



Středočeský kraj



Česká zemědělská univerzita v Praze
**Fakulta životního
prostředí**

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

VYHODNOCENÍ KONCEPCE Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

dle § 10e zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
v platném znění, v rozsahu přílohy č. 9 citovaného zákona

P R A H A
listopad 2015

©

Objednatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy,
příspěvková organizace

Název dokumentu: Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Druh zprávy: Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí
a veřejné zdraví v rozsahu přílohy č. 9 k zákonu č. 100/2001
Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Zpracovatel: Fakulta životního prostředí, Česká zemědělská univerzita
v Praze

Odpovědný řešitel: Ing. Vladimír Zdražil, Ph.D.

Tým zpracovatele: Ing. Zdeněk Keken, Ph.D.
Mgr. Stanislav Mudra

Tato zpráva byla připravena Fakultou životního prostředí ČZU v Praze pro výhradní užití Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Případné použití či šíření tohoto dokumentu, jeho obsahu, byť jen jeho části jakýmkoliv dalším subjektem je možné pouze za současného uvedení následující citace:

Fakulta životního prostředí ČZU v Praze (2015). Vyhodnocení vlivu Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí.

Koherence vyhodnocení: Vyhodnocení bylo zpracováno k verzi Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti říjen 2015.

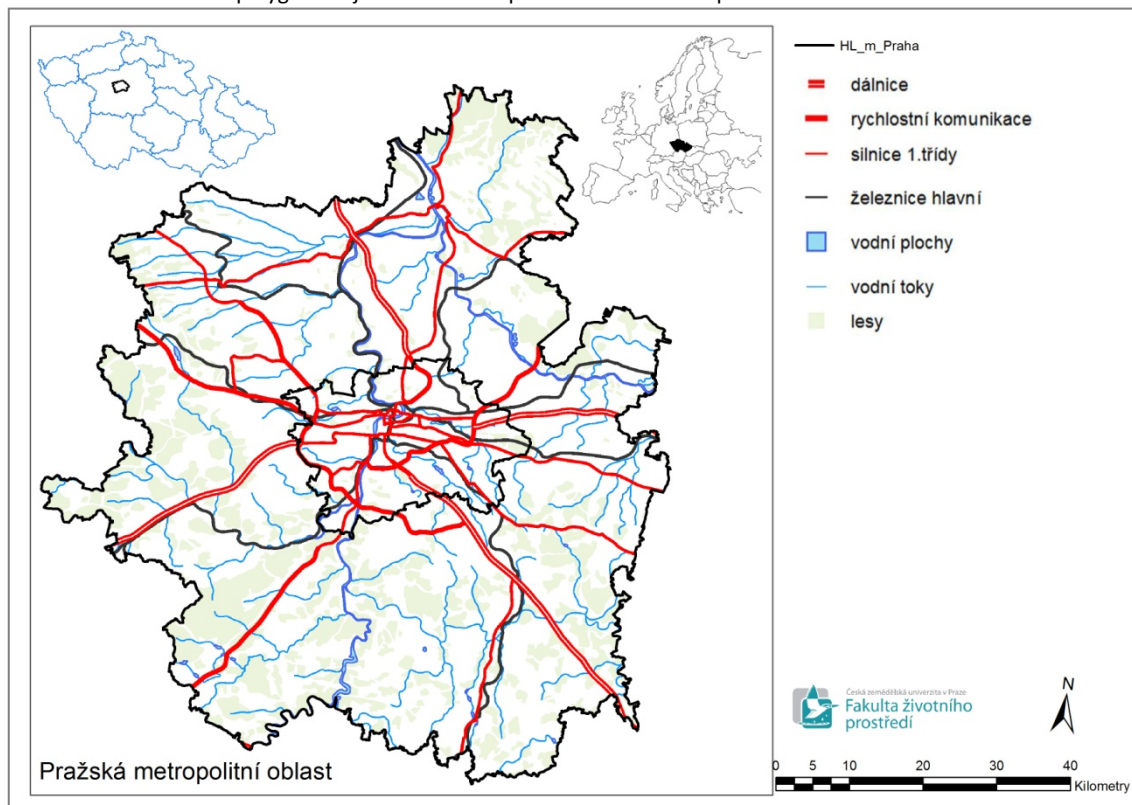
Úvod

Integrované územní investice (Integrated Territorial Investment, ITI) představují nový nástroj Evropské unie pro programové období 2014–2020, který umožní slučovat finanční zdroje z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů na realizaci velkých integrovaných projektů strategické povahy.

Pražská metropolitní oblast (PMO) je velmi specifická, protože zahrnuje dvě tzv. kategorie regionů. Středočeský kraj jako méně rozvinutý region a hlavní město Prahu jako více rozvinutý region s odlišnými podmínkami pro naplňování principu tematické koncentrace a mimo jiné s různými požadavky na spolufinancování aktivit. Specifikace hlavních problémových oblastí, respektive financování navrhovaných opatření je tak omezeno v možnostech financování z tematických operačních programů a Operačního programu Praha – pól růstu. V rámci ITI PMO tak bude většina rozvojových intervencí realizována primárně v zázemí aglomerace (tedy ve Středočeském kraji), přičemž hlavním nositelem ITI zůstává jádrové město (Praha).

Vypracováním Strategie ITI byl dne 22. 1. 2014 pověřen Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha), který pro tento účel zřídil Projektovou kancelář ITI. Jejím úkolem je podpora Řídícímu výboru, metodicky vést a řídit přípravu Strategie a má také odpovědnost za koordinaci jednání s relevantními partnery ITI. Vytvořením Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti a její implementací se zajistí lepší funkční propojení obou území, jejich kvalitativní rozvoj, řešení společných problémů a v neposlední řadě potřebná intenzivnější spolupráce v dlouhodobém horizontu.

Obrázek č. 1 Lokalizace polygonu zájmového území pro ITI Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

Obsah

ÚVOD	3
SEZNAM OBRÁZKŮ	7
SEZNAM TABULEK	7
SEZNAM ZKRATEK	8
1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM	10
1.1 OBSAH KONCEPCE	10
1.2 CHARAKTER PŘEDKLÁDANÉHO KONCEPČNÍHO DOKUMENTU	12
1.3 METODICKÝ PŘÍSTUP VYHODNOCENÍ A ASPEKTY VÝZNAMNÉ Z HLEDISKA HODNOCENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	13
1.4 ZÁKLADNÍ POSTUPY A PRINCIPY ŘEŠENÍ INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO ITI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	13
1.5 CÍLE INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO ITI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	14
1.6 PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ	16
1.7 VZTAH KONCEPCE K JINÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTŮM	16
1.7.1 Vazby s koncepčními dokumenty	17
2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	19
2.1 VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ	19
2.2 VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY	19
2.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	24
<i>Hlavní sdělení ke stavu životního prostředí pro rok 2014</i>	24
<i>Základní údaje o Pražské metropolitní oblasti</i>	25
<i>Klima</i>	26
<i>Ovzduší</i>	27
<i>Voda</i>	30
<i>Kvalita vod</i>	31
<i>Zranitelné oblasti</i>	31
<i>Ochrana mokřadů v rámci Ramsarské úmluvy</i>	32
<i>Problematika povodní</i>	33
<i>Půda</i>	34
<i>Zemědělský půdní fond</i>	35
<i>Znečištění půd</i>	36
<i>Potenciální zranitelnost spodních vrstev půd utužením</i>	36
<i>Potenciální ohrožení zemědělské půdy erozí</i>	36
<i>Geologické prostředí</i>	37
<i>Krajina</i>	38
<i>Příroda a krajina - přírodní parky a USES</i>	39
<i>Krajinný ráz</i>	39
<i>Soustava lokalit Natura 2000</i>	41
<i>Migrace a fragmentace krajiny</i>	42
<i>Odpady</i>	43
<i>Staré ekologické zátěže</i>	43
<i>Hluk</i>	44
<i>Dopravní infrastruktura</i>	46

<i>Kulturní památky</i>	46
<i>Veřejné zdraví</i>	46
2.4 PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	48
3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY	49
4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘ. OBLASTI VYŽADUJÍCÍ OCHRANU PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ)	50
4.1 PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI.....	50
4.2 VYHODNOCENÍ VLIVŮ KONCEPCE INTEGROVANÁ STRATEGIE PRO ITI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI, JEJICH PŘEDMĚTY OCHRANY A CELISTVOST SOUSTAVY NATURA 2000	53
<i>Vlastní posouzení - hodnocení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti v soustavě Natura 2000 v území ČR</i>	57
<i>Závěrečné stanovisko posouzení Vliv koncepce na jednotlivé lokality a celistvost (integritu) soustavy Natura 2000 z hlediska cílů ochrany ve smyslu Směrnice Rady 92/43/EHS a zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění</i>	59
5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI, A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ	60
6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	71
6.1 STRATEGICKÁ VIZE.....	72
6.2 PRIORITYNÍ OBLAST 1: INTELIGENTNÍ DOPRAVA	72
<i>Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO</i>	72
<i>Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy</i>	74
<i>Specifický cíl 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T</i>	75
<i>Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí</i>	76
6.3 PRIORITYNÍ OBLAST 2: OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI RIZIKY	76
<i>Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní</i>	76
6.4 PRIORITYNÍ OBLAST 3: DOSTUPNÉ A KVALITNÍ ŠKOLSTVÍ	78
<i>Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání</i>	78
<i>Specifický cíl 3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce</i>	78
7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ KONCEPCE	79
7.1 PRIORITYNÍ OBLAST 1: INTELIGENTNÍ DOPRAVA	79
7.2 PRIORITYNÍ OBLAST 2: OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI RIZIKY	80
7.3 PRIORITYNÍ OBLAST 3: DOSTUPNÉ A KVALITNÍ ŠKOLSTVÍ	80
8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽDOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ (NAPŘ. TECHNICKÉ NEDOSTATKY NEBO NEDOSTATEČNÉ KNOW-HOW)	81
8.1 VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT	81
8.2 POPIS PROVEDENÍ POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	81
8.3 PROBLÉMY PŘI SHROMAŽDOVÁNÍ POTŘEBNÝCH ÚDAJŮ	82

9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	83
9.1 POPIS SYSTÉMU SLEDOVÁNÍ PROVÁDĚNÍ INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO ITI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	83
9.2 NÁVRH ENVIRONMENTÁLNÍCH INDIKÁTORŮ	83
9.3 PRIORITY OBLAST 1: INTELIGENTNÍ DOPRAVA	84
9.4 PRIORITY OBLAST 2: OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI RIZIKY	84
9.5 PRIORITY OBLAST 3: DOSTUPNÉ A KVALITNÍ ŠKOLSTVÍ	85
9.6 AKTIVITY K ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU NA PROJEKTOVÉ ÚROVNI	85
10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE	86
11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTŮ	87
11.1 SYSTÉM ENVIRONMENTÁLNÍHO HODNOCENÍ PROJEKTŮ	87
11.2 SET NÁVODNÝCH ENVIRONMENTÁLNÍCH KRITÉRIÍ (OTÁZEK) SLOUŽÍCÍCH PRO VÝBĚR PROJEKTŮ	87
12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	89
12.1 PRIORITY OBLAST 1: INTELIGENTNÍ DOPRAVA	89
12.2 PRIORITY OBLAST 2: OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI RIZIKY	90
12.3 PRIORITY OBLAST 3: DOSTUPNÉ A KVALITNÍ ŠKOLSTVÍ	91
13. NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	92
13.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA	92
13.2 PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ	92
13.3 PROBLÉMY PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ ÚDAJŮ	94
13.4 SHRNUÍ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	94
14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	96
14.1 VYPOŘÁDÁNÍ DOPORUČENÍ DEFINOVANÝCH V ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ K OZNÁMENÍ KONCEPCE INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	96
14.2 VYPOŘÁDÁNÍ PÍSEMNÝCH VYJÁDŘENÍ ZE STRANY DSÚ, DÚSC, NGO A VEŘEJNOSTI K OZNÁMENÍ KONCEPCE INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	100
15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI	118
PŘÍLOHA 1	126
1. HODNOCENÍ CÍLŮ PRIORITY OBLASTÍ, SPECIFICKÝCH CÍLŮ A TYPOVĚ PODPOROVANÝCH AKTIVIT INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI VZTAŽENO K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ	128
PŘÍLOHA 2	136
2. HODNOCENÍ CÍLŮ PRIORITY OBLASTÍ, SPECIFICKÝCH CÍLŮ A TYPOVĚ PODPOROVANÝCH AKTIVIT INTEGROVANÉ STRATEGIE PRO INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI VZTAŽENO K MOŽNÉMU OVLIVNĚNÍ SOUSTAVY LOKALIT NATURA 2000	137

Seznam obrázků

OBRÁZEK Č. 1 LOKALIZACE POLYGONU ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ PRO ITI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	3
OBRÁZEK Č. 2 LOKALIZACE POLYGONU ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ PRO PŘEDMĚTNOU STRATEGII	19
OBRÁZEK Č. 3 SPRÁVNÍ ČLENĚNÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY	20
OBRÁZEK Č. 4 HUSTOTA OSÍDLENÍ V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	24
OBRÁZEK Č. 5 KLIMATICKÉ REGIONY V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	27
OBRÁZEK Č. 6 VÝVOJ EMISÍ HLAVNÍCH ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK 2004 - 2012	29
OBRÁZEK Č. 7 ÚTVARY POVRCHOVÝCH VOD V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI.....	31
OBRÁZEK Č. 8 ZRANITELNÉ OBLASTI V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	32
OBRÁZEK Č. 9 RAMSARSKÉ MOKŘADY	33
OBRÁZEK Č. 10 ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ 100—LETÉ VODY	34
OBRÁZEK Č. 11 ZASTOUPENÍ JEDNOTLIVÝCH PŮDNÍCH TYPŮ V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI.....	37
OBRÁZEK Č. 12 LAND COVER V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI.....	38
OBRÁZEK Č. 13 PŘÍRODNÍ PARKY V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI.....	40
OBRÁZEK Č. 14 VELKOPLOŠNÁ A MALOPLOŠNÁ ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	40
OBRÁZEK Č. 15 ÚZEMÍ NATURY 2000, EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY A PTAČÍ OBLASTI V ROCE 2013	41
OBRÁZEK Č. 16 MIGRACE.....	42

Seznam tabulek

TABULKA Č. 1 VÝČET ORP V RÁMCI POLYGONU ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ (K 31.12.2013)	20
TABULKA Č. 2 PŘEHLED KLIMATICKÝCH CHARAKTERISTIK V RÁMCI PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI	26
TABULKA Č. 3 PLATNÉ LIMITY PRO ZNEČIŠŤUJÍCÍ LÁTKY.....	29

Seznam zkratk

B+R	Bike & ride systém
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
ČSÚ	Český statistický úřad
ČZU	Česká zemědělská univerzita
DSÚ	Dotčené správní úřady
DÚSC	Dotčené územní samosprávné celky
EIA	Posuzování vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ESI	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
EVVO	Environmentální vzdělávání výchova a osvěta
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
IPR Praha	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
ITI	Integrované teritoriální investice (Integrated Territorial Investment)
K+R	Kiss & ride systém
MAS	Místní akční skupina
MHD	Městská hromadná doprava
MŠ	Mateřská škola
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NGO	Nevládní organizace (Non-Governmental Organisation)
NP	Národní park
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
ORP	Obec s rozšířenou působností
P+R	Park & ride systém
PCB	Polychlorované bifenylly
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Ptačí oblast
POH	Plán odpadového hospodářství
PP	Přírodní památka
PPR	Pražská památková rezervace
PR	Přírodní rezervace
REZZO	Registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší
SEA	Strategické posuzování životního prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SRR	Strategie regionálního rozvoje ČR
SŠ	Střední škola
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VŠ	Vysoká škola
VÚC	Vyšší územní celek
VÚSC	Vyšší územní samosprávný celek
ZEVO	Zařízení pro energetické využití odpadů
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽP	Životní prostředí

1. Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím

1.1 Obsah koncepce

Integrované územní investice (ITI - „Integrated Territorial Investment“) je nový nástroj kohezní politiky Evropské unie, který Evropská komise umožňuje využít v programovém období 2014–2020 pro správu evropských investic v regionech Evropy.

