



**MĚSTSKÝ ÚŘAD
HOŘOVICE
ODBOR VÝSTAVBY A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

**Městský úřad
Palackého náměstí 2
268 01 Hořovice**

**ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY
ORP HOŘOVICE
ÚPLNÁ AKTUALIZACE 2016**

Zpracovala: Ing. Jitka Valečková, úřad územního plánování
Marek Strejc - GIS

datum: 30.12.2016

tel: 311 545 372

e-mail: stavba2@mesto-horovice.cz

B. ZÁVĚREČNÉ VYHODNOCENÍ

B1.. VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK

Území správního obvodu ORP Hořovice, které bylo vyčleněno z okresu Beroun, má přirozenou celistvost, danou výrazným morfológickým oddělením od okolí hradbami lesnatých kopců na severu (Křivoklátská vrchovina), na západě i na jihu (Brdy). Přes tyto kopce byla vždy obtížná doprava, a proto tímto směrem nevznikaly řádné územní vazby. Přesto má toto území 4 odlišné části:

- centrální, tj. Žebrák - Hořovice - Komárov a blízké okolí
- Křivoklátsko, tj. území severně od obcí ležících u dálnice D5
- Komárovsko, což je vžitý název pro jihozápadní část území, ale vlastní Komárov svým charakterem patří do centrální části; toto území se rozšířilo dále na jih do Brd, historická sounáležitost rozšířeného území je zřejmá, ale v současnosti neexistuje
- Hostomicko na JV správního obvodu, které má svou polohou mezi Hořovicemi a větším Berounem volnější vazbu na centrum ORP

V následujících tabulkách je použito podbarvení podle témat SWOT analýzy:

1. Horninové prostředí a geologie
2. Vodní režim
3. Hygiena životního prostředí
4. Ochrana přírody a krajiny
5. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa
6. Veřejná dopravní a technická infrastruktura
7. Sociodemografické podmínky
8. Bydlení

9. Rekrece**10. Hospodářské podmínky**

Pro výsledné hodnocení má každá * hodnotu 1 bodu, červené podbarvení má zápornou hodnotu a zelené kladnou; u číselných hodnot má světlé podbarvení hodnotu 1 bodu a tmavé podbarvení hodnotu 2 bodů. Prázdná a nepodbarvená políčka mají hodnotu 0.

B1.1. Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí:

V centrální části je původně zemědělská krajina silně znehodnocena velkými plochami zástavby, které postupně srůstají a tím brání průchodnosti krajiny. Zcela propojená jsou již zastavěná území obcí Tlustice – Hořovice - Osek – Komárov – Chaloupky (místní část Ptákov). Úplné propojení s centrem Chaloupek je jen otázkou času, podle územního plánu jsou tyto mezilehlé plochy zastavitelné.

Některé obce, ležící na kvalitní zemědělské půdě, se mohou rozvíjet jen za cenu záboru této půdy. Životní prostředí je ovlivněno zejména hustou silniční dopravou a tlakem na další plochy pro výrobu. Nebezpečím je i urbanisticky a architektonicky neřešená zástavba výrobních ploch.

Hostomicko má poměrně zachovalý zemědělský půdní fond, strukturou sídel vhodný pro zachování a rozvoj zemědělské výroby. V tomto území nedošlo k rozšíření velkoplošných záborů zemědělské půdy, zejména pro horší dopravní dostupnost. Nacházejí se zde obce s dochovanými urbanistickými hodnotami (Běštín, Radouš, Vižina), i území se zachovaným krajinným rázem (Osovsko). Jedná se však o zranitelnou oblast, kde musí být regulováno hnojení. Většina Hostomicka je zároveň součástí CHOPAV Brdy. Podél JV hranice prochází ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru a na severu se nachází evropsky významná oblast Natura 2000 – Housina. Přírozenou hranici mezi Hostomickem a centrální částí území je říčka Litavka, na které dochází k častým rychlým povodním (na starých mapách je uváděna jako Lítavka). Na této říčce jsou prováděny regulace toku pro snadnější odvedení dešťových vod, je však sporné, zda je to v souladu s potřebami přírody. V tomto území je nutné regulovat poměr nových zastavitelných ploch pro výrobu vč. prostorového uspořádání k ploše a urbanistickému řešení původních sídel.

