci regionu anebo v každé jednotlivé obci nebude dopad VRT stejný, ale znalost problematiky a širších souvislostí usnadní obcím přijímat potřebná rozhodnutí dostatečně včas, aby se nová investice využila jako příležitost pro zlepšení kvality života.

## Základní pojmy: VRT, Příměstská VRT, Terminál VRT, stanice a zastávka

Katalog pracuje s několika dopravními pojmy, které je třeba od sebe odlišit. Pojem Příměstská VRT v katalogu nově zavádíme, proto jej vysvětlujeme podrobněji.

**Vysokorychlostní trať (VRT)** – nová železniční trať určená pro rychlou osobní dopravu.

Úsek VRT Podřipsko je součástí připravovaného spojení Praha – Drážďany. Návrhová rychlost trati je až 320 km/h, nepojedou po ní však jen nejrychlejší vlaky: počítá se s více kategoriemi vlaků, které se liší rychlostí i počtem zastavení. Zkratkou VRT katalog označuje především samotnou stavbu – její trasu, zábory, hluk nebo bariérový účinek v krajině.



**Obr. 1** Různé kategorie vlaků na kolejiích VRT (200 - 320 km/hod)

**Příměstská VRT** – pracovní pojem tohoto katalogu, nikoli oficiální název Správy železnic.

Označuje rychlé příměstské spojení s Prahou, které VRT umožní. Vlaky segmentu do max. 230 km/h pojedou z Prahy po VRT, zastaví na Terminálu VRT Roudnice a poté sjedou na stávající trať č. 090, kde pojedou jako po běžné koridorové trati (nejvýše 200 km/h) a budou zastavovat i ve vybraných stanicích, např. v Bohušovicích nad Ohří nebo Lovosicích. Rychlé spojení do Prahy tak získá nejen okolí Terminálu VRT Roudnice, ale i obce podél trati č. 090. Nejrychlejší vlaky (až 320 km/h) budou Terminál VRT Roudnice projíždět. Pokud katalog hovoří o vybudování nebo zprovoznění Příměstské VRT, rozumí se tím zahájení provozu těchto vlaků po i dílčím zprovoznění VRT Podřipsko a Terminálu VRT Roudnice a vlacích v segmentu do max. 230 km/h

**Trať č. 090** – stávající železniční trať (Praha –) Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem (– Děčín), vedená údolím Vltavy a Labe přes Roudnici nad Labem, Bohušovice nad Ohří a Lovosice.

**Terminál VRT** – stanice na VRT, ve které zastavují vysokorychlostní vlaky a která zároveň slouží jako přestupní uzel: navazují na ni autobusy, regionální vlaky, parkoviště P+R a pěší a cyklistické trasy. V regionu jde o Terminál VRT Roudnice, umístěný mimo zastavěné území Roudnice nad Labem v blízkosti letiště, s napojením na regionální trať Roudnice nad Labem – Straškov a na dálnici D8. Katalog píše tento pojem s velkým počátečním písmenem.

**Železniční stanice** – příkladem jsou stávající železniční stanice Bohušovice nad Ohří nebo Lovosice na trati č. 090.

Pro dopady na obce je rozhodující, kde vlaky skutečně zastaví a jak snadno se k nim lidé dostanou. Karty dopadů proto hovoří o VRT tam, kde jde o samotnou stavbu (zábory, hluk, bariéra v krajině), a o Příměstské VRT tam, kde jde o každodenní dojížděku a její důsledky (bydlení, trh práce a další socioekonomické dopady).

# B Metodika

---

Práce má formu katalogu, který specifikuje a popisuje možné územní a ekonomické dopady a jevy spojené s infrastrukturní investicí nadmístního významu. Dopady mohou být různorodého tematického (oborového/odvětvového) charakteru a postihovat širokou škálu oblastí (ekonomickou, sociální, územního rozvoje, dopravy, životního prostředí včetně adaptace na klimatickou změnu apod.). Kromě mezioborové aplikovatelnosti katalogu, tzn. možnosti jeho využití v podstatě na jakýkoli významný projekt nadmístního významu, bylo dalším cílem sestavit jej tak, aby byl využitelný v různých stádiích plánování a přípravy projektů.

Měl by obcím být návodem na artikulaci jejich zájmů, obav či potřeb, a to jak ve fázi „záměru“, kdy obec/město či potenciální investor teprve zvažuje možnost realizace projektu, aniž by podrobněji řešil jeho obsahovou stránku a technickou proveditelnost a měl k dispozici zpracovanou projektovou dokumentaci, tak v pozdějších stádiích, např. ve fázi před či během vypracování dokumentace EIA nebo dokumentace pro povolení záměru.

Hlavním cílem práce bylo specifikovat okruhy dopadů a jevů pro hodnocení ex-ante, předem. Katalog lze ovšem za určitých podmínek použít i pro ex-post hodnocení realizovaných projektů a zpětné ověření reálných územních dopadů plynoucích z jejich realizace.

Katalog tedy neobsahuje návrh řešení, není metodikou pro vlastní vyhodnocování projektů, nenahrazuje nástroje, jako je např. územní studie, dopadová studie nebo studie proveditelnosti a nebere v úvahu, zdali je projekt vhodné či možné realizovat z hlediska finanční či ekonomické návratnosti.

Účelem katalogu je poskytnout uživatelům nástroj, který otevřeně a co nejvíce srovnatelným způsobem upozorní na to, v kterých oblastech života se může území a jeho složky či podmínky pro jednotlivé skupiny subjektů v něm působících změnit v případě, že se projekt bude realizovat. Studium katalogu dopadů, resp. znalost jejich obsahu, by

## METODIKA

tak mělo jednotlivým obcím a územním celkům umožnit se rozhodnout, zda by bylo vhodné významný infrastrukturní záměr posoudit z hlediska územních dopadů a zároveň určit, jak detailní by hodnocení mělo být. Katalog má tedy za cíl požadovat od investora odpovědi na otázku „**Kdyby se projekt realizoval, co se v území může změnit a jaké jsou toho příčiny?**“

V souvislosti s posuzováním dopadů velkých infrastrukturních staveb na území je třeba zmínit, že existují metodiky, které dopady takových staveb přímo vyhodnocují a poskytují obcím podložený podklad pro rozhodování. Je to například česká *Metodika hodnocení územních dopadů intervencí/projektů*<sup>1</sup> (Vozáb a Maier, 2021), která je velice podrobná a představuje vhodný nástroj pro evaluaci projektů nebo *Metodika vyhodnocení územních nároků průmyslových zón* (Šindlerová, 2018), kterou používá pro posuzování území vhodných pro průmysl Státní investiční a rozvojová společnost (SIRS).

Obecně se při hodnocení významných projektů používají prvky metodiky territorial impact assessment (TIA), která je zejména na úrovni EU využívána již delší dobu pro hodnocení dopadů sektorových politik, dále principy metodiky regulatory impact assessment (RIA), která je v EU i v ČR využívána k hodnocení dopadů legislativních návrhů, a specifickým způsobem lze využít cost-benefit analýzy (CBA).

Současně ale existují podklady, které v území vznikly či vznikají a některá dílčí témata z karet dopadů již detailněji řeší, zejména v oblasti krajiny či dopravy. K nim patří například Vstupní expertní podklad pro územní studii regionu Podřipsko (Středočeský kraj) a Vstupní expertní podklad pro územní studii regionu Podřipsko (Ústecký kraj). Oba podklady byly využity při podání připomínek v řízení EIA k záměru VRT a slouží jako podklad pro zpracování Adaptační strategie Podřipsko. Současně Vstupní expertní podklad pro územní studii regionu Podřipsko (Středočeský kraj) byl součástí zadávací dokumentace Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji. Územní studie regionu Podřipsko řeší dopady Terminálů VRT Sever a VRT Roudnice na území Středočeského kraje. V její analytické části byla sestavena charakteristika širších územních vztahů s navazujícím územím hl. m. Prahy, Středočeského a Ústeckého kraje a provedeno vyhodnocení vlivů významných záměrů, jako jsou Terminály VRT Sever a VRT Roudnice.

Pro obce může být inspirativním zdrojem i diplomový projekt studentky Márie Jacové (2026) *Rozvoj území v návaznosti na terminál vysokorychlostní tratě Praha východ*.

Odkazy na všechny výše zmíněné dokumenty obsahuje kapitola H Literatura.

---

<sup>1</sup> RNDr. Jan Vozáb, Ph.D., Ing. arch. Karel Maier. Metodika byla zpracována konsorciem společností Cassia Development & Consulting, s.r.o., Berman Group, s.r.o. a Fakulty architektury ČVUT. Metodika je výstupem výzkumného projektu „TB040MMR002 – Efekty územně determinovaných projektů“ Technologické agentury České republiky.

## METODIKA

Pro úplnost uvádíme, že v odborné literatuře existuje několik prací, které se problematikou změn v území zabývají. Mezi ně patří *Příručka hodnocení dopadů* (Impact Assessment Guidelines, EC, 2009), která obsahuje přehled dopadů ve třech pilířích (ekonomickém, sociálním a environmentálním), nebo model STeMA (ESPON, 3.3. 2006) či model EATIA (ESPON EATIA, 2012), který zdůrazňuje územní diferenciaci dopadů v závislosti na typu území, v němž k nim dochází. Model ARTS (ESPON ARTS, 2012) pracuje s konceptem „expozice (exposure) – citlivost (sensitivity) – územní dopad (territorial impact)“. Přístupy modelů EATIA a ARTS se považují za značně náročné na odbornou expertizu již v prvních stádiích hodnocení (Medeiros, 2014), což je jejich značná nevýhoda. Na druhou stranu odborná náročnost v pozdějších stádiích zvyšuje pravděpodobnost věrohodných výsledků hodnocení. V každém případě je nezbytné pro vlastní vyhodnocování dopadů staveb nadmístního významu využívat služeb specialistů.

# C Proměny v území

---

Globalizace, potřeba uchování konkurenceschopnosti, suburbanizace a metropolizace, adaptace na změnu klimatu, udržitelný rozvoj, participace, ale též stárnutí obyvatel, pokles porodnosti, klesající biodiverzita území a řada dalších změn – to všechno jsou pojmy a jevy, které ovlivňují náš současný život a budou ovlivňovat i život nastupujících generací. Není cílem práce obsáhle je rozvádět a vysvětlovat, jako spíš upozornit, že jevy a dopady VRT a Terminálu VRT na území jsou s nimi opravdu velice úzce navzájem propojeny, nezřídka jsou jejich přímým důsledkem.

V této práci navržené karty reagují na jevy, které již dnes v regionu Podřipsko probíhají nebo které lze v souvislosti s VRT a Terminálem VRT předpokládat.

Jedná se zejména o:

- |                                                 |                                                                                 |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>01</b> Adaptaci na probíhající změnu klimatu | <b>03</b> Rozšiřování pražské metropolitní oblasti                              |
| <b>02</b> Nízkou ekologickou stabilitu území    | <b>04</b> Koncentraci liniových dopravních staveb a dalších investičních záměrů |

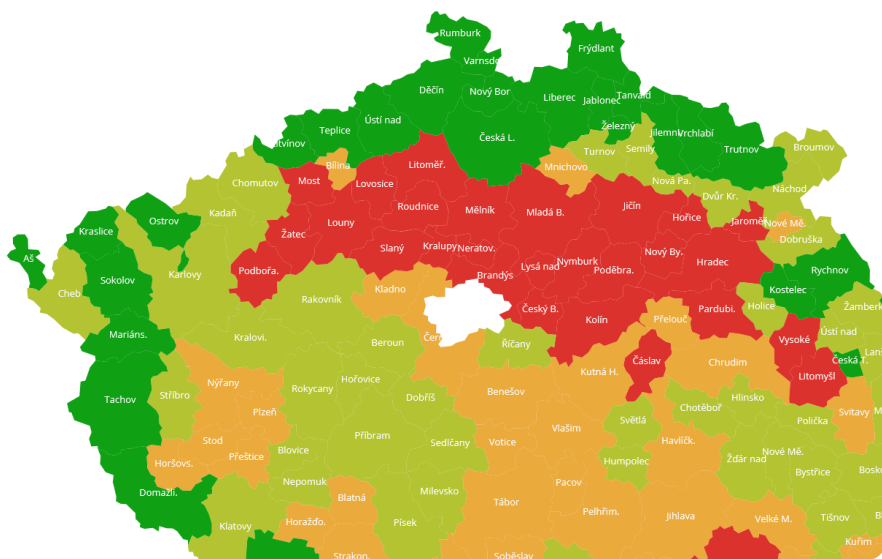
## 1. Adaptace na probíhající změnu klimatu

Podřipsko je teplý, převážně zemědělský a infrastrukturně silně zatížený region, ve kterém se klimatické dopady mohou překrývat s intenzivním rozvojem a koncentrací liniových staveb. Zvyšování teplot a čtenější vlny veder mohou zvyšovat tepelný stres obyvatel, budov a infrastruktury. Dlouhodobé sucho může zhoršovat vodní bilanci, dostupnost vody, stav půd, zemědělskou produkci a ekologickou stabilitu krajiny. Vydátné a přivalové srážky mohou zvyšovat povrchový odtok, erozi a lokální zatížení sídel, komunikací a kanalizačních systémů. Významná je zranitelnost klíčové technické a dopravní infrastruktury a její vzájemná provázanost. Při posuzování rozvoje je nutné

sledovat také kumulativní účinky připravovaných záměrů na expozici území, vodní režim, fragmentaci krajiny a schopnost území zvládat klimatické extrémny.

## 2. Nízká ekologická stabilita území

Ekologickou stabilitu území lze považovat přímo za jeden z klíčových principů (environmentální) udržitelnosti. Aby krajina mohla odolávat větším či menším změnám (stresům, zátěži apod.), musí dosahovat určité úrovně ekologické stability<sup>2</sup>. Podřipsko vykazuje tzv. koeficient ekologické stability (KES) na úrovni 0,6. Hodnoty koeficientu nad 1,0 znamenají celkově vyváženou krajinu, kde jsou lidské aktivity v souladu s přírodními strukturami; hodnoty nad 3,0 pak značí přírodě blízkou krajinu s minimálním zásahem člověka. K nízké ekologické stabilitě regionu přispívá především nízký podíl ekologicky příznivých ploch. Koeficient zvyšují lesy, trvalé travní porosty (louky a pastviny), sady, zahrady, vodní plochy, naopak jej snižují nestabilní prvky, mezi něž patří zemědělsky využívaná orná půda, zastavěné plochy a ostatní plochy.



**Obr. 2** Výřez z mapy koeficientů ekologické stability (KES) – ORP

Zdroj: ČSÚ. In: <https://mozaika-ur.cz/cz/indikatory/koeficient-ekologicke-stability-kes>

2. MÍCHAL, Igor. Ekologická stabilita. Brno: Veronica, 1994. 276 s. ISBN 80-85366-22-4.

### 3. Rozšiřování pražské metropolitní oblasti

Česká republika patří k zemím s trvale rostoucí životní úrovní, Praha navíc k nejbohatším evropským regionům<sup>3</sup>, co se týče parity kupní síly (tj. kolik statků – bydlení, zdravotní péče, vzdělání, spotřeba, služby, doprava apod., můžeme užívat vzhledem ke svým příjmům). V posledních dekádách se do jejího okolí přistěhovalo asi 300 tis. obyvatel, to jsou tři typická krajská města. Je tedy více než zřejmé, že propojení Prahy vysokorychlostní železnici podpoří její další „mentální“ rozšiřování. Ještě jeden aspekt VRT je třeba zmínit: nadprůměrně bohatá „Praha“ bude po vybudování VRT spojena „pupečníkovou šňůrou“ s Ústeckým krajem, jehož ekonomické ukazatele jsou dnes podprůměrné. Krajské město Ústí nad Labem bude s Prahou propojeno jako žádné jiné v republice. To jistě přinese nové rozložení zájmu investorů i obyvatel o bydlení.

**Co je příčinou metropolizace stále širšího zázemí velkých měst?** Musíme ji hledat v tom, jak na výše uvedené změny ve společnosti a v území reagují v běžném každodenním životě obyvatelé, v hodnotovém rámci rodin, ve vzdělávání a výchově nastupující generace a jejich rozšiřujících se možnostech uplatnění. Rostoucí podíl vysokoškolsky vzdělaných lidí a odklon od výroby směrem ke službám vedou k potřebě vyšší koncentrace obyvatel, která vytváří širší nabídku pracovních příležitostí, často velice specifických. Tento proces se odehrává v celém vyspělém světě a řeší jej všechny vlády evropských zemí.

Jak uvádí ve své diplomové práci<sup>4</sup> Mária Jacová: „Suburbanizace sama o sobě nepředstavuje patologický jev; problémem se stává v situaci, kdy probíhá extenzivně, nekoordinovaně a bez jasně definované prostorové a funkční koncepce. **Ačkoli je rozvoj obcí často formálně v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, z urbanistického hlediska dochází k roztržitému a obtížně regulovatelnému růstu sídelní struktury.** Sídla přitom často nedisponují adekvátní kapacitou technické infrastruktury, občanské vybavenosti ani veřejných prostor, které by odpovídaly dynamice populačního růstu. Suburbanizační rozvoj zároveň prohlubuje sociální a prostorové rozdíly mezi původním obyvatelstvem obcí a nově přistěhovalými obyvateli. Obě skupiny se vyznačují odlišným životním rytmem, potřebami a mírou identifikace s místem. Zatímco původní obyvatelé využívají obec jako komplexní životní prostředí, noví obyvatelé ji často vnímají především jako rezidenční zázemí s každodenním napojením na metropolitní jádro. Tento nesoulad se projevuje nízkou mírou sociální integrace, oslabením místních vztahů a omezeným využíváním veřejných prostor.

<sup>3</sup>. Chudé město pražské, IPR Praha, 2020

<sup>4</sup>. Mária Jacová (2026): Rozvoj území v návaznosti na terminál vysokorychlostní tratě Praha východ, diplomový projekt, FA ČVUT

Z environmentálního hlediska je nejvýraznějším problémem suburbanizace masivní zabírání zemědělské půdy. V oblasti Polabí dochází k nevratné přeměně vysoce úrodných půd na zastavěné plochy a zpevněné povrchy. Tento proces neznamená pouze ztrátu produkční funkce krajiny, ale také výrazné snížení její schopnosti zadržovat vodu, zhoršení mikroklimatických podmínek a narušení ekologických vazeb, jako je migrace živočichů či celková ekologická stabilita území.

Z urbanistického hlediska tedy suburbanizace nepředstavuje pouze otázku plošného rozšiřování zastavěné plochy, ale komplexní proces s výraznými dopady na fungování krajiny, dopravní vztahy, sociální strukturu a kapacity místní samosprávy. Analýza suburbanizačních procesů proto představuje nezbytný výchozí bod pro další úvahy o směřování územního rozvoje, zejména v kontextu nových infrastrukturních impulzů, k nimž patří i plánovaný terminál vysokorychlostní železnice.“

Jednou z forem, jak zamezit neřízené a nezvladatelné koncentraci, jakou známe třeba z rozvojových zemí, je podpora rozložení aktivit do většího prostoru při současném zvýšení propojení (konektivity) mezi jednotlivými činnostmi. To se týká jak měřítka kontinentu – propojení leteckou dopravou a ekologičtější vysokorychlostní železniční dopravou, tak měřítka jedné země – propojení regionů s metropolí, tak vlastních regionů – propojení sídel s centrem regionu. Toto rozložení v prostoru se ovšem musí odehrávat podle předem dohodnutých pravidel s velmi dobrou znalostí místních podmínek a místního potenciálu.

## 4. Koncentrace liniových staveb a dalších investičních záměrů

Vysoká koncentrace liniových staveb v regionu Podřipsko není náhodná. Souvisí především s jeho polohou na významné dopravní ose mezi Prahou, severními Čechami a Německem. Právě tudy vede jedna z hlavních tras propojujících Českou republiku se Saskem a dále se severní a západní Evropou.

Tato osa je současně součástí **Transevropské dopravní sítě TEN-T**, konkrétně **Východního a východostředomořského koridoru (Orient/East-Med Corridor)**. Jde tedy o dopravní směr evropského významu, ve kterém se dlouhodobě soustředí investice do železniční, silniční i vodní dopravy.

Historicky region propojuje s Německem **labská vodní cesta směřující k Hamburku** a stávající železniční koridor podél Labe. Později tuto osu doplnila **dálnice D8**, jejíž výstavba přinesla i řadu kontroverzních zásahů do území.

Dobrá dopravní dostupnost směrem k Praze i Německu zároveň vytváří podmínky pro **další investiční rozvoj podél této osy**. V území proto vzniká nebo se připravuje velké množství navazujících záměrů, zejména logistických, průmyslových, skladových a dalších komerčních areálů. Dopravní infrastruktura tak sama o sobě vyvolává další tlak na využití území a další nároky na dopravu.

K těmto severojižním trasám se zároveň přidávají významné stavby vedené napříč regionem, zejména **dálnice D0** a připravované **zkapacitnění silnic I/9 a I/16**.

Nejnověji má do tohoto již výrazně zatíženého území vstoupit také **vysokorychlostní trať Praha–Dražďany**, včetně terminálů **VRT Sever, Roudnice nad Labem a Ústí nad Labem**.

Podřipsko se tak nachází v prostoru, kde se na relativně malém území koncentrují dopravní stavby místního, celostátního i evropského významu a současně i další investiční záměry, které z této mimořádné dopravní dostupnosti těží. Právě proto je zde mimořádně důležité neposuzovat jednotlivé stavby odděleně, ale sledovat jejich **souhrnné a kumulativní dopady na krajinu, sídla, obyvatele, dopravu i další rozvoj regionu**.