Zjednodušeně si ITI lze představit jako investiční plán, který vychází z rozvojové strategie území. O konečném zaměření investic rozhodnou společným úsilím klíčoví partneři v území na základě zjištěných skutečných potřeb a potenciálu území v souladu s národními a evropskými prioritami.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020 (SRR) vymezila pro tento nástroj 6 metropolitních oblastí s výraznou koncentrací obyvatelstva a klíčových funkcí nejvyššího řádu mezi které patří i Pražská metropolitní oblast. Pražská metropolitní oblast (PMO) je velmi specifická, protože zahrnuje dvě tzv. kategorie regionů. Středočeský kraj jako méně rozvinutý region a hl. m. Prahu jako více rozvinutý region s odlišnými podmínkami pro naplňování principu tematické koncentrace a mj. různými požadavky na spolufinancování aktivit.

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je tedy společnou strategií hl. m. Prahy a Středočeského kraje, v rámci které budou realizovat společné strategické projekty s pozitivním dopadem na oba regiony, a to v oblasti dopravy, životního prostředí a regionálního školství, spolufinancované z ESI fondů. Zásadním přínosem tvorby strategie bylo vymezení Pražské metropolitní oblasti. Na základě použití dat od mobilních operátorů byly po mnoha letech ověřeny funkční vazby v území, které poslouží nejen nástroji ITI, ale také dalšímu politickému rozhodování v obou regionech. V rámci tvorby Strategie byla dále provedena socioekonomická analýza, popisující charakteristiku území, SWOT analýza, analýza hlavních stakeholderů, která ukazuje důležitost jednotlivých hráčů ve vazbě na tvorbu i budoucí realizaci Strategie a analýza problémů a potřeb Pražské metropolitní oblasti.

Na základě výše zmíněných analýz byly stanoveny vize a cíle, respektive byla navržena opatření a typové aktivity ve třech vybraných oblastech (doprava, životní prostředí, regionální školství) pro odstranění překážek dalšího rozvoje Pražské metropolitní oblasti.

OBSAH

Úvod

1 Vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti

- 1.1 Metodika vymezení Pražské metropolitní oblasti
- 1.2 Syntéza: vymezení Pražské metropolitní oblasti na základě kombinace metod

2 Analytická část

- 2.1 Socioekonomická analýza
 - 2.1.1 Základní charakteristika Pražské metropolitní oblasti
 - 2.1.2 Odhad denní populace na základě pravidelných denních pohybů zachycených v lokalizačních datech mobilních operátorů
 - 2.1.3 Využití území podle průměrného stráveného času
- 2.2 SWOT analýza
 - 2.2.1 SWOT analýza: Pražská metropolitní oblast
 - 2.2.2 SWOT analýza: Doprava

- 2.2.3 *SWOT analýza: Ochrana před ekologickými a přírodními riziky*
- 2.2.4 *SWOT analýza: Regionální školství*
- 2.3 Analýza stakeholderů
 - 2.3.1 *Podrobná identifikace subjektů*
 - 2.3.2 *Subjekty relevantní pro ITI PMO*
 - 2.3.3 *Hodnocení vlivu*
 - 2.3.4 *Hodnocení zájmu*
- 2.4 Analýza problémů a potřeb
 - 2.4.1 *Problémová oblast doprava*
 - 2.4.2 *Problémová oblast ochrana před přírodními a ekologickými riziky*
 - 2.4.3 *Problémová oblast regionální školství*
 - 2.4.4 *Strom problémů*
- 3 Vize a stanovení cílů**
 - 3.1 Vize
 - 3.2 Globální cíl
 - 3.3 Strategie
 - 3.3.1 *Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava*
 - 3.3.2 *Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky*
 - 3.3.3 *Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství*
- 4 Horizontální témata**
 - 4.1 Rovné příležitosti
 - 4.2 Udržitelný rozvoj
- 5 Popis opatření**
 - 5.1 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava
 - 5.1.1 *Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO*
 - 5.1.2 *Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy*
 - 5.1.3 *Specifický cíl 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T*
 - 5.1.4 *Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí*
 - Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky
 - 5.1.5 *Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní*
 - 5.2 Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství
 - 5.2.1 *Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání*
 - 5.2.2 *Specifický cíl 3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce*
- 6 Popis očekávaných výsledků a výstupů včetně relevantních indikátorů**
- 7 Popis souladu se souvisejícími strategickými dokumenty**
- 8 Implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti**
 - 8.1 Popis řízení včetně řídicí a realizační struktury a komunikace nositele Strategie ITI
 - 8.1.1 *Popis již proběhlých procesů*
 - 8.1.2 *Organizační schéma*
 - 8.1.3 *Způsob řízení*
 - 8.2 Popis realizace partnerské spolupráce
 - 8.2.1 *Princip partnerství*
 - 8.2.2 *Zapojení veřejnosti*
 - 8.2.3 *Komunikační plán*
 - 8.3 Monitorování a hodnocení plnění Strategie ITI
 - 8.3.1 *Popis způsobu monitorování*
 - 8.3.2 *Evaluace*

8.3.3 Řízení změn Strategie ITI

8.3.4 Zajištění auditní stopy

Přílohy

Příloha č. 1:

Teoretické a metodické přístupy k vymezování urbanizovaných území: kritická rešerše

Vymezení urbanizované krajiny v zázemí Prahy: kritická rešerše

Příloha č. 2:

Integrovaný systém středisek

Diskuse k zohlednění vymezení podle VÚC Pražského regionu.

Příloha č. 3:

Zóny rezidenční suburbanizace 2012

Příloha č. 4:

Vymezení Pražské metropolitní oblasti pomocí dat mobilních operátorů

Vymezení s využitím OD matice dojížděkových vazeb

Vymezení PMO na základě průměrné denní doby strávené v Praze

Příloha 5:

Analýza problémů a potřeb Pražské metropolitní oblasti – Názory expertně vybraných respondentů z PMO

Dotazníkové šetření starostů suburbánních obcí

Dotazník pro ORP, zástupce MAS

Strukturované rozhovory

- i. Problémy Pražské metropolitní oblasti obecně
- ii. Problémy v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství
- iii. potřeby (návrhy opatření) Pražské metropolitní oblasti obecně
- iv. Potřeby (návrhy opatření) v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství

Příloha 6:

Harmonogram realizace

Příloha 7:

Finanční plán

Příloha 8:

Vzor projektové fiše

Příloha 9:

Návrh jednacího řádu Řídícího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti

Návrh jednacího řádu pracovní skupiny

Seznam použitých zkratk

1.2 Charakter předkládaného koncepčního dokumentu

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti představuje realizaci integrovaných územních investic (ITI), tedy nástroje Evropské komise pro uplatňování územní dimenze a integrovaného přístupu využívající slučování finančních zdrojů z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů. Strategie definuje klíčové problémové a rozvojové oblasti a umožní tak realizovat investičně náročnější projekty s významným dopadem pro řešené území.

1.3 Metodický přístup vyhodnocení a aspekty významné z hlediska hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí

Metodický přístup k vyhodnocení vlivů na životní prostředí strategického dokumentu Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti přihlíží k charakteru koncepce zahrnující formulaci vize – globálního cíle – prioritních oblastí – specifických cílů a podporovaných aktivit.

V souladu s právem Evropských společenství, zejména se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí a se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, bylo účelem SEA posouzení zpracovat vyhodnocení vlivů na životní prostředí a tím usilovat o zajištění environmentální integrity předmětné koncepce. V průběhu přípravy Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti byla environmentální integrita zajišťována využitím následujících kroků:

- poskytnutí připomínek a zpětné vazby k obsahové a tematické konstrukci specifických cílů a navrhovaných zásad a opatření;
- vyhodnocení souladu návrhu koncepce s relevantními cíli ochrany životního prostředí přijatými na národní i evropské (komunitární) úrovni;
- vyhodnocení rizik (konfliktů) s klíčovými složkami životního prostředí, zejména:
 - vlivy na ovzduší;
 - vlivy na klima;
 - vlivy na vodu;
 - vlivy na horninové prostředí a půdu;
 - vlivy na flóru, faunu a ekosystémy;
 - vlivy na lesy a zemědělské kultury;
 - vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů;
 - vlivy na zdraví a pohodu obyvatel;
 - vlivy na historické a kulturní hodnoty;
 - vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu;
 - vlivy na funkční využití území;
 - využívání energetických a surovinových zdrojů.

Vyhodnocení vlivů provádění Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti bylo zpracováno na odpovídající úrovni podrobnosti s ohledem na potřebu identifikovat rizika a potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by měly být vzaty v úvahu při implementaci dotčeného koncepčního dokumentu.

1.4 Základní postupy a principy řešení Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Proces přípravy Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti zahrnuje tři úrovně integrovaného přístupu:

- Uplatnění partnerského přístupu, kdy jsou všichni relevantní aktéři zapojeni do přípravy a realizace ITI nebo mohou být jeho realizací významně ovlivněni.
- Integraci jednotlivých projektů tak, aby měly prokazatelný nadregionální dopad a přispěly k rozvoji dané metropolitní oblasti, než kdyby byly řešeny v individuálním režimu.
- Slučování finančních prostředků z více zdrojů, zejména z více operačních programů.

Strategie popisuje vymezené území a zdůvodnění jeho výběru na základě syntézy využitých metod a zohlednění tematických oblastí, které budou prostřednictvím ITI řešeny. V návaznosti na vydefinované území jsou prostřednictvím analýzy popsány jednotlivé oblasti rozvoje území, identifikovány silné a slabé stránky, včetně hlavních hrozeb a příležitostí a popsány problémy, které je relevantní řešit nástrojem ITI.

Strategická část stanovuje vizi a globální cíle, které jsou dále rozpracovány do prioritních oblastí a konkrétnějších dílčích cílů. Jsou upřesněny na základě vydefinovaných problémů a tvoří základní strategické vymezení ITI Pražské metropolitní oblasti. Zohledňují cíle a priority Evropské unie a komunikaci se zapojenými subjekty do přípravy Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.

V intervenční části jsou popsány konkrétní opatření, která se budou realizovat prostřednictvím integrovaných projektů. Závažnou částí je stanovení finančního plánu, harmonogramu a hodnot indikátorů, které zohledňují předpokládané výstupy a výsledky operačních programů, z kterých budou jednotlivá opatření financována.

Nedílnou součástí je implementační část, která popisuje způsob řízení a realizaci Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti, organizační schéma a partnerskou spolupráci. Důležitý je i popis způsobu před-výběrů projektů, který nad rámec posouzení ze strany daného řídicího orgánu zahrnuje i posouzení souladu se zmíněnou strategií.

1.5 Cíle Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Vize Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Vize pro Pražskou metropolitní oblast byla formulována pro časový horizont 2023 a představuje žádoucí budoucí stav, který má být naplněním strategie dosažen.

Vize vychází z identifikovaných silných stránek a příležitostí území, přičemž zároveň reaguje na hrozby a slabé stránky identifikované v analytické části.

Pražská metropolitní oblast v roce 2023: Blízko do škol, pohodlně do práce, bezpečně doma!

Globální cíl Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

V případě Pražské metropolitní oblasti nejde o homogenní prostor se společnými rysy. Pražská metropolitní oblast se skládá z velmi koncentrovaného území Prahy s kumulací ekonomických a administrativních funkcí. Toto koncentrované území je obklopené prstencem rezidenčního zázemí s požadavky vyplývajícími z dynamicky rostoucího počtu obyvatel. Tato situace vyvolává

požadavky na infrastrukturní kapacity a nabídku služeb jak v Praze samotné, tak v jejím zázemí. Vzhledem k intenzivnímu pohybu obyvatel mezi Prahou a obcemi Středočeského kraje je nutné přizpůsobit i infrastrukturu, která obě území vzájemně propojuje. Území je rovněž propojené povodími hlavních řek.

Globálním cílem Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je tedy propojení jádra a zázemí pražské aglomerace do jednoho funkčního celku s efektivně rozmístěnou infrastrukturou veřejných služeb, který bude jednak dobře dopravně propojený a jednak bude společně chráněn před přírodními riziky, a to při celkovém respektování zdravého životního prostředí.

Strategie Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Strategie Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti reaguje na specifika území pražského metropolitního území, přičemž se koncentruje na 3 problémové oblasti: oblast dopravy, oblast ochrany před přírodními riziky a oblast regionálního školství.

Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava	
Cíl prioritní oblasti	Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.
Specifické cíle	1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO
	1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy
	1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T
	1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí
Podporované opatření	Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy
	Opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy
	Opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky
	Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu
	Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T
	Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu
	Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě

Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky	
Cíl prioritní oblasti	Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly.
Specifický cíl	2.1 Zabezpečit území před následky povodní
Podporované opatření	Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní

Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství	
Cíl prioritní oblasti	Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.
Dílčí cíle	3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání
	3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce
Podporované opatření	<i>Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání</i>
	<i>Opatření 3.2.1: Rozšíření kapacit a technického vybavení vzdělávacích zařízení (MŠ, ZŠ, SŠ)</i>

1.6 Přehled uvažovaných variant řešení

Realizace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti probíhá v souběhu s jeho strategickým posouzením (SEA). Tato součinnost určuje variantnost přípravy strategického dokumentu na základě dimenzí jednotlivých doporučení SEA posuzovatele.

Koncepční dokument vzniká formou průběžného projednávání jednotlivých návrhů strategie a k nim definovaným doporučením ze strany SEA posuzovatele. Konečná podoba strategického dokumentu bude představovat superiorní řešení definované na základě konsenzu a optimalizací jednotlivých doporučení.

1.7 Vztah koncepce k jiným strategickým dokumentům

Existuje celá řada právních předpisů a norem vztahujících se na oblast teritoriálního rozvoje a dále celá řada související předpisů a metodik, vztahujících se k problematice plánování a managementu v oblasti teritoriálního rozvoje. Rovněž také existuje celá řada strategických dokumentů s vazbou na Integrovanou strategii pro ITI Pražské metropolitní oblasti.