Komárovsko je území, které je již předpolím Brd, je kopcovitější než centrální část a Hostomicko, má větší podíl vlastních lesů a velké lesní plochy v nově přičleněném území. V této oblasti se zvyšuje podíl trvalých travních porostů na úkor orné půdy. Prochází tudy klimatická hranice. Nachází se v něm jedna plošně chráněná vesnická krajinná zóna (Kleštěnice), která má podhorský charakter obvyklý ve vyšších nadmořských výškách, a jedna vesnická památková zóna (Olešná), výjimečná svým urbanistickým uspořádáním. Na druhou stranu se zde nachází dobývací prostor lomu Zaječov, který je svým umístěním mezi obytnými částmi obce rušícím prvkem pro kvalitu nejen životního prostředí, ale zejména bydlení. Rozvojové plochy bydlení zabírají méně kvalitní svahovitou zemědělskou půdu a plochy pro výrobu jsou v územních plánech zastoupeny jen na menších plochách; větší plochy výroby nejsou využívány, projevuje se zájem o jejich využití k bydlení nebo naopak o stavbu provozoven na plochách k bydlení. Přetrvává životní styl bydlení + hospodaření (dnes i jiné podnikání) soustředěné v jednom prostoru po vzoru dřívějších zemědělských usedlostí. Pro příznivé životní prostředí je nutné citlivě regulovat možnosti využívání smíšených zón.

Druhým výrazně kopcovitým územím je Křivoklátsko, jehož většina je součástí CHKO Křivoklátsko. Toto území se zvedá severně od dálnice D5 a z hlediska využívání zemědělské půdy a potřeby zastavitelných ploch pro něj platí totéž, co pro Komárovsko. Má však vyšší podíl lesních pozemků. V této oblasti se nacházejí pouze 3 sídla. Z hlediska krajinářského má na vzhled sídel zásadní vliv správa CHKO. Toto území je atraktivní pro individuální pobytovou rekreaci, přesto se zde nevyskytují rozsáhlé chatové osady;

pravděpodobně proto, že se většina soustředila blíže k Berounce. V tomto území je nadprůměrná hygiena životního prostředí s vysokým koeficientem ekologické stability.

V oblasti hygieny prostředí během sledovaného období nedošlo k výrazným změnám (ani k lepšímu, ani k horšímu). Nedošlo ani ke snížení hluchnosti z dopravy nebo výroby ani k likvidaci starých ekologických zátěží. KES vykázal pouze bezvýznamné změny.

V ochraně přírody a krajiny během sledovaného období došlo k jedné významné změně vyhlášením Přírodního parku Hřebeň. Trvá ochrana přírody a krajiny prostřednictvím zpracování limitů ochrany do územních plánů. Migraci ohrožují zejména záměry na nové dopravní stavby, které by způsobily další fragmentaci krajiny.

Následují 3 tabulky II.B1.1. Přírodní pilíř

B1.2. Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj:

Základní podmínkou hospodářského rozvoje je technická a dopravní infrastruktura. Bez dostupnosti elektřiny a vody není možný rozvoj hospodářství ani bydlení a bez odkanalizování by došlo k neakceptovatelnému zhoršení životního prostředí. Rozšíření plynofikace brání strategie distributora. Problémem je také dostupnost financí pro dobudování technické infrastruktury v malých obcích. Další problém tvoří neexistující kvalitativně vyšší dopravní propojení od dálnice přes CHKO směrem na Rakovník. Všechny severojižní komunikace vyšší úrovně (i železniční trať) končí na trase Praha – Plzeň. Je otázkou dopravního průzkumu, nakolik by kvalitnější silnice hospodářsky zatraktivnila oblast Křivoklátska bez toho, aby nepřiměřeně zvýšila dopravní provoz a narušila životní prostředí.