# D Regionální a místní dopady VRT na osídlení

---

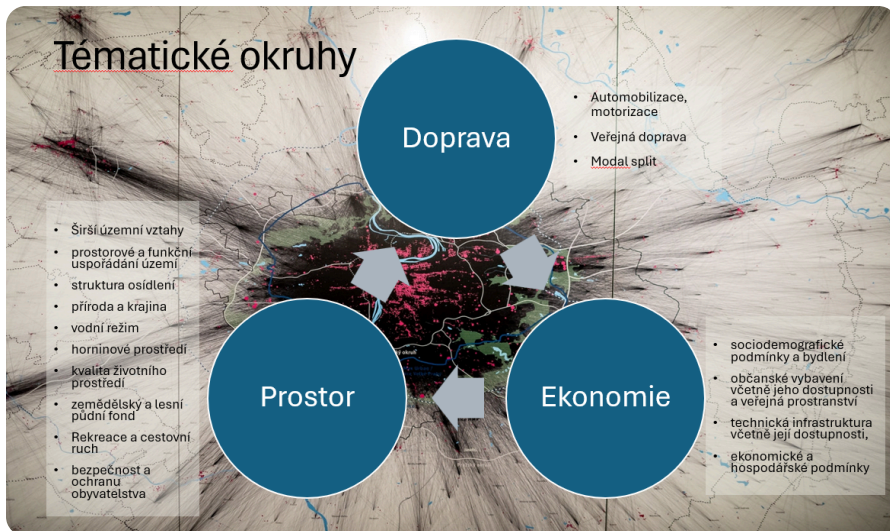
Dopady velké infrastrukturní stavby, jakou bezpochyby vysokorychlostní železnice je, mají pro území dotčené její trasou a terminálem dvojí charakter. Jednak mají vliv na region jako na celek a současně se dopady projevují v jednotlivých obcích, ať se trasa na jejich katastru nachází nebo ne.

## Dvojí typ dopadů na území

### Dopad na region

Vliv významné dopravní stavby na region jako celek spočívá v proměně jeho atraktivity pro vstup nových funkcí, jako jsou bydlení, výroba, služby apod. Ty jsou pak lokalizovány v jednotlivých konkrétních obcích, které z regionálního pohledu nemohou proměnu zastavit nebo omezit, mohou jen moderovat její projevy na svém území.

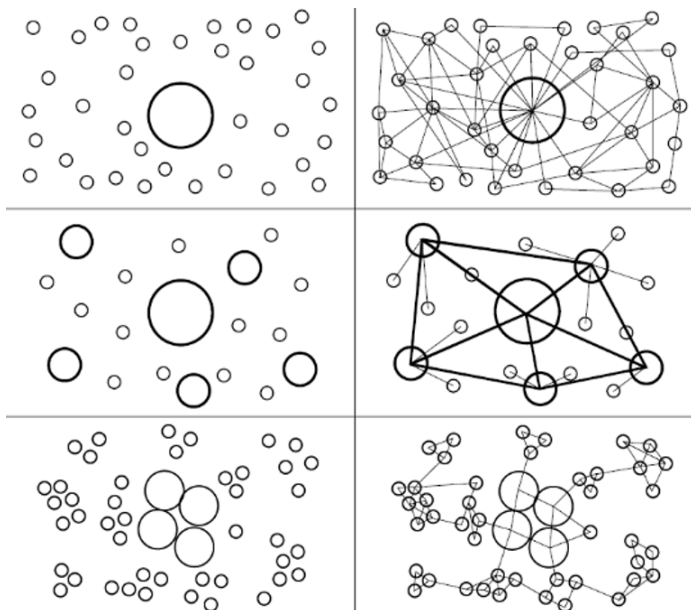
Bez koordinace záměrů v rámci regionu mezi obcemi může docházet k nevyváženému rozvoji jednotlivých sídel, což lze zjednodušeně popsat příměrem: „vítěz bere vše“. V tom případě by výhody proměny území vytěžily jen některé obce, zatímco ostatní, pasivní, by nesly jen nechtěné důsledky této proměny. Týká se to zejména oblastí občanské vybavenosti, obslužnosti území hromadnou dopravou apod.



**Obr. 3** Schéma propojení změn v území a jejich vzájemná podmíněnost

Zdroj: vlastní šetření

Vysokorychlostní železnice bude mít dopad nejen na obce v okolí Terminálu VRT Roudnice, jejichž obyvatelé budou bydlet v denní dojezdové vzdálenosti do Prahy, ale i na vzdálenější obce, ve kterých bude nově dostupné rychlé propojení do Prahy: stejný vlak z tratě VRT bude dále zastavovat i na vybraných železničních stanicích současné tratě č. 090, např. v Lovosicích či Bohušovicích nad Ohří. Také tato města (stejně jako Roudnice nad Labem) by se měla na dopady VRT připravit. Princip fungování Příměstské VRT vysvětluje kapitola A (Základní pojmy).



**Obr. 4** Příklady různých forem spolupráce a koordinace mezi obcemi v suburbánním pásu metropole (např. výstavby vybavenosti a služeb: ne každá obec potřebuje koupaliště nebo kulturní dům)

Zdroj: Hesse, M.; Schmitz, S. (1998)

## Dopad na obce

Z pohledu jednotlivých obcí je důležité porozumět důvodům změn v území a připravit strategii, jak je co nejlépe využít pro život svých obyvatel. Budoucnost nelze „přečkat“, tzv. „nulový rozvoj“ je iluze. Při teoretickém „zamrznutí“ rozvoje obce, neboť „u nás již vše potřebné máme, nic nového nechceme“, i tak dochází k proměně věkové a sociální struktury obyvatel, změnám na trhu práce (některé pracovní příležitosti nebo profese mizí, jiné vznikají) apod. Tím se mění podmínky a bez vnějších impulzů se kvalita života v takové obci relativně oproti okolí zhoršuje.

V této souvislosti musíme upozornit, že proměna bývá nezřídka postupná a zdánlivě nevýznamná. Na první pohled nemusí mírný pravidelný nárůst počtu obyvatel v jedné obci vyvolávat potřebu navýšení kapacit infrastruktury a vybavenosti (školství, zdravotnictví, veřejná doprava). Sečteme-li ale přírůstky všech obcí za celý region v čase, může nárůst vést ke snížení dostupnosti škol, lékařské péče nebo výraznému nárůstu dopravy. Podcenění tohoto jevu se například ve Středočeském kraji projevuje nejnověji

nedostatkem míst na středních školách nebo dlouhodobě každodenním dopravním kolapsem ve špičkách na silnicích v bezprostředním okolí Prahy.

## VRT a regionální efekty v tranzitních územích

Výstavba VRT s návrhovou rychlostí 320 km/h, na níž budou v úseku Praha – Roudnice nad Labem jezdit i soupravy segmentu do 230 km/h (tzv. Příměstská VRT)<sup>5</sup>, je v evropském kontextu obvykle zdůvodňována především přínosy pro hlavní metropolitní uzly a jejich vzájemnou dostupnost. V odborné i politické debatě se však opakovaně objevuje otázka, zda a za jakých podmínek mohou z takové infrastruktury profitovat také obce a regiony, jimiž trať pouze prochází, aniž by zde byl zřízen Terminál.

## Teoretická východiska

Z pohledu regionální ekonomie je VRT chápána jako specifický typ liniové infrastruktury, jejíž účinky jsou silně prostorově selektivní. Literatura rozlišuje mezi:

- přímými efekty dostupnosti, které se vážou na existenci Terminálu,
- nepřímými (spillover) efekty, jež mohou zasahovat i do území bez Terminálu,
- strukturálními efekty, souvisejícími se změnou hierarchie center a lokalizačních rozhodnutí.

Pro tranzitní území jsou klíčové zejména nepřímé a strukturální efekty, tedy nejen úspora cestovního času.

## Potenciální pozitivní dopady v územích bez Terminálu VRT

### 1. Uvolnění kapacity na konvenční železniční síti

Přesun dálkové a mezinárodní dopravy na VRT obvykle vede k výraznému uvolnění kapacity na paralelních konvenčních tratích. To umožňuje:

- zvýšení četnosti regionálních a příměstských spojů,
- zlepšení jejich spolehlivosti,
- lepší integraci s ostatními složkami veřejné dopravy.

Pro obce ležící mimo Terminály VRT tak může být hlavním přínosem nikoli pouze rychlejší spojení do vzdálených metropolí, ale kvalitnější každodenní obsluha v rámci regionu.

---

<sup>5</sup> Návrhová rychlost VRT je 320 km/h, na trati ale budou jezdit vlaky různých rychlostních segmentů. Pojem Příměstská VRT vysvětluje kapitola A (Základní pojmy).

## 2. Redukce externalit dopravy

Nové VRT jsou zpravidla projektovány s vyšším důrazem na technická opatření ke snížení hluku a vibrací než historické železniční koridory. V kombinaci s možným útlumem tranzitní nákladní dopravy na stávajících tratích může dojít ke:

- snížení hlukové zátěže v intravilánech obcí,
- zlepšení kvality obytného prostředí,
- zvýšení atraktivity území pro rezidenční funkce.

Tyto efekty jsou podmíněny vhodným prostorovým vedením VRT a důslednou realizací ochranných opatření.

## 3. Nepřímé lokalizační efekty

I bez vlastního Terminálu VRT může region těžit z obecného zlepšení své polohy v rámci širšího ekonomického prostoru. Typickými projevy jsou:

- zvýšený zájem o logistické, výrobní či distribuční aktivity v návaznosti na nadřazenou dopravní síť,
- růst atraktivity pro obyvatele, kteří dojíždějí do metropolitních center, ale preferují bydlení v klidnějším prostředí.

Tyto efekty se však neobjevují automaticky a jsou silně závislé na dostupnosti silniční a regionální železniční sítě, na územním plánování, na kvalitě místní správy a na její schopnosti na změny koncepčně a racionálně reagovat.

## 4. Institucionální a koordinační efekty

Samotná příprava a realizace VRT často funguje jako katalyzátor meziobecní a meziregionální spolupráce. Pro tranzitní obce to může znamenat:

- lepší koordinaci rozvojových strategií,
- větší viditelnost území v národních a přeshraničních debatách,
- přístup k doprovodným investicím do infrastruktury.

## Rizika a omezení

Je nutné zdůraznit, že pozitivní efekty nejsou zaručené. Empirické studie opakovaně upozorňují na riziko tzv. tunelového efektu, kdy VRT územím „prolétá“ bez významnější vazby na místní ekonomiku. Bez aktivní regionální politiky může dojít spíše k posílení hlavních center na úkor menších měst.

## Závěr

Pro obce ležící v koridoru Praha – Drážďany bez vlastního Terminálu VRT nelze vždy očekávat přímé efekty v podobě dramatického zlepšení dostupnosti. Reálné přínosy spočívají především v nepřímých mechanismech: uvolnění kapacity konvenční železnice, snížení dopravních externalit, dlouhodobých lokalizačních změnách a institucionálním posílení regionální spolupráce. Klíčovým faktorem je schopnost tyto potenciální přínosy aktivně zachytit prostřednictvím dopravní, územní a regionální politiky.

Na základě mezinárodní empirické literatury lze očekávat, že obce v koridoru **Praha – Roudnice n. L. – Lovosice – Drážďany**, kterými by VRT pouze procházela:

- zaznamenají **zlepšení regionální dostupnosti a pracovní mobility** spíše na úrovni funkčního regionu než na úrovni samotné obce;
- nebudou automaticky těžit z **přímých lokálních ekonomických efektů**, pokud nebudou silně napojeny na uzlová města.

Tab. 1: Přehled empirických zjištění o dopadech VRT na obce bez Terminálu VRT

| OBLAST DOPADU                                      | TYP ZJIŠTĚNÉHO EFEKTU        | SHRNUTÍ EMPIRICKÉHO ZJIŠTĚNÍ                                                                                                                                                                        | ZDROJ (APA)                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Regionální dostupnost                              | Převážně pozitivní           | Zkrácení cestovních dob mezi hlavními centry zvyšuje regionální dostupnost a integraci pracovních trhů i v širším území mimo uzlová města. Efekt se šíří prostorově, nikoli pouze bodově do stanic. | Chen, C., Haynes, K. E., Song, Y., & Xu, M. (2018). <i>High-speed rail impacts on travel times, accessibility, and economic productivity</i> . Journal of Transport Geography, 73, 25–40. <a href="https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.09.013">https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.09.013</a> |
| Produktivita a ekonomický růst (regionální úroveň) | Podmíněně pozitivní          | Zlepšená dostupnost může zvýšit produktivitu v městských klastrech a jejich zázemí, avšak přínos není rovnoměrně rozložen mezi všechny obce.                                                        | Chen et al. (2018)                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Lokální ekonomika obcí bez Terminálu VRT           | Neutrální až slabě pozitivní | Přímé lokální ekonomické efekty v obcích bez Terminálu VRT jsou často statisticky nevýznamné; pozitivní přínosy závisí na vazbě na blízké uzly a na doprovodné regionální politice.                 | Blanquart, C., & Koning, M. (2017). <i>The local economic impacts of high-speed railways: Theories and facts</i> . European Transport Research Review, 9(8). <a href="http://doi.org/10.1007/s12544-017-0233-0">http://doi.org/10.1007/s12544-017-0233-0</a>                                          |
| Sektor služeb v menších městech                    | Potenciálně negativní        | V obcích bez Terminálu VRT (ne-core) může dojít k oslabení sektoru služeb v důsledku přesměrování spotřeby a mobility směrem k větším uzlovým městům (tzv. sifonový efekt).                         | Yu, N., & Jin, Y. (2023). <i>The unintended economic impact of high-speed rail on China's non-core cities</i> . Cities, 143, 104618. <a href="https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104618">https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104618</a>                                                          |
| Lokalizace firem                                   | Strukturální změna           | VRT může vést k relokaci ekonomických aktivit: průmyslové podniky mají tendenci se koncentrovat jinak, zatímco pracovní síla se více integruje do širších dojížděkových regionů.                    | Chi, F., & Han, H. (2023). <i>The impact of high-speed rail on economic development</i> . Land, 12(4), 874. <a href="http://doi.org/10.3390/land12040874">http://doi.org/10.3390/land12040874</a>                                                                                                     |
| Trh práce a dojíždka                               | Převážně pozitivní           | Zlepšení dostupnosti umožňuje rozšíření dojížděkových vzdáleností a zapojení obyvatel menších obcí do širších pracovních trhů, i bez Terminálu VRT.                                                 | Chi & Han (2023); Chen et al. (2018)                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Územní nerovnosti                                  | Ambivalentní                 | VRT může snižovat vzdálenostní bariéry, ale současně posilovat hierarchii mezi uzlovými a neuzlovými lokalitami, pokud nejsou přijata kompenzační opatření.                                         | Blanquart & Koning (2017); Yu & Jin (2023)                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Celkové hodnocení pro obce bez Terminálu VRT       | Heterogenní                  | Neexistuje empirická shoda, že by průchod VRT bez Terminálu VRT automaticky generoval lokální rozvoj; efekty jsou převážně nepřímé, podmíněné a prostorově nerovnoměrné.                            | Blanquart & Koning (2017)                                                                                                                                                                                                                                                                             |

# E Externality VRT

## Externality VRT/Príměstské VRT a jejího využití

Co může VRT/Príměstská VRT změnit v životě obce? Nejde jen o rychlejší cestování. Může rozšířit nabídku dostupných pracovních míst, ovlivnit ceny bydlení nebo přivést dopravu do okolí terminálu. Přínosy nejsou automatické: záleží na umístění terminálu, nabídce spojů, jízdném i napojení okolních obcí.

Kapitola se zaměřuje na využití VRT pro pravidelné dojíždění do velkého pracovního centra – tzv. Príměstské VRT (viz kapitola A). Pro orientační posouzení ochoty denně dojíždět za prací používá katalog **hranici přibližně 60 minut jedním směrem** (viz kapitola F). Jde o celou cestu ode dveří domova ke dveřím pracoviště, včetně přesunu na stanici, čekání a přestupů. Není to stejný limit pro každého, ale vodítko pro posouzení, které obce mohou získat skutečně využitelné spojení.

### 1. Vymezení externalit a širších ekonomických dopadů

Externality jsou dopady na další lidi a jejich okolí, které nejsou plně zahrnuty do rozhodování těch, kdo je vyvolávají. Obyvatelé podél tratě například snášejí hluk, i když vlak sami nepoužívají. Naopak úbytek automobilové dopravy může přinést čistší ovzduší i lidem, kteří VRT nevyužívají.

Vedle toho VRT ovlivňuje pracovní příležitosti, fungování firem a ceny nemovitostí. Je však třeba rozlišovat, zda vzniká něco nového, nebo se aktivita pouze přesouvá odjinud. Také zdražení pozemků může jen odrážet lepší dostupnost, nikoli další samostatný přínos (Department for Transport, 2018). Pokud se například firma pouze přestěhuje k terminálu ze sousedního města, pro jednu obec je to zisk a pro druhou ztráta, nikoli automaticky růst celé ekonomiky.

Pro obec je proto důležité nejen celkové hodnocení stavby, ale také **kdo získá, kdo ponese zátěž a co se skutečně změní v místě.**

## 2. Pozitivní a širší ekonomické dopady

### 2.1 Trh práce, produktivita a příjmy

Rychlejší spojení může obyvatelům zpřístupnit vhodnější nebo lépe placenou práci bez stěhování. Firmy mohou snáze najít potřebné zaměstnance a získat lepší přístup k zákazníkům a dodavatelům. Zkušenosti z Německa potvrzují, že lidé na zlepšení spojení reagují i změnou zaměstnání při zachování bydliště (Heuermann a Schmieder, 2019).

Lepší propojení firem a pracovníků může zvýšit produktivitu, tedy umožnit efektivnější využití jejich práce a znalostí. Studie trati Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem zaznamenala ekonomický růst v okresech s mezilehlými zastávkami. Jeho velikost ale nelze bez dalšího přenášet na jiné tratě (Ahlfeldt a Feddersen, 2018).

Rozhodující je ale skutečná doba dojíždění. **Do orientační hodiny na jednu cestu se musí vejít nejen vlak, ale i cesta k němu a z cílové stanice do práce.** Přínos mohou znehodnotit dlouhé čekání, nevhodné přestupy nebo vysoké jízdné. Zkušenosti z okolí Madridu proto zdůrazňují četnost spojů, jízdní řád, cenu a návaznou dopravu (Guirao, Lara-Galera a Campa, 2017).

Přínosy nebudou stejné pro všechny obyvatele ani obce. Nejvíce mohou těžit lidé, jejichž kvalifikace odpovídá nabídce práce v napojeném centru. Jiné skupiny mohou čelit silnější konkurenci na trhu práce (Wang et al., 2024). Silná centra mohou získat více než venkovské oblasti (Yoo et al., 2024).

### 2.2 Přesun mezi druhy dopravy a snížení externích nákladů

Pokud část lidí vymění auto za vlak, mohou klesnout dopravní zácpy, emise, hluk i riziko nehod. Tento výsledek ale nelze slibovat automaticky. V Itálii výzkum nezjistil pokles dálniční dopravy po otevření VRT (Borsati a Albalate, 2020). Ve Španělsku se pokles projevil jen na některých sledovaných úsecích (Albalate a León-Gómez, 2024).

Aby lidé vlak pravidelně využívali, musí jim vyhovovat celá cesta, cena i jízdní řád. Záleží také na dostupnosti a ceně parkování v cíli. Ekologický přínos ovlivňuje obsazenost vlaků, způsob výroby elektřiny a to, zda vlak nahrazuje dosavadní cesty, nebo umožňuje nové (Preston, 2013).

**Pro obec u Terminálu VRT je zásadní, aby se dopravní zátěž pouze nepřesunula do jejích obytných ulic.** Dlouhé příjezdy autem a fronty u parkovišť mohou část přínosů oslabit. Důležité jsou proto autobusové a železniční návaznosti i bezpečný přístup pěšky a na kole.

## 2.3 Nemovitosti, ceny pozemků a prostorové rozdělení přínosů

Obec, ze které se lze nově dostat do práce přibližně do 60 minut ode dveří ke dveřím, může být atraktivnější pro bydlení. To se může projevit růstem cen domů, bytů a pozemků. Pro vlastníky jde o výhodu, pro nájemníky a domácnosti hledající dostupné bydlení o komplikaci.

Ceny mohou reagovat už na očekávání nového spojení, tedy ještě před zahájením provozu (Kanasugi a Ushijima, 2018; Huang a Du, 2021). Přínos přitom nemusí být největší těsně u stanice. Zkušenost z Reggio Emilia ukazuje růst cen i ve vzdálenějším okolí stanice (Bottasso et al., 2025). Může to souviset s možností využívat rychlé spojení, ale nebydlet přímo v místě zatíženém hlukem a dopravou.

Růst cen ale není pravidlem. Japonské zkušenosti ukazují i případy, kdy velká centra získala, ale některá menší mezilehlá sídla zaznamenala pokles cen půdy (Okamoto a Sato, 2021).

Obec by proto měla sledovat, kde poroste tlak na výstavbu a komu se bydlení může prodražit. Zvážit lze i možnosti využití části růstu hodnoty pozemků pro financování veřejné infrastruktury, současně s ochranou dostupného bydlení (Department for Transport, 2018).

## 2.4 Krátkodobé dopady výstavby

Výstavba může dočasně přinést pracovní místa a zakázky. Ne každá zakázka je však novým přínosem: pracovníci a technika mohou pouze přejít z jiných staveb (Department for Transport, 2018).

Projekt může také rozšířit odborné dovednosti pracovníků. Rozsah tohoto přínosu ale není předem jistý. Pro obec je podstatné zjistit, nakolik se zapojí místní firmy a obyvatelé a zda některé příležitosti přetrvají i po dokončení stavby.

# 3. Negativní externality

## 3.1 Výstavba

Během výstavby mohou obce zatížit hluk, vibrace, prach, noční práce a těžká technika. Odvoz materiálu, uzavírky a objížďky mohou prodloužit každodenní cesty, narušit autobusové spojení a zhoršit bezpečnost (Hanson et al., 2012). Zvláštní pozornost si zaslouží školy, zdravotnická zařízení a další citlivá místa.

Zábory půdy a rozdělení krajiny mohou mít trvalé následky. Přechody pro živočichy a další ochranná opatření je proto nutné řešit už při návrhu trasy (Barrientos a Borda-de-Água,

2017). Do klimatické bilance patří také emise z výroby a dopravy stavebních materiálů, nejen z budoucího provozu vlaků (Chang a Kendall, 2011). Rozsah těchto emisí závisí mimo jiné na podílu tunelů a mostů, místních podmínkách a použitých materiálech; zahraniční výsledky proto nelze jednoduše přejímat.

**Místní zátěž nelze pominout odkazem na celkové přínosy VRT.** Obce potřebují znát rozsah a trvání omezení, trasy staveništní dopravy, ochranná opatření a předpokládané náhrady.

### 3.2 Provoz

Po zahájení provozu zůstávají hluk a vibrace podél tratě. Dlouhodobý hluk může narušovat spánek a obtěžovat obyvatele; protihluková opatření jej omezují, ale nemusí jej zcela odstranit (World Health Organization Regional Office for Europe, 2018).