1.7.1 Vazby s koncepčními dokumenty

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti zohledňuje a je v souladu s dokumenty, které z úrovně evropské, národní a regionální mají vztah k řešenému území i k vymezeným tématům (doprava, životní prostředí – protipovodňová ochrana, regionální školství).

Mezinárodní (komunitární) úroveň

- Evropa 2020
- Územní agenda Evropské unie 2020
- Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru

Národní úroveň s vazbou na programové období 2014 – 2020

- Dohoda o partnerství
- Operační Program Praha - pól růstu ČR
- Operační program životní prostředí
- Operační program Doprava
- Integrovaný regionální operační program

Národní úroveň

- Státní politika životního prostředí 2012-2020,
- Plán odpadového hospodářství České republiky 2015 – 2024,
- Program předcházení vzniku odpadů ČR,
- Dopravní politika české republiky 2014 – 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2050,
- Dopravní sektorové strategie II. fáze,
- Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014–2020,
- Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti České republiky pro období 2012-2020,
- Národní inovační strategie České republiky,
- Národní program snižování emisí ČR.
- Národní program reforem pro rok 2015,
- Státní energetická koncepce,
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR,
- Strategický rámec udržitelného rozvoje,
- Politika územního rozvoje ČR,
- Státní program ochrany přírody a krajiny,
- Státní program environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty v ČR,
- Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR,
- Národní program snižování emisí ČR,
- Zdraví pro 21. století,
- Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky,
- Národní plán povodí ČR 2009,
- Národní plán povodí v povodí Labe,
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe,
- Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2020.

Regionální úroveň (Hlavní město Praha a Středočeský kraj)

- Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavního města Prahy,
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ01- Praha,
- Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze 2010,
- Územní energetická koncepce hl. m. Prahy 2013 – 2033 (aktualizace 2014),
- Aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy,
- Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy,
- Akční plán EVVO 2014 – 2015,
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze,
- Regionální inovační strategie hlavního města Prahy,
- Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014-2020,
- Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve středočeském kraji do roku 2015,
- Integrovaný program zlepšování kvality ovzduší Středočeského kraje,
- Aktualizace generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje,
- Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji a jeho aktualizace,
- Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje v letech 2006 – 2016,
- Povodňový plán Středočeského kraje,
- Koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty Středočeského kraje v letech 2011 – 2020.

2. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce

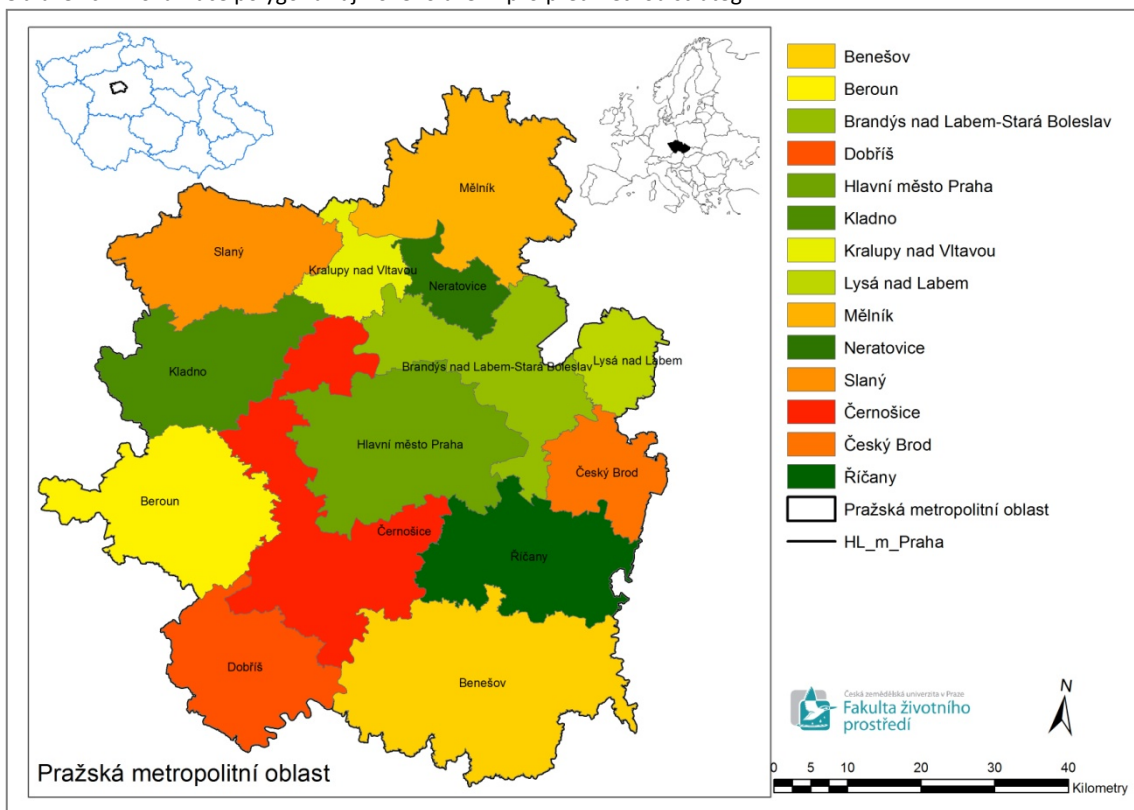
2.1 Vymezení dotčeného území

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je zpracovávána pro celé území hlavního města Prahy, jehož celková rozloha činí 496 km² a dále pro část území Středočeského kraje v rozloze 4486,8 km².

V rámci nomenklatury územních statistických jednotek (NUTS III) je územní působnost Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti definována do:

Hlavní město Praha (VÚSC Pražský kraj);	CZ010
Středočeský kraj se sídlem v Praze;	CZ020

Obrázek č. 2 Lokalizace polygonu zájmového území pro předmětnou strategii



Zdroj: FŽP ČZU

2.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Územně samosprávné členění České republiky vychází ze základních jednotek obcí. Jako vyšší územně samosprávné celky jsou definovány kraje. Z hlediska výčtu územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny, bylo užito detailu na úrovni obcí s rozšířenou působností. Prováděním Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

se předpokládá ovlivnění celého správního obvodu či pouze jejich částí u následujících obcí s rozšířenou působností:

Tabulka č. 1 Výčet ORP v rámci polygonu zájmového území (k 31.12.2013)

Název ORP	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Hustota osídlení
Praha	1 259 079	496	2538,5
Benešov	58 165	690	84,3
Beroun	58 907	415	141,7
Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	97 991	378	259,1
Dobříš	21 757	318	68,3
Kladno	121 187	350	345,4
Kralupy nad Vltavou	30 455	131	232,1
Lysá nad Labem	23 881	121	197,2
Mělník	43 007	456	94,2
Neratovice	30 689	113	271,2
Slaný	39 580	368	107,3
Černošice	131 206	580	226,1
Český Brod	19 825	184	107,4
Říčany	61 774	377	163,8

Obrázek č. 3 Správní členění hlavního města Prahy



ORP hlavní město Praha (seznam městských částí)

Praha-Běchovice	Praha-Nebošice	Praha 4
Praha-Benice	Praha-Nedvězí	Praha 5
Praha-Březiněves	Praha-Petrovice	Praha 6
Praha-Čakovice	Praha-Přední Kopanina	Praha 7
Praha-Đáblice	Praha-Řeporyje	Praha 8
Praha-Dolní Chabry	Praha-Satalice	Praha 9
Praha-Dolní Měcholupy	Praha-Slivenec	Praha 10
Praha-Dolní Počernice	Praha-Suchdol	Praha 11
Praha-Dubeč	Praha-Šeberov	Praha 12
Praha-Klánovice	Praha-Štěrboholý	Praha 13
Praha-Koloděje	Praha-Troja	Praha 14
Praha-Kolovraty	Praha-Újezd	Praha 15
Praha-Královice	Praha-Velká Chuchle	Praha 16
Praha-Křeslice	Praha-Vinoř	Praha 17
Praha-Kunratice	Praha-Zbraslav	Praha 18
Praha-Libuš	Praha-Zličín	Praha 19
Praha-Lipence	Praha 1	Praha 20
Praha-Lochkov	Praha 2	Praha 21
Praha-Lysolaje	Praha 3	Praha 22

Správní obvod obce s rozšířenou působností Benešov je vymezen územím obcí:

Benešov, Bukovany, Bystřice, Čakov, Čerčany, Český Šternberk, Čtyřkoly, Divišov, Drahňovice, Hvězdovnice, Chářovice, Chleby, Chlístov, Chocerady, Choratice, Chotýšany, Chrástany, Kozmice, Krhanice, Krňany, Křečovice, Lešany, Litichovice, Lštění, Maršovice, Mrač, Nespeky, Netvořice, Neveklov, Ostředek, Petroupim, Popovice, Poříčí nad Sázavou, Postupice, Přestavky u Čerčan, Pyšely, Rabyně, Řehenice, Sázava, Soběhrdy, Stranný, Struhařov, Teplýšovice, Tisem, Třebešice, Týnec nad Sázavou, Václavice, Vodslivy, Vranov, Vysoký Újezd, Xaverov.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Beroun je vymezen územím obcí:

Bavoryně, Beroun, Broumy, Bubovice, Bykoš, Hlásná Třebaň, Hudlice, Hýskov, Chodouň, Chrutovice, Chyňava, Karlštejn, Koněprusy, Korno, Králův Dvůr, Kublov, Liteň, Loděnice, Lužce, Málkov, Měňany, Mezouň, Mořina, Mořinka, Nenačovice, Nesvačily, Nižbor, Nový Jáchymov, Otročiněves, Podbrdy, Skuhrov, Srbsko, Stašov, Suchomasty, Svatá, Svatý Jan pod Skalou, Svinaře, Tetín, Tmaň, Trubín, Trubská, Vinařice, Vráž, Všeradice, Vysoký Újezd, Zadní Třebaň, Zdice, Železná.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je vymezena územím obcí:

Bašť, Borek, Bořanovice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Brázdim, Čelákovice, Dobročovice, Dřevčice, Dřísy, Hlavenec, Horoušany, Hovorčovice, Husinec, Jenštejn, Jirny, Káraný, Klecany, Klíčany, Konětopy, Kostelní Hlavno, Křenek, Květnice, Lázně Toušeň, Lhota, Líbeznice, Máslovice, Měšice, Mochov, Mratín, Nehvizdy, Nová Ves, Nový Vestec, Odolena Voda, Panenské Břežany, Podolanka, Polerady, Předboj, Přezletice, Radonice, Sedlec, Sibřina, Sluhy,

Sudovo Hlavno, Svémyslice, Šestajovice, Škvorec, Úvaly, Veleň, Veliká Ves, Větrušice, Vodochody, Vyšehořovice, Zápy, Záryby, Zdiby, Zeleneč, Zlatá, Zlonín.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Dobříš je vymezen územím obcí:

Borotice, Čím, Daleké Dušníky, Dobříš, Drevníky, Drhovy, Hřiměždice, Chotilsko, Korkyně, Malá Hraštice, Mokrovraty, Nečín, Nová Ves pod Pleší, Nové Dvory, Nový Knín, Obořiště, Ouběnice, Rosovice, Rybníky, Stará Huť, Svaté Pole, Velká Lečice, Voznice, Županovice.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Kladno je vymezen územím obcí:

Běleč, Bělky, Blevice, Brandýsek, Braškov, Bratronice, Buštěhrad, Cvrčovice, Doksy, Dolany, Družec, Dřetovice, Horní Bezděkov, Hostouň, Hradečno, Hřebeč, Kačice, Kamenné Žehrovice, Kladno, Koleč, Kyšice, Lány, Lhota, Libochovičky, Libušín, Lidice, Makotřasy, Malé Kyšice, Malé Přítočno, Otovice, Pavlov, Pchery, Pletený Újezd, Slatina, Stehelčevy, Stochov, Svárov, Svinařov, Třebichovice, Třebusice, Tuchlovice, Unhošť, Velká Dobrá, Velké Přítočno, Vinařice, Zájezd, Zákolany, Žilina.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Kralupy nad Vltavou je vymezen územím obcí:

Dolany, Dřínov, Hostín u Vojkovic, Chvatěruby, Kozomín, Kralupy nad Vltavou, Ledčice, Nelahozeves, Nová Ves, Olovnice, Postřižín, Újezdec, Úžice, Veltrusy, Vojkovice, Všestudy, Zlončice, Zlosyň.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Lysá nad Labem je vymezen územím obcí:

Jiřice, Lysá nad Labem, Milovice, Ostrá, Přerov nad Labem, Semice, Stará Lysá, Starý Vestec, Stratov.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Mělník je vymezen územím obcí:

Býkev, Byšice, Cítov, Čechelice, Dobřeň, Dolní Beřkovice, Dolní Zimoř, Horní Počaply, Hořín, Hostín, Chorušice, Jeviněves, Kadlín, Kanina, Kly, Kokořín, Lhotka, Liběchov, Liblice, Lobeč, Lužec nad Vltavou, Malý Újezd, Medonosy, Mělnické Vtelno, Mělník, Mšeno, Nebužely, Nosálov, Řepín, Spomyšl, Stránka, Střemy, Tuhaň, Tupadly, Velký Borek, Vidim, Vraňany, Vysoká, Želízy.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Neratovice je vymezen územím obcí:

Čakovičky, Chlumín, Kojetice, Kostelec nad Labem, Libiš, Nedomice, Neratovice, Obříství, Ovčáry, Tišice, Všetaty, Zálezlice.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Slaný je vymezen územím obcí:

Beřovice, Bílichov, Černuc, Drnek, Dřínov, Hobšovice, Hořešovice, Hořešovičky, Hospozín, Hrdlív, Chržín, Jarpice, Jedomělice, Jemníky, Kamenný Most, Klobuky, Kmetiněves, Knovíz, Královice, Kutrovice, Kvílíče, Ledce, Libovice, Líský, Loucká, Malíkovice, Neprobylice, Neuměřice, Pálec, Plchov, Podlešín, Poštovice, Pozdeň, Přelíc, Řisuty, Sazená, Slaný, Smečno, Stradonice, Studeněves, Šlapanice, Třebíz, Tuřany, Uhy, Velvary, Vraný, Vrbičany, Zichovec, Zlonice, Zvoleněves, Želenice, Žižice.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Černošice je vymezen územím obcí:

Bojanovice, Bratřínov, Březová-Oleško, Buš, Černolice, Černošice, Červený Újezd, Číčovice, Čisovice, Davle, Dobrovíz, Dobříč, Dobřichovice, Dolní Břežany, Drahelčice, Holubice, Horoměřice, Hostivice, Hradištko, Hvozdnice, Choteč, Chrášťany, Chýně, Chýnice, Jeneč, Jesenice, Jílové u Prahy, Jíloviště, Jinočany, Kamenný Přívoz, Karlík, Klínek, Kněžves, Kosoř, Kytín, Lety, Libčice nad Vltavou, Libeř, Lichoceves, Lišnice, Měchenice, Mníšek pod Brdy, Nučice, Ohrobec, Okoř, Okrouhlo, Ořech, Petrov, Pohoří, Průhonice, Psáry, Ptice, Roblín, Rostoky, Rudná, Řevnice, Řitka, Slapy, Statenice, Středokluky, Svrkyně, Štěchovice, Tachlovice, Trnová, Třebotov, Tuchoměřice, Tursko, Úholičky, Úhonice, Únětice, Velké Přílepy, Vestec, Vonoklasy, Vrané nad Vltavou, Všenory, Zahořany, Zbuzany, Zlatníky-Hodkovice, Zvole.