Centrální část má nadprůměrně dobré podmínky hospodářského rozvoje, protože se rozkládá na rozvojové ose OS1, na které je kvalitativně dobré dopravní spojení za hranice území, a to jak silniční (dálnice D5 se 2 sjezdy + 1 těsně za hranicemi území) tak železniční vč. vleček do několika původních výrobních areálů. Dobrá dopravní dostupnost je hlavní podmínkou pro zájem investorů. Vzhledem k rovinatému terénu jsou zde dobré i podmínky pro zemědělské hospodaření, ale je zde velký tlak na zábor i kvalitní zemědělské půdy jak pro plochy výroby, tak i bydlení. Je úkolem územního plánování směřovat zastavitelné plochy více na svažitě pozemky.

Další oblastí s dobrými podmínkami pro nejen zemědělský hospodářský rozvoj jsou ty obce Hostomicka, které leží podél silnice Zdice – Dobříš a trati Zdice - Protivín, které jsou hlavními severojižními komunikacemi. Přeložka silnice mimo centra obcí vč. zlepšení jejích parametrů a lepší využitelnost dráhy umožní další rozvoj podnikání v těchto obcích. Tato část Hostomicka spolu s centrální částí mají dobré zázemí kvalifikovaných zaměstnanců z celého území ORP, protože spoje hromadné dopravy jsou směřovány právě sem.

Zbývající území, které je pokryto zejména malými obcemi, je tradičně zemědělské, drobná výroba je stále méně konkurenceschopná, a proto kvalifikovaní pracovníci vyjíždějí za prací do centrální části území, do Berouna nebo do Prahy. Tomu je přizpůsobena i hromadná doprava, která jezdí ráno z obcí a odpoledne nebo večer zpět. Nedá se předpokládat, že by se našel investor, který by vybudoval podnik v místech, kam by zaměstnanci nemohli dojíždět hromadnou dopravou. Hospodářský rozvoj těchto území musí využít zejména možnosti zemědělství, lesnictví a cestovního ruchu. Pro rozvoj cestovního ruchu je turisticky zajímavých cílů v řešeném území dostatek, je možný i růst ubytovacích zařízení. Rekreační potenciál vodních nádrží není v územních plánech obcí nijak využit. V souvislosti s tímto rozvojem je nutné nezanedbat služby a drobná řemesla pro místní obyvatele.

Sousedství Prahy znamená nabídku pracovních příležitostí pro lidi, kteří jsou kvůli bydlení na venkově ochotni za prací vyjíždět.

Následují 3 tabulky II.B1.2. Hospodářský pilíř

B1.3. Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro soudržnost společenství obyvatel:

Největším problémem je závislost na dopravě a kapacita služeb.

V obcích s dostatečnou kapacitou školek a základních škol se soudržnost společenství původních a přistěhovaných obyvatel přirozeně dotváří prostřednictvím dětí. Z porovnání dat minulého a současného období vyplývá, že i přes zvýšení kapacity mateřských škol došlo k naplnění jejich kapacity i tam, kde byla v minulém období volná místa. Kapacita základních škol je zatím dostatečná. Pokud v obcích existují zájmové spolky, je možnost integrace vyšší i pro dospělé. Ve většině obcí existují sbory dobrovolných hasičů, spolky chovatelů zvířat, existuje zde i ochotnický spolek nebo kluby turistů, mopedistů a řada sportovních oddílů. Vzhledem k tomu, že plochy pro výstavbu nových bytů zatím nepřevyšují původní velikost obcí, jsou přistěhovaní občané přijímáni bez větších problémů. Vlivem společného dojíždění za prací se tato soudržnost dále upevňuje. Problém může vzniknout v okamžiku, kdy bude kvůli zvýšenému počtu obyvatel překročena kapacita služeb.

Nevraživost z důvodu pracovních příležitostí se neprojevuje, do nových bytů se stěhují buď místní, nebo ti, kteří mají zajištěná pracovní místa v dopravně dostupných centrech.

Územními plány se většinou podařilo zabránit rozrůstání obytných ploch podél komunikací, čímž je posílena sounáležitost nových obyvatel s centry jednotlivých obcí. Srůstání obcí v centrální části území je způsobeno převážně průmyslovými zónami, které navazují jak na původní areály na okrajích obcí, tak na dopravně atraktivní dálniční sjezdy. Urbanisticky výjimečné je postavení Tlustice, která měla 2 průmyslové zóny na okrajích katastrálního území, které navazovaly na průmyslové zóny sousedních obcí, a které byly územním plánem udržovány v odstupu od původní obce uprostřed, se po změně ÚP změnilo, průmyslová zóna na sever od obce byla zrušena.