Trat' zůstává bariérou v krajině. Oplocení je proto třeba propojit s funkčními podchody a nadchody pro živočichy a sledovat, zda skutečně plní svůj účel (Barrientos & Borda-de-Água, 2017).

V okolí terminálu mohou vznikat zácpy a parkování se může přelévat do obytných ulic. Rozsáhlá parkoviště zabírají půdu. Pomoci může řízení parkování a kvalitní návazná doprava.

Lepší spojení může také vyvolat další cesty a výstavbu ve vzdálenějších lokalitách. Výsledkem pak mohou být delší dojížděky, další zábory půdy a větší závislost na autě pro cestu ke stanici. Proto musí příprava VRT navazovat na plánování rozvoje obcí.

## 4. Syntéza a implikace pro návrh Příměstské VRT

**Příměstská VRT je příležitost, nikoli záruka rozvoje.** Rozhoduje, zda obyvatelům nabídne spolehlivou a cenově dostupnou cestu. Je proto třeba prověřit, zda se včetně návazné dopravy vejdou do orientačně přijatelné doby kolem 60 minut jedním směrem. Stejně důležité je, aby přínosy nebyly vykoupeny nepřiměřenou zátěží dotčených obcí.

Obce proto potřebují odpovědi zejména na čtyři otázky:

- **Bude spojení použitelné pro každodenní život?** Ze kterých obcí se lidé dostanou do práce **přibližně do 60 minut ode dveří ke dveřím**? Jaká bude cena, četnost spojů a návazná doprava?
- **Kde dopravy ubude a kde naopak přibude?** Jak se změní příjezdy k Terminálu VRT, parkování a zatížení okolních obcí?
- **Kdo získá a kdo ponese náklady?** Jak se změny dotknou pracovních příležitostí, vlastníků nemovitostí, nájemníků a obcí podél tratě?

- **Jak budou omezeny dopady na obyvatele a krajinu?** Jaká opatření se připravují pro dobu výstavby i provozu a jak se promítnou do rozvoje území?

Hodnocení musí odlišit nové přínosy od pouhého přesunu aktivit a nezapočítávat stejnou výhodu dvakrát.

Zahraniční zkušenosti nejsou zárukou stejného výsledku na Podřipsku. Pomáhají však obcím včas pojmenovat, co se může změnit, koho se změna dotkne a k jakým otázkám požadovat od investora a dalších zapojených institucí podrobnější vyhodnocení.

**Hodinová dostupnost je pouze orientačním vodítkem pro denní dojíždění, nikoli hranicí všech dopadů Příměstské VRT.**

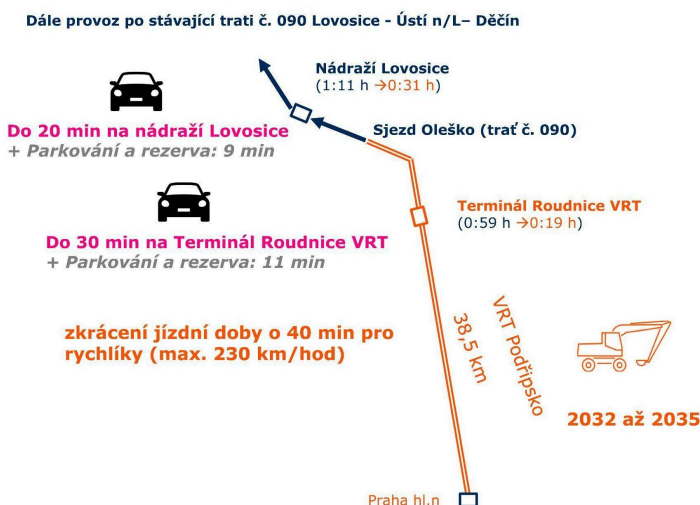
#### UPOZORNĚNÍ

Tento Katalog dopadů nenahrazuje dopadovou studii: pomáhá však obcím ex-ante (tj. předem) pojmenovat změny, které je třeba prověřit, a požadovat konkrétní odpovědi pro své území.

# F Vymezení řešeného území

Předmětem Katalogu dopadů není vymezení území, ve kterém je třeba vliv VRT řešit. To bude výsledkem případných územních studií, dopadových studií nebo jiných analytických dokumentů. Pro orientační představu lze území rámcově vymežit atraktivitou pro denní dojížd'ku, která se na základě šetření dopravního chování obyvatel vymezuje časovým limitem 60 minut pro jednu cestu jedním směrem ode dveří ke dveřím (door-to-door).

## Atraktivita pro denní dojížd'ku pro Prahy (60 min)



**Obr. 4** Atraktivita pro denní dojížd'ku v regionu Podřipsko

# G Role samosprávy

---

Zásadní roli při vyhodnocení vlivů významných infrastrukturních staveb v území hraje pečlivá příprava. Hlavní slovo v územním plánování má samospráva, jak na krajské, tak místní úrovni. Jejich kompetence budou ještě novým stavebním zákonem posíleny.

Pro zlepšení výsledků plánování lze zjednodušeně doporučit tyto zásadní momenty:

- a) Obec / město / kraj musí mít dokonalá data o svém území, musí znát potenciál rozvoje
- b) Jednání všech aktérů musí začít brzy, na počátku příslušného plánovacího nebo povolovacího procesu
- c) Mezi veřejným a soukromým sektorem je nutné odbourat šedou zónu

Mezi nepominutelné faktory plánování patří i měkké charakteristiky, které dávají obsah konkrétním technickým opatřením v území. Veřejný sektor může k diskuzi o budoucnosti obce přispět tím, že:

- stanoví cíl, vizi; bude se angažovat při jejím prosazování
- bude podporovat veřejnost ve vyjadřování názorů na rozvoj samosprávy (participace)
- bude posilovat identitu / sounáležitost občanů s místem

Tyto dovednosti souvisí i s osobnostní kvalitou politiků, úředníků, ale i zástupců soukromé sféry. Nestačí nedělat chyby. Promyšlené plánování může usnadnit rozhodovací procesy, zlepšit koordinaci mezi aktéry (občané, podnikatelé, samospráva a státní správa) a usnadnit cestu od vize k realizaci.

## Vize rozvoje

Stanovení vize či představy o budoucnosti území patří ke stěžejním, nutno podotknout velmi těžkým, úkolům samospráv. Ministerstvo pro místní rozvoj ve své metodice uvádí: „Vize rozvoje obce je dlouhodobý a inspirativní obraz budoucího stavu obce. Ukazuje, jak by měla vesnice nebo město vypadat a fungovat za 10 až 20 let. Slouží jako hlavní cíl

pro politiky i obyvatele při plánování investic, oprav a života v místě. Víze rozvoje odpovídá na otázku: Co chceme? Kam směřujeme?“

Víze sděluje občanům i investorům představu o cílovém stavu, usnadňuje nasměrování práce zastupitelů. Víze současně eliminuje spekulativní očekávání nebo formuje prostor pro budoucí diskuzi s veřejností. Víze musí být přiměřená stupni územně plánovací dokumentace. Absence jasných pojmenování cílů je často vytýkána našim komunálními politikům. Je to zřejmě dáno tím, že plánování nové výstavby a změn v území není politicky atraktivní.

Víze nemůže být vyslovena bez znalosti potenciálu území, bez ujasnění rámce (v našem případě je tím vstup VRT), ve kterém se má rozvoj obce odehrávat.

## Participace

Jsou-li obyvatelé jako občané obce angažováni, mají-li zájem o věci veřejné, o to jednodušší je se shodnout na vizi, představě o rozvoji obce.

Dnes žijeme v globální demokratické společnosti, ve které má každý šanci být vyslyšen. Aktéři, ať jsou to občané, samospráva, veřejné instituce nebo soukromý sektor, se musí naučit v tomto složitém prostředí orientovat. Musí se současně vypořádat s tím, že jak se mění preference společnosti, jak se mění priority plánování, nemohou vždy očekávat, že výstupy jejich práce povedou k dosažení obdobných rozhodnutí v území, jako byli zvyklí dříve. Při vyjednávání musí strany rozumět tomu, že musí vždy být ponechán prostor pro důvěru, nelze přesně domluvit vše bezesbýtku. Aktéři musí také prokázat odvahu převzít odpovědnost za rozhodnutí bez alibistického odkazu na pravidla nebo systém.

## Identita

Identitu obyvatel obce nejlépe charakterizují odpovědi na otázky: Kam patřím? Co je můj domov? Identita zahrnuje též sociální prostředí obce, obsahující historii místa, tradice, sousedské vztahy a jejich kulturu. Identitu obce dotváří sounáležitost obyvatel, jejich sebejistota, která je podtržena navazováním na minulost a potřebou kontinuity. Jak a proč se lidé stěhují z obce do města, kdo a kdy se vrací nebo nově přichází? Zdánlivě nedůležité maličkosti určují pak, jaký zájem mají obyvatelé o rozvoj obce, jak jsou k němu připraveni přispět a co jsou ochotni obětovat.

Závěrem si dovolíme sdílet zkušenosti dvou zahraničních expertů na nejistoty při plánování a na důležitost osobního rozměru této činnosti.

První je Peter Gero, bývalý ředitel stavebního úřadu v Hamburku v době, kdy se připravoval a realizoval projekt HafenCity. Architekt Gero v jednom svém rozhovoru správně zdůrazňuje angažovanost a kompetentnost zástupců veřejné složky: „*Držitel/om*

*a garantom kvality celého konceptu je samospráva. Tento procesuálny prístup kladie vysoké nároky na odbornú zdatnosť, zákaznícku orientovanosť a sebavedomie každého zamestnanca verejnej sféry. Vecná angažovanosť je ďalšou podmienkou.*<sup>6</sup> Tím pripomína dôležitosť ľudského faktoru a osobní odpovědnosti za plánování obcí.

Druhý, prof. Jakob Maurer z ETH v Curychu, měl zkušenosti z projektů v Rakousku, Lucembursku a Švýcarsku. Vždy upozorňoval na rozdíl mezi formálním (dle zákona) a neformálním (zákonem neupraveným) plánováním. Sám byl průkopníkem tohoto uvažování, které vedlo k větší odvaze při řešení „komplexních problémů“, jak dodával. „*Nic se nepodaří najednou. Nenechme se mýlit, že někam přijdu, rozjedu velký projekt a ten začne hned fungovat. To není něco, o čem bychom od začátku věděli, co a jak se má dělat. Nemůžeme ani vymyslet nějaká obecná pravidla, která by zaručovala úspěch, ale musíme pracovat s potenciálem města, místa, s příležitostmi, silnými stránkami daného území a dlouho a za vynaložení množství energie trpělivě pracovat.*”<sup>7</sup>

---

6. Gero, P. (2016): Územný plán je proces

7. Scholl, Bernd et al. (2018): Spatial Planning Matters! Inspiring Stories and Fundamental Topics

# H Literatura

Dokumentace, která existuje pro dotčené území a která se zabývá některými dílčími tématy z karet dopadů:

- Vstupní expertní podklad pro územní studii regionu Podřipsko (Středočeský kraj)
  - podklad pro zpracování Adaptační strategie Podřipsko
  - využívá se na připomínkování EIA VRT Podřipsko
  - součást zadávací dokumentace Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji

In: <https://www.adaptacepodripsko.cz/wp-content/uploads/2026/07/Katalogove-listy-Stredocesky-kraj.pdf>

- Zadání územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji

In: [https://zakazky.kr-stredocesky.cz/document\\_download\\_213386.html](https://zakazky.kr-stredocesky.cz/document_download_213386.html)

- Vstupní expertní podklad pro územní studii regionu Podřipsko (Ústecký kraj)
  - podklad pro zpracování Adaptační strategie Podřipsko
  - využívá se na připomínkování EIA VRT Podřipsko

In: <https://www.adaptacepodripsko.cz/wp-content/uploads/2026/07/Katalogove-listy-Ustecky-kraj.pdf>

- dílčí územní studie jednotlivých obcí v Ústeckém kraji (např. Mnetěš, Přestavlky, Židovice a Hrobce)
- ORP Roudnice nad Labem: Dopravní analýza vlivu VRT Podřipsko (DoTeDI s. r. o., 2025)
- Projekt CleanAir D8 <https://cleanaird8.cz/>

Ahlfeldt, G. M., & Feddersen, A. (2018). From periphery to core: Measuring agglomeration effects using high-speed rail. *Journal of Economic Geography*, 18(2), 355–390. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbx005>

Albalade, D., & León-Gómez, C. R. (2024). High-speed rail: A game changer for Spanish motorway transport? *Economics of Transportation*, 39, 100360. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2024.100360>

Barrientos, R., & Borda-de-Água, L. (2017). Railways as barriers for wildlife: Current knowledge. In L. Borda-de-Água, R. Barrientos, P. Beja, & H. M. Pereira (Eds.), *Railway ecology* (pp. 43–64). Springer International Publishing. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-57496-7\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-319-57496-7_4)

## LITERATURA

- Blanquart, C., & Koning, M. (2017). The local economic impacts of high-speed railways: Theories and facts. *European Transport Research Review*, 9(8). <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0233-0>
- Borsati, M., & Albalade, D. (2020). On the modal shift from motorway to high-speed rail: Evidence from Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 137, 145–164. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.04.006>
- Bottasso, A., Conti, M., Fiduccia, A., Robbiano, S., & Tartaglia, M. (2025). Does the opening of a high-speed-rail station impact house prices? Evidence from a quasi-natural experiment: Reggio Emilia Mediopadana. In F. Pagliara (Ed.), *Socioeconomic impacts of high-speed rail systems* (pp. 319–341). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-82528-6\\_16](https://doi.org/10.1007/978-3-031-82528-6_16)
- Chang, B., & Kendall, A. (2011). Life cycle greenhouse gas assessment of infrastructure construction for California's high-speed rail system. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(6), 429–434. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2011.04.004>
- Chen, C., Haynes, K. E., Song, Y., & Xu, M. (2018). High-speed rail impacts on travel times, accessibility, and economic productivity: A benchmarking analysis in city-cluster regions of China. *Journal of Transport Geography*, 73, 25–40. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.09.013>
- Chi, F., & Han, H. (2023). The impact of high-speed rail on economic development: A county-level analysis. *Land*, 12(4), 874. <https://doi.org/10.3390/land12040874>
- Department for Transport. (2018). *TAG unit A2.1: Wider impacts overview document*. UK Government.
- Guirao, B., Lara-Galera, A., & Campa, J. L. (2017). High speed rail commuting impacts on labour migration: The case of the concentration of metropolis in the Madrid functional area. *Land Use Policy*, 66, 131–140. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.04.035>
- Hanson, C. E., Ross, J. C., & Towers, D. A. (2012). *High-speed ground transportation noise and vibration impact assessment* (Report No. DOT/FRA/ORD-12/15). Federal Railroad Administration.
- Hesse, M., & Schmitz, S. (1998). Stadtentwicklung im Zeichen von „Auflösung“ und Nachhaltigkeit. *Informationen zur Raumentwicklung*, 7/8, 435–453.
- Heuermann, D. F., & Schmieder, J. F. (2019). The effect of infrastructure on worker mobility: Evidence from high-speed rail expansion in Germany. *Journal of Economic Geography*, 19(2), 335–372. <https://doi.org/10.1093/jeg/lby019>
- Huang, Z., & Du, X. (2021). How does high-speed rail affect land value? Evidence from China. *Land Use Policy*, 107, 105068. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.105068>
- IPR Praha. (2020). *Chudé město pražské*. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. ISBN 978-80-88377-86-3.
- Jacová, M. (2026). *Rozvoj území v návaznosti na terminál vysokorychlostní tratě Praha východ [Diplomový projekt]*. Fakulta architektury ČVUT v Praze.
- Kanasugi, H., & Ushijima, K. (2018). The impact of a high-speed railway on residential land prices. *Papers in Regional Science*, 97(4), 1305–1335. <https://doi.org/10.1111/pirs.12293>

## LITERATURA

- Ministerstvo pro místní rozvoj. Program rozvoje obce – metodika (výtah).  
[https://mmr.gov.cz/getmedia/1313e0f0-9ade-4f07-a37b-a756940c1fe2/MetodikaPRO\\_vytah.pdf](https://mmr.gov.cz/getmedia/1313e0f0-9ade-4f07-a37b-a756940c1fe2/MetodikaPRO_vytah.pdf)
- Okamoto, C., & Sato, Y. (2021). Impacts of high-speed rail construction on land prices in urban agglomerations: Evidence from Kyushu in Japan. *Journal of Asian Economics*, 76, 101364.  
<https://doi.org/10.1016/j.asieco.2021.101364>
- Preston, J. (2013). *The economics of investment in high-speed rail: Summary and conclusions* (International Transport Forum Discussion Papers No. 2013/30). OECD Publishing.  
<https://doi.org/10.1787/5jz40rnjkgxw-en>
- Šindlerová, V. a kol. (2018). Metodika vyhodnocení územních nároků průmyslových zón. Ministerstvo průmyslu a obchodu.
- Vozáb, J., & Maier, K. (2021). Metodika hodnocení územních dopadů intervencí/projektů. Konsorcium Cassia Development & Consulting, s.r.o., Berman Group, s.r.o. a Fakulta architektury ČVUT; výstup projektu TA ČR TB040MMR002 „Efekty územně determinovaných projektů“.
- Vyhláška č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění vyhlášky č. 457/2025 Sb.
- Wang, C., Zhang, M., Chen, Z., & Zhang, C. (2024). Impact of high-speed rail on wage premiums for migrant workers in China. *Transport Policy*, 157, 57–73.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.08.007>
- World Health Organization Regional Office for Europe. (2018). *Environmental noise guidelines for the European Region*. World Health Organization.
- Yoo, S., Kumagai, J., Sho, K., & Managi, S. (2024). Impact of high-speed railway on gentrification and regional inequality in Japan. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 134, 104346. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104346>
- Yu, N., & Jin, Y. (2023). The unintended economic impact of high-speed rail on China's non-core cities: A spatial difference-in-differences analysis. *Cities*, 143, 104618.  
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104618>

# Karty dopadů

Katalog obsahuje jednotlivá témata, která byla autorským týmem vybrána jako klíčová pro posuzování dopadu významné investice. Uvedené jevy a dopady by se měly prověřovat ve studiích nebo územně plánovacích podkladech, které bude kraj nebo obce pořizovat. Současně je vidět, že v kartách popsané dopady jsou vícevrstevnaté a je obtížné stručně postihnout všechny jejich souvislosti. Autoři proto obcím doporučují, aby se při zadávání dokumentace sdružovaly a současně využívaly odbornou asistenci.

Katalog, resp. výběr dopadů a jevů, je založen na komplexním geografickém a ekonomickém pohledu na území, zdůrazňuje hierarchický charakter území a sídelní struktury i typologickou odlišnost jednotlivých území, upozorňuje na složité propojení jednotlivých složek a prvků v území, a současně bere v úvahu v podstatě jedinečnou povahu každé intervence.

Katalog tak shrnuje, na co by se nemělo zapomenout a jaké odpovědi by měly pořizované dokumenty přinést. Pokud již byla některá témata zpracována, byť jen dílčím způsobem, je to výhodou a lze na tyto výstupy dále navázat.

Uvedené jevy jsou důležité pro uvědomění si komplexnosti a provázanosti problematiky

Většina témat je obsažena ve vyhlášce č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění vyhlášky č. 457/2025 Sb. Ostatní jsou vytipovány na základě zkušeností se srovnatelnými situacemi. Výraznou část tvoří jevy z oblasti ekonomie, která formuje vztahy a vazby v území. Jejich dopady se projevují v území zprostředkovaně migrací obyvatel, výstavbou, pohybem obyvatel za prací a službami. Dopravní problematika je rovněž podchycena jako důsledek výše uvedených jevů v území.

Konkrétní dotazy, které by samosprávy měly vznášet vůči investorům nadmístních projektů, jsou u každého jevu, resp. dopadu, uvedeny v příslušné kartě. Celkem katalog pracuje přibližně se 60 dopady/jevy, které jsou pro lepší přehlednost rozděleny do priorit A, B a C. **Nejvyšší prioritu představuje kategorie A, do níž spadá necelých 30 dopadů/jevů.**

## 17 tematických okruhů · 60 karet



PROSTOR



EKONOMIE A SPOLEČNOST



DOPRAVA

**1** Širší územní vztahy  
1a–1b

**2** Prostorové a funkční uspořádání  
území  
2a–2b

**3** Struktura osídlení  
3a–3b

**4** Sociodemografické podmínky  
a bydlení  
4a–4i

**5** Příroda a krajina  
5a–5e

**6** Vodní režim  
6a

**7** Horninové prostředí  
7a

**8** Kvalita životního prostředí  
8a–8c

**9** Zemědělský půdní fond a lesní  
pozemky  
9a

**10** Občanské vybavení a veřejná  
prostranství  
10a–10c

**11** Dopravní infrastruktura a její  
dostupnost  
11a–11c

**12** Technická infrastruktura a její  
dostupnost  
12a–12d

**13** Ekonomické a hospodářské podmínky  
13a–13f

**14** Rekreační a cestovní ruch  
14a

**15** Bezpečnost a ochrana obyvatelstva  
15a–15b

**16** Územní plánování (mimo vyhlášku)  
16a–16f

**17** Ekonomika a zaměstnanost (mimo  
vyhlášku)  
17a–17i

## Jak číst kartu

### Každá karta

- **OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE**

formuluje otázku, kterou má obec položit investorovi nebo zpracovateli dokumentace,

- **DŮLEŽITOST**

určuje důležitost jevu na stupnici  (A – nejvyšší, C – nejnižší),

- **POPIS MECHANISMU**

vysvětluje, jak a proč dopad vzniká,

- **KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD**

uvádí podklady a údaje, které je pro posouzení potřeba získat.