Správní obvod obce s rozšířenou působností Český Brod je vymezen územím obcí:

Břežany II, Bříství, Černíky, Český Brod, Doubravčice, Hradešín, Chrášťany, Klučov, Kounice, Krupá, Kšely, Masojedy, Mrzky, Poříčany, Přehvozdí, Přistoupim, Přišimasy, Rostoklaty, Tismice, Tucharaz, Tuklaty, Vitice, Vrátkov, Vykáň.

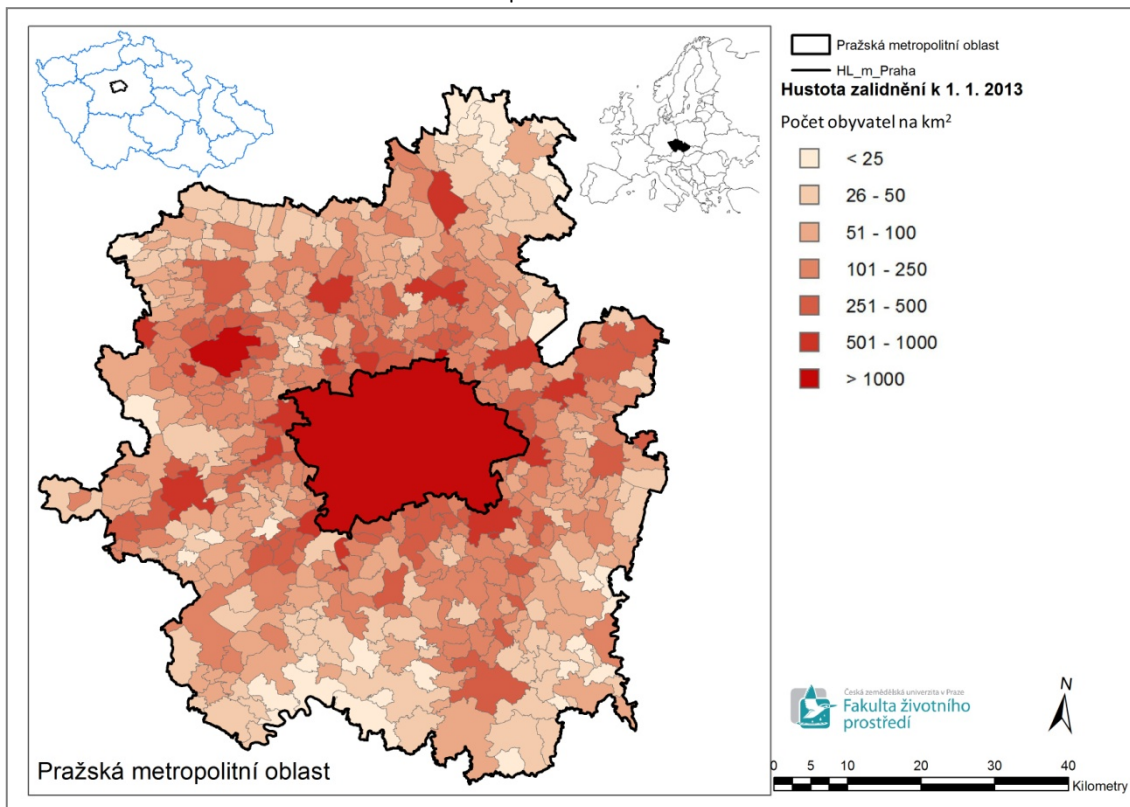
Správní obvod obce s rozšířenou působností Říčany je vymezen územím obcí:

Babice, Březí, Černé Voděradky, Čestlice, Dobřejovice, Doubek, Herink, Hrusice, Jevany, Kaliště, Kamenice, Klokočná, Konojedy, Kostelec nad Černými Lesy, Kostelec u Křížků, Kozojedy, Křenice, Křížkový Újezdec, Kunice, Louňovice, Mirošovice, Mnichovice, Modletice, Mukařov, Nučice, Nupaky, Oleška, Ondřejov, Oplany, Pětihosty, Petříkov, Popovičky, Prusice, Radějovice, Říčany, Senohraby, Sluštice, Strančice, Struhařov, Stříbrná Skalice, Sulice, Světlá, Svojetice, Štíhlá, Tehov, Tehovec, Velké Popovice, Vlkančice, Všeň, Výžerky, Vyžlovka, Zvánovice.

Obyvatelstvo jádrového území

Počet obyvatel Prahy rostl již od poloviny 17. století prakticky až do roku 1992, kdy kulminoval. V posledních letech se počet obyvatel Prahy opět každoročně mírně zvyšuje. V minulých letech šlo pouze o přírůstky obyvatel z migrace, a to zejména o přírůstky osob v produktivním věku, které se stěhují do Prahy především z důvodu širokých možností uplatnění na trhu práce a převažují mezi nimi cizí státní příslušníci. V roce 2006 byl poprvé po 26 letech zaznamenán také přírůstek přirozeným pohybem (počet narozených byl vyšší než počet zemřelých). Jednoznačně kladným rysem demografického vývoje posledních desetiletí je prodlužování naděje dožití. Obyvatelé Prahy se dožívají nejvyššího věku ze všech krajů ČR. V roce 2009 zde opětovně došlo k mírnému zvýšení naděje dožití při narození u žen na 80,84 let (oproti 80,81 let v roce předchozím) a u mužů na 76,25 let (oproti 75,90 let v roce předchozím).

Obrázek č. 4 Hustota osídlení v rámci Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

2.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Hlavní sdělení ke stavu životního prostředí pro rok 2014

Praha je hlavním městem České republiky. Z toho vyplývá i její úloha přirozeného centra politiky, mezinárodních vztahů, vzdělávání, kultury a ekonomiky. V rámci EU je hlavní město Praha považováno za jedno z nejatraktivnějších historických evropských velkoměst. Od roku 1992 je právě její historické centrum zapsáno na seznamu kulturního dědictví UNESCO. Všechny tyto aspekty se odrážejí ve specifickém charakteru a postavení Prahy mezi ostatními regiony naší republiky.

Prahu lze považovat z geografického pohledu za jakýsi střed Evropy. Leží téměř v centru tohoto kontinentu, vzdušnou čarou je přibližně stejně vzdálená od tří moří: Baltského 365 km, Severního 495 km a Jaderského 490 km.

Praha patří z hlediska kvality životního prostředí, i přes výrazné zlepšení v 90. letech, k nejvíce postiženým regionům státu. Kvalita ovzduší v Praze v centru a některých oblastech středního pásu osídlení je stále velmi špatná. Přestože i na tomto poli bylo zaznamenáno v posledních letech v řadě ukazatelů značné zlepšení, nepříznivá situace trvá. Emise ze stacionárních zdrojů poklesly. Ovšem emise ze zdrojů mobilních, tedy motorových vozidel, v dlouhodobějším pohledu spíše stagnují a meziročně i stoupají. Hlavním problémem jsou pro Prahu imise pevných prachových částic. S nárůstem intenzity automobilové dopravy v letních měsících vzrůstají i koncentrace přízemního ozónu, tento růst však zatím není dramatický. Z fyzikálních faktorů, které mají dopad na životní prostředí, je nejzávažnější hluková zátěž.

Základní údaje o Pražské metropolitní oblasti

Hlavní město Prahu spolu s na ni navazujícím okolím můžeme označit za politicko-hospodářské a společenské centrum státu a je také jeho prvořadým reprezentantem. Území Pražské metropolitní oblasti se rozkládá na 4983 km², což reprezentuje 6,3 % území republiky, ale 1 999 625 obyvatel zde žijících představuje skoro pětinu obyvatelstva státu. Hlavní město Praha poskytuje sídlo a služby orgánům státní správy, zákonodárným a politickým institucím, firmám, kulturním a vzdělávacím institucím s celostátní působností. Přírůstek ekonomické základny Pražské metropolitní oblasti je zásadní, na jejím území se trvale vytváří více než 1/3 hrubého domácího produktu celé republiky a každý pátý zaměstnaný v ČR pracuje na jejím území. Pražská metropolitní oblast je především bydlíštěm necelých dvou milionů obyvatel a zásadně ovlivňuje sídelní strukturu celé země. Je výsledkem přirozeného historického vývoje a dlouhodobého územního růstu podpořeného centrální polohou uvnitř státu. Praha a její okolí je také nejdůležitějším cílem cest a největším uzlem vnitrostátní i mezinárodní železniční přepravy ve směrech sever-jih i východ-západ, je křižovatkou všech dálničních tras. Nachází se zde rovněž významné mezinárodní letiště. Populačně je Pražská metropolitní oblast dlouhodobě závislá na migraci jak ze zahraničí, tak hlavně z ostatních regionů státu.

Základní údaje o Pražské metropolitní oblasti

- rozloha (km²) 4983
- maximální nadmořská výška (m n. m.) 660
- minimální nadmořská výška (m n. m.) 155
- průměrná roční teplota vzduchu (normál 1961 – 1990; °C) 8,4
- průměrná roční teplota vzduchu (2012; °C) 9,5
- průměrný roční úhrn srážek (normál 1961 – 1990; mm) 555,8
- roční úhrn srážek (2012 mm) 568

Co se týče dopravy, má území Pražské metropolitní oblasti nejhustší, ale také nejpřetíženejší dopravní síť v republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě. Své zastoupení v kraji má i vodní doprava. Jedinou vodní cestu v ČR pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu představuje v současné době Labsko-vltavská vodní cesta, procházející dotčeným územím.

Systém Pražské integrované dopravy je v současné době provozován až do vzdálenosti zhruba 35 km od hranic Prahy, čímž zahrnuje také významnou část území Pražské metropolitní oblasti (cca 300 obcí). Součástí systému je městská hromadná doprava, příměstská železnice, příměstské autobusy a navazující systém záchytných parkovišť P+R (park & ride), systém úschovy jízdních kol B+R (bike & ride) a systém míst pro zastavení K+R (kiss & ride). Významný podíl na dopravním výkonu v rámci integrované veřejné dopravy mají kolejové druhy dopravy (přes 70 %). Pozitivním faktorem je všeobecná kvalita kolejové dopravy – spolehlivé metro, tradiční tramvaje a potenciál představuje také hustá síť železničních tratí. I ve srovnání s vybranými evropskými městy je v tomto ohledu Praha na špičce. Díky husté a frekventované síti integrované veřejné dopravy si Praha a její zázemí udržuje výborné postavení mezi evropskými městy v podílu cest vykonaných veřejnou dopravou. Veřejná doprava v území vymezeném Pražskou metropolitní oblastí je dostupná, kvalitní a oblíbená a disponuje dalším rozvojovým potenciálem.

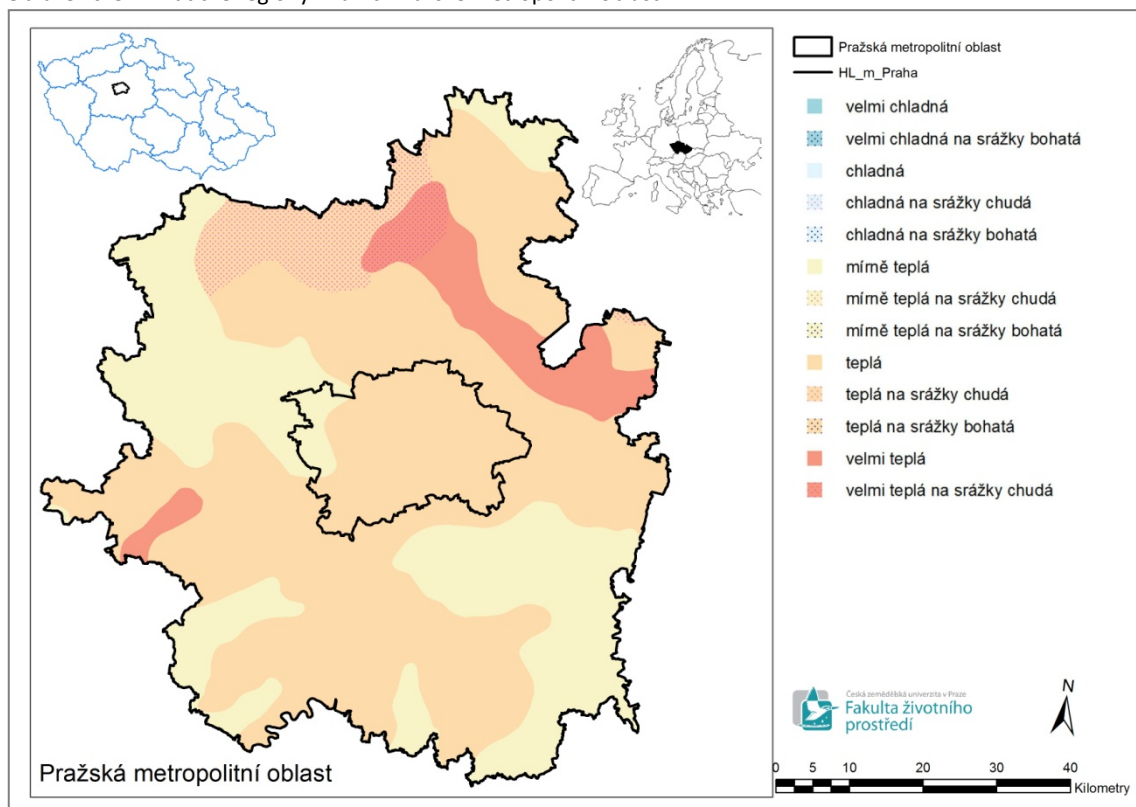
Klima

Území Pražské metropolitní oblasti leží klimatologicky na rozhraní mezi oblastí mírně teplou, suchou s mírnou zimou a oblastí mírně teplou, suchou, převážně s mírnou zimou. Pražské klima je ovlivněno také tzv. tepelným ostrovem velkoměsta, v centru města je například průměrná teplota vzduchu při stejné nadmořské výšce o cca 1 °C vyšší než ve volné krajině. To je způsobeno velkou koncentrací tepelných zdrojů, ale hlavně menšími ztrátami při výparu v důsledku urbanizace aktivního povrchu, kde výrazně převažují zpevněné plochy nad přirozeným povrchem s vegetací, a kde převážná část dešťových srážek ihned odtéká do kanalizace. Dlouhodobý roční průměr teploty vzduchu (1951-1990) se tak pohybuje od 9,9 °C v centru Prahy (Klementinum) do 7,9 °C v nejvyšších polohách na okrajích města (Ruzyně). Průměrná roční teplota se pohybuje okolo 8,4 °C. V nejchladnějším měsíci lednu je průměrná denní teplota 1 °C, noční -3 °C. V nejteplejším měsíci červenci je průměrná denní teplota 24 °C, noční 13 °C.