Problémem průmyslových zón je, že ačkoliv obce fakticky spojují, není podél nich vytvořeno propojení pro chodce. Žádný územní plán se problematikou chodců v průmyslových zónách dosud nezabýval. Tyto plochy se tak vyčleňují ze života obce a tvoří enklávy s nulovým veřejným životem. Navíc nutí zaměstnance používat pro cestu do zaměstnání převážně individuální motorová vozidla a tím zvyšovat intenzitu dopravy.

Dalším problémem by mohl být konflikt mezi životním stylem trvale bydlicích obyvatel a rekreatantů, zejména v rozdílu činností během víkendů. Tomu lze zabránit pouze obecními vyhláškami, regulujícími např. hlučné činnosti nebo způsob likvidace odpadů. Je vhodné podporovat přeměnu rekreačních objektů v trvale obývaných částech obcí na trvale obývané objekty. Rostoucí nároky rekreatantů na pohodlí si vynucují rozšíření inženýrských sítí i do chatových oblastí a při zimním užívání i údržbu komunikací, z pohledu rekreatantů samozřejmě z rozpočtu obcí. Zde je další příčina možného konfliktu zájmů.

Pro cítění sounáležitosti je vhodné podporovat i další tradiční hodnoty sídel, jakými je např. místní urbanistický a architektonický styl, který vycházel ze znalosti prostředí a jeho zejména klimatických podmínek. Využitím historických zkušeností starousedlíků lze předejít problémům s užíváním převzatých

katalogových typů domů. Předávání těchto zkušeností je úkolem zejména pro místní projektanty a stavební úřady.

Pro soudržnost společenství obyvatel je nutné zajistit služby pro sociálně a zdravotně slabé občany přímo v místě bydliště, pokud možno zajištěním mobilních služeb v malých obcích nebo zřizováním stacionářů a speciálního bydlení ve větších obcích.

Počet obyvatel stále mírně stoupá, počet dokončených bytů také, během řešeného období mírně klesla nezaměstnanost; trvá nedostatek míst v MŠ. Rozsah občanské vybavenosti v jednotlivých obcích je stále poplatný dřívější kategorizaci obcí. Z hlediska soudržnosti společenství byla neexistence některých ukazatelů občanské vybavenosti hodnocena záporně jen u školství.

Následují tabulky II.B1.3 Sociální pilíř 1/3 – 3/3

B2.. ZÁVĚREČNÉ VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI ÚZEMÍ

Území správního obvodu ORP Hořovice je relativně vyvážené, s dynamickým rozvojem.

Vzhledem k relativně malému území jsou nedostatky v kvalitě životního prostředí v jedné části vyvažovány v jiných částech. Nízký koeficient ekologické stability v centrální části je vyvážen zachovanou krajinou v okrajových částech. Pro dostupnost volné přírody je nutné zejména v centru území zajistit průchodnost příliš urbanizované krajiny pro pěší a cyklisty.

Veškerý hospodářský rozvoj závisí na dopravě, její kvalitě a časové dostupnosti. Bez kvalitní hromadné dopravy do škol a do zaměstnání by došlo k vylidnění sídel závislých na zemědělské výrobě a bez kapacitních silnic pro přepravu zboží i zaměstnanců by se nerozvíjela výroba.

Pro udržení soudržnosti obyvatel musí s rozvojem výroby držet krok terciální sféra, aby byly pokryty potřeby všech věkových skupin obyvatel. Vzhledem k hierarchii vybavenosti sídel musí i zde kvalitní doprava zajistit dostupnost služeb.

Během řešeného období došlo k výraznému rozšíření řešeného území o území, které je jak přírodním rázem, tak využitím výrazně monotematické a jehož začlenění do společného rozvoje území bude problematické, zejména z důvodu, že vzhledem k vlastnickým vztahům je celé „objektem důležitým pro obranu státu“.