Barva karty a jejího okruhu označuje pilíř:

**Prostor**

**Ekonomie a společnost**

**Doprava**

# Obsah: Karty dopadů

## 1. Širší územní vztahy

|      |                                         |    |
|------|-----------------------------------------|----|
| 1.a) | Principy (vize) rozvoje, koncepce ..... | 40 |
| 1.b) | Metropolizace území .....               | 41 |

## 2. Prostorové a funkční uspořádání území

|      |                                                       |    |
|------|-------------------------------------------------------|----|
| 2.a) | Polyfunkčnost území .....                             | 42 |
| 2.b) | Prostorové uspořádání, rezervy, bariéry rozvoje ..... | 43 |

## 3. Struktura osídlení

|      |                                                 |    |
|------|-------------------------------------------------|----|
| 3.a) | Využití území: hustota .....                    | 44 |
| 3.b) | Struktura osídlení: centralita, spádovost ..... | 45 |

## 4. Sociodemografické podmínky a bydlení

|      |                                                             |    |
|------|-------------------------------------------------------------|----|
| 4.a) | Komunitní život, společenství „obyvatel“, participace ..... | 46 |
| 4.b) | Sociální bydlení .....                                      | 47 |
| 4.c) | Dostupnost bydlení .....                                    | 48 |
| 4.d) | Kvalita bydlení .....                                       | 49 |
| 4.e) | Rozvoj příměstských rezidenčních trhů .....                 | 50 |
| 4.f) | Nárůst/pokles počtu obyvatel, migrační saldo .....          | 51 |
| 4.g) | Socioekonomická a věková struktura obyvatelstva .....       | 52 |
| 4.h) | Sociální polarizace obcí .....                              | 53 |
| 4.i) | Kriminalita, sociálně patologické jevy a bezpečnost .....   | 54 |

## 5. Příroda a krajina

|      |                                                                      |    |
|------|----------------------------------------------------------------------|----|
| 5.a) | Krajina a její charakteristika, prostupnost krajiny .....            | 55 |
| 5.b) | Přírodní hodnoty .....                                               | 56 |
| 5.c) | Fragmentace krajiny, územní systém ekologické stability (ÚSES) ..... | 57 |
| 5.d) | Modrá a zelená infrastruktura .....                                  | 58 |
| 5.e) | Kompozice hmotného prostředí .....                                   | 59 |

## 6. Vodní režim

|      |                                                               |    |
|------|---------------------------------------------------------------|----|
| 6.a) | Vodní režim, odtokové poměry a retenční schopnost území ..... | 60 |
|------|---------------------------------------------------------------|----|

**7. Horninové prostředí**

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>7.a)</b> Horninové prostředí, zdroje pitné vody ..... | <b>61</b> |
|----------------------------------------------------------|-----------|

**8. Kvalita životního prostředí**

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>8.a)</b> Kvalita životního prostředí: hluk .....          | <b>62</b> |
| <b>8.b)</b> Kvalita životního prostředí: emise a imise ..... | <b>63</b> |
| <b>8.c)</b> Kvalita životního prostředí: jiné vlivy .....    | <b>64</b> |

**9. Zemědělský půdní fond a lesní pozemky**

|                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>9.a)</b> Zemědělský a lesní půdní fond, zábory ZPF a LPF ..... | <b>65</b> |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|

**10. Občanské vybavení a veřejná prostranství**

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| <b>10.a)</b> Školství .....        | <b>66</b> |
| <b>10.b)</b> Zdravotnictví .....   | <b>67</b> |
| <b>10.c)</b> Sociální služby ..... | <b>68</b> |

**11. Dopravní infrastruktura a její dostupnost**

|                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>11.a)</b> Vlastnictví vozidel a koeficient automobilizace a motorizace ..... | <b>69</b> |
| <b>11.b)</b> Veřejná doprava a dojíždka .....                                   | <b>70</b> |
| <b>11.c)</b> Přemístovací vztahy – dělba přepravní práce (modal split) .....    | <b>71</b> |

**12. Technická infrastruktura a její dostupnost**

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>12.a)</b> Vodohospodářství a kanalizace .....      | <b>72</b> |
| <b>12.b)</b> Dopravní infrastruktura obce .....       | <b>73</b> |
| <b>12.c)</b> Technická infrastruktura – ostatní ..... | <b>74</b> |
| <b>12.d)</b> Telefonní a informační sítě .....        | <b>75</b> |

**13. Ekonomické a hospodářské podmínky**

|                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>13.a)</b> Podpora komerčního rozvoje kolem stanic .....                       | <b>76</b> |
| <b>13.b)</b> Změna cen nemovitostí a nájemného v nově napojených oblastech ..... | <b>77</b> |
| <b>13.c)</b> Rozpočet obce – daňové příjmy .....                                 | <b>78</b> |
| <b>13.d)</b> Rozpočet obce – ostatní příjmy .....                                | <b>79</b> |
| <b>13.e)</b> Rozpočet obce – výdaje .....                                        | <b>80</b> |
| <b>13.f)</b> Zvýšení či snížení atraktivity území .....                          | <b>81</b> |

**14. Rekreační a cestovní ruch**

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| <b>14.a)</b> Rekreační a cestovní ruch ..... | <b>82</b> |
|----------------------------------------------|-----------|

**15. Bezpečnost a ochrana obyvatelstva**

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>15.a)</b> Bezpečnost, ochrana před povodněmi ..... | <b>83</b> |
| <b>15.b)</b> Bezpečnost, kriminalita .....            | <b>84</b> |

**16. Územní plánování (mimo vyhlášku)**

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>16.a)</b> Dopady klimatické změny na region .....                       | <b>85</b> |
| <b>16.b)</b> Identita obce .....                                           | <b>86</b> |
| <b>16.c)</b> Veřejný prostor, veřejná prostranství, regenerace sídel ..... | <b>87</b> |
| <b>16.d)</b> Zdroje energie .....                                          | <b>88</b> |
| <b>16.e)</b> Kulturní památky .....                                        | <b>89</b> |
| <b>16.f)</b> Limity využití území, ochranná pásma .....                    | <b>90</b> |

**17. Ekonomika a zaměstnanost (mimo vyhlášku)**

|                                                                                              |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>17.a)</b> Počet nových zaměstnavatelů a živnostníků .....                                 | <b>91</b> |
| <b>17.b)</b> Počet pracovních míst v regionu .....                                           | <b>92</b> |
| <b>17.c)</b> Lepší matching pracovníků a pracovních míst .....                               | <b>93</b> |
| <b>17.d)</b> Produktivita práce, růst reálných mezd a zaměstnanost .....                     | <b>94</b> |
| <b>17.e)</b> Regionální konkurenceschopnost .....                                            | <b>95</b> |
| <b>17.f)</b> Vliv vnější konkurence na trh zboží a služeb a na stávající firmy v území ..... | <b>96</b> |
| <b>17.g)</b> Atraktivita regionu pro investory a firmy .....                                 | <b>97</b> |
| <b>17.h)</b> Příliv inovací .....                                                            | <b>98</b> |
| <b>17.i)</b> Riziko sifonového efektu: odliv části obyvatel do jiných lokalit .....          | <b>99</b> |

## 1 · ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

## DŮLEŽITOST

**1a** Principy (vize) rozvoje, koncepce

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak bude ovlivněno osídlení a jeho rozvoj po zřízení Terminálu VRT?  
Jak se změny promítnou do koncepce rozvoje dotčeného regionu  
Podřipsko i jednotlivých sídel?**

## POPIS MECHANISMU

**Princip rozvoje území** je založen na udržitelném rozvoji. Ten usiluje o vyvážený vztah mezi třemi základními pilíři: ekonomickým rozvojem, sociální soudržností a kvalitou životního prostředí.

Koordinace záměrů: Územní plánování koordinuje veřejné i soukromé záměry, výstavbu a další činnosti pro efektivní využití území.

Zastavitelné a nezastavitelné území: Územní plán vymezuje plochy pro zástavbu, přičemž dbá na ochranu krajiny a přírodních hodnot.

Zohlednění vlivu na prostředí: Rozvoj musí respektovat limity území a minimalizovat negativní dopady na životní prostředí.

**Urbanistická koncepce** stanovuje podmínky funkčního využití a uspořádání území, určuje základní rámec regulace území a vymezuje, s ohledem na požadavky udržitelného rozvoje, hranice zastavitelného a nezastavitelného území města.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jakou lze očekávat demografickou proměnu v regionu a její projevy v jednotlivých obcích?
- 02** Určení rozsahu spádového území Terminálu VRT.
- 03** Jaká bude budoucí vyjížd'ka a dojížd'ka za práci?
- 04** Jaký bude vztah mezi nabídkou a poptávkou ploch pro bydlení a podnikání?
- 05** Mají samosprávy definované svou vize rozvoje a do jaké míry jsou v souladu s proměnami území po zřízení Terminálu VRT?

## 1 · ŠIRŠÍ ÚZEMNÍ VZTAHY

**1b** Metropolizace území

## DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké změny nastanou vlivem zásadní proměny dojezdových časů do Prahy po zřízení Terminálu VRT?**

## POPIS MECHANISMU

**Metropolizace** – vyšší fáze procesu urbanizace projevující se rostoucím soustředěním obyvatel jednotlivých zemí do *metropolitních oblastí* (*metropolitních regionů*), jejichž jádrem jsou velká nebo středně velká města, metropole. Metropolitní oblasti či regiony se někdy ve statistické literatuře označují také jako *metropolitní území*. Jiří Musil, *Sociologická encyklopedie*.

Příměstská VRT posílí rozrůstání pražského metropolitního regionu a lokalizaci dalších infrastrukturních staveb.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jaký lze očekávat demografický vývoj v regionu, socioekonomické složení obyvatel a projevy změn v jednotlivých obcích?
- 02** Jaký bude vztah mezi nabídkou a poptávkou ploch pro bydlení a podnikání?
- 03** Jaký dopad bude mít výrazné zkrácení dojezdového času do Prahy díky Příměstské VRT (až o 40 minut) na okolí Terminálu VRT Roudnice a další sídla na trati č. 090 s již existujícími železničními stanicemi (např. Bohušovice nad Ohří, Lovosice)?

## 2 · PROSTOROVÉ A FUNKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ

DŮLEŽITOST

**2a** Polyfunkčnost území

A

**B**

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak se projeví potřeba změny funkcí (bydlení, komerce, vybavenost, rekreace) v regionu a jednotlivých obcích?**

## POPIS MECHANISMU

Polyfunkční území je území s kombinací více rozdílných funkcí, v němž jeden způsob využití nepřevládá významně nad ostatními způsoby využití.

Územní plány obcí nejsou připraveny na náhlý vstup nové dopravní infrastruktury a na předpokládané důsledky v rozvoji území. Nekoordinovaná reakce na zvýšenou poptávku v krátkém čase může vést k nerovnoměrnému rozvoji území („vítěz bere vše“).

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jaká je plocha jednotlivých funkcí v územních plánech a jejich vzájemný poměr?
- 02** Jaký bude vztah mezi nabídkou a poptávkou ploch pro bydlení, podnikání a občanskou vybavenost?

## 2 · PROSTOROVÉ A FUNKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ

**2b** Prostorové uspořádání, rezervy,  
bariéry rozvoje

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké jsou v regionu a v jednotlivých obcích prostorové rezervy pro další případný rozvoj?**

**Kde a jaké existují bariéry rozvoje?**

**Jaké budou synergické a kumulativní vlivy mezi VRT a dálnicí D8?**

## POPIS MECHANISMU

Prostorovým uspořádáním území se rozumí prostorový vztah mezi hmotami jednotlivých objektů, konfigurací terénu a systémem zeleně v území, daný jejich rozmístěním, rozměry, tvary a vzdálenostmi. Prostorové uspořádání je možné chápat i jako charakter a strukturu zástavby a intenzitu (míru) využití území. *Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2017.*

Územní rezervy jsou v rámci územního plánování vymezené plochy nebo koridory, u nichž se předpokládá jejich možné budoucí využití pro stanovený účel, avšak jejich aktuální využití zatím není změněno. Tyto plochy jsou chráněny před takovými zásahy, které by mohly znemožnit nebo podstatně ztížit jejich budoucí využití. Jinými slovy: jde o „blokaci území“ pro strategické záměry (např. dopravní infrastrukturu, technickou infrastrukturu apod.), přičemž konkrétní realizace není v daném okamžiku ještě rozhodnuta ani časově určena. *Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon a jeho prováděcí předpisy.*

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace prostorových rezerv,
- 02** místa, kde VRT představuje bariéru rozvoje obce,
- 03** synergie a kumulace – rizika souběhu VRT a dálnice D8,
- 04** vyhodnocení dalších plánovaných infrastrukturních projektů v území.

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 3 · STRUKTURA OSÍDLLENÍ

## DŮLEŽITOST

**3a** Využití území: hustota

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Je současná hustota (obyv./ha, koef. zastavěných ploch apod.) využívání území optimální?**

## POPIS MECHANISMU

Hustota využití území je urbanistický ukazatel intenzity zastavění a zalidnění, který pomáhá plánovat kompaktní sídla a omezovat zábor volné půdy.

Hustota obyvatel – udává počet obyvatel v obci žijících na 1 ha. Při hustotě 20 obyv./ha a nižší je dle současného poznání ekonomický rozvoj obce neudržitelný (náklady na správu území převyší příjmy obce).

Intenzita využití zahrnuje podíl zastavěných ploch na ploše stavebních pozemků, koeficient podlažních ploch (HPP) a hustotu podlažní plochy.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jaká je hustota obyvatel na hektar v obcích?
- 02** Jaká je míra zastavění pozemků v obcích (podíl zastavěné plochy oproti ploše stavebního pozemku)?
- 03** Jaké jsou návrhové regulativy pro novou výstavbu v oblasti požadované zastavěnosti nebo hustoty obyvatel?

## 3 · STRUKTURA OSÍDLENÍ

**3b** Struktura osídlení: centralita, spádovost

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Změní se funkce jednotlivých sídel po vybudování Příměstské VRT a proměně obyvatelstva?**

**Jaký vliv bude mít demografický vývoj v regionu na potřebu občanské vybavenosti?**

## POPIS MECHANISMU

Struktura osídlení (sídelní struktura) je dána rozmístěním, velikostí, členěním a vzájemnými prostorovými, funkčními a ekonomickými vztahy sídel v území.

Spádovost občanské vybavenosti označuje územní rozsah (tzv. spádové území), ze kterého obyvatelé dojíždějí za určitými službami, jako jsou školy, zdravotnická zařízení, obchody nebo úřady. Tento koncept je klíčový pro plánování rozvoje obcí, zajištění dostupné infrastruktury a kvality života.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jaký vliv bude mít demografický vývoj v regionu na potřebu občanské vybavenosti?
- 02** Jaká je současná a plánovaná vybavenost obcí?
- 03** Standardy občanské vybavenosti (kolik a jaká zařízení jsou potřeba podle počtu obyvatel ve spádové oblasti).

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLNÍ

**4a** Komunitní život, společenství,  
„obývání“, participace

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může výstavba Příměstské VRT a Terminálu VRT ovlivnit komunitní život, míru sousedských vztahů a zapojení obyvatel do života obce?**

## POPIS MECHANISMU

V případě, že blízkost Terminálu VRT bude dostatečně atraktivní pro nové obyvatele, může dojít ke změně struktury osídlení obce a způsobu jejího „obývání“. Noví obyvatelé, zejména dojíždějící za prací do jiných center, mohou obec využívat především jako místo bydlení, nikoliv jako prostor pro každodenní sociální a komunitní aktivity.

Ve skutečnosti bude dopad na komunitní život záviset především na těchto faktorech:

- podílu dojíždějících obyvatel
- délce a organizaci jejich denního pohybu (čas strávený mimo obec)
- existenci místních služeb, veřejných prostor a komunitních aktivit

Zvýšení počtu obyvatel může vést k růstu potenciálu komunitního života (více lidí = větší základna pro spolky, akce a participaci), avšak pouze za předpokladu, že obyvatelé tráví v obci dostatek času a mají motivaci se zapojit. V opačném případě může docházet k oslabení sousedských vztahů a nižší participaci na veřejném dění. Tento efekt je typický pro obce s vysokým podílem rezidentů dojíždějících za prací, kde každodenní život probíhá mimo obec.

V úvahu připadají také dva protichůdné efekty:

Pozitivní efekt – příchod nových obyvatel může přinést nové aktivity, iniciativy a zvýšit poptávku po komunitních službách.

Negativní efekt – vyšší mobilita může snížit vazby obyvatel k místu bydliště, což vede k omezené participaci a slabší sociální soudržnosti.

Celkový dopad závisí na konkrétních podmínkách v obci, zejména na struktuře obyvatel, míře dojížděky a dostupnosti místních služeb a aktivit. V praxi se může projevit jak posílením, tak oslabením komunitního života.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

DŮLEŽITOST

**4b Sociální bydlení**

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může přinést Příměstská VRT a Terminál VRT (resp. jeho časová dostupnost) zvýšení dostupnosti sociálního bydlení?**

## POPIS MECHANISMU

V případě, že blízkost Terminálu VRT zvýší atraktivitu obce pro nové obyvatele, může dojít k nárůstu poptávky po bydlení. To může vést ke zvýšení investic do rezidenční výstavby, včetně sociálního bydlení, pokud obec aktivně podporuje jeho rozvoj. Vyšší dostupnost rychlé dopravy může zvýšit zájem o obec mezi skupinami s nižšími příjmy, které hledají dostupné bydlení v dojezdové vzdálenosti od větších měst.

Na druhou stranu, zvýšená atraktivita obce může vést k růstu cen nemovitostí a nájmu, což může dostupnost sociálního bydlení naopak snížit. V případě, že obec nemá dostatečnou kapacitu nebo strategii pro rozvoj sociálního bydlení, může být tento dopad spíše záporný.

Obec může ovlivnit dostupnost sociálního bydlení například:

**Změnou územního plánu a vyčleněním pozemků pro sociální bydlení.**

**Podporou výstavby sociálních bytů** (dotace, spolupráce s neziskovými organizacemi a developery).

**Nastavením pravidel pro přidělování bytů.**

Výsledný dopad závisí na konkrétní politice obce, kapacitě a ochotě investovat do sociálního bydlení, stejně jako na celkovém vývoji trhu s nemovitostmi po otevření Terminálu VRT.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

## DŮLEŽITOST

**4C** Dostupnost bydlení

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak nové rychlé železniční spojení (Příměstská VRT) ovlivní, zda si místní obyvatelé budou moci i nadále dovolit nájemní nebo vlastnické bydlení v obci?**

## POPIS MECHANISMU

Nové rychlé železniční spojení pro dojíždění (zde Příměstská VRT) obvykle zvyšuje atraktivitu bydlení v obcích v jeho dosahu.

To je dobrá zpráva pro vlastníky nemovitostí i pro samosprávy, které chtějí přilákat nové obyvatele, ale zároveň tím vzniká jeden z nejrychlejších a politicky nejcitlivějších tlaků: růst cen bydlení a nájmu. Jakmile se obec stane reálně dosažitelným místem pro každodenní dojíždění do většího trhu práce, začne o stejné byty a domy soutěžit více domácností. Pokud je nabídka bydlení omezená nebo je nová výstavba pomalá, tento dodatečný zájem se obvykle promítne do vyšších cen pozemků, bytů i domů. Jako první to zpravidla pocítí nájemníci, mladé domácnosti, pracovníci v klíčových (ale hůře placených) profesích a starší lidé s pevnými příjmy. Pro ně se může úspěšný železniční projekt stát spíše problémem než přínosem.

Je však důležité dodat, že dostupnost bydlení není jen otázkou nájmu nebo kupní ceny. Souvisí i s každodenními náklady na dopravu. Některé domácnosti mohou snáze přijmout mírně vyšší náklady na bydlení, pokud ušetří čas a peníze na dojíždění, zejména pokud se sníží jejich závislost na automobilu.

Praktický závěr pro starosty je jednoduchý: dostupnost bydlení se sama neochrání. Obce, které včas umožní dostatečnou výstavbu, zajistí různé typy a velikosti bytů, ochrání levnější bytový fond a začnou plánovat okolí stanice s předstihem, jsou na tento tlak připraveny mnohem lépe než obce, které začnou reagovat až ve chvíli, kdy ceny výrazně vzrostou. Dostupnost bydlení je proto potřeba řešit od začátku jako součást železničního projektu, nikoli až dodatečně.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

## DŮLEŽITOST

**4d** Kvalita bydlení

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak železniční projekt (zde Příměstská VRT) ovlivní kvalitu místního bydlení, tj. jeho stav, komfort, uspořádání a širší obytné prostředí?**

## POPIS MECHANISMU

Nové rychlé železniční spojení (zde Příměstská VRT) samo o sobě bydlení nezlepšuje, ale mění podmínky, za kterých se byty a domy staví a opravují. Proto je kvalita bydlení důležitým tématem, i když obvykle není tak zásadní jako jeho cenová dostupnost. Lepší dopravní dostupnost zpravidla přitahuje větší pozornost k okolí stanic a k blízkým čtvrtím, a zároveň zvyšuje mzdy obyvatel. To může podpořit rekonstrukce staršího bytového fondu, výstavbu nových bytových domů, ale zároveň zvyšuje potřebu investic do zlepšení veřejných prostranství. V tomto smyslu může železnice zvýšit průměrnou kvalitu nabídky bydlení.

Vyšší kvalita bydlení však nepřichází automaticky. Pokud se obec zaměří jen na rychlé navyšování počtu bytů, může vzniknout velké množství nové výstavby, která bude špatně navržena, málo propojená s okolím nebo zatížená hlukem a dopravou. I tam, kde se průměrná kvalita bytového fondu zvýší, je důležité rozlišovat mezi kvalitou samotného bytu a kvalitou čtvrti, v níž se nachází. Obyvatelé budou výsledný stav hodnotit nejen podle dispozice a vzhledu domu, ale i podle škol, zeleně, pěších tras, bezpečnosti a toho, zda mají služby skutečně po ruce.

Praktické poučení je jasné: růst bydlení spojený se železnicí by měl být provázán s pravidly pro kvalitu výstavby, ochranou proti hluku, investicemi do veřejného prostoru a s postupným zajišťováním škol a služeb.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLNÍ

# 4e Rozvoj příměstských rezidenčních trhů

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Promění příměstské železniční spojení (Příměstská VRT) obec v atraktivnější a aktivnější místo k bydlení pro domácnosti zapojené do širšího regionálního trhu práce?**

## POPIS MECHANISMU

Jedním z nejžřetelnějších regionálních dopadů nového příměstského železničního spojení (Příměstské VRT) je to, že může výrazně rozšířit místní rezidenční trh. Místo, které bylo dosud vnímáno jako příliš vzdálené od hlavního města nebo krajského centra, se může nově stát realistickou variantou pro každodenní bydlení. Tím se rozšiřuje okruh potenciálních obyvatel, kupujících i nájemníků. Pro obce to může znamenat vyšší poptávku po nové výstavbě, větší zájem developerů a zhodnocení nemovitostí pro současné vlastníky.