Tabulka č. 2 Přehled klimatických charakteristik v rámci Pražské metropolitní oblasti

Název jevu	T2	CH7
Počet letních dnů	50 – 60	10 – 30
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 – 170	120 – 140
Počet mrazových dnů	100 – 110	140 – 160
Počet ledových dnů	30 – 40	50 – 60
Průměrná teplota v lednu	-3 – -4	-3 – -4
Průměrná teplota v červenci	18 – 19	15 – 16
Průměrná teplota v dubnu	8 – 9	4 – 6
Průměrná teplota v říjnu	7 – 9	6 – 7
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 – 100	120 – 130
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400	500 – 600
Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300	350 – 400
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50	100 – 120
Počet dnů zamračených	120 – 140	150 – 160
Počet dnů jasných	40 – 50	40 – 50

Obrázek č. 5 Klimatické regiony v rámci Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

V rámci polygonu zájmového území převládá po větší část roku proudění západních směrů, které přináší na území vlhčí vzduchové hmoty. Střetávají se zde vlivy Atlantského oceánu od západu a euroasijského kontinentu z východu, tedy vlhčího oceánického klimatu s klimatem kontinentálním. Vzhledem k rozsáhlosti území zde lze prakticky nalézt pět klimatických oblastí. Nejteplejší oblasti (T2) jsou v řešeném území vesměs v údolních nivách vodních toků, zejména v Polabí. Nejchladnější oblasti v území je CH7, vyskytující se spíše v hornatých územích (Příbramsko). Oblast T2 je charakteristická dlouhým létem, teplým a suchým a velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem a podzimem. Typická je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá zima s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Od nejchladnější jednotky CH7 k jednotce T2 se klima vyznačuje postupným prodlužováním léta a přechodem od vlhkého k teplému a suchému klimatu.

Ovzduší

Po roce 1989 došlo v Praze k výraznému poklesu emisí oxidu siřičitého a tuhých částic, u ostatních sledovaných polutantů byl pokles málo významný. Přetrvává negativní vliv automobilové dopravy, která je nejvýznamnějším zdrojem emisí znečišťujících látek.

Pokles emisí ze stacionárních zdrojů přispěl k tomu, že během posledních let nastalo určité zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města. Kvalita ovzduší je však do značné míry ovlivňována rozptylovými podmínkami. Lepší rozptylové podmínky v letech 2008 a 2009 se významně spolupodílely na sníženém obsahu škodlivých látek v ovzduší.

Na kvalitu ovzduší má vliv velké množství faktorů, zejména pak struktura, rozložení a velikost vlastních zdrojů znečišťování v území a v jeho okolí, schopnost provětrávání daná topografií

terénu a zástavbou území, meteorologické charakteristiky apod. Zdroje emisí lze rozdělit na mobilní a stacionární, přičemž stacionární se dále dělí na zvláště velké, velké, střední a malé. Zdroje emitující do ovzduší znečišťující látky jsou celostátně sledovány v rámci tzv. Registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO). Stacionární zdroje jsou zahrnuty v dílčích souborech REZZO 1 - 3, mobilní zdroje jsou začleněny v dílčím souboru REZZO 4.

V regionálním měřítku jsou zásadní zdroje REZZO 1, kam spadají zvláště velké a velké stacionární zdroje. Naopak střední zdroje (REZZO 2) mají obecně malý podíl na produkci emisí v celé ČR. Zdroje REZZO 3 (malé stacionární zdroje) nabývají na významu v obcích s vysokým podílem vytápění domácností tuhými palivy a vyšší koncentrací zástavby.

Negativní vliv na ovzduší mají zejména emise z lokálních zdrojů a emise z dopravy. Nejvyšší koncentrace škodlivých látek jsou v ovzduší při špatných rozptylových a povětrnostních podmínkách (např. inverzních stavech) a v chladnější polovině roku.

Oxid dusičitý

Průměrné roční koncentrace NO_2 (Imisní limit pro $IHr NO_2$ je stanoven na $40 \mu g.m^{-3}$).

V současném stavu byly nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací NO_2 překračující imisní limit $40 \mu g.m^{-3}$ zaznamenány zejména v okolí Radotínské cementárny, dále v centrální části města v okolí Resslovy, Ječné, Žitné a Wilsonovy, pak také podél Jižní spojky v blízkosti Barrandovského mostu a v blízkosti křížení s ulicí Brněnská a také lokálně v prostoru letiště Ruzyně.

Maximální hodinové koncentrace NO_2 (Imisní limit pro $IHk NO_2$ je stanoven na $200 \mu g.m^{-3}$).

V současném stavu byly nejvyšší hodnoty vypočteny v prostoru kolem Radotínské cementárny (lokálně i přes $1000 \mu g.m^{-3}$) a dále podél nejvýznamnějších komunikací (ulice Brněnská, Jižní spojka, Barrandovský most a další) či stacionárních zdrojů (v rozmezí $200-400 \mu g.m^{-3}$). Hodnoty vyšší než $100 \mu g.m^{-3}$ byly vypočteny již na většině území Prahy.

Doba překročení limitu $IHk NO_2$

V současném stavu lze častější překročení imisního limitu očekávat opět v širším okolí Radotínské cementárny a dále zejména podél Jižní spojky a podél navazujícího úseku ulice Spořilovské, lokálně pak i v okolí dalších významných komunikací.

Benzen

Průměrné roční koncentrace benzenu (Imisní limit pro IHr benzenu je stanoven na $5 \mu g.m^{-3}$).

V současném stavu lze hodnoty nad $1 \mu g.m^{-3}$ očekávat v poměrně široké oblasti okolí ulic Legerova, Wilsonova, Ječná a Žitná, dále v prostoru Karlova náměstí, v oblasti mezi nábřežím Edvarda Beneše a Vítězným náměstím a také na Smíchově. Více než $1 \mu g.m^{-3}$ byl také lokálně vypočten podél komunikací v jižní části Prahy, jako jsou ulice 5. května nebo Michelská.

Suspendované částice PM_{10}

Průměrné roční koncentrace PM_{10} (Imisní limit pro $IHr PM_{10}$ je stanoven na $40 \mu g.m^{-3}$).

V současném stavu byly koncentrace nad hranici $40 \mu g.m^{-3}$ vypočteny zejména podél jihozápadní části Pražského okruhu, lokálně pak kolem ulice Brněnské, Jižní spojky, v prostoru Barrandovského mostu, ulice Cínovecké a kolem dalších zatížených komunikací.

Maximální denní koncentrace PM_{10} (Imisní limit pro $IHd\ PM_{10}$ je stanoven na $50\ \mu g.m^{-3}$).

V současném stavu byly nejvyšší hodnoty ($200 - 300\ \mu g.m^{-3}$) vypočteny zejména podél jihozápadní části Pražského okruhu, podél úseků Jižní spojky a ulice Brněnské a také například podél ulic Kbelská a Cínovecká. Hodnoty $100\ \mu g.m^{-3}$ jsou v současnosti překračovány na velké většině území Prahy.

Doba překročení limitu $IHd\ PM_{10}$

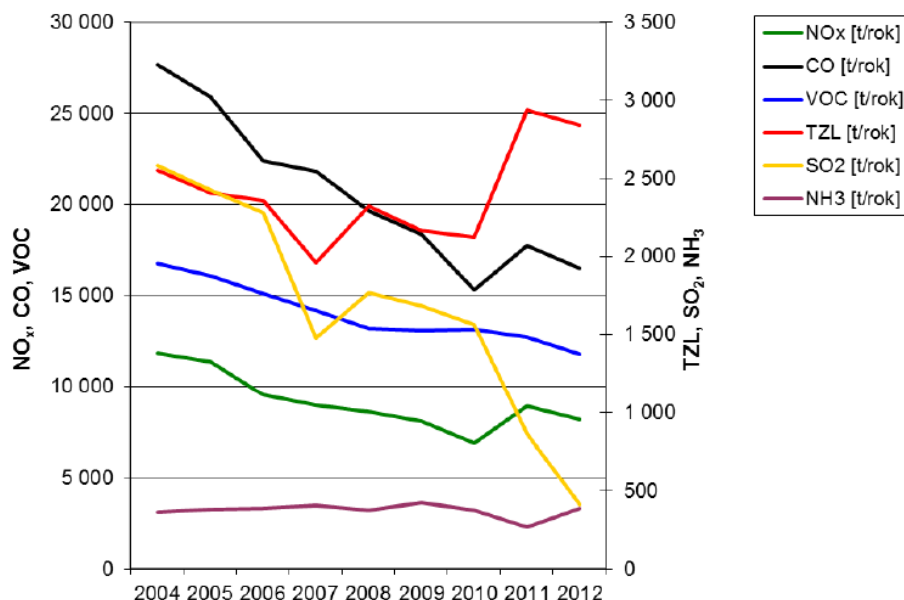
V současném stavu je možné častější překračování imisního limitu než v 10 % roční doby očekávat především podél jihozápadního úseku Pražského okruhu, podél ulic Kbelská a Cínovecká a lokálně také například podél Brněnské ulice, v oblasti Smíchova či podél severojižní magistrály v centru města.

Suspendované částice $PM_{2,5}$

Průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ (Imisní limit pro $IHr\ PM_{2,5}$ je stanoven na $25\ \mu g.m^{-3}$).

V současném stavu byly hodnoty mírně nad hranicí $25\ \mu g.m^{-3}$ vypočteny v blízkém okolí lomu Řeporyje a také lokálně v oblasti portálů tunelů na jihozápadním úseku Pražského okruhu. Hodnoty překračující $20\ \mu g.m^{-3}$ byly dále vypočteny podél dalších úseků v jihozápadní části Pražského okruhu a dále podél ulice Brněnské, některých lokálních úseků Jižní spojky nebo zcela lokálně podél ulic Wilsonova, Cínovecká a dalších.

Obrázek č. 6 Vývoj emisí hlavních znečišťujících látek 2004 - 2012



Tabulka č. 3 Platné limity pro znečišťující látky

Znečišťující látka	Doba průměrování	Hodnota imisního limitu $\mu g/m^3$
SO ₂	1 hodina	350
	24 hodin	125
PM ₁₀	24 hodin	50
	1 rok	40

PM_{2,5}	1 rok	25
Benzen	1 rok	5
NO₂	1 hodina	200
	1 rok	40
Arsen	1 rok	6 ng/m ³
Kadmium	1 rok	5 ng/m ³
Benzo(a)pyren	1 rok	1 ng/m ³
O₃ (troposférický ozon)	8 hodin	120 µg/m ³

Obecně problematickou skupinou zdrojů znečištění jsou mobilní zdroje, u nichž je v posledních letech zaznamenán nárůst emisí spojený se zvyšujícími se spotřebami pohonných hmot a nárůstem přepravních výkonů jak v individuální dopravě, tak v nákladní vnitrostátní i tranzitní dopravě. Vzhledem k rostoucí dopravě (včetně transitu) rostou imisní koncentrace NO_x. Jsou překračovány imisní limity pro PM₁₀, benzo(a)pyren a troposférický ozón.

Voda

Z hydrologického hlediska patří území Pražské metropolitní oblasti do úmoří Severního moře a současně do dvou povodí, a to povodí Labe a Vltavy, které vytvářejí základní hydrologické osy předmětného území. Na předmětném území se vyskytují vodní toky prakticky všech typů tj. od toků bystřinných ve vrchovinných partiích až po toky nížinné.

Větší část území je odvodňována Vltavou, pouze severní a severovýchodní část je odvodňována přímo do Labe. V předmětném území se do Labe kromě Vltavy vlévá z významnějších toků pouze pravobřežní přítok Jizera v oblasti Staré Boleslavi. Vltava v dotčené oblasti přibírá jako své přítoky pouze dvě větší řeky - Berounku, a to z levé strany v jižní části hlavního města a pravobřežní přítok Sázavu, která se do Vltavy vlévá v oblasti Davle. Jinak se do Vltavy v předmětném území vlévají pouze drobnější toky. Celkově jsou povrchové toky v dotčeném území dosti znečištěny, zejména část toku Litavky.

V hydrologickém režimu středního a dolního toku Labe, středního a dolního toku Vltavy a jejich přítoků byly zejména v posledních desetiletích zaznamenány letní povodně z regionálních dešťů trvajících řádově desítky hodin a letní povodně na menších přítocích z místních dešťů velké intenzity, které se promítají i v nížinných úsecích. Významné povodně, které vznikly, jako následek tání sněhu s výskytem dešťových srážek se vyskytly méně, povodně vzniklé pouze ledovými jevy se vyskytly místně.

Na území Pražské metropolitní oblasti jsou vymezena záplavová území. Jsou to administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Jejich rozsah je povinen stanovit na návrh správce vodního toku vodoprávní úřad. Vodoprávní úřad může uložit správci vodního toku povinnost zpracovat a předložit takový návrh v souladu s plány hlavních povodí a s plány oblastí povodí.

Vodohospodářské poměry daného území jsou do značné míry určovány exponovanými oblastmi, zejména pak chráněnými oblastmi přirozené akumulace vod (CHOPAV). Na území Pražské metropolitní oblasti zasahují okrajově dvě CHOPAV, a to Severočeská křída a Brdy.