Zásah této změny do vyváženosti vztahů mezi základními třemi pilíři udržitelného rozvoje dosud nelze vyhodnotit.

Následují tabulky II.B.2.1. Vyhodnocení kvality území (PDF)

II.B.2.2. Vyhodnocení vyváženosti území (PDF)

kartogramy II.B.2.1. Kvalita území podle pilířů

II.B.2.2 Vyváženost území

Společné vysvětlivky k tabulkám:

- každá hvězdička je jeden bod, v zeleném poli kladný, v oranžovém záporný
- u číselných hodnot má tmavě zelené pole hodnotu +2 body, světle zelené pole +1 bod, světle oranžové pole -1 bod, tmavě oranžové pole -2 body

C. URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍCH DOKUMENTACÍCH S ROZLIŠENÍM PODLE ŘEŠITELNOSTI V RÚZNÝCH STUPNÍCH ÚPD

C1.1. Urbanistické závady

a) nadmístní význam, k řešení v nadřazené dokumentaci

- přemístění hlavních tahů silnic II/114 a II/117 mimo centra měst (*týká se: Hořovice, Hostomice, Libomyšl*);
- definování podmínek ochrany migračně významných území a migračních tras,

b) místní význam, k řešení v územním plánu

- nevyváženost jednotlivých pilířů – posoudit širší vztahy, zjistit možnosti a kapacity,
- řešit kapacitu nové bytové výstavby s ohledem na občanskou vybavenost a na kapacitu zdrojů vody
- koordinovat využití území i prostorové řešení staveb na okrajích katastrů, zejména v případech, kdy dochází ke snaze rozšiřovat zastavěné území na území sousední obce;
- stanovit urbanistická pravidla pro umístování ploch výroby a pravidla pro architektonické řešení průmyslových staveb, a to jak ve vztahu k vesnické / historické zástavbě, tak i k reliéfu krajiny;
- vytvořit pravidla pro zajištění výstavby občanské vybavenosti vč. služeb;
- omezit likvidaci přirozeného reliéfu krajiny způsobovanou velkoplošnými terénními úpravami, zejména rovinami pro stavby areálů a parkovišť;
- zabránit výstavbě nevhodných dominant (stanovit výškovou a objemovou skladbu zástavby odpovídající výškové zástavbě v obci), vymezit v území jasnou urbanistickou strukturu;
- řešit i umístění, uspořádání a architektonické ztvárnění staveb v nezastavěném území;
- zajistit přirozený přechod mezi zastavěným a nezastavěným územím např. výsadbou zeleně a propojením zastavěného území s volnou krajinou sítí komunikací pro pěší a cyklisty;
- strukturovat a hierarchizovat systém veřejných prostranství, zajistit jejich dostupnost a propojení jak mezi sebou, tak i s volnou krajinou, zajistit bezpečný pohyb chodců;
- velikosti i účely zastavitelných ploch respektovat historickou strukturu obce / jednotlivých sídel;
- u výrobních ploch uvnitř zastavěného území preferovat změnu využití vhodnější pro sousedství s plochami bydlení;
- řešit problematiku chatových lokalit a podporovat růst kvality bydlení před rozšiřováním zastavitelných ploch rekreace, umožnit začleňování chatových osad do trvale obývaného území a kvalitu tohoto území směřovat k požadavkům na rekreaci;

- zabránit přerušování migračních cest způsobenému rozšiřováním zastavitelných území a bariérami veřejné infrastruktury (zejména dopravní) a plotů.

C1.2. Dopravní závady

a) nadmístní význam, k řešení v nadřazené dokumentaci

- předpokládané pokračování východního silničního obchvatu Hořovic ve směru na Příbram přes Lochovice nebude ani při vylepšení parametrů využíváno, protože je k dispozici sice horší, ale kratší spojení přes Felbabku (*týká se: Hořovice, Rpety, Podluhy, Felbabka*);
- nerealizované přeložky silnic II/114 a II/118 (trasa Dobříš - Hostomice – Zdice/D5), úrovněvé křížení s dráhou (*týká se: Hostomice, Libomyšl*)
- chybějící turistická trasa propojující zámky v Hořovicích s hrady Žebrák a Točník
- chybějící severojižní průjezd CHKO Brdy,
- výrazná fragmentace a narušení migrační prostupnosti krajiny v případě realizace pozemní trasy VR1,