Silnější rezidenční trh ale automaticky neznamená lepší urbanistický vývoj. Pokud se nová poptávka soustředí hlavně do zástavby na zelené louce nebo do izolovaných projektů kolem Terminálu VRT/železniční stanice, může se obec proměnit v ložnicové předměstí se slabým veřejným životem a vysokou závislostí na dopravě autem. Výzkumy však ukazují, že s počtem obyvatel zpravidla roste i sektor místních služeb a kulturní vybavenost, i když míra tohoto růstu se liší. Významnou roli přitom hraje umístění Terminálu VRT/železniční stanice. Pokud je dobře propojena se stávající obcí a navázána na místní dopravu, rozvoj bydlení má větší šanci posílit celé sídlo.

Nebezpečím je i příliš striktní územní plán, který novou výstavbu neumožňuje. V takovém případě se rezidenční trh rozvine jen formou rekonstrukcí a vliv Příměstské VRT se projeví hlavně růstem cen nemovitostí, bez růstu služeb a kulturní vybavenosti.

Pro obce tedy není hlavní otázkou, zda rezidenční trh zareaguje. V naprosté většině případů zareaguje. Skutečnou otázkou je, jaký typ rezidenčního trhu chce obec vytvořit: zda takový, který podpoří vyváženou komunitu s různými typy domácností a forem bydlení, nebo takový, který bude jen rychle expandovat na okrajích zástavby, případně zda dojde pouze k růstu cen nemovitostí. Tento vývoj nejvíce ovlivní podoba místního plánování.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

# 4f

## Nárůst/pokles počtu obyvatel, migrační saldo

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

Může mít přítomnost Příměstské VRT, resp. lepší časová dostupnost Terminálu VRT/železniční stanice, dopady na počet obyvatel v obci?

## POPIS MECHANISMU

Lepší dostupnost pracovních míst a služeb poskytovaných centrálními místy pravděpodobně zvýší počet obyvatel hlavně v obcích, odkud se zkrátí doba dojížd'ky. Předpokládá se, že lidé jsou ochotni denně dojíždět, pokud cesta trvá méně než 60 minut ode dveří ke dveřím (viz kapitola F). V takovém případě bude část obyvatelstva pravděpodobně migrovat do obcí, které se díky Příměstské VRT dostaly do takové časové dostupnosti. Obyvatelé budou od menších obcí očekávat levnější nemovitosti, kvalitnější životní prostředí, více zeleně a zlepšení dalších preferovaných hodnot.

V některých případech může ovšem docházet i k odlivu obyvatelstva, např. kvůli zvyšujícím se cenám nemovitostí, kvůli změně životního stylu v obci apod.

Rozdíl mezi počtem přistěhovalých (imigrantů – I) a počtem vystěhovalých (emigrantů – E) se nazývá **migrační saldo** (také čistá migrace).

Pokud je I větší než E, jde o kladné migrační saldo (přírůstek – obec je imigračním regionem). Pokud je vyšší počet emigrantů než imigrantů, jedná se o záporné migrační saldo (úbytek obyvatelstva – obec je emigračním regionem).

**Kvalitní dlouhodobá demografická analýza dopadů** Příměstské VRT (především okolí Terminálu/železničních stanic) je **nutným předpokladem pro všechna další rozhodnutí obce**, jejího programu rozvoje a všech akčních plánů. Bude se od ní odvíjet řízení, nároky na provoz a investice do technické infrastruktury, dopravy, sociálních služeb i bydlení.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

# 4g Socioekonomická a věková struktura obyvatelstva

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Bude mít případná změna demografické struktury dopad na socioekonomický rozvoj obce a soukromého sektoru?**

## POPIS MECHANISMU

Dopady kladného migračního salda na imigrační region vysvětluje tzv. migrační multiplikátor.

Základní podmínkou jeho fungování v území je skutečnost, že **obyvatelstvo migruje z ekonomických důvodů**. Obvykle za vyššími příjmy nebo z důvodů úspor (např. v oblasti cen nemovitostí), které přítomnost Příměstské VRT, resp. Terminálu VRT může vyvolat.

V takovém případě by měla mít migrace **výběrový** (selektivní) **charakter**. Existují skupiny obyvatel, které migrují ochotněji než jiné. Jde především o obyvatelstvo mladší, kvalifikovanější a s vyššími příjmy. V imigračním území (s kladným migračním saldem) se potom zlepšuje demografická struktura obyvatelstva.

**Mechanismus migračního multiplikátoru:** imigrace (výběrová) – vyšší důchody v cílovém regionu – dochází ke zvýšení poptávky po zboží a službách – reakce ze strany nabídky zvýší produkci – v regionu vznikají nová pracovní místa – vyšší poptávka po pracovní síle vyvolá zvýšení důchodů – další imigrace do regionu. Proces se proto může i několikrát opakovat, ovšem každý další cyklus je slabší než předchozí.

**Multiplikaci omezuje skutečnost,** že část vyšších důchodů nejde do vyšší spotřeby, ale skončí jako úspory. Region je také „otevřený“, takže část poptávky se orientuje do „importu“ z jiných regionů (zvýšuje produkci v jiné obci).

Může se stát, že výběrová migrace vyvolá vyšší poptávku, která se však neprojeví zvýšenou produkcí, ale naopak negativními jevy (např. růstem cen). Příčinou bývá skutečnost, že strana nabídky nemůže zvýšit produkci, protože jí v tom brání **regionální rozvojové bariéry**:

- nedostatek pracovní síly, její vysoká cena nebo nízká kvalifikace
- nedostatek pozemků, nebytových prostor, ale i bytů
- nemovitosti nejsou zainvestovány v oblasti technické infrastruktury (energie, voda a kanalizace, doprava)
- nedostatky v oblasti sociálních služeb (školství, zdravotnictví, sociálního bydlení)
- nedostupnost potřebných technologií
- nedostatek kapitálu apod.

Odstraňování regionálních rozvojových bariér může obec výrazně urychlit a zvýšit pozitivní efekty migračního multiplikátoru.

Záporné migrační saldo tedy může přinést opačné efekty.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

## DŮLEŽITOST

**4h Sociální polarizace obcí**

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může v důsledku vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT dojít ke zvýšení míry sociální polarizace obcí?**

## POPIS MECHANISMU

Vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT může zásadně ovlivnit sociální strukturu obce. Rychlé spojení s velkými městy zvyšuje atraktivitu lokality pro nové obyvatele, investory a firmy, což může vést ke zvýšení cen nemovitostí a obecně životních nákladů. Tento vývoj může mít za následek:

**Příliv vyšších příjmových skupin** – Noví obyvatelé s vyššími příjmy mohou vytlačovat původní obyvatelstvo, zejména skupiny s nižšími příjmy, které si nemohou dovolit rostoucí náklady na bydlení.

**Růst cen nemovitostí a nájmu** – Zvýšená poptávka po bydlení může vést k růstu cen, což ztěžuje přístup k bydlení pro nízkopříjmové skupiny a může způsobit jejich odchod z obce.

**Změna sociálního složení** – Může dojít k větší koncentraci vyšších příjmových skupin v okolí stanice, zatímco původní obyvatelé se přesouvají do méně atraktivních lokalit.

**Vytváření segregovaných oblastí** – Pokud obec nezajistí dostupné bydlení pro všechny příjmové skupiny, může vzniknout sociální segregace (např. luxusní rezidenční čtvrti vs. okrajové části s nižší úrovní služeb).

Na druhé straně může Příměstská VRT a Terminál VRT přinést i pozitivní efekty, například více pracovních příležitostí a lepší dostupnost služeb, což může některé aspekty sociální polarizace zmírnit.

Výsledný dopad závisí na konkrétní politice obce, regulaci trhu s bydlením a dostupnosti sociálních služeb.

## 4 · SOCIODEMOGRAFICKÉ PODMÍNKY A BYDLENÍ

# 4i Kriminalita, sociálně patologické jevy a bezpečnost

DŮLEŽITOST

A B C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může v důsledku vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT dojít ke zvýšení míry kriminality a sociálně patologických jevů, resp. ke snížení míry bezpečnosti?**

## POPIS MECHANISMU

Vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT může ovlivnit míru kriminality a bezpečnosti v obci několika způsoby. Nový Terminál VRT přináší zvýšenou mobilitu a pohyb osob, což může vést ke změnám v charakteru obce:

**Zvýšený pohyb a návštěvnost** – Terminál VRT může přitáhnout větší množství lidí, včetně cestujících, pracovníků, podnikatelů, ale i osob bez vazby na obec. Vyšší koncentrace lidí může znamenat větší riziko drobné kriminality (krádeže, vandalismus).

**Možné zvýšení sociálně patologických jevů** – V okolí dopravních uzlů se mohou vyskytovat jevy jako bezdomovectví, užívání návykových látek nebo nelegální aktivity, zejména pokud není okolí stanice dostatečně monitorováno a spravováno.

**Změna bezpečnostní situace** – Zvýšená dostupnost a atraktivita lokality může vést i k většímu zájmu o obec ze strany osob s kriminálním úmyslem, případně k většímu výskytu sociálních problémů spojených s migrací obyvatel.

Na druhou stranu může Terminál VRT přinést i pozitivní efekty:

**Zlepšení infrastruktury a monitoringu** – Nové stanice jsou často vybaveny moderními bezpečnostními systémy (kamerový dohled, osvětlení, přítomnost bezpečnostních složek).

**Zvýšení zaměstnanosti a rozvoj služeb** – Nové pracovní příležitosti a lepší dostupnost služeb mohou přispět ke zlepšení sociální situace a snížení motivace k páčání trestné činnosti.

Výsledný dopad závisí na kvalitě bezpečnostních opatření, aktivním přístupu obce a spolupráci s policií a dalšími složkami. Bez dostatečné prevence a kontroly může dojít ke zvýšení míry kriminality a snížení pocitu bezpečí obyvatel.

## 5 · PŘÍRODA A KRAJINA

# 5a Krajina a její charakteristika, prostupnost krajiny

DŮLEŽITOST

A B C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak bude ovlivněna krajina (reliéf, vegetace, sídla, využití půdy) po vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT?**

**Jak se změní prostupnost krajiny?**

## POPIS MECHANISMU

Charakteristika krajiny je komplexní popis vizuálních, přírodních a kulturně-historických znaků určitého území, které definují jeho jedinečnost, tzv. krajinný ráz. Zahrnuje přírodní struktury (reliéf, vodstvo, vegetace) i antropogenní prvky (zástavba, využití půdy), přičemž rozlišuje krajinu přírodní, kulturní, venkovskou či městskou.

Prostupnost území je jeho vlastnost, kdy volnému pohybu osob, zvěře, dopravních prostředků ap. nebrání přírodní ani technické bariéry. Prostupnost území je zajištěna veřejně přístupnými plochami, komunikacemi a prostranstvími, a to zpravidla nepřetržitě.

Trasa VRT se vepíše spolu s D8 do území jako fyzická bariéra s důsledky v oblasti hluku, bezpečnosti a vyvolaných proměn v území (zástavba). Významně ovlivní prostupnost krajiny. Opatření musí být pečlivě zvažována s ohledem na provoz a kulturní vazby s přihlédnutím k nákladům (mosty, tunely, prostupy).

Krajina je převážně rovinatá, trať nebude výrazně narušovat krajinný ráz s výjimkou mostů přes Vltavu a Labe, které budou v krajině výrazným prvkem a při průchodu kolem hory Říp.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jaké je současné hodnocení krajinného rázu a jaké jsou hlavní charakteristiky krajiny Podřipska? Je s nimi návrh VRT v souladu, nebo v rozporu?
- 02** Jak bude zajištěna prostupnost krajiny v projektu VRT? Jaký podíl cest a silnic bude trvale přerušen?
- 03** Jaký bude vliv VRT na ekologickou stabilitu krajiny?

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 5 · PŘÍRODA A KRAJINA

## DŮLEŽITOST

**5b** Přírodní hodnoty

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak naruší / ovlivní stavba VRT přírodní hodnoty území?****Jak naruší / ovlivní přírodní hodnoty související proměna území?**

## POPIS MECHANISMU

Přírodní hodnoty jsou takové nesporné kvality, které byly v daném území vytvořeny bez působení člověka.

Ochrana přírodních hodnot je systematická péče o přírodní rovnováhu, rozmanitost druhů a krásy krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb. Cílem je udržet ekologickou stabilitu, chránit zvláště chráněná území (CHKO, NPR) a Natura 2000. Zahrnuje jak obecnou ochranu (všech organismů), tak zvláštní ochranu vzácných druhů a území. *Ústav územního rozvoje. Brno, 2002*

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Jaké přírodní hodnoty mohou být dotčeny a jaké dopady na ně lze očekávat?
- 02** Jaká opatření mohou omezit rozsah zásahu do přírodních hodnot?
- 03** Identifikace přírodních hodnot a jejich lokalizace.
- 04** Identifikace kolizí s chráněnými přírodními hodnotami.

---

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 5 · PŘÍRODA A KRAJINA

# 5C Fragmentace krajiny, územní systém ekologické stability (ÚSES)

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

V kterých místech se zvýší riziko další fragmentace krajiny?  
Kde bude dotčen územní systém ekologické stability?

## POPIS MECHANISMU

Fragmentace krajiny je proces, při kterém se souvislé přírodní celky (lesy, louky) rozdělují na menší, izolované části. Hlavními příčinami jsou výstavba dopravní infrastruktury (silnice, železnice), zemědělství a urbanizace. Tento jev omezuje volný pohyb živočichů, snižuje biodiverzitu a zvyšuje počet kolizí se zvěří.

Metodika hodnocení fragmentace krajiny v ČR se zaměřuje na identifikaci bariér (doprava, výstavba) a jejich vlivu na *konektivitu krajiny*. Využívá zejména metody vymezující *nefragmentované oblasti* (UAT) a kvantitativní indexy, jako je *efektivita velikosti oka*.

**Nefragmentované oblasti:** Vymezování území, která nejsou rozdělena dopravními komunikacemi s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/24 h.

**Efektivní velikost oka:** Indikátor měřící míru fragmentace, vyjadřující pravděpodobnost, že dva náhodně zvolené body v krajině nejsou odděleny bariérou.

**Analýza bariérového efektu:** Posuzování délky a propustnosti bariér, jako jsou dálnice, silnice, železnice či zástavba.

**Konektivita krajiny:** Hodnocení prostupnosti krajiny pro živočichy.

**ÚSES:** Vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, udržujících přírodní rovnováhu. Rozlišujeme místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability. (Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny §3/a). Oberstein, Ivo, Cach, Jan: Názvosloví urbanismu a územního plánování. Praha: FA ČVUT, 2001. Materiál z výzkumného úkolu MSM 210000026 „Proměny urbanismu“

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** údaje pro metodiku hodnocení fragmentace krajiny (nefragmentované oblasti, velikost oka, konektivita krajiny apod.),
- 02** údaje pro metodiku ÚSES.

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 5 · PŘÍRODA A KRAJINA

## DŮLEŽITOST

5d

## Modrá a zelená infrastruktura

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaký bude dopad VRT na modrou a zelenou infrastrukturu v regionu a jednotlivých obcích?**

## POPIS MECHANISMU

**Infrastruktura zelená**

Prostorově specifické přírodní a přírodě blízké oblasti zeleně, které mají environmentální funkce a přínosy pro kvalitu života obyvatel. *Zdroj: Asociace pro urbanismus a územní plánování 2018 ČR.*

Prvky (např. městské parky, stezky, zelené střechy, zelené ulice a stromy), které spojují přírodní a zastavěné prostředí a zpřijemňují život ve městech. Na regionální úrovni zelená infrastruktura zahrnuje soustavu přírodních oblastí, příměstských parků, dálkových rekreačních stezek, obhospodařované (lesní a zemědělské) půdy a dalších prvků, které mají společně mnohostranný pozitivní vliv na zdraví a kvalitu života lidí a na dobrý stav ekosystémů. *Zdroj: Návrh strategie ČKA pro „Zelenou infrastrukturu“ v České republice (David Rose, Green Infrastructure. A Landscape Approach).*

**Infrastruktura modrá**

Prostorově specifické přírodní a přírodě blízké oblasti vodních toků a vodních ploch, které mají environmentální funkce a přínosy pro kvalitu života obyvatel. *Zdroj: Asociace pro urbanismus a územní plánování 2018 ČR.*

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace současného stavu modré a zelené infrastruktury,
- 02** identifikace střetů trasy VRT s modrou a zelenou infrastrukturou,
- 03** identifikace střetů rozvoje obcí v souvislosti s VRT s modrou a zelenou infrastrukturou.

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 5 · PŘÍRODA A KRAJINA

## DŮLEŽITOST

## 5e Kompozice hmotného prostředí



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak bude ovlivněna kompozice území po vybudování VRT a zřízení Terminálu VRT?**

**VRT jako kompoziční prvek regionu.**

## POPIS MECHANISMU

Urbanistická kompozice je cílevědomá skladba přírodních a stavebních prvků do prostorové formy, je uměleckým a architektonickým ztvárněním důležitých potřeb a požadavků na prostředí pro život lidí. Cílem urbanistické kompozice je tvůrčí syntéza všech složek urbanistického díla. *Zdroj: Asociace pro urbanismus a územní plánování 2018 ČR.*

Kompozice je rozhodující pro vizuální vnímání hmotného prostředí. Jejím základem je řešení proporcí, měřítka, konfigurace a členění jednotlivých objektů a jednotlivých skupin, prostorů a prostorových soustav, městských částí i celých měst. Kompozice pracuje s výškou a hmotou, s kontrastem a rytmem, s pravidelností i nepravidelností. V kompozici osídlení a měst má základní význam vedení **hlavních komunikačních tras** a kompozičních os, rozloha a **měřítko prostorů, rozložení akcentů a dominant**, organické sepětí dochovaných hodnot a nových prvků, členění zástavby a její spojení s přírodou. Estetické formování architektonického prostředí by mělo být v souladu se společenským obsahem a mělo by vyjadřovat hierarchii společenského významu a vztahy jednotlivých objektů, prostorů a částí sídelních útvarů. *Zdroj: Hrůza, Jiří. Slovník soudobého urbanismu. 1. vyd. Praha: Odeon, 1977.*

Příměstská krajina: Krajina vzniklá v bezprostřední blízkosti měst. Roste v ní počet liniových koridorů s výjimkou doprovodné zeleně kolem toků, která se zcela ztrácí. Mozaikovitost krajiny dosahuje maxima. Využití ploch se rychle mění. Příměstská krajina neustále postupuje směrem ven z města do obdělávané nebo obhospodařované krajiny. Druhá rozmanitost může být vysoká. *Braniš, Martin a kol.: Výkladový slovník vybraných termínů z oblasti ochrany životního prostředí a ekologie. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 1999.*

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace kompozičních prvků (akcenty – např. Vltava, Labe, dominanty – např. Říp),
- 02** identifikace střetu trasy VRT s kompozičními prvky,
- 03** identifikace míst, kde se VRT může stát novým kompozičním prvkem.

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 6 · VODNÍ REŽIM

## 6a Vodní režim, odtokové poměry a retenční schopnost území

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak bude ovlivněn vodní režim a retenční schopnost území po vybudování VRT a zřízení Terminálu VRT?**

**Jak se změní odtokové poměry v území?**

## POPIS MECHANISMU

Vodní režim je souhrn přirozených i antropogenně ovlivněných procesů oběhu vody v určitém území, zahrnující zejména časové a prostorové rozložení srážek, povrchového a podzemního odtoku, akumulace vody a výparu. Charakterizuje tedy způsob, jakým se voda v území vyskytuje, pohybuje a mění v závislosti na přírodních podmínkách i lidské činnosti.

Retenční schopnost území popisuje možnosti krajiny, jak zadržet vodu, která se v daném území vyskytuje. Snižuje se napřimováním vodních toků, odvodňováním zemědělských půd, vysušováním mokřadů, snižováním rozlohy lesů a rozptýlené zeleně, plošnou výstavbou komunikací, sídlišť apod. Naopak se zvyšuje budováním polderů, péčí o lužní lesy, obnovováním malých vodních nádrží, zvyšováním obsahu humusu v půdě. Nízká retenční schopnost krajiny zvyšuje riziko vzniku povodní a zhoršuje jejich průběh.

Odtokové poměry představují souhrn charakteristik popisujících množství, rychlost, časové rozložení a způsob odtoku vody z určitého území, a to jak po povrchu, tak v podpovrchových vrstvách. Jsou ovlivněny zejména srážkovými podmínkami, morfologií terénu, půdními vlastnostmi, vegetačním pokryvem a mírou urbanizace. Odtokové poměry určují, jakým způsobem dochází k odvádění vody z území do vodních toků a jak území reaguje na hydrologické extrémy, jako jsou povodně nebo sucho.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Údaje o srážkách v území, charakteristiky odtoku povrchových a podpovrchových vod
- 02** Identifikace retenční schopnosti území
- 03** Rizika povodní nebo sucha
- 04** Úroveň hladiny spodní vody
- 05** Vydátnost zdrojů pitné vody

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 7 · HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

# 7a Horninové prostředí, zdroje pitné vody

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Dotkne se trasa VRT nalezišť nerostů nebo zdrojů pitné vody?**

## POPIS MECHANISMU

Horninové prostředí je jedna ze složek životního prostředí, kterou tvoří část zemské kůry v dosahu lidské činnosti, včetně nerostů, půdy a podzemní vody. *Zdroj: Tichá Tereza a kol.: Slovník pojmů užívaných v právu životního prostředí. 1. vydání. Praha: ABF – nakladatelství ARCH, 2004.*

**Složení:** Horniny (směsi minerálů, vulkanického skla, organických složek), podzemní vody a plyny.

**Význam:** Základ pro výstavbu, zdroj pitné vody a surovin, součást ekosystémů.

**Antropogenní ovlivnění:** Změny způsobené těžbou, skládkováním, kontaminací půdy a podzemních vod.

**Výzkum a ochrana:** Sledování geologických rizik (sesuvy, stabilita), rekultivace a sledování kvality prostředí.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace geologických rizik (sesuvy),
- 02** identifikace zdrojů pitné vody a vyhodnocení dopadů stavby VRT na ně,
- 03** poloha nerostných nalezišť a vliv VRT na jejich využitelnost.

## 8 · KVALITA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

## DŮLEŽITOST

**8a** Kvalita životního prostředí: hluk

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak a kde se zvýší hlukové zatížení obyvatel po vybudování VRT a zřízení Terminálu VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Hlukové imise jsou účinky hluku (např. z dopravy, průmyslu či od sousedů) pronikající z okolí do obydlí či na pozemek, které omezují jejich užívání nad míru přiměřenou poměrům.