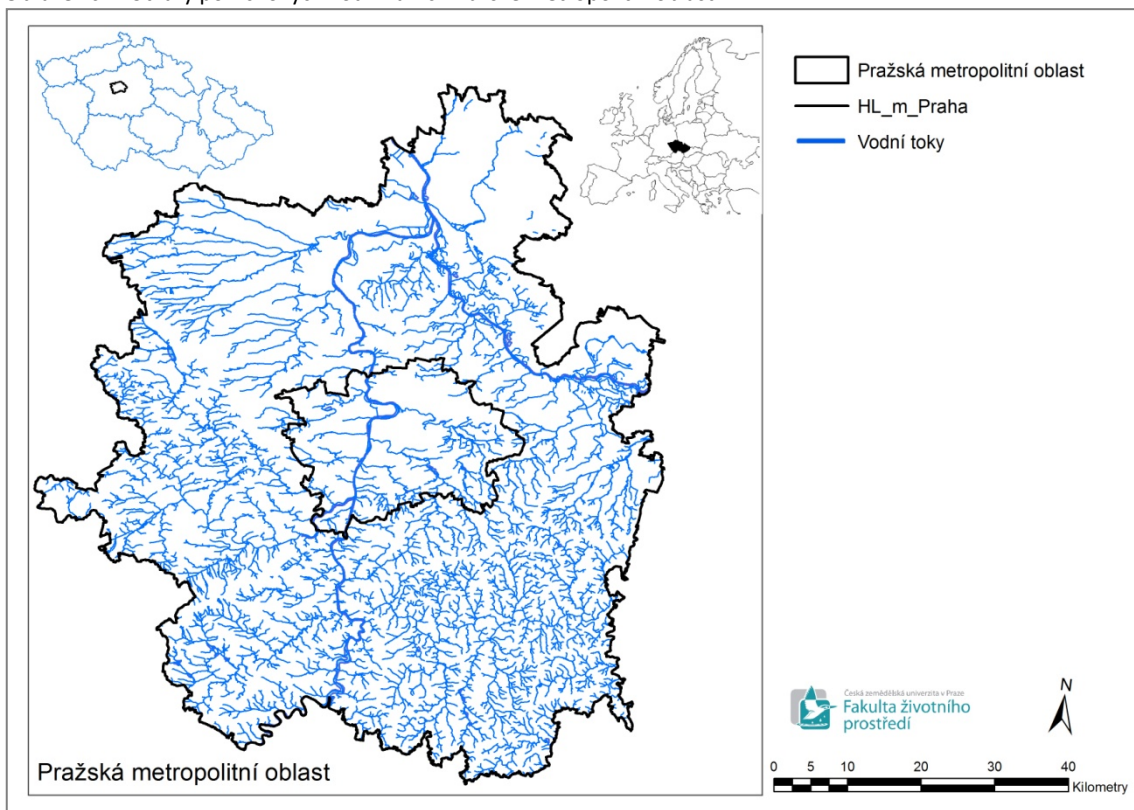
CHOPAV Severočeská křída zasahuje na severní a severovýchodní okraj předmětného území; oblast představuje významné zdrojové území pro odběry kvalitní pitné vody, která je využívána i pro potřeby hlavního města. Ochranu povrchových vod v řešeném území dále zabezpečuje

CHOPAV Brdy, která představuje významnou zdrojovou oblast řady toků a je v budoucnu potenciálně využitelná pro akumulaci povrchových vod. Na území CHOPAV platí omezení vyplývající z ustanovení § 28 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, v platném znění.

Kvalita vod

Poměrně dobře se daří, v souvislosti se snižováním množství vypouštěného znečištění z bodových zdrojů, snižovat koncentrace a zamezovat překračování norem environmentální kvality (NEK – RP) pro organické znečištění. Z celostátního pohledu došlo ke snížení koncentrace BSK₅ na 61,1% hodnoty roku 1993 a u CHSK_{Cr} na 68,6%. Pokles vnosu fosforu byl podpořen i poklesem aplikace fosforečných hnojiv v zemědělství. Přesto je fosfor i nadále hlavním faktorem způsobujícím eutrofizaci. Část fosforu pochází i z plošných zdrojů znečištění a takový typ znečištění lze jen obtížně odstraňovat. Koncentrace dusičnanového dusíku oproti fosforu klesla celostátně pouze na 76,0 % hodnoty z roku 1993 a v posledních letech má spíše kolísající trend. Významným zdrojem dusíku jsou mimo atmosférické depozice, splaškové vody i dusíkatá hnojiva.

Obrázek č. 7 Útvary povrchových vod v rámci Pražské metropolitní oblasti

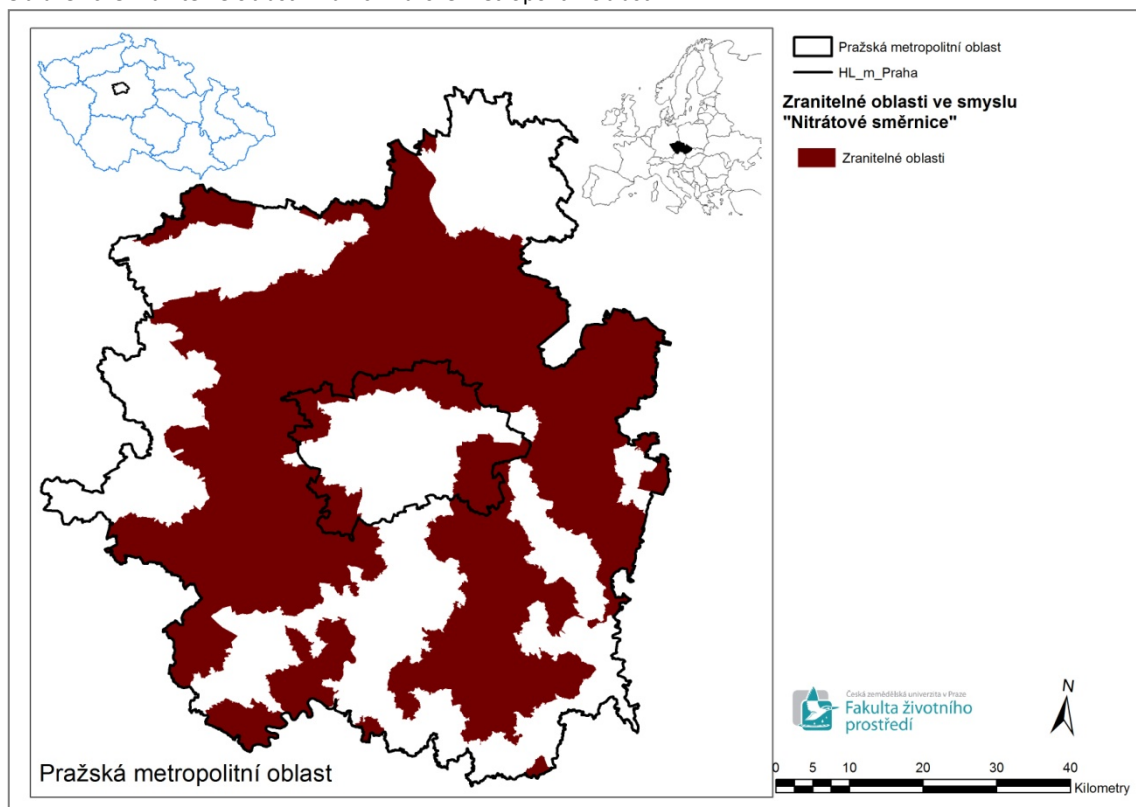


Zdroj: FŽP ČZU

Zranitelné oblasti

Zranitelné oblasti jsou oblasti, které byly vymezeny v souladu s § 33 vodního zákona, kde se vyskytují vody se zvýšenými koncentracemi dusičnanů (nad 50 mg/l) ze zemědělských zdrojů. Zemědělské hospodaření ve zranitelných oblastech je upraveno akčním programem v souladu s požadavky nitrátové směrnice.

Obrázek č. 8 Zranitelné oblasti v rámci Pražské metropolitní oblasti

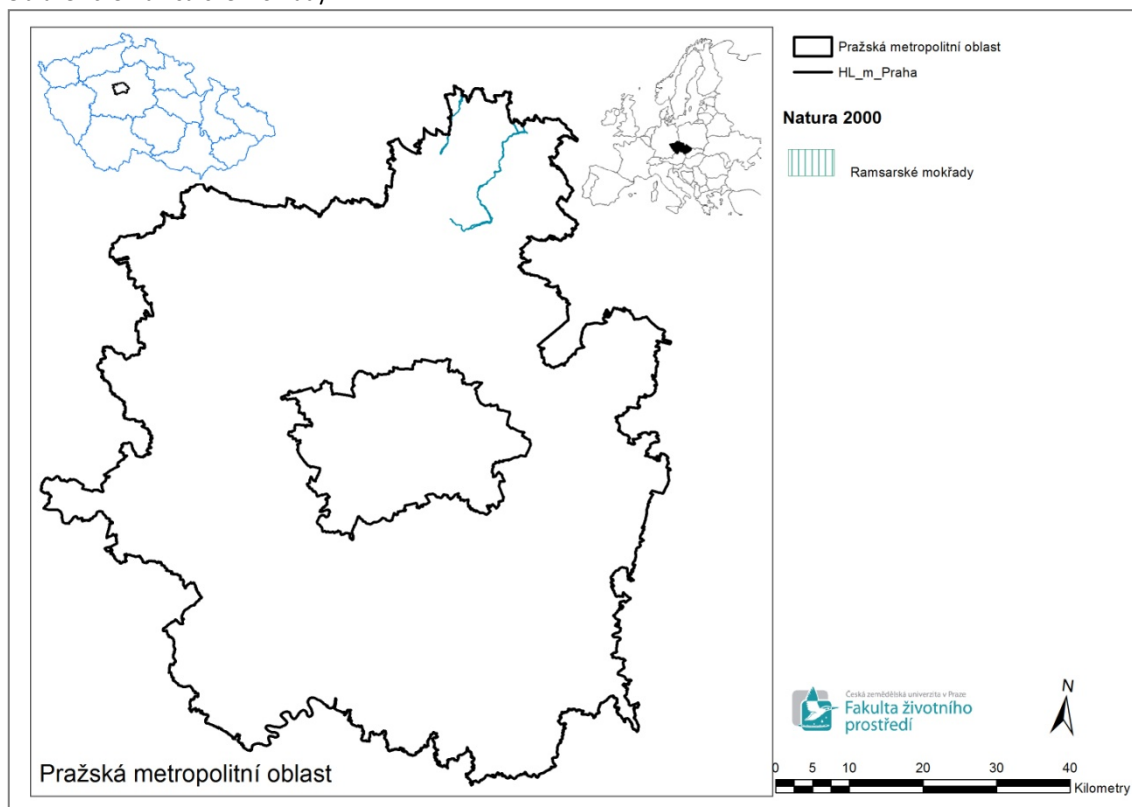


Zdroj: FŽP ČZU

Ochrana mokřadů v rámci Ramsarské úmluvy

V dikci Ramsarské úmluvy se mokřadem rozumí zejména: rašeliniště a slatiniště, rybníky, soustavy rybníků, lužní lesy, nivy řek, mrtvá ramena, tůně, zaplavované nebo mokré louky, rákosiny, ostřicové louky, prameny, prameniště, toky a jejich úseky, jiné vodní a bažinné biotopy, údolní nádrže, zatopené lomy, šterkovny, písčkovny, horská jezera, slaniska. Ramsarská úmluva chrání mokřady, mající mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva.

Obrázek č. 9 Ramsarské mokřady



Zdroj: FŽP ČZU

Problematika povodní

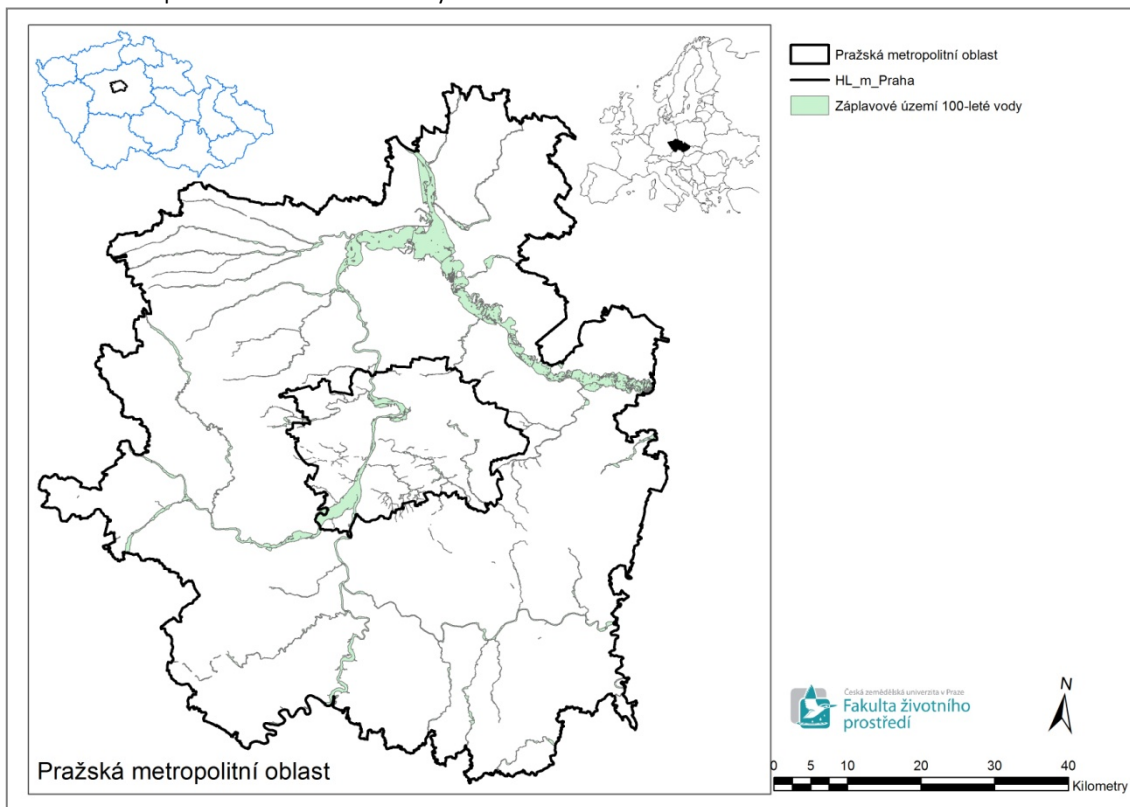
Povodněmi se rozumí přechodné výrazné zvýšení hladiny vodních toků nebo jiných povrchových vod, při kterém voda již zaplavuje území mimo koryto vodního toku a může způsobit škody. Povodní je i stav, kdy voda může způsobit škody tím, že z určitého území nemůže dočasně přirozeným způsobem odtékat nebo její odtok je nedostatečný, případně dochází k zaplavení území při soustředěném odtoku srážkových vod. Povodeň může být způsobena přírodními jevy, zejména táním, dešťovými srážkami nebo chodem ledů (přirozená povodeň), nebo jinými vlivy, zejména poruchou vodního díla, která může vést až k jeho havárii (protržení) nebo nouzovým řešením kritické situace na vodním díle (zvláštní povodeň).

Novodobým mezníkem v historii povodní hlavního města Prahy se staly povodně v srpnu 2002. Kulminační průtok vody ve Vltavě v Praze dosáhl v polovině srpna 2002 hodnoty 5 160 m³/s. Do té doby byla největší zaznamenaná povodeň v roce 1845, kdy Prahou protékalo 4 500 m³/s. Povodňová aktivita nepřestávala ani v dalších letech, zatímco v roce 2006 povodeň Prahu pouze ohrozily, v červnu 2013 zasáhly Prahu povodně, které lze označit za přírodní událost extrémního charakteru, s významnými negativními sociálními, ekonomickými i jinými důsledky. Tyto povodně lze srovnávat s povodněmi v srpnu 2002, neboť šlo o povodně stejného typu, které zasáhly především povodí Vltavy a následně tok dolního Labe. Povodně v červnu 2013 byly ovšem z hlediska svých hydrologických parametrů značně nižší, např. kulminační průtok v Praze představoval pouze 60% kulminačního průtoky v roce 2002.