b) místní význam, k řešení v územním plánu

- potřebnost silničního obchvatu pro odvedení tranzitní dopravy mimo centrum obce (*týká se: Hořovice, Hostomice, Libomyšl*),
- snadnější zpřístupnění výrobních areálů (zejména v okrajových obcích) pro chodce a cyklisty, zajištění dopravní prostupnosti území,
- určit úseky komunikací, které tvoří dopravní závady (ať už nedostatečnou šířkou nebo kolizí automobilové a pěší dopravy), a posoudit, zda jejich odstranění zařadit do veřejně prospěšných staveb nebo opatření
- vyřešit pěší propojení částí města rozdělených dráhou (nebo jinou linií, např. i vodotečí),
- jako součást podmínek využití pro plochy veřejných prostranství stanovit povinnost zajistit bezpečný pohyb chodců
- budování sítě cyklostezek a hipposteze, postupné nahrazování cyklotras cyklostezkami
- navrhnout řešení zimní dopravní závady na silnicích, kterou je tvorba sněhových jazyků a závějí, zejména na silničních úsecích vedoucích otevřenou krajinou severojižním směrem napříč převládajícím směru větrů - je otázkou pro územní plán, zda vybrat tyto úseky a sezónní umístění protisněhových bariér podél nich vyznačit jako veřejně prospěšná opatření (*týká se: Záluží, Tlustice, Žebrák, Chlustina, Hořovice, Rpety, Podluhy*)

C1.3. Hygienické závady

a) nadmístní význam, k řešení v nadřazené dokumentaci

- hlučnost dálnice D5 (*týká se: Cerhovice, Záluží, Tlustice, Žebrák, Chlustina*),

b) místní význam, k řešení v územním plánu

- hlučnost dálnice D5 (*týká se: Záluží, Tlustice, Žebrák, Chlustina, Hořovice, Rpety, Podluhy*),
- plochy výroby uvnitř ploch bydlení,
- výrobní provozy, které jsou zdrojem zápachu,
- zastavěné území v ochranném pásmu hřbitova (*týká se: Lochovice, Neumětely, Hostomice, Skřípel, Cerhovice, Hvozdec, Žebrák, Hořovice, Praskolesy*),
- chybějící veřejný vodovod (*týká se: Běštín, Březová, Drozdov, Lážovice, Neumětely, Osov, Skřípel, Točník, Vižina*),
- chybějící splašková kanalizace (*týká se: Běštín, Březová, Cerhovice, Drozdov, Hředle, Hvozdec, Chaloupky, Chlustina, Jivina, Kotopeky, Lážovice, Lhotka, Libomyšl, Malá Víska, Olešná, Osek, Osov, Otmíče, Praskolesy, Rpety, Skřípel, Tlustice, Točník, Újezd, Velký Chlumeč, Vižina, Záluží*),
- nezájem o centrální zdroje tepla,
- podle koeficientu ekologické stability nadprůměrně využívané území, se zřetelným narušením přírodních struktur (*týká se: Praskolesy, Skřípel, Tlustice, Záluží, Žebrák*)
- hluk, smog a otrasy ze silničního provozu, zejména kamionů,
- nefunkčnost některých částí ÚSES, zejména biokoridorů procházejících zastavěnými územími a silně zemědělsky využívanou krajinou - vyřešit pravidla pro jejich fungování,
- celoplošné meliorace urychlující odtok vody z krajiny,
- zaplavování území nejen vybřežováním vodních toků, ale i přívalovými dešťovými vodami, zvýšené riziko eroze