Hluk z VRT bude pravděpodobně tlumen opatřeními podél trati. V regionu Podřipsko však nelze posuzovat pouze hluk samotné vysokorychlostní železnice. VRT zde vstupuje do území, kterým již prochází významně zatížená **dálnice D8** a další dopravní tahy. Důležité proto budou zejména **souhrnné a kumulativní účinky hluku z více zdrojů**.

Další hlukovou zátěž může přinést také **indukovaná doprava vyvolaná Terminálem VRT Roudnice** – tedy cesty cestujících automobilem, autobusem či další veřejnou dopravou k terminálu a od něj. Vyšší dopravní dostupnost území může současně podporovat růst počtu obyvatel i vznik nových logistických, průmyslových, skladových, obchodních či turistických aktivit. Ty mohou postupně zvyšovat intenzitu dopravy nejen v bezprostředním okolí VRT a terminálu, ale také na navazující silniční síti v širším regionu.

Při hodnocení hlukové zátěže proto nestačí sledovat pouze bezprostřední okolí tratě VRT. Je třeba zohlednit také **stávající zatížení zejména z dálnice D8, dopravu vyvolanou Terminálem VRT Roudnice a další rozvoj území**, který může lepší dopravní dostupnost přinést.

## 8 · KVALITA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

# 8b Kvalita životního prostředí: emise a imise

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak a kde se zvýší znečištění emisemi a imisemi po vybudování VRT a zřízení Terminálu VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Vlivem zavedení VRT dojde k jinému rozložení emisí a imisí. Zvýší se automobilová doprava do Terminálu a z něj, poklesne dojíždka autem do vzdálenějších pracovišť.

**Emise** jsou škodliviny vypouštěné z konkrétního zdroje do ovzduší (komín, výfuk).

**Imise** jsou znečišťující látky, které již pronikly do životního prostředí a vyskytují se v ovzduší, půdě či vodě. Zatímco emise definují závažnost zdroje, imise definují kvalitu ovzduší v daném místě.

Hlavní rozdíly mezi emisemi a imisemi:

**Zdroj:** Emise mají jasný původ (např. továrna, auto). Imise představují směs z různých zdrojů v určitém čase a místě.

**Místo výskytu:** Emise jsou látky *vycházející* ze zdroje. Imise jsou látky *přítomné* v prostředí.

**Monitoring:** Emise se měří přímo u zdroje (komíny, technické kontroly STK). Imise se měří pomocí monitorovacích stanic v ovzduší.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** imisní situace v regionu a v obcích,
- 02** předpokládaná změna znečištění po zprovoznění VRT.

*Pozn. Aktuální imisní zatížení území popisují datové modely z projektu CleanAir D8 (včetně projekce na přísnější limity platné nejpozději od roku 2030)*

## 8 · KVALITA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

**8c** Kvalita životního prostředí: jiné vlivy

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak a kde se zvýší zatížení obyvatel po vybudování VRT a zřízení Terminálu VRT dalšími negativními vlivy na životní prostředí (vibrace, světelný smog, nízkofrekvenční brum z trafostanice apod.)?**

## POPIS MECHANISMU

Stavba VRT a související provoz vykazují další vlivy na životní prostředí, např. vibrace drážního tělesa při průjezdu vlaku, světelný smog z vlaku a zvýšeného provozu vozidel v nočních hodinách k terminálu, nízkofrekvenční brum z trafostanice apod.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace všech různých vlivů stavby a souvisejících technologií na životní prostředí a způsob omezení jejich dopadů na obyvatele.

## 9 · ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A LESNÍ POZEMKY

# 9a Zemědělský a lesní půdní fond, záborů ZPF a LPF

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Kde a v jakém rozsahu dojde v důsledku stavby VRT a následných změn v území k záborům ZPF a LPF?**

## POPIS MECHANISMU

Zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí. Ochranou ZPF se míní zajištění šetrného zacházení s pozemky v zájmu ochrany kvantity (rozlohy) a kvality ZPF.

Zábory zemědělské půdy představují trvalé nebo dočasné odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu za účelem jejího využití k nezemědělským činnostem, zejména pro výstavbu, infrastrukturu či jiné zásahy, které znemožňují nebo omezují její zemědělské využití. Jedná se o významný zásah do krajiny, který má dopady na produkční schopnost půdy, vodní režim i ekologickou stabilitu území.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** výměra a kvalita ZPF (bonita) a LPF,
- 02** rozsah potřebných záborů pro stavbu VRT, terminálu VRT a vyvolaných staveb
- 03** předpokládaný rozsah záborů ZPF pro vyvolanou výstavbu v obcích.

# 10a Školství

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může dojít díky vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT ke zvýšení dostupnosti školství?**

### POPIS MECHANISMU

Vybudování Terminálu VRT může mít významný vliv na dostupnost školství v obci a jejím okolí. Zlepšení dopravní dostupnosti díky rychlým spojmům umožňuje:

**Snadnější dojíždění žáků a studentů** – Příměstská VRT umožní studentům z okolních obcí a regionů pohodlněji a rychleji dojíždět do škol všech stupňů, včetně středních a vysokých škol ve větších městech.

**Rozšíření možností výběru škol** – Lepší dopravní spojení může rozšířit spektrum škol, které jsou pro místní obyvatele dosažitelné v přijatelném čase, což podporuje vyšší kvalitu vzdělávání a možnost specializace.

**Zlepšení přístupu k dalším vzdělávacím aktivitám** – Příměstská VRT může usnadnit účast na mimoškolních aktivitách, kurzech, seminářích či vzdělávacích akcích v širším regionu.

**Zvýšení atraktivity obce pro rodiny s dětmi** – Lepší dostupnost škol může přilákat nové obyvatele, zejména rodiny s dětmi, což může vést k růstu počtu žáků a případně i k rozvoji místního školství.

Na druhé straně může zvýšená dostupnost znamenat i odliv místních žáků do škol v jiných městech, což může ovlivnit kapacitu a financování místních škol.

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může dojít díky vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT ke zvýšení dostupnosti zdravotnictví?**

## POPIS MECHANISMU

Vybudování Terminálu VRT může pozitivně ovlivnit dostupnost zdravotnických služeb v obci a jejím okolí. Zlepšení dopravní dostupnosti díky rychlým spojům přináší:

**Snadnější dojíždění pacientů** – Příměstská VRT umožní obyvatelům obce i okolních regionů rychleji a pohodlněji dojíždět do zdravotnických zařízení, včetně nemocnic, specialistů a klinik ve větších městech.

**Rozšíření možností výběru poskytovatelů zdravotní péče** – Lepší dopravní spojení rozšiřuje spektrum zdravotnických zařízení, která jsou pro místní obyvatele dostupná v přijatelném čase, což zvyšuje kvalitu a dostupnost péče.

**Zlepšení dostupnosti akutní a specializované péče** – Příměstská VRT může usnadnit přístup ke specializovaným zdravotnickým službám, které nejsou v obci běžně dostupné.

**Zvýšení atraktivity obce pro nové obyvatele** – Lepší dostupnost zdravotní péče může přilákat nové obyvatele, zejména rodiny a seniory, kteří kladou důraz na kvalitní zdravotnické služby.

Na druhé straně může zvýšená dostupnost vést k odlivu pacientů do zdravotnických zařízení v jiných městech, což může ovlivnit kapacitu a financování místních zdravotnických zařízení.

# 10C Sociální služby



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může dojít díky vybudování Příměstské VRT a Terminálu VRT ke zvýšení dostupnosti sociálních služeb?**

### POPIS MECHANISMU

Vybudování Terminálu VRT může pozitivně ovlivnit dostupnost sociálních služeb v obci i jejím okolí. Zlepšení dopravní dostupnosti díky rychlým spojům přináší:

**Snadnější dojíždění uživatelů i pracovníků** – Příměstská VRT umožní obyvatelům obce i okolních regionů rychleji a pohodlněji využívat sociální služby, které jsou dostupné ve větších městech (např. poradny, centra pro seniory, zařízení pro osoby se zdravotním postižením).

**Rozšíření možností výběru poskytovatelů sociálních služeb** – Lepší dopravní spojení rozšiřuje spektrum služeb, které jsou pro místní obyvatele dosažitelné v přijatelném čase, což zvyšuje kvalitu a dostupnost péče.

**Zlepšení dostupnosti specializovaných služeb** – Příměstská VRT může usnadnit přístup ke specializovaným sociálním službám, které nejsou v obci běžně dostupné (např. chráněné bydlení, terapeutická centra).

**Zvýšení atraktivity obce pro nové obyvatele** – Lepší dostupnost sociálních služeb může přilákat nové obyvatele, zejména rodiny, seniory či osoby se specifickými potřebami.

Na druhé straně může zvýšená dostupnost vést k odlivu uživatelů do zařízení v jiných městech, což může ovlivnit kapacitu a financování místních poskytovatelů služeb.

## 11 · DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A JEJÍ DOSTUPNOST

**11a** Vlastnictví vozidel a koeficient automobilizace a motorizace

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak ovlivní změny v automobilizaci a motorizaci intenzitu dopravy v obci po zřízení Terminálu VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Koeficient automobilizace a motorizace patří mezi nejsilnější prediktory dopravních intenzit. Určuje, kolik domácností vlastní auto a kolik vozidel na domácnost připadá. Vyšší příjmy a změna socioekonomické skladby mohou automobilizaci dále zvyšovat. O tom, zda lidé přejdou z auta na Příměstskou VRT, rozhoduje zejména celková doba cesty – přibližně 60 min - ode dveří ke dveřím (door-to-door), cena a dostupnost zastávek/stanic. Pokud Příměstská VRT nenabídne rychlejší či pohodlnější alternativu, modal shift nenastane a individuální automobilová doprava poroste.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Kolik domácností bude mít vozidlo a kolik vozidel na domácnost bude připadat (přímo určuje objem individuální automobilové dopravy).
- 02** Jak se bude vyvíjet stupeň automobilizace v čase. Růst příjmů může stupeň automobilizace zvyšovat.
- 03** Jaké budou náklady na provoz osobního vozidla, resp. veřejnou hromadnou dopravu? Modal shift je podmíněný, ne automatický.

## 11 · DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A JEJÍ DOSTUPNOST

## DŮLEŽITOST

11b

## Veřejná doprava a dojíždka

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak Příměstská VRT změní dojíždku obyvatel a jaký dopad to bude mít na silniční i železniční dopravu v jednotlivých obcích?**

## POPIS MECHANISMU

Příměstská VRT zásadně mění dojíždkovou vzdálenost – lepší dostupnost umožňuje lidem dojíždět dále a častěji. Klíčové je, kolik obyvatel bude dojíždět a kam, protože to určuje zatížení silnic i poptávku po regionální autobusové nebo železniční dopravě. Dostupnost zastávky/stanice (cestovní doba/dojezdový čas, způsob dopravy, parkování) rozhoduje o tom, zda lidé přesednou z osobního vozidla na vlak. Přesun dálkové dopravy na VRT uvolní kapacitu na konvenčních tratích, což umožní zvýšit četnost regionálních spojů. Bez kvalitních návazných linek autobusové hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy se mohou objevit úzká dopravní hrdla tvořící kongesce před exponovanými dopravními uzly (má vliv na bezpečnost, resp. nehodovost).

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Kolik obyvatel bude dojíždět za práci a kam (klíčové pro odhad zatížení silnic i poptávky po regionální/návazné veřejné hromadné dopravě, jak se změní nabídka regionální železnice po uvolnění kapacity díky realizaci tratě pro VRT).
- 02** Jaká bude dostupnost Terminálu VRT Roudnice (volba vhodného způsobu dopravy, cestovní doba, nabídka parkování, kde budou hranice „akceptovatelnosti“ doby dojezdu pomocí veřejné hromadné dopravy a kdy už lidé zvolí individuální automobilovou dopravu)?
- 03** Jaká bude cyklistická a pěší dostupnost? Bude využívána jako doplněk, nebo jako alternativa k veřejné hromadné dopravě?

## 11 · DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A JEJÍ DOSTUPNOST

**11C** Přemísťovací vztahy – dělba přepravní práce (modal split)

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak se změní dopravní chování obyvatel a jaký bude podíl jednotlivých druhů dopravy po zavedení Příměstské VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Dopravní chování určuje, kolik cest domácnosti generují a jaký dopravní mód volí. Modal split mezi individuální automobilovou dopravou (IAD), vlakem, autobusem, cyklistickou a pěší dopravou závisí na ceně, cestovní době, spolehlivosti, kongescích a možnostech parkování. Příměstská VRT může zvýšit podíl regionální železnice, pokud nabídne rychlejší a pohodlnější cestu. Pokud však cestovní doba pomocí veřejné hromadné dopravy nebude konkurenceschopná, modal split zůstane příznivější pro individuální automobilovou dopravu, což zvyšuje intenzity dopravy a úměrně k tomu roste riziko dopravních nehod.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Kolik cest průměrně generuje jedna domácnost denně.
- 02** Jaký bude podíl cest (modal split) osobním vozidlem, vlakem, autobusem, na kole a pěšky.
- 03** Jaké faktory mohou modal split změnit (cena, cestovní doba, spolehlivost/kongesce, možnost parkování)
- 04** Nutné je sledovat ukazatele růstu/poklesu intenzit dopravy, bezpečnosti silničního provozu (nehodovost)

## 12 · TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A JEJÍ DOSTUPNOST

## DŮLEŽITOST

**12a** Vodohospodářství a kanalizace

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké dopady bude mít Příměstská VRT a její Terminál na obec v oblasti vodohospodářských sítí a obslužných staveb?**

## POPIS MECHANISMU

Vodohospodářská infrastruktura patří mezi základní vybavení obce. Její výstavba i obnova jsou finančně náročné a musí se plánovat na desítky let dopředu. Dostatečná kapacita vodovodů, kanalizace a souvisejících zařízení přitom zásadně ovlivňuje kvalitu života obyvatel i možnosti dalšího rozvoje obce.

Výstavba Terminálu VRT a výrazné zlepšení dostupnosti Prahy může zvýšit zájem o bydlení, podnikání i další rozvoj v jeho okolí. S růstem počtu obyvatel a intenzivnějším využitím území poroste také spotřeba vody a množství odpadních vod. To může vyvolat potřebu rozšířit vodovodní a kanalizační sítě, zvýšit kapacitu čistíren odpadních vod nebo realizovat další investice. S novou infrastrukturou následně rostou i náklady na její provoz a údržbu.

Pokud se kapacita vodohospodářské infrastruktury nezvýší včas, může se stát překážkou dalšího rozvoje. Nová výstavba může být omezena, připojování dalších objektů komplikovanější a obcím mohou vznikat nečekané náklady. Proto je důležité plánovat rozvoj území společně s rozvojem technické infrastruktury.

Naopak včasné a koordinované investice mohou obci přinést dlouhodobé výhody. Dostatečná kapacita sítí zlepšuje podmínky pro bydlení i podnikání, podporuje rozvoj území a může přispívat k růstu hodnoty nemovitostí i příjmů obce. **Investice do vodohospodářské infrastruktury navíc nepůsobí jen uvnitř samotné obce – mohou podpořit další investice, růst hodnoty nemovitostí, vznik pracovních míst a rozvoj místního podnikání.** Vodohospodářská infrastruktura proto není jen technickou otázkou, ale jedním ze základních předpokladů pro zvládnutí změn, které může Příměstská VRT a její Terminál přinést.

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké dopady bude mít Příměstská VRT, její Terminál a navazující ekonomický rozvoj na dopravní infrastrukturu v majetku obcí?**

## POPIS MECHANISMU

Dopravní infrastruktura obce – místní komunikace, parkovací místa, zastávky, veřejná doprava nebo další dopravní vybavení – patří mezi základní podmínky pro fungování a další rozvoj obce. Její výstavba je finančně náročná, má dlouhou životnost a vedle pořizovacích nákladů přináší také dlouhodobé výdaje na provoz, údržbu a obnovu.

Výstavba Terminálu VRT Roudnice a lepší dostupnost Prahy mohou výrazně zvýšit počet cest v území. Poroste doprava k terminálu i od něj a současně může růst počet obyvatel, pracovních míst, služeb a dalších aktivit v regionu. To může zvýšit zatížení místních komunikací, parkovacích kapacit i veřejné dopravy a vyvolat potřebu dalších investic ze strany obcí.

Pokud dopravní infrastruktura nebude mít dostatečnou kapacitu, mohou vznikat dopravní problémy, zdržení, nedostatek parkovacích míst nebo větší zatížení obytných částí obcí. Tyto problémy mohou snižovat kvalitu života, zvyšovat náklady firem i obyvatel a oslabovat ekonomické přínosy dalšího rozvoje území.

Proto je důležité připravovat dopravní infrastrukturu včas a koordinovaně – nejen v rámci jedné obce, ale i mezi sousedními obcemi a s investory nadmístních staveb. Dobře naplánované investice mohou naopak podpořit rozvoj území, zlepšit dostupnost pracovních míst a služeb, zvýšit hodnotu nemovitostí, podpořit místní ekonomiku a snížit dopravní a logistické náklady.

Klíčové je proto dlouhodobé plánování. Obec musí hledat rovnováhu mezi potřebnými investicemi do dopravy, jejich návratností a svými finančními možnostmi, aby nové projekty nepřinesly jen rozvojové příležitosti, ale také nepřiměřené budoucí náklady na provoz, údržbu nebo zadlužení.

## 12 · TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A JEJÍ DOSTUPNOST

DŮLEŽITOST

**12C** Technická infrastruktura – ostatní

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké může mít dopady přítomnost Příměstské VRT a jejího Terminálu na ostatní technickou infrastrukturu obcí?**

## POPIS MECHANISMU

Podobně jako na vodohospodářství a dopravu může mít Příměstská VRT dopady i na další oblasti technické infrastruktury. V principu lze dopady rozdělit na:

- **technické sítě** (vodovodní a kanalizační řad, elektrické vedení, kabely, elektromagnetické přenosy apod.)
- **obslužné stavby** (zdroje vody, čerpací stanice, čistíčky, transformační stanice, nádraží, stanice, depa, opravný, vysílací stanice apod.)

V případě významné strategické investice, v tomto případě Příměstská VRT, lze vyvolané požadavky na technickou infrastrukturu také rozdělit na:

- vybudování nových či zlepšení stávajících systémů – **zkvalitnění a/nebo zvýšení kapacit**, především v oblasti vodohospodářství a dopravy (viz samostatné karty)
- vybudování **specifických nových systémů**, kdy nově zavedená Příměstská VRT, resp. její Terminál bude indukovat nové, často velmi specifické potřeby, které se mohou týkat pouze vybraných obcí (např. pěší zóny, koridory pro faunu, městská zeleň, cyklostezky apod.)
- **změny současného stavu**, který je v současné době vyhovující, ale nová výstavba si v něm vyžádá změny (změny v protipovodňových systémech, úprava MHD nebo regionální dopravy, třídění odpadů apod.)

Ve všech případech lze vedle rozpočtu využít i druhý z **ekonomických nástrojů řízení rozvoje obce** – dlouhodobý **hmotný majetek**. Lze jej využívat v několika základních formách:

- poskytování veřejných statků
- poskytování soukromých statků
- prodej majetku
- pronájem majetku
- záruky za úvěry
- cenová diferenciac

12 · TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A JEJÍ  
DOSTUPNOST**12d** Telefonní a informační sítě

DŮLEŽITOST

závisí na aktuální míře  
pokrytí

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může výstavba stanice/terminálu ovlivnit dostupnost a kvalitu telefonních a informačních sítí?**

## POPIS MECHANISMU

Dostupnost telefonních a informačních sítí v území je podmíněna především poptávkou po těchto službách a koncentrací uživatelů/obyvatel. V případě změny podmínek v území může dojít ke zvýšení počtu obyvatel nebo ekonomických aktivit, což vytváří tlak na rozšíření nebo zkvalitnění infrastruktury.

Ve skutečnosti bude význam tohoto efektu záviset především na výchozím stavu infrastruktury v území:

- v územích s již existující kvalitní sítí se může projevit spíše zvyšování kapacity a kvality služeb
- v územích s nedostatečným pokrytím může docházet k postupnému rozšiřování sítí v návaznosti na růst počtu uživatelů

Dále bude efekt záviset na těchto faktorech:

- hustotě osídlení
- koncentraci ekonomických aktivit
- technických možnostech rozvoje sítí

V územích s nízkou hustotou osídlení nebo rozptýlenou zástavbou bývá dostupnost sítí omezená a jejich rozvoj pomalejší.

V úvahu připadají také rozdíly v kvalitě služeb, kdy i při existenci sítí může být jejich kapacita nebo spolehlivost nedostatečná.

Celkový dopad závisí na kombinaci výchozí úrovně pokrytí a vývoje počtu obyvatel, potenciálních uživatelů, v území.

## 13 · EKONOMICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY

**13a** Podpora komerčního rozvoje  
kolem stanic

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Stane se okolí Terminálu VRT/železničních stanic silnějším místem pro obchody, kanceláře, služby a smíšený městský rozvoj?**

## POPIS MECHANISMU

Oblasti kolem Terminálu VRT/železničních stanic jsou místem, kde se ekonomické dopady železnice projevují nejviditelněji. Lepší železniční dostupnost může podpořit kavárny, obchody, kanceláře, zdravotnické a odborné služby, ubytování a další aktivity. Největší přínosy obvykle pocítují podniky, které potřebují přirozený pohyb lidí a přístup k širšímu okruhu zákazníků a zaměstnanců. Jednoduše řečeno, Terminál VRT se může stát novou vstupní branou obce. Komerční úspěch však není zaručen jen tím, že vznikne přestupní bod. Železnice vytváří ekonomický potenciál, ale skutečný rozvoj závisí na načasování, řešení stanice, pěších vazbách, okolní obytné zástavbě a síle místní ekonomiky. Někde bývá příliš mnoho komerčních ploch naplánováno příliš brzy, což vede k prázdným jednotkám a nesplněným očekáváním. Většinou je lepší uvažovat o rozvoji po etapách: začít s funkcemi odpovídajícími skutečné poptávce a teprve poté je rozšiřovat podle růstu počtu cestujících a obyvatel.