Příčinou povodní v Praze jsou extrémní srážkové události v povodí Vltavy, Sázavy a Berounky. Velikost povodňových průtoků ovlivňují, kromě nasycení půdy a koryt vodních toků, také vodní díla vltavské kaskády. Mezi veřejností existuje názor, že vltavská kaskáda ochrání Prahu před

povodněmi, avšak nádrže vltavské kaskády byly projektovány a jsou určeny zejména k akumulaci vody pro následnou výrobu energie. Hydraulické výpočty a provozní zkušenosti dokazují, že nádrže vltavské kaskády jsou schopny výrazně snížit nižší povodňové průtoky při povodních velikosti zhruba desetileté vody, ale větší povodně nemohou významně ovlivnit. V současné době koryto Vltavy v Praze převede beze škod průtok cca 2 000 m³/s, tedy přibližně desetiletou velkou vodu.

Obrázek č. 10 Záplavové území 100-leté vody



Zdroj: FŽP ČZU

Půda

Podobně jako bioklimatické a geologické podmínky předmětného území jsou zde i půdní poměry značně pestré. Půdně nejhomogennějším fyzicko-geografickým celkem je Česká tabule. Charakteristická pro tuto oblast je skutečnost, že skalní podloží je překryto zejména na severu téměř souvislou vrstvou kvartérních sedimentů, především spraší, na pravém vltavském břehu pak také fluvialních písčitých štěrků. Dominujícím půdním typem této oblasti jsou černozemě, vytvořené na spraších, případně karbonátových hlínách s vysokým podílem eolického materiálu, vzácněji na slínovcích. Tyto půdy jsou bezesporu nejkvalitnějšími v řešeném území.

Významným fyzicko-geografickým celkem Pražské metropolitní oblasti je Poberounská soustava, která spolu s Pražskou plošinou tvoří část předmětného území. Podobně jako v případě České tabule pozorujeme také zde mohutný rozvoj kvartérních sedimentů, a to jak pleistocenních, tak i holocenních. Pleistocén zastoupený především sprašemi, zčásti i sprašovými hlínami nebo polygenetickými hlínami je soustředěn především do oblastí západně od Vltavy a v menší míře do jihovýchodní části území. Nápadným rysem této oblasti

je absence eolických sedimentů v Pražské kotlině na pravém břehu Vltavy směrem k východu. Významnými pleistocenními uloženinami jsou zde terasové písčité štěrky, doprovázející zejména toky Vltavy a Berounky na různých výškových úrovních. Rozvoje doznávají i aluvia a zejména sídelně podmíněné antropogenní sedimenty. Na sprašových a příbuzných materiálech zde převládají hnědozemě. V předmětném území se také uplatňují illimerizované půdy, téměř výhradně však pod lesy. Bohatá je škála hnědých půd od lehkých půd na pískovcích, přes středně těžké půdy, vytvořené na zvětralinách drob, některých břidlic a opuk, až po těžké půdy z břidlic, případně silněji zvětralých opuk.

Zemědělský půdní fond

Zemědělský půdní fond tvoří v současné době významnou součást předmětného území. Zemědělská půda se podílí na celkové výměře správního území hl. m. Prahy 41,1 %, ve Středočeském kraji pak ZPF tvoří cca 60 % výměry kraje. Pro území Pražské metropolitní oblasti platí, že výrazně vysoký podíl ZPF (více než 75 % rozlohy ORP) je dosahován v ORP Slaný, Neratovice, Odolena Voda, Hostivice, Roztoky, Úvaly a Český Brod. Významně vysoká míra zornění ZPF (více než 90 %) je dosažena v ORP Slaný, Neratovice, Hostivice, Brandýs n. Labem – Stará Boleslav a Lysá nad Labem. Středočeský kraj patří mezi 3 kraje České republiky, ve kterých se pěstuje chmel a 4 kraje, kde se pěstuje vinná réva. Různorodost podmínek pro zemědělství doplňuje mimo jiné také třetí nejvyšší podíl ovocných sadů v České republice. Na území Pražské metropolitní oblasti je velmi nízký podíl trvalých travních porostů, je to dáno relativně vysokou kvalitou zemědělských půd, zejména pak v severní části území. Zemědělské půdy jsou intenzivně využívány pro rostlinnou výrobu.

Pozemky ZPF jsou hodnoceny podle bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) a jsou zařazeny do 5 tříd ochrany. Charakteristiky tříd ochrany půd jsou uvedeny ve vyhlášce č. 48/2011 Sb., přesnější slovní specifikace vychází z Metodického pokynu MŽP OOPLO/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu.

Nejkvalitnější půdy jsou v severní polovině Pražské metropolitní oblasti, kde se jedná převážně o černoze na spraši, středně těžké, s příznivým vodním režimem. Další významná oblast je východně od Prahy směrem na Český Brod, kde se vyskytují převážně hnědozemě na sprašových hlínách středně těžké, s těžší spodinou, vlhčím vodním režimem. Podobný typ půd se nachází také jihovýchodně od Prahy a v jižní části hlavního města v okolí Točné a Cholupic, kde jde o kombinace hnědozemních půd, včetně illimerizovaných forem se slabým oglejením. V nivě Berounky se nacházejí kvalitní půdy na nivních uloženinách, středně těžké, které však byly v roce 2002 zasaženy povodní. Na severozápadě a západě hlavního města se nacházejí kvalitní půdy v okolí Sobína a Slivence, dále jde o menší enklávy v rámci členitějšího terénu, popř. v územích omezených jinými vlivy (ochrana přírody, ochrana vodních zdrojů a údolních niv). Oblast nejméně kvalitních půd je v jižní části předmětného území, kde převládají hnědé půdy kyselé na různých podkladech, obvykle šterkovité.

Dalším znakem zemědělských půd na území Pražské metropolitní oblasti je relativně vysoké procento zornění, tj. podíl orné půdy z celkové výměry zemědělské půdy. To platí zejména pro severní polovinu předmětného území, celorepublikově průměrnou hodnotu Pražská metropolitní oblast překračuje.

Orná půda ovlivňuje nízkou heterogenitu prostředí, ekologickou stabilitu, nízkou rekreační atraktivitu, špatnou prostupnost krajiny, zvýšenou prašnost a erozivní ohroženost území,

nízkou retenční schopnost půdy atd. Z tohoto hlediska příznivěji působí jiné druhy pozemků ZPF, jako jsou louky, extenzivní sady, zahrady.

Znečištění půd

Škodlivé látky se do půdy dostávají jako spad škodlivin z ovzduší, jako hnojiva, ochranné prostředky a další chemické látky používané v zemědělství a lesnictví, škodliviny ze skládek odpadů, aj. Významným problémem je zatížení půd nadměrnými dávkami hnojiv ze zemědělské výroby a jejich splach do vodních toků a nádrží, i do podzemních vod. I přes výrazný pokles používání průmyslových hnojiv je setrvačnost procesu značná a následky se projevují dodnes. Plošné zátěže půd cizorodými látkami souvisejí se starými ekologickými zátěžemi.

Potenciální zranitelnost spodních vrstev půd utužením

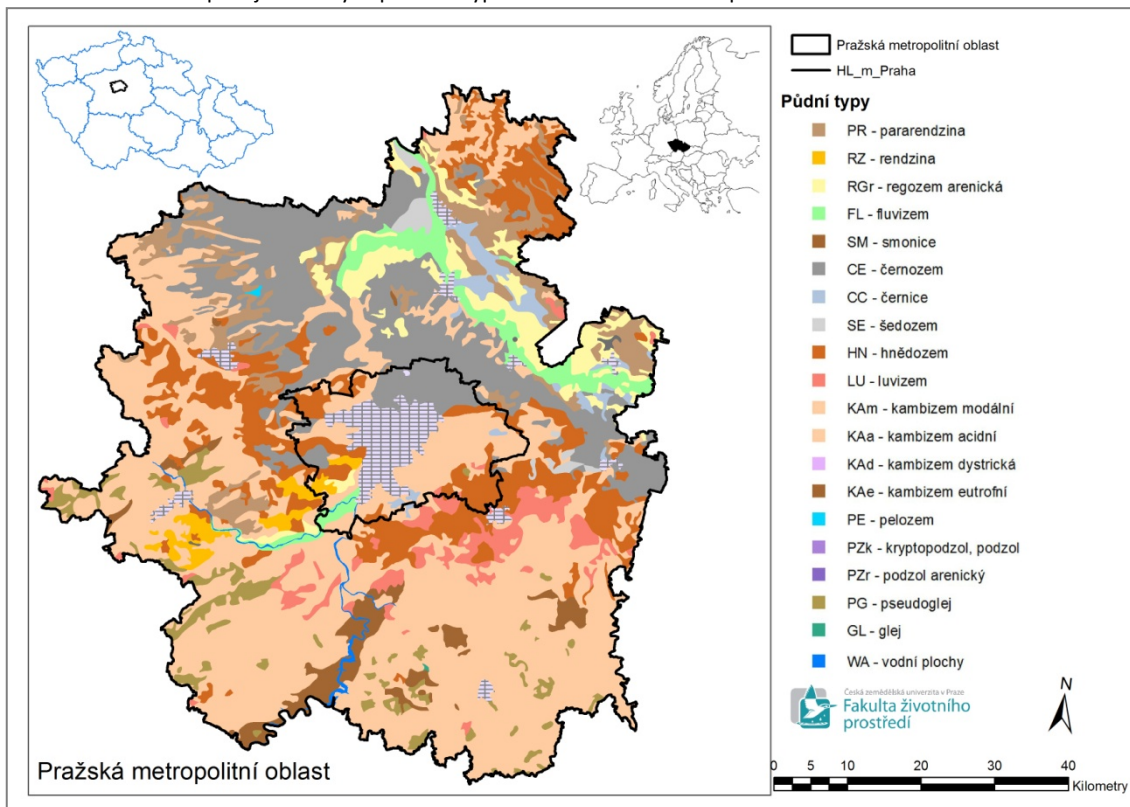
Závažným projevem degradace půd je utužení (kompakce) půd. Degradace fyzikálních vlastností půdy a z ní vyplývající půdní utužení podorničí, spodin a tvorba krust na povrchu půdy negativně ovlivňují produkční a mimoprodukční funkce půdy. Tato degradace pak omezuje infiltraci, urychluje povrchový odtok a zvyšuje erozi, zmenšuje retenční vodní kapacitu a využitelnou vodní kapacitu půdy, omezuje účinnou hloubku půdního profilu, potlačuje biologickou aktivitu zhoršením vzdušného, vodního a termického režimu půdy.

Potenciální ohrožení zemědělské půdy erozí

Z hlediska eroze se výrazně projevila antropický vliv na její rozšíření jak do plochy, tak také do její intenzity. Při současném trendu hospodaření lze předpokládat, že do budoucna bude nebezpečí větrné eroze vzrůstat.

Zvyšování míry eroze je mimo jiné ovlivněno zvyšující se intenzitou výskytu extrémních klimatických jevů (zejména vydatnějšími přívalovými dešti), ale také nevhodným způsobem hospodaření na zemědělské půdě (např. pěstování kukuřice ve svahu apod.), kterým dochází k degradaci půdy (tzn. zhoršování jejích vlastností, a tím i snižování odolnosti půdy vůči erozi).

Obrázek č. 11 Zastoupení jednotlivých půdních typů v rámci Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

Geologické prostředí

Geologický vývoj v širší oblasti hl. m. Prahy probíhá téměř tři čtvrtě miliardy let, od starohor až po současnost. Tomu odpovídá i pestrost horninového podloží. Území bylo třikrát zaplaveno mořem, na jehož dně se ukládaly bohaté vrstvy sedimentů, mezitím zase vystupovalo, když horotvornými procesy vznikala pohoří.

Území Pražské metropolitní oblasti leží ve střední části Českého masivu a spadá do oblasti tepelsko-barrandienské. Nejstarší geologický podklad území tvoří na severozápadě a jihozápadě svrchní proterozoikum. Mladší paleozoikum je zastoupeno ordovikem, silurem a devonem. Paleozoické uloženiny byly zvrásněny do úzkého brachysynklinoria protaženého ve směru jihozápad - severovýchod, kde nejstarší horniny vystupují na okrajích a nejmladší uprostřed struktury. Pravidelnost uložení je porušena příčnými a podélnými poruchami (pražský zlom, šárecký zlom, závistský přesmyk). Dnešní rozšíření křídových sedimentů na území Pražské metropolitní oblasti je výsledkem terciérní a kvartérní denudace. Proto se zde zachovaly jen horniny mořského a sladkovodního (příp. brakického) cenomanu a spodního a středního turonu. Terciérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny uloženinami řazenými k miocénu a pliocénu. Kvartér je zastoupen pleistocenními a holocenními sedimenty. Značný význam, co do rozsahu i mocnosti, mají především na území Prahy a v místech s významnou těžbou nerostných surovin antropogenní uloženiny. Jejich ukládání je spojeno zejména se stavební a těžební činností.

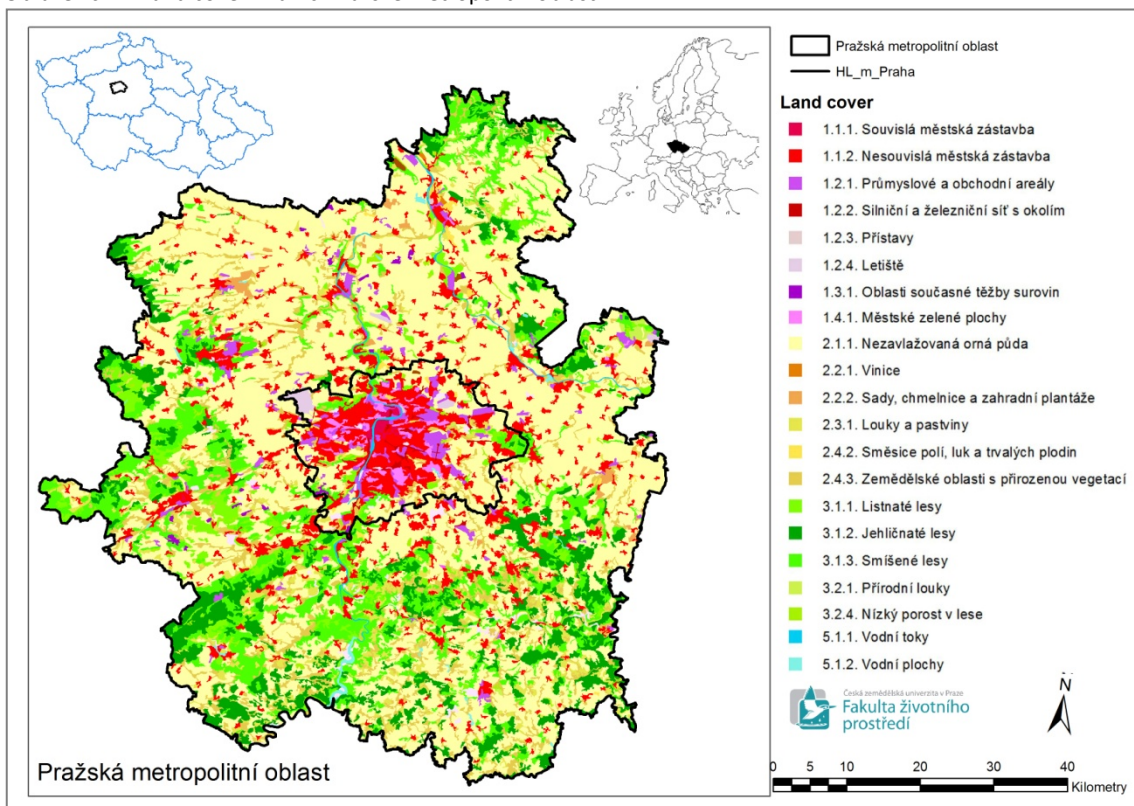
Krajina

Podstatný vliv na dnešní podobu krajiny na území Pražské metropolitní oblasti má kromě přírodních procesů lidská činnost. Prvním důležitým faktorem byl příchod neolitických zemědělců do severní části předmětného území, kteří svým hospodařením zabránili vzniku zapojeného lesa a přeměně černozemí na hnědozemě. S postupným a dlouhodobým rozšiřováním zemědělských aktivit osídlení docházelo k omezování plochy lesů i jižněji.