- potřeba revitalizace vodních toků,
 - ekologická rizika, která mohou být způsobena zejména silničními nehodami,
 - těžba v urbanizovaném území (*týká se: Zaječov*),
 - poddolovaná území v zastavěném území (*týká se: Zaječov, Malá Víska, Chaloupky, Komárov, Hvozdec, Žebrák, Hředle*),
- c) problémy, které nelze řešit nástroji územního plánování**
- ochranné pásmo letiště Tlustice jako limit území vyhlášený pro ČSLA, zrušitelný jen vyhlášením nového ochranného pásma po změně vlastníka letiště *Cerhovice, Drozdov, Hořovice, Hvozdec, Chlustina, Komárov, Kotopeky, Libomyšl, Lochovice, Olešná, Osek, Otmiče, Podluhy, Praskolesy, Rpety, Tlustice, Točnick, Újezd, Záluží, Žebrák*
 - jediná skládka netříděného odpadu v celém SO ORP (*týká se: Hořovice*) - snížení potřeby skládek přechodem na jiný systém likvidace tříděného odpadu a nahrazováním skladování odpadů jejich likvidací (v první řadě opětovné použití jako surovin vč. kompostování bioodpadu, spalovny pro zbytek, skládkování jen nepoužitelného odpadu ze spaloven) a s tím související potřeba stejné dostupnosti míst pro tříděný odpad jako pro netříděný
 - znečišťování vodních toků kvůli finanční nedostupnosti ČOV (malé obce)
 - znečišťování životního prostředí zimní údržbou silnic,
 - zvyšování hlučnosti od kamiónů vyhýbajících se placeným úsekům dálnice,
 - nedostupnost ekologicky šetrných zdrojů tepla (např. plyn),
 - odpojování od centrálních zdrojů tepla,
 - chybějící infrastruktura, protože obce nemají dostatek finančních prostředků,
 - zařazení území některých obcí mezi zranitelné oblasti, kde je nutná regulace používání hnojiv,

C1.4. Vzájemné střety záměrů na provedení změn v území a střety těchto záměrů s limity využití území

a) nadmístní význam, k řešení v nadřazené dokumentaci

- revitalizace vodních toků přesahující hranice obcí vs. protipovodňové úpravy
- zvýšení hluku, záboru ZPF a porušení průchodnosti krajiny realizací záměru VR1, pokud nepovede pod zemí nebo nad zemí
- VR1 vs. rozvojové záměry obcí (*týká se: Újezd, Záluží, Tlustice, Žebrák*)

b) místní problémy vzniklé nadmístními záměry:

- křížení regionálních biokoridorů ÚSES s dopravními stavbami (D203 x RK6003 x III/11713 *Újezd*, D203 x D5 x II/114 *Záluží*, RK1163 x II/605, III/23511 a III/ 23613 *Žebrák*, RK1176 x D099 *Lochovice*, RK1177 x trať č. 200 *Libomyšl*),
- dva záměry na stejném území (RC1422 a akumulární vodní nádrž 1422 (*týká se: Komárov, Jivina*),
- koridor VR1 (pozemní trasa) x zastavěná území a zastavitelné plochy (*týká se: Újezd, Záluží, Žebrák, Chlustina*)
- výškové napojení D095 na II/117 (*týká se: Jivina*)
- záměr D099 x zastavěné území (*týká se: Lochovice*)

c) místní význam, k řešení v územním plánu

- křížení biokoridorů ÚSES se silnicemi a dráhou
- revitalizace vodních toků vs. protipovodňové úpravy,
- nová výstavba vs. nezastavěné území (bez přímé návaznosti na zastavěné území),
- těžba vs. bydlení (*týká se: Zaječov*),
- změna rekreace na trvalé bydlení vs. chybějící veřejná infrastruktura (*týká se: Hředle, Velký Chlumec*),
- snaha o intenzivní využívání pozemků zařazených do ÚSES vs. ochrana přírody,
- zastavěné plochy a zastavitelná území v plochách do 50 m od okraje PUPFL vs. ochrana přírody,
- oplocování zemědělských pozemků vs. migrační propustnost krajiny
- část zastavěného území na území Přírodního parku Hřebeny vs. ochrana přírody (*týká se: Běštín, Hostomice, Velký Chlumec*).