Pro obce je proto důležité chápat komerční rozvoj kolem Terminálu VRT/železničních stanic jako úkol spojený s tvorbou místa, nikoli jen se změnou územního plánu. Cílem není maximalizovat plochy hned v první fázi, ale vybudovat přestupní bod a jeho okolí jako živou součást obce. Pokud je prostor u stanice propojen s centrem, doplněn bydlením a navržen i pro pěší, a nejen pro přístup autem, šance na zdravý komerční růst jsou výrazně vyšší. Pokud tomu tak není, obec může získat infrastrukturu, ale nikoli skutečné lokální ekonomické centrum.

## 13 · EKONOMICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY

# 13b Změna cen nemovitostí a nájemného v nově napojených oblastech

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak silně nová Příměstská VRT změní prodejní ceny, nájem a hodnotu pozemků v obci a v okolí Terminálu VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Ceny nemovitostí a nájem patří mezi nejrychlejší a nejčitelnější signály, že železniční projekt mění postavení obce v rámci regionu. Jakmile se jízdní doba zkrátí natolik, že je každodenní dojíždění realistické, začnou domácnosti i investoři danou obec vnímat jinak. Jednoduše řečeno, lidé jsou ochotni zaplatit více za stejnou lokalitu, protože nově nabízí lepší přístup k pracovním místům, službám a dalším příležitostem. Tento efekt se projevuje nejen po zahájení provozu, ale už během přípravy a výstavby.

Pro obce jsou rostoucí ceny nemovitostí převážně, ale ne jednoznačně dobrou zprávou. Na jedné straně zvyšují hodnotu majetku a finanční situaci místních vlastníků a usnadňují financování rozvojových projektů (hodnotnější pozemky mohou sloužit jako zástava pro úvěr na investici). Na druhé straně jde o jeden z hlavních mechanismů, kterým se přínosy železnice rozděluje nerovnoměrně. Vlastníci získávají jako první. Nájemníci, mladí kupující a malé místní podniky naopak častěji nesou náklady.

Důležité také je, že tyto změny nebývají v území stejné. Největší nárůst hodnoty se obvykle objevuje tam, kde je zlepšení dostupnosti výrazné, vlaková obsluha spolehlivá a častá a stanice je skutečně propojená s obcí. S rostoucí dobou cesty ke stanici cenový efekt postupně slábne. V hůře připojených obcích může být naopak efekt menší, opožděný nebo dokonce negativní, pokud dojde k přesunu obyvatel do lépe připojených obcí (k tomuto však dochází pouze v regionech se stabilním či klesajícím počtem obyvatel). Obce by proto měly změny cen číst pozorně: jsou užitečným ukazatelem toho, že obec získává na významu, ale samy o sobě ještě neznamenají vyvážený rozvoj. Ukazují, kde vzniká hodnota, nikoli zda je tato hodnota rozdělována rovnoměrně.

## 13 · EKONOMICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY

## DŮLEŽITOST

**13C Rozpočet obce – daňové příjmy**

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může přinést Příměstská VRT a Terminál VRT (resp. jeho časová dostupnost) navýšení finančních prostředků do rozpočtu obce?**

## POPIS MECHANISMU

Pokud bude blízkost Terminálu VRT dostatečně atraktivní pro nové obyvatele nebo soukromé firmy, mohla by jejich lokalizace na území obce zvýšit některé daňové příjmy obce.

Ve skutečnosti budou tyto přínosy omezené, protože většinu daňových příjmů získávají obce ze **sdílených daní**, jejichž rozdělení v principu závisí na třech faktorech:

- počtu obyvatel
- počtu žáků ve školách
- rozloze

**Zvýšení počtu obyvatel bude mít vliv na zvýšení příjmů z daní z příjmů právnických a fyzických osob a z DPH podle zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, ve znění pozdějších předpisů (tzv. RUD).**

V úvahu také připadají tři další daňové příjmy:

**Příjem z daně ze závislé činnosti** podle počtu zaměstnanců vykazovaných na území obce ve výši 1,5 %. Zjednodušeně řečeno, kdyby Terminál VRT i další firmy přilákané jeho přítomností zaměstnaly např. 1 000 pracovníků, tak u patnácti z nich se budou převádět daňové příjmy z jejich platů a mezd do rozpočtu obce.

**Příjem z daně z nemovitých věcí** se v tomto ohledu týká stavebních pozemků a staveb a bytových jednotek. Daň je počítána z výměry, nikoli z ceny, takže zvýšené ceny nemovitostí se ve výnosu z daně neprojeví. Přínos do rozpočtu tedy generují pouze nové stavby a nové byty, případně změna využití pozemků (např. převodem orné půdy na stavební parcelu). Výsledná daňová sazba je ovšem v pravomoci obce. Pomocí příslušných koeficientů může obec příjmy zvýšit, jde však o zvýšení daňové zátěže pro majitele.

**Místní poplatky** se zvýší obvykle na základě vyššího počtu subjektů nebo objektů, které jim podléhají. Uvádíme je jen pro úplnost, v praxi bude jejich výnos pravděpodobně zanedbatelný.

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může Příměstská VRT nebo její Terminál přinést do rozpočtu obce i jiné než daňové příjmy?**

## POPIS MECHANISMU

Kromě daňových příjmů generuje obecní rozpočet ještě další typy příjmů, které lze rozdělit podle druhového členění rozpočtové skladby na:

**Nedaňové – především příjmy z vlastní činnosti obce.** Ačkoliv obec může provozovat i ziskovou činnost, většina statků, které produkuje, má sociální charakter. Cena poskytování těchto „veřejných statků“ bývá na nižší úrovni, než je jejich cena tržní. Obvykle jsou obci do určité míry nebo zcela dotovány. Potřeba zvýšené kvantity a často i kvality poskytovaných statků, vyvolaná zvýšenou atraktivitou obce v důsledků blízkosti terminálu/stanice nebo vlastní VRT, obvykle spíše zvýší potřebu dotace. Jednou z výjimek jsou potenciální nájem ziskový soukromý sektor.

**Kapitálové příjmy jsou obvykle vytvářeny prodejem majetku obce.** Prodej pozemků, staveb či bytů může být tedy lákavým příjmem obce. Je však třeba si uvědomit, že nad prodanou nemovitostí obec ztrácí kontrolu. Obce by měly prodávat pouze „zbytný“ majetek, pro který nemají dlouhodobé využití. V ČR bohužel platí, že obce v minulosti prodaly více, než bylo nezbytné.

**Transfery – resp. účelové dotace.** Možnost získání investičních transferů z národní, krajské nebo i mezinárodní úrovně. Kvalitně realizovaná VRT by neměla vyvolávat negativní dopady na území (hluk apod.). Pokud ovšem obec prokáže, že některé negativní jevy vyplývající z umístění VRT na jejím území přetrvávají, bude to velmi silný argument pro získání dotace. Administrativní zátěž lze snížit právě sdružováním obcí a zpracováním společného projektu. Za největší problém je však považováno značné roztříštění dotací, dotačních programů, grantů, příspěvků apod. v této oblasti v rámci ČR. Je vhodné vytvořit **tým specialistů, který dokáže tyto dotační zdroje identifikovat, správně vytipovat a monitorovat** a následně zpracovat žádosti v dostatečné kvalitě a ve správném čase. Partnerem v tomto procesu je i krajský úřad, který může pomoci se získáváním dotací nebo takový transfer sám poskytnout.

## 13 · EKONOMICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY

## DŮLEŽITOST

**13C Rozpočet obce – výdaje**

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké druhy výdajů bude ovlivňovat přítomnost Příměstské VRT, resp. blízkost jejího Terminálu?**

## POPIS MECHANISMU

Zvýšená atraktivita území obce v důsledku lepší časové dostupnosti centrálních měst může přinášet tlak na zvyšování a zkvalitňování služeb a zboží poskytovaných obcí, protože o lokalizaci v obci budou mít větší zájem obyvatelé i firmy.

Výdaje lze potom rozdělit především na běžné (provozní) a kapitálové (investiční). Je třeba pamatovat na to, že **každá investice bude vytvářet v budoucnosti tlak na zvýšení provozních výdajů**. Je proto spolu s investicí nutné plánovat i provozní výdaje.

V případě **použití úvěrů je třeba dlouhodobě plánovat i fiskální závazky** s tím, že vlastní úvěry a splátky jistin patří do třídy 8 – Financování, kdežto splátky úroků do běžných výdajů ve třídě 5.

Nutnou podmínkou pro zvládnutí výdajových nároků na rozpočet obce je plánování dlouhodobých nebo alespoň **střednědobých rozpočtových výhledů** opřených o finanční analýzu a zpracovaný investiční program. Dobře nastavený dlouhodobý **program rozvoje obce** potom může přinést různé druhy úspor, vyšší efektivnost, potlačení negativních a posílení pozitivních externalit, a to nejen pro veřejný sektor, ale také pro sektor soukromý a obyvatelstvo.

Pro dlouhodobé programy obce je potom nutno vycházet především z odborných analýz budoucích potřeb technické a sociální infrastruktury vč. dopravy a bydlení, které mají vlastní karty.

## 13 · EKONOMICKÉ A HOSPODÁŘSKÉ PODMÍNKY

## DŮLEŽITOST

13f

## Zvýšení či snížení atraktivity území

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může přítomnost Příměstské VRT, resp. blízkost jejího Terminálu ovlivnit atraktivitu území pro obyvatele a ekonomické subjekty?**

## POPIS MECHANISMU

Atraktivita území není v rámci obce rovnoměrná a může se lišit v závislosti na prostorové poloze. V případě lokalit v bezprostřední blízkosti významné infrastruktury může docházet ke snížení atraktivity z důvodu negativních vlivů, jako je hluk, zvýšená zátěž nebo omezení kvality prostředí.

Naopak lokality v širším okolí, které nejsou těmito negativními vlivy přímo zatíženy, mohou z vyšší dostupnosti profitovat, aniž by nesly její negativní dopady. Tyto části území se tak mohou stát atraktivnějšími pro bydlení i podnikání.

Ve skutečnosti bude tento efekt záviset především na těchto faktorech:

- vzdálenosti od zdroje negativních vlivů
- intenzitě těchto vlivů (např. hluk, provoz)
- celkové kvalitě prostředí a dostupnosti služeb

Tento rozdílný dopad může vést k vnitřní diferenciaci území, kdy se některé části stávají méně atraktivními, zatímco jiné naopak atraktivitu získávají.

Celkový dopad není automatický a závisí na konkrétním prostorovém uspořádání a charakteru území.

## 14 · REKREACE A CESTOVNÍ RUCH

## DŮLEŽITOST

**14a** Rekreační a cestovní ruch

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak se změní podmínky pro sport a rekreaci místních obyvatel po zprovoznění Příměstské VRT?**

**Jak se změní atraktivita regionu pro cestovní ruch?**

## POPIS MECHANISMU

V územním plánování je rekreace chápána jako souhrn činností sportovních nebo sportovně rekreačních. Rekreaci lze rozdělit na tři hlavní formy – na rekreaci každodenní, krátkodobou a dlouhodobou, které jsou dány rozsahem volného času a rytmem jeho využívání v rámci režimu dne, týdne nebo roku. Každodenní rekreace – forma odpočinku nebo aktivní činnosti v pracovní dny po práci, nejlépe v bezprostřední blízkosti bytu či zaměstnání (do 15 minut pěšky) nebo v místě snadno dosažitelném místní hromadnou dopravou (do 30 min).

Cestovní ruch je komplexní společenský jev, který představuje souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu, souhrn procesů budování a provozování zařízení se službami pro účastníky cestovního ruchu včetně souhrnu aktivit osob, které tyto služby nabízejí a zajišťují, aktivit spojených s využíváním, rozvojem a ochranou zdrojů pro cestovní ruch. *Zdroj: Pásková, Martina – Zelenka, Josef. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: MMR, 2002.*

Měkký cestovní ruch: Druh cestovního ruchu, který minimalizuje vliv nežádoucích aktivit spojených s cestovním ruchem na místní komunitu a životní prostředí. Základními principy jsou maximální zapojení místních zdrojů (suroviny, lidé, know-how, tradice, kultura aj.), přínos místní komunitě a malokapacitní cestovní ruch.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** jaká je v území současná vybavenost pro sport a rekreaci pro obyvatele a jak odpovídá standardům (vybavenost připadající na jednoho obyvatele),
- 02** identifikace druhu cestovního ruchu (měkký, pobytový, individuální, incentivní, domácí, akční, agrární), který může být v regionu po zprovoznění Příměstské VRT, resp. jejího Terminálu VRT vyhledáván.

## 15 · BEZPEČNOST A OCHRANA OBYVATELSTVA

**15a** Bezpečnost, ochrana  
před povodněmi

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Mění se podmínky ochrany před povodněmi v souvislosti se stavbou VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Ochranou před povodněmi se rozumí činnosti a opatření k předcházení a zvládnutí povodňového rizika v ohroženém území. Zajišťuje se systematickou prevencí a operativními opatřeními.

Těleso VRT kříží Vltavu a Labe a může být využito při tvorbě protipovodňových opatření (hráze).

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** stávající plán ochrany před povodněmi a místa stavebních zásahů VRT do nich,
- 02** projekt ochrany VRT před povodněmi.

## 15 · BEZPEČNOST A OCHRANA OBYVATELSTVA

## DŮLEŽITOST

15b

## Bezpečnost, kriminalita

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké mohou být dopady na bezpečnost obyvatel po zprovoznění Terminálu VRT?**

**Jaká rizika hrozí ze strany VRT a jaká kvůli proměně regionu?**

## POPIS MECHANISMU

**Bezpečnost silničního provozu a provozu VRT**

Změny v území mohou jednak způsobit nárůst lokální nehodovosti v automobilové dopravě vlivem vyšší intenzity dopravy; současně se sníží počet cest vykonaných autem za prací, což povede k nižšímu počtu nehod v dálkové dopravě.

Nehody mohou vzniknout i na trati VRT (vykolejení vlaku ve vysoké rychlosti).

**Prevence kriminality**

Vyšší pohyb osob v regionu bude vyžadovat opatření v oblasti prevence kriminality: zvýšení počtu policejních hlídek, monitoring veřejného prostranství a zlepšení veřejného osvětlení. Ze sféry sociálně laděných projektů je nejvíce ceněna práce s rizikovou mládeží. Lidé se cítí být ohroženi nejčastěji kapesními krádežemi, vloupáním do bytu a vandalismem.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** statistika nehodovosti,
- 02** statistika kriminality a preventivní opatření,
- 03** rizika nehod na VRT a jejich možné důsledky.

## 16 · ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (MIMO VYHLÁŠKU)

**16a** Dopady klimatické změny  
na region

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jaké dopady změny klimatu a související zranitelnosti je nutné zohlednit při územním rozvoji regionu Podřipsko?**

**Jak vytvořit v regionu Podřipsko prostředí odolné vůči klimatické změně?**

## POPIS MECHANISMU

Podřipsko je teplý, převážně zemědělský a infrastrukturně silně zatížený region, ve kterém se klimatické dopady mohou překrývat s intenzivním rozvojem a koncentrací liniových staveb. Zvyšování teplot a četnější vlny veder mohou zvyšovat tepelný stres obyvatel, budov a infrastruktury. Dlouhodobé sucho může zhoršovat vodní bilanci, dostupnost vody, stav půd, zemědělskou produkci a ekologickou stabilitu krajiny. Vydátne a příválové srážky mohou zvyšovat povrchový odtok, erozi a lokální zatížení sídel, komunikací a kanalizačních systémů. Významná je zranitelnost klíčové technické a dopravní infrastruktury a její vzájemná provázanost. Při posuzování rozvoje je nutné sledovat také kumulativní účinky připravovaných záměrů na expozici území, vodní režim, fragmentaci krajiny a schopnost území zvládat klimatické extrém.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** Prostorové rozložení současných a budoucích klimatických nebezpečí a jejich intenzity/četnosti v relevantních časových horizontech.
- 02** Expozice, citlivost a adaptační kapacita obyvatel, sídel, zemědělské půdy, ekosystémů a kritické infrastruktury; identifikace zvláště zranitelných skupin a míst.
- 03** Vodní bilance území: dostupnost zdrojů, sucho, povrchový odtok, eroze, povodňové a příválové riziko a kapacity vodohospodářské infrastruktury.
- 04** Odolnost a vzájemné závislosti dopravní a technické infrastruktury (D8, VRT a další dopravní koridory, energetické sítě, vodovody, kanalizace) včetně rizika kaskádových výpadků.
- 05** Kumulativní vliv plánovaného rozvoje a liniových staveb na expozici, zranitelnost, vodní režim, ekologickou stabilitu a propustnost krajiny; způsob zohlednění klimatických scénářů v územním plánování, EIA a povolování staveb.

## 16 · ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (MIMO VYHLÁŠKU)

## DŮLEŽITOST

**16b** Identita obce

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Může zvýšený tlak na území regionu narušit identitu obce?  
V čem identita spočívá a proč je důležité o ni pečovat?**

## POPIS MECHANISMU

Identita je soubor vlastností, hodnot a přesvědčení, které definují, co je určitému objektu (obci) vlastní.

Územní/regionální identita reprezentuje vztah mezi místem a lidmi, kteří v něm žijí nebo žili, a odpovídá na otázku „kam patřím?“ nebo „co považuji za svůj domov?“.

Obvykle se rozlišují dvě dimenze identifikace s územím – identifikace s fyzickým prostředím (estetické podněty jako příroda, krajina nebo udržované historické stavby) a identifikace se sociálním prostředím území (přítomnost sociálních skupin, se kterými se jedinec identifikuje – rodina, přátelé).

Principy identity:

pocit kontinuity života na jednom konkrétním místě,

pocit sounáležitosti s místem – může být posilován vědomím o vazbách předchozích generací, pocit hrdosti na území, kde člověk žije – princip sebeúcty,

princip sebejistoty, kdy místo, kde člověk žije, poskytuje dobré podmínky a potřebné zázemí pro život.

Silná územní/regionální identita je často spojována s aktivním přístupem ke zvelebování území. Naopak slabá identifikace způsobuje, že obyvatelé jsou k území lhostejní. Nemusí pak dané místo vnímat jako trvalé místo pro svůj život a mohou ho snadno opustit. Lhostejnost je však pro místní rozvoj horší nežli nespokojenost obyvatel.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace hodnot a charakteristik obce, které jsou jedinečné,
- 02** vyhodnocení míry narušení identity obce vlivem předpokládaných změn v území.

## 16 · ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (MIMO VYHLÁŠKU)

**16C** Veřejný prostor, veřejná prostranství, regenerace sídel

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Jak se budou v souvislosti s vybudováním Příměstské VRT, resp. jejího Terminálu a následnou proměnou území měnit požadavky na veřejná prostranství v obcích?**

## POPIS MECHANISMU

Veřejný prostor je místo přístupné každému, na kterém dochází k vzájemnému působení všech aktérů života na zemi. *Asociace pro urbanismus a územní plánování 2022.*

Veřejný prostor je prostorem života společnosti, prostorem společenské komunikace. Rozlišujeme dva základní typy veřejného prostoru: fyzický a virtuální. Fyzickým veřejným prostorem jsou klasická veřejná prostranství: náměstí, ulice, parky, veřejné budovy. Jsou to části zemského povrchu či uměle vytvořeného prostoru budov, které jsou přístupné prakticky komukoli a bez omezení. *Slovník pojmů, Katedra urbanismu a ÚP, Fakulta stavební ČVUT: Praha, 2016 [cit. 29. 8. 2016].*

Regenerace je proces modernizace a zkvalitňování veřejných prostor v sídle (např. zanedbaných částí obce, panelových sídlišť, historických jader měst), zaměřený na úpravu zeleně, parkování, pěších zón a parteru. Cílem je zvýšit kvalitu veřejných prostranství a obytného prostředí. Programy podpory se zaměřují na obecní majetek, přičemž důraz je kladen na funkčnost a estetiku.

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace veřejných prostranství v obcích a jejich rozvojového potenciálu,
- 02** standardy veřejných prostranství a veřejné vybavenosti (kolik plochy připadá na jednoho obyvatele),
- 03** identifikace území vhodných k regeneraci,
- 04** identifikace programů podpory regenerace.

16 · ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (MIMO VYHLÁŠKU)

DŮLEŽITOST

# 16d Zdroje energie

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Budou v případě rozvoje území po zprovoznění Příměstské VRT a jejího Terminálu v regionu a v obcích dostatečné zdroje energií?**

## POPIS MECHANISMU

Přírodní energetické zdroje jsou zdroje vzniklé během geologického vývoje Země nebo působením jiných přírodních procesů (např. slunce, vítr, voda, geotermální energie, slapová energie apod.). *Vítejte na Zemi, CENIA, slovník [cit. 26. 10. 2018].*

Energetika zahrnuje i zásobování energiemi, které má prostorové nároky (ochranná pásma, základové podmínky apod.).

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** energetická bilance území a potenciál jednotlivých zdrojů energie,
- 02** identifikace slabých míst v zásobování energiemi,
- 03** odhad budoucích nároků na energie v území.

## 16 · ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (MIMO VYHLÁŠKU)

## DŮLEŽITOST

**16e** Kulturní památky

A

**B**

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Dojde v území ke střetu se zájmy ochrany kulturních památek?**

## POPIS MECHANISMU

Kulturní statek, který je dokladem historického vývoje společnosti, jejího umění, techniky, vědy a jiných oborů lidské práce a života nebo dochované historické prostředí sídelních celků a architektonických souborů. Též věc, která má vztah k význačným osobám a událostem dějin a kultury. Památkou je také soubor kulturních statků a věcí, z nichž některé samy o sobě nemusí být památkami. *Zásady a pravidla územního plánování. Názvosloví. Brno: VÚVA, 1979. Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, § 2.*

*Zdroj: Oberstein, Ivo – Cach, Jan: Názvosloví urbanismu a územního plánování. Praha: FA ČVUT, 2001. Materiál z výzkumného úkolu MSM 210000026 „Proměny urbanismu“.*

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace míst střetů se zájmy ochrany památek v trase VRT (Terminál VRT Roudnice je umístěn přímo v ochranném pásmu NKP Říp) a v území dotčeném následnými změnami.

*Pozn. detailněji toto téma popisuje Vstupní expertní podklad pro Územní studii regionu Podřipsko (Středočeský a Ústecký kraj)*

## 16 · ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (MIMO VYHLÁŠKU)

**16f** **Limity využití území, ochranná pásma**

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**K jakým dalším omezením v území vyplývajícím ze stavebního zákona povede výstavba VRT a Terminálu VRT?**

## POPIS MECHANISMU

Limitem využití území se rozumí omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývající z právních předpisů, nebo stanovené na základě jiných právních předpisů, nebo vyplývající z vlastností území. *Zdroj: Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, § 12, písm. r).*

Limity využití území omezují, vylučují, případně podmiňují využití a uspořádání území. Vyplývají z právních předpisů, správních rozhodnutí a schválené územně plánovací dokumentace. *Zdroj: Ústav územního rozvoje. Brno, 2002.*

Ochranná pásma jsou území daná zákonem nebo vyhlášená ve správním řízení, ve kterých se zakazují nebo omezují určité činnosti z důvodů ochrany veřejných zájmů. *Zdroj: Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR, 2020.*

## KLÍČOVÉ INFORMACE PRO KVALIFIKOVANÝ ODHAD

- 01** identifikace stávajících limitů (ochranných pásem) v území a jejich předpokládaný vzhled (VRT, nové trafostanice, ČOV, komunikace...).

## 17 · EKONOMIKA A ZAMĚSTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

**17a** Počet nových zaměstnavatelů  
a živnostníků

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Povede Příměstská VRT a její Terminál ke vzniku většího počtu nových podniků, místních zaměstnavatelů a osob samostatně výdělečně činných?**

## POPIS MECHANISMU

Lepší železniční spojení může usnadnit vznik nových podniků i fungování malých firem. Základní důvod je prostý: rozšiřuje jejich dosah. Majitelé se mohou snáze setkávat s klienty, zaměstnanci mohou dojíždět z širšího území a firmy získávají lepší přístup k dodavatelům, obchodním partnerům i odborným znalostem. Pro osoby samostatně výdělečně činné a malé zaměstnavatele je to velmi důležité. Obec, která dříve působila příliš vzdáleně pro služby založené na kontaktu s klienty nebo na častém cestování, se stane mnohem životaschopnějším místem pro podnikání.

Výzkum ukazuje, že tento efekt bývá nejsilnější ve službách, znalostně náročnějších činnostech, pohostinství, obchodu a dalších odvětvích, která stojí na pohybu lidí, setkávání a výměně informací. Přínosy však nejsou rozloženy rovnoměrně. Zakládání nových firem obvykle reaguje silněji tam, kde už existuje určitý ekonomický základ, kde roste místní populace a kde okolí stanice nabízí použitelné podnikatelské prostory. Samotná lepší železniční dostupnost většinou nestačí, pokud obec podnikání neumožní ve svém územním plánu a nemá jednoduché a předvídatelné podmínky pro podnikání.

Obce by také měly mít na paměti, že ne každý „nový zaměstnavatel“ znamená zcela novou ekonomickou aktivitu v regionu. Část firem se pouze přesune v rámci širšího území. I to je ale pro obec důležité, protože se tím mění místní nabídka práce i každodenní ekonomický život.

17 · EKONOMIKA A ZAMĚSTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

DŮLEŽITOST

17b

## Počet pracovních míst v regionu

A

B

C

### OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Zvýší Příměstská VRT a její Terminál celkový počet pracovních míst v regionu nebo počet pracovních míst dosažitelných pro obyvatele?**

### POPIS MECHANISMU

Obyvatelé obcí se často ptají na nejviditelnější věc: vytvoří to pracovní místa? Poctivá odpověď založená na výzkumu zní ano, ale ne vždy tak jednoduchým způsobem, který lidé očekávají. Železnice vytváří pracovní místa nejprve při výstavbě a v navazujících dodavatelských řetězcích. Tato fáze je důležitá, ale je dočasná. Z dlouhodobého hlediska je podstatnější, co se stane po zahájení provozu. V mnoha případech není nejsilnějším efektem prudký nárůst pracovních míst přímo v obci, ale lepší přístup místních obyvatel k pracovním místům v širším regionu. To může snížit nezaměstnanost a zlepšit pracovní uplatnění, i když počet pracovních míst přímo v obci roste jen postupně.

Tento rozdíl je důležitý. Obec může vypadat úspěšněji z hlediska trhu práce, protože více jejích obyvatel má zaměstnání, i když jejich pracovní místo leží jinde podél koridoru nebo ve větším městě. Zároveň mohou v samotné obci růst některá odvětví, zejména služby navázané na stanici, maloobchod nebo pohostinství. Jiná odvětví mohou naopak profitovat jen málo nebo mohou ztrácet na významu. Výzkum ukazuje, že železnice spolehlivěji mění strukturu místní zaměstnanosti, než že by ve všech sektorech vytvářela velký počet zcela nových pracovních míst.

Pro místní samosprávu z toho plyne, že kapitolu „pracovní místa“ je potřeba číst dvojnásob: jako pracovní místa umístěná přímo v obci a jako pracovní místa dosažitelná pro místní obyvatele. Obojí je politicky i ekonomicky důležité, ale nejde o totéž. Obec může výrazně zlepšit pracovní vyhlídky svých obyvatel, aniž by se sama stala velkým pracovním centrem. Pokud chtějí obce posílit tvorbu pracovních míst přímo v obci, musí své územní plány doplnit připravenými rozvojovými plochami. Jinak může železnice zlepšit zaměstnanost v regionu, zatímco obec zůstane hlavně lépe připojenou rezidenční základnou.

## 17 · EKONOMIKA A ZAMĚSTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

**17C** Lepší matching pracovníků a pracovních míst

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Umožní lepší dostupnost – díky Příměstské VRT a jejímu Terminálu – aby se pracovníci dostali k vhodnějším pracovním místům a zaměstnavatelé k vhodnějším uchazečům (lepší matching)?**

## POPIS MECHANISMU

Jde o jeden z nejsilnějších a nejstálejších přínosů lepší železniční dostupnosti. Příměstská VRT neznámá jen rychlejší cestování, ale především rozšiřuje skutečný každodenní pracovní trh. Pro obyvatele to znamená, že bez stěhování dosáhnou na více volných pracovních míst. Pro zaměstnavatele to znamená, že k nim může reálně dojíždět více uchazečů. V praxi to snižuje počet nevhodných pracovních vazeb, kdy lidé berou práci pod úroveň svých schopností nebo firmy obtížně obsazují specializované pozice jen proto, že okruh denně dojíždějících je příliš malý.

Tento přínos je obzvláště důležitý pro obce v dosahu velkého a dynamického regionálního centra. Obyvatelé si mohou zachovat místní kvalitu života a zároveň získat přístup k mnohem širší nabídce pracovních příležitostí. Zároveň z toho mohou těžit i firmy v obci, protože stejné spojení usnadní dojíždění pracovníků z okolí směrem dovnitř. V mnoha případech se lepší matching nevytváří tím, že by se lidé stěhovali, ale tím, že mohou změnit zaměstnání, a přitom zůstat bydlet tam, kde jsou. Zvláště důležitý je tento efekt během hospodářských krizí, protože zaměstnanci nejsou odkázáni pouze na lokální zaměstnavatele. Trh práce se tak stává pružnějším, aniž by bylo nutné vyvolávat rozsáhlé stěhování.

Effekt však není automatický. Silně závisí na celém řetězci cesty: jak snadné je dostat se na stanici, kolik stojí jízdné, jak spolehlivý je jízdní řád, zda jezdí spoje i večer a zda je provoz přizpůsoben reálnému pracovnímu rytmu.

Effekt zároveň není stejný pro všechny obyvatele. Vyšší přínosy získají lidé s vyšší kvalifikací, protože jejich uplatnění je výrazně lépe hodnoceno na velkých pracovních trzích. Pro pracovníky s nižší kvalifikací je efekt díky většímu počtu dosažitelných pracovních míst také pozitivní, platový nárůst je však výrazně nižší.

## 17 · EKONOMIKA A ZAMĚSTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

**17d** Produktivita práce, růst reálných mezd a zaměstnanost

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Pomůže Příměstská VRT a její Terminál lidem a firmám vytvářet vyšší hodnotu, více vydělávat a snadněji nacházet práci?**

## POPIS MECHANISMU

Výzkum ukazuje, že se zvýšenou dosažitelností pracovního trhu mzdy rostou. Když pracovníci dosáhnou na pracovní místa, která lépe odpovídají jejich schopnostem, a firmy získají lepší přístup k vhodným zaměstnancům, roste produktivita i mzdy. Lepší železniční spojení také usnadňuje služební cesty, zkracuje faktickou vzdálenost mezi firmami a klienty a posiluje osobní kontakt. Všechny tyto faktory vedou k vyšší produktivitě. To je důležité zejména v odvětvích služeb a ve vyšších segmentech ekonomiky, kde hrají významnou roli informace a specializované znalosti. Z tohoto důvodu nejvyšší růst mezd zaznamenají obyvatelé s vyšším vzděláním. Pro obyvatele se vzděláním nižším je růst mezd také pozitivní, ale nižší.

Růst mezd lze chápat dvěma způsoby. Za prvé lidé získají přístup k lépe placeným pracovním místům. Za druhé má na jejich „reálný“ příjem o něco menší vliv i rychlejší nebo jednodušší dojíždění. Právě proto může železnice zvyšovat životní úroveň i bez okamžitě viditelného skoku ve mzdových statistikách.

Zároveň je ale nutné dodat, že dopad na zaměstnanost bývá smíšenější, než se očekává. V některých místech je hlavním výsledkem lepší přístup k pracovním místům a posun ke kvalitnějším odvětvím, nikoli dramatický nárůst počtu pracovních míst přímo v obci.

Obce by proto měly tuto kapitolu vnímat jako střednědobý až dlouhodobý efekt. Produktivita, růst reálných mezd a zaměstnanost patří mezi nejdůležitější možné přínosy železnice, ale závisí na tom, zda místní obyvatelé a firmy dokážou nové spojení skutečně využít. Lidé nemění práci ze dne na den, a proto je efekt postupný. Nejlépe si vedou obce, které doplní dopravní investici podporou podnikání, kvalitním územním plánováním a takovou nabídkou bydlení, která umožní v obci zůstat i lidem s různými příjmy. Jinak se může stát, že část produktivních přínosů se přelije jinde, zatímco místní nákladové tlaky zůstanou.

# 17C Regionální konkurenceschopnost



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Posílí Příměstská VRT a její Terminál regionální konkurenceschopnost, tj. schopnost obce a jejího širšího regionu přitahovat obyvatele, ekonomické aktivity a příležitosti ve srovnání s jinými místy?**

## POPIS MECHANISMU

Důležitá není pouze skutečná vzdálenost obce od velkého města, ale také vzdálenost vnímaná. A právě tu může Příměstská VRT zásadně zkrátit. To je důležité, protože regionální konkurenceschopnost je zčásti otázkou skutečné dojezdové doby a zčásti otázkou vnímané dostupnosti. Obec, která získá spolehlivé spojení s velkým městem, je najednou mnohem snáze prezentovatelná domácnostem, zaměstnavatelům i investorům. Stává se přijatelnější jako místo pro bydlení, nábor pracovníků, studium i rozšiřování podnikání. Tím může posílit své postavení uvnitř širšího regionu a zlepšit svou schopnost soutěžit o talenty a investice.

Konkurenceschopnost je však vždy relativní. Železnice automaticky neudělá z každé obce vítěze. Dává jí lepší šanci obstát, ale konečný výsledek závisí na tom, co obec nabídne. Pokud je stanice dobře začleněna, centrum obce atraktivní, bydlení dostupné, školy kvalitní a místní správa předvídatelná a akceschopná, může železnice konkurenceschopnost výrazně posílit. Pokud jsou tyto věci slabé, může spojení hlavně usnadnit to, aby lidé a firmy obec jen míjeli.

Pro obec je praktickým závěrem to, že dopravní investice vytváří příležitost, nikoli hotový výsledek. Železnice zkracuje vzdálenosti, ale teprve místní politika rozhoduje, zda se z této změny stane skutečná konkurenční výhoda. V tomto smyslu jde o jednu z nejdůležitějších kapitol celého hodnocení, protože propojuje řadu dalších témat: bydlení, trh práce, podnikání, zájem investorů i kvalitu místa. Nejvíce získávají zpravidla ne ty obce, které mají jen stanici, ale ty, které ji využijí jako součást širší rozvojové strategie.

## 17 · EKONOMIKA A ZAMĚSTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

**17f** Vliv vnější konkurence na trh zboží a služeb a na stávající firmy v území

DŮLEŽITOST



## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Vystaví lepší dostupnost díky Příměstské VRT a jejímu Terminálu místní firmy silnější konkurenci ze strany podniků sídlících jinde?**

## POPIS MECHANISMU

Lepší dopravní spojení pomáhá místním firmám, ale zároveň je více vystavuje vnější konkurenci. Právě proto nejsou dopady železnice nikdy pro všechny podniky jen pozitivní. Když se obec stane snáze dostupnou, platí to i opačně: obyvatelé mohou snadněji utrácet peníze jinde, větší firmy mohou jednodušeji vstoupit na místní trh a místní zákazníci mají širší výběr. U některých odvětví, zejména u maloobchodu a běžných služeb, to zvýší tlak na stávající podniky. Firma, která dosud těžila z omezené konkurence, může mít větší potíže udržet si zákazníky ve chvíli, kdy je silnější centrum vzdálené jen krátkou cestu vlakem.

Silnější konkurence však není jen ztrátou. Může zvýšit kvalitu, snížit ceny a přinutit podniky k přizpůsobení. Některé firmy se stanou díky většímu trhu a silnějším soupeřům produktivnějšími. Jiné se mohou přeorientovat na specializované činnosti. Podniky v oblasti odborných služeb a specializované firmy mají často větší šanci využít železnici pozitivně než provozy, které byly dosud závislé hlavně na místní, málo konkurenční poptávce.

Je však důležité i přiznat, že některé místní firmy zaniknou, protože přijdou o místní poptávku, nebo, v případě maloobchodu, nebudou schopny konkurovat větším provozům. Další tlak na místní podniky přijde z rostoucích platů místních obyvatel.

Pro obce je tato kapitola důležitá mimo jiné proto, že se její dopady často dostávají nenápadně. Nemusí dojít k žádné náhlé vlně uzavírání provozoven, ale místní nákupní a spotřební vzorce se mohou postupně přesouvat jinam. Nejvhodnější reakcí není bojovat s konkurencí přímo, ale posilovat to, v čem jsou místní firmy silné: jedinečnost centra obce, specializované služby, místní akce a takové řešení okolí stanice, které udrží část výdajů v obci, místo aby je jen přesměrovalo jinam.

## 17 · EKONOMIKA A ZAMĚSTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

**17g** Atraktivita regionu pro investory a firmy

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Budou investoři a firmy vnímat obec a region jako atraktivnější místo pro kapitál, kanceláře, služby nebo nové projekty?**

## POPIS MECHANISMU

Dopravní dostupnost hraje při rozhodování firem a investorů důležitou roli, protože ovlivňuje čas, jistotu i image místa. Nová železniční trať může zlepšit všechny tři. Může zkrátit cestování zaměstnanců a klientů, vytvořit dojem lepšího a modernějšího napojení a ukázat, že obec je součástí silnější regionální sítě než dříve. Pro investory to snižuje vnímané riziko. Pro firmy to rozšiřuje okruh činností, které je možné do obce umístit. Nejcitlivěji na to obvykle reagují podnikatelské služby, maloobchod a pohostinství.

Firmy ale neinvestují do samotné vlakové zastávky; investují do celkového podnikatelského prostředí. To znamená, že železnice bývá často nutnou, ale nikoli postačující podmínkou. Investoři sledují připravenost pozemků, technickou infrastrukturu, jistotu v územním plánování, dostupnost pracovní síly, bydlení, kvalitu místního vedení i to, zda okolí stanice skutečně působí jako funkční podnikatelská adresa. Pokud tyto aspekty nebudou připraveny dostatečně kvalitně, dojde k přesunutí ekonomické aktivity do jiných obcí v regionu.

Pro obce z toho plyne, že atraktivita pro investory závisí na tom, jak dobře je celý projekt „zabalen“. Obec by měla železniční spojení prezentovat společně s jasně připravenými lokalitami, rychlým povolováním, srozumitelnou vizí rozvoje okolí stanice a realistickou představou o tom, jaká odvětví se do místa hodí. Obce, které to dokážou, mohou ze železnice vytvořit skutečnou lokalizační výhodu. Ty, které to nedokážou, mohou sice zaznamenat určité oživení trhu s pozemky, ale nedosáhnou růstu podnikatelských investic, jaký obyvatelé očekávají.

**17h** Příliv inovací

A

**B**

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Pomůže Příměstská VRT a její Terminál přinášet do obce a regionu nové nápady, znalosti, spolupráci a ekonomicky náročnější činnosti?**

## POPIS MECHANISMU

Inovace nejsou jen otázkou laboratoří a patentů. Na místní úrovni znamenají také to, jak snadno se firmy, instituce a kvalifikovaní lidé mohou setkávat, vyměňovat si zkušenosti, získávat pracovníky a učit se jeden od druhého. Rychlejší železniční spojení pomáhá právě v těchto směrech. Uspadňuje cesty v rámci jednoho dne, podporuje osobní kontakt, propojuje firmy se specializovanými službami a napomáhá tomu, aby se napojené obce více zapojily do širších sítí podnikání. Proto patří inovace mezi méně viditelné, ale velmi důležité dlouhodobé přínosy železnice.

Je však třeba dodat, že tento přínos je omezený a velmi selektivní. Ne každá obec se díky rychlejšímu vlaku automaticky promění v inovační centrum. Nejvíce obvykle získávají místa, která už mají alespoň určitý základ, na němž lze stavět: firmy schopné využívat nové poznatky, vzdělávací instituce, kvalifikované pracovníky, podnikatelské sítě nebo odvětví, kde jsou inovace důležité. Jinými slovy, přínosy pro inovace nezávisí jen na propojení, ale i na místní schopnosti toto propojení využít.

Přesto by obce tuto kapitolu neměly podceňovat, protože inovace vytvářejí silné vedlejší přínosy. Obec nemusí mít rozsáhlý technologický klastr, aby z nich mohla těžit. Může stačit posílit vazby na odborné vzdělávání, podpořit spolupráci malých firem, zlepšit digitální infrastrukturu a budovat partnerství s univerzitami nebo velkými zaměstnavateli v okolí. Železnice může takové vazby učinit prakticky proveditelnými. Postupně to může pomoci posunout místní ekonomiku k činnostem s vyšší přidanou hodnotou a vyšším platům. Stejně jako u ostatních kapitol ale platí, že železnice otevírá dveře a místní instituce rozhodují o tom, nakolik se příležitosti podaří uplatnit.

## 17 · EKONOMIKA A ZAMĚŠTNANOST (MIMO VYHLÁŠKU)

**17i** Riziko sifonového efektu: odliv části obyvatel do jiných lokalit

DŮLEŽITOST

A

B

C

## OTÁZKA PRO INVESTORA / ZPRACOVATELE

**Existuje riziko, že Příměstská VRT a její Terminál bude díky lepší dostupnosti z obce odvádět obyvatele, výdaje, talenty nebo část místních aktivit, místo aby obec posilovala?**

## POPIS MECHANISMU

Pro obce jde o jednu z nejdůležitějších varovných kapitol. Nová železniční trať může obci pomoci, ale zároveň může usnadnit to, aby lidé a firmy odcházeli, přesouvali se jinam nebo přesouvali větší část svého každodenního života do silnějších center nebo do blízkých obcí, odkud je dojíždka snazší. To je podstata sifonového efektu. Firmy si mohou ponechat jen menší místní přítomnost v obci a hodnotnější činnosti soustředit jinam. Obec sice získá lepší spojení, ale ztratí část vlastní ekonomické přitažlivosti.

Výzkum naznačuje, že toto riziko je nejsilnější u míst, která jsou dostatečně blízko velkého centra, aby na ně působil silný tah, ale zároveň nemají dostatečně silnou vlastní nabídku. Zároveň jde o obce, které jsou k dopravní infrastruktuře připojeny špatně v porovnání s ostatními obcemi regionu. U těchto obcí se projeví odliv obyvatel do obcí s lepší dopravní obslužností.

Není to však nevyhnutelné. Sifonový efekt výrazně závisí na dostupnosti bydlení v blízkém centru: pokud jsou tam ceny nemovitostí vysoké, mohou obce stejnou dostupnost využít k tomu, aby přilákaly domácnosti hledající více prostoru nebo lepší kvalitu života.

Praktickou odpovědí obcí by mělo být posilování důvodů, proč v obci zůstat. To znamená silné centrum, kvalitní školy, různorodou nabídku bydlení, každodenní služby, místní identitu a důvody, proč utrácet čas i peníze právě v obci. Pokud železnice pouze usnadní vyjíždku za prací ven, zranitelnost obce roste. Pokud ale zároveň zlepší vlastní nabídku obce a její pověst, může spojení pomoci spíše k nárůstu obyvatel než k jejich odlivu. Rozhodující rozdíl spočívá v cenách nemovitostí a v tom, zda bude lepší dostupnost doprovázena i kvalitou místa.

**Katalog byl vydán pro potřeby Sdružení měst a obcí Koridor D8 ve spolupráci s Fakultou architektury a Dopravní fakultou Českého vysokého učení technického v Praze a Národohospodářskou fakultou Vysoké školy ekonomické v Praze.**

|                                    |                                                                                                             |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AUTOŘI (EDITOR)</b>             | Vít Řezáč, Josef Kocourek, Petr Toth, Martin Lukavec                                                        |
| <b>NÁZEV DÍLA</b>                  | Adaptační strategie Podřipsko – Katalog dopadů VRT a Terminálů VRT na obce a obyvatelstvo regionu Podřipsko |
| <b>VYDALO</b>                      | České vysoké učení technické v Praze                                                                        |
| <b>ZPRACOVALA</b>                  | Fakulta architektury ČVUT v Praze, Ústav prostorového plánování                                             |
| <b>GRAFICKÁ ÚPRAVA<br/>A SAZBA</b> | Tomáš Brandýský                                                                                             |
| <b>KONTAKTNÍ ADRESA</b>            | Thákurova 9, 166 34 Praha 6 – Dejvice                                                                       |
| <b>TEL.</b>                        | +420 224 356 325                                                                                            |
| <b>VYDÁNÍ</b>                      | elektronické, 2026                                                                                          |
| <b>POČET STRAN</b>                 | 100                                                                                                         |



FAKULTA  
ARCHITEKTURY  
ČVUT V PRAZE



FAKULTA  
DOPRAVNÍ  
ČVUT V PRAZE



NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ  
FAKULTA



Financováno  
Evropskou unií