C1.5. Ohrožení zemí například povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy

a) nadmístní význam, k řešení v nadřazené dokumentaci

b) místní význam, k řešení v územním plánu

- zaplavované území v zastavěném území (*týká se: Točnick, Hředle, Žebrák, Záluží, Komárov, Osek, Hořovice, Kotopeky, Praskolesy, Libomyšl, Lochovice, Neumětely, Hostomice*),
- riziko sesuvu rekultivované skládky v případě podemletí při povodni (*týká se: Hořovice*)

C1.6. Rozdíly ve vymezení problémů mezi RURÚ Středočeského kraje a ORP Hořovice

- v územním plánu Rpety je vyznačen koridor pro možné dokončení východního silničního obchvatu Hořovic jižním směrem, který zatím není řešen žádnou nadřazenou územně plánovací dokumentací (*týká se: Hořovice, Rpety*);
- pokud je v ZÚR vázána rozvojová osa OS1na blízkost silniční a železniční trasy Praha - Plzeň, měly by být v rozvojové ose i obce Drozdov a Točnick. (*týká se: Drozdov, Točnick*)
- pokud jsou do rekreační oblasti s celoročním a sezónním využitím Podbrdsko zařazeny obce *Olešná, Zaječov, Jivina, Újezd, Osek, Komárov, Chaloupky, Malá Víska, Hvozdec, Podluhy, Rpety, Felbabka, Lhotka, Běštín, Hostomice, Velký Chlumec, Skřípel, Osov, Lážovice, Vižina*, není zřejmé, proč rekreační oblast Křivoklátsko končí za severní hranicí ORP Hořovice a nejsou do ní zařazeny např. obce *Březová a Hředle*.

Doplňující údaje pro celou kapitolu jsou uvedeny v tabulce.

následuje tabulka II.C. Problémy k řešení (PDF)

D. KOMENTÁŘ K VÝKRESŮM

D1.. Výkres problémů

D1.1. konflikty záměrů s limity využití území

- vodní nádrž Kleštěnice byla ZÚR umístěna v území, kde je vyhlášena krajinná památková zóna Kleštěnice, kde bylo umístěno biocentrum a biokoridor ÚSES a kudy vede jediná komunikace spojující okraj oblasti s centrem správního území a přes něj s dalšími vyššími centry osídlení;
- těžba ve schválených dobývacích prostorech Zaječov a Vižina je v konfliktu s požadavky na hygienu životního prostředí a kvalitu bydlení
- chráněná ložisková území omezují záměry na rozšiřování obcí
- poddolovaná území ohrožují stavby v zastavěných územích i novou výstavbu na zastavitelných plochách;

D1.2. střety záměrů

- místa křížení ÚSES s veřejně prospěšnými stavbami komunikací

D1.3. dopravní problémy

- neexistuje dopravní vazba centra správního obvodu směrem na sever. Chybí kapacitně a technickými parametry vyhovující spojení od D5-exit Žebrák přes CHKO Křivoklátsko (→ Rakovník);
- pro potřeby kamionové dopravy chybí v Hořovicích přímé silniční napojení ploch výroby severně od železniční trati č. 170 na silnici II/117 a tím na D5-exit Žebrák (severní obchvat Hořovic)
- kvalita silnic II. třídy neodpovídá jejich významu na těchto trasách:
Hořovice (+ východní obchvat) – Felbabka → Rejkovice (II/118)
Libomyšl – Lochovice → Rejkovice (II/118)
Libomyšl – (ne přes Lochovice) – Hostomice → Dobříš (II/118 – III/1141 – II/114)
V územních plánech dotčených obcí jsou vyznačeny záměry na přeložky těchto silnic vyznačeny, ale kromě obou obchvatů Hořovic a obchvatů Libomyšle a Hostomic (vč. místních částí Radouš a Bezdědice) postačí zkapacitnění současných tras.
- chybějící úroňové křížení hlavních tras silnic II. třídy s železničními tratěmi. Přeložkami silnic II. třídy podle záměrů ZÚR by jich část odpadla.

Příloha:

- Výkresy limitů C.1.a), C.1.b) /2108_lim a), b)/ (PDF, Tiff)
- Výkres hodnot C.2. /2108_hod/ (PDF, Tiff)
- Výkres záměrů C.3. /2108_zam/ (PDF, Tiff)
- Výkres problémů D.1. /2108_pro/ (PDF, Tiff)