Procesem významně ovlivňujícím a utvářejícím krajinnou scenérii byl vznik trvalých sídel, jejich rozrůstání a často i spojování. Zastavěné území a ostatní plochy nyní tvoří významnou část území. Důsledkem vysokého podílu zemědělské půdy a zastavěných ploch jsou nízké hodnoty koeficientu ekologické stability, tj. poměru rozlohy mezi relativně trvalými ekosystémy a ekosystémy málo stabilními. Převažující hodnoty hluboko pod 1,00 představující antropogenizovanou krajinu, místně se vyskytující hodnoty pod 0,10 představující krajinu téměř bez prvků blízkých přírodě. Tento stav vede ke zvyšování rekreační zátěže stávajících přírodně hodnotných, mnohdy zákonem chráněných ploch.

Od minulého století stále dynamičtější rozvoj sídel utváří příměstskou krajinu, dochází přitom k její fragmentaci a zhoršení prostupnosti v závislosti na zahušťování dopravní (zejména silniční) sítě. Přetrvávajícím problémem také zůstává narůstající suburbanizace v území navazujícím na hlavní město. Vznik rozsáhlých, často uniformních skladových i obytných zón zásadně mění ráz příměstské krajiny a vzhledem ke svému rozsahu a vnitřní struktuře vytvářejí bariéru mezi hlavním městem a Středočeským krajem.

Obrázek č. 12 Land cover v rámci Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

Příroda a krajina - přírodní parky a ÚSES

Především za účelem ochrany dochovaného rázu krajiny jsou zřízeny přírodní parky (dříve tzv. oblasti klidu). Ty spolu s CHKO vytvářejí síť velkoplošných území s krajinnou ochranou, která však není zcela rovnoměrná. Nerovnoměrné rozložení přírodních parků v Pražské metropolitní oblasti vyplývá především ze značné heterogenity přírodních podmínek území a z velmi proměnlivé struktury a intenzity jeho využití. Často vytvářejí jakési ostrovy více či méně harmonické krajiny. Některé klidové oblasti byly zpočátku vyhlášovány jako zázemí pro rekreaci. Přírodní parky dnes doplňují síť chráněných krajinných oblastí, a umožňují tak ochránit některá přírodovědně, krajinářsky, esteticky a kulturně význačná území. V mnohých přírodních parcích se nacházejí nadregionální a regionální biocentra nebo biokoridory. Řada přírodních parků zahrnuje i maloplošná zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a památné stromy, někdy i kulturní památky, a tím částečně znásobuje jejich ochranu a zejména ochranu krajiny v jejich okolí.

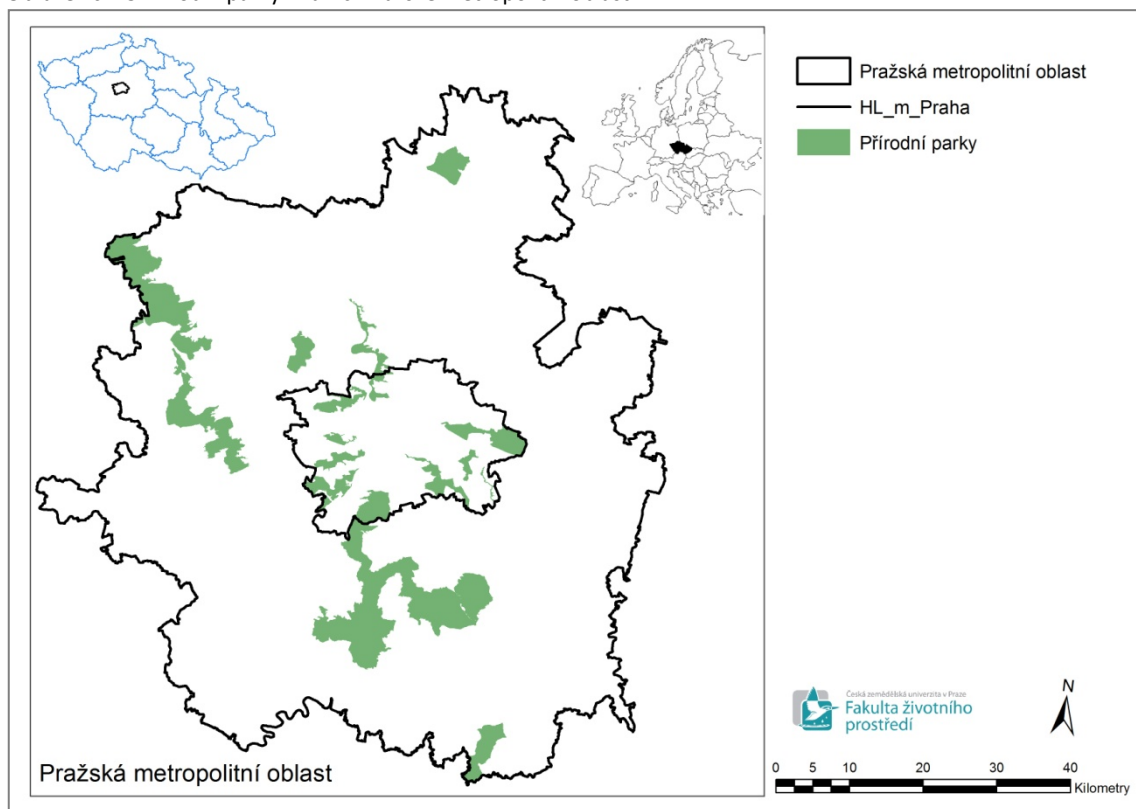
Územní systém ekologické stability (ÚSES) představují nadregionální, regionální a lokální prvky. Nadregionální a regionální část přitom vychází z územně technického podkladu (ÚTP) Nadregionální a regionální ÚSES ČR. Vazby územního systému ekologické stability mezi Prahou a Středočeským krajem jsou v rámci Pražské metropolitní oblasti zohledněny. Většinu nadregionálních a regionálních biocenter na území řešeném Pražskou metropolitní oblastí lze označit za převážně funkční, oproti tomu část biokoridorů zatím funkční není.

Krajinný ráz

Udržení dochovaného stavu přírodních, kulturně-historických a krajinářsko-estetických hodnot v krajině vyžaduje ochranu a péči při všech činnostech a na všech úrovních. V řešení této problematiky se v poslední době začíná prosazovat koncepční přístup. Na územích s významným soustředěním estetických a přírodních hodnot se vyhláší přírodní parky. Problémovými zásahy do krajinného rázu jsou v současné době velkoplošné terénní úpravy a stožárové stavby.

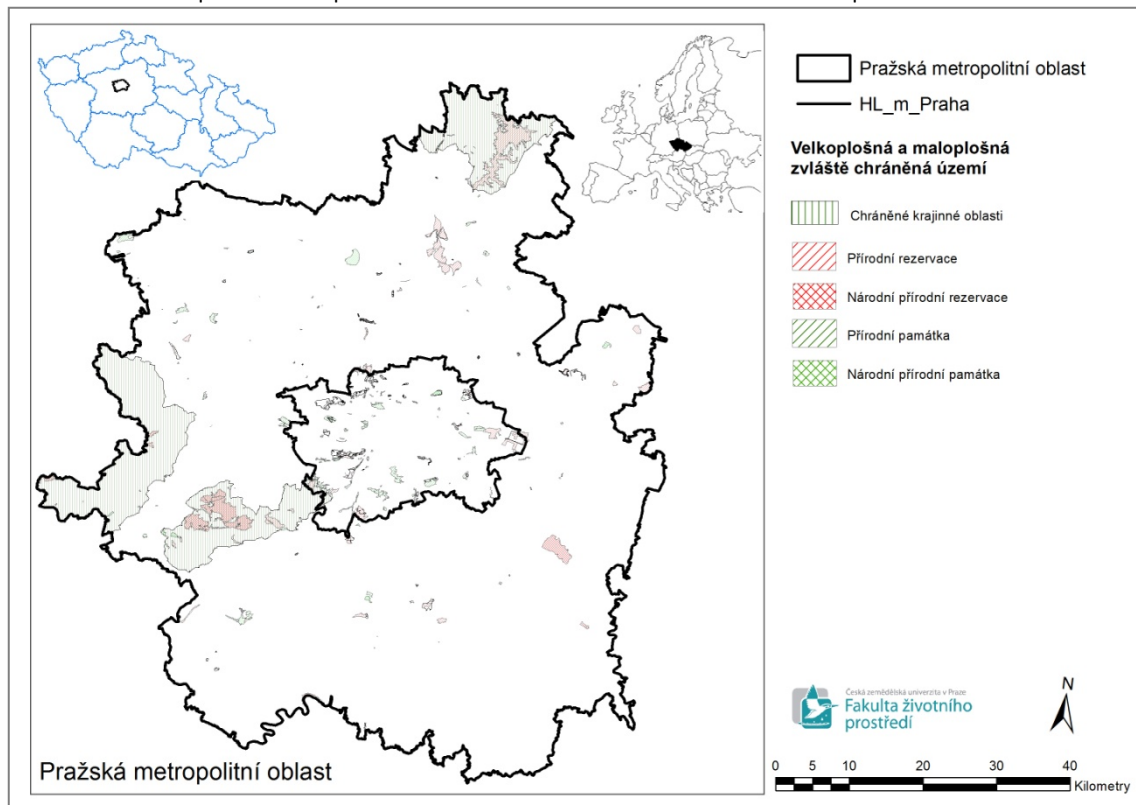
Vedle snižování kvality krajinného rázu patří v současné době mezi hlavní rizika pro krajinu zejména postupné omezování její průchodnosti, zvláště v důsledku fragmentace liniovými stavbami a jejich oplocováním (v případě dálnic a rychlostních silnic). Právě fragmentace dosud souvislých přírodně blízkých území na mozaiku samostatně ekologicky nefunkčních ploch představuje v současné době jeden z nejvýznamnějších faktorů ohrožujících další existenci mnoha živočišných druhů.

Obrázek č. 13 Přírodní parky v rámci Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

Obrázek č. 14 Velkoplošná a maloplošná zvláště chráněná území v rámci Pražské metropolitní oblasti



Zdroj: FŽP ČZU

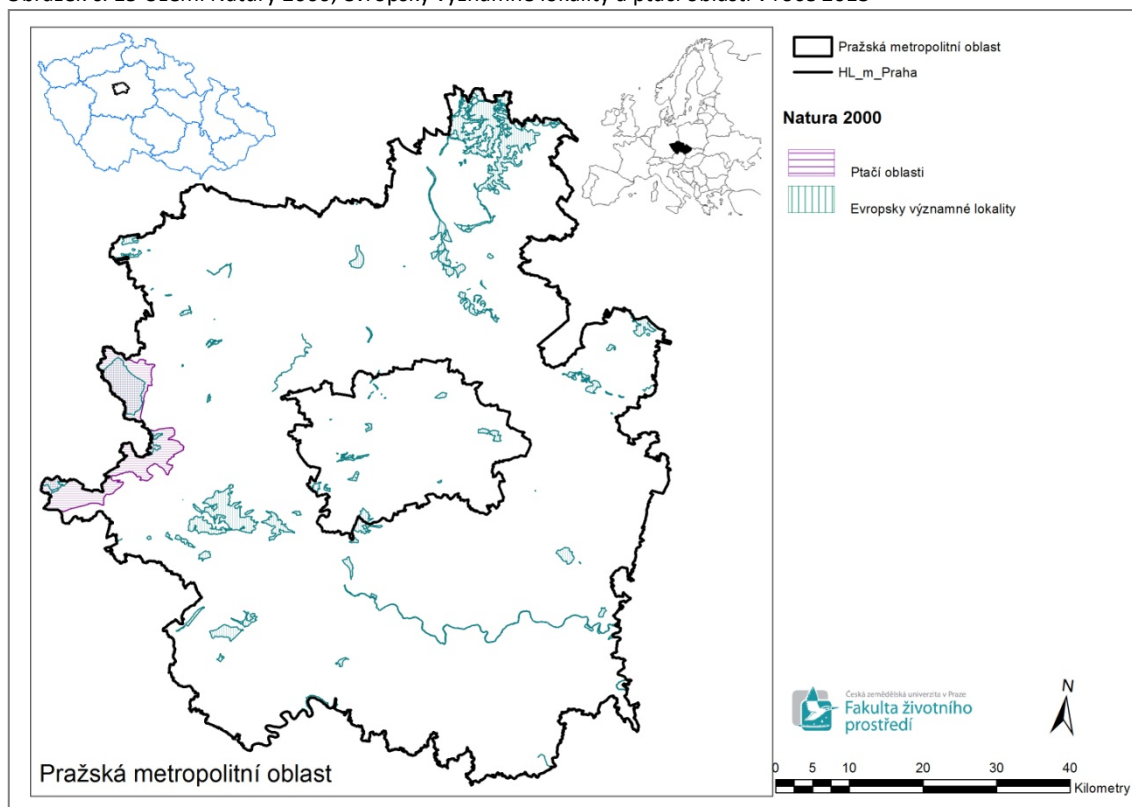
Soustava lokalit Natura 2000

Natura 2000 je evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popř. umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněné území. Objekty a způsob ochrany jsou určeny legislativou EU, konkrétně ve dvou směrnicích: Směrnicí o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS) a Směrnicí o ochraně volně žijících živočichů, rostlin a o ochraně přírodních stanovišť (92/43/EHS).

Jednotlivá území soustavy Natura 2000 se mnohdy překrývají s jiným režimem ochrany (např. ZCHÚ).

Na území řešeném v rámci Pražské metropolitní oblasti leží okolo 100 evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000 a 1 ptačí oblast – Křivoklátsko.

Obrázek č. 15 Území Natury 2000, evropsky významné lokality a ptačí oblasti v roce 2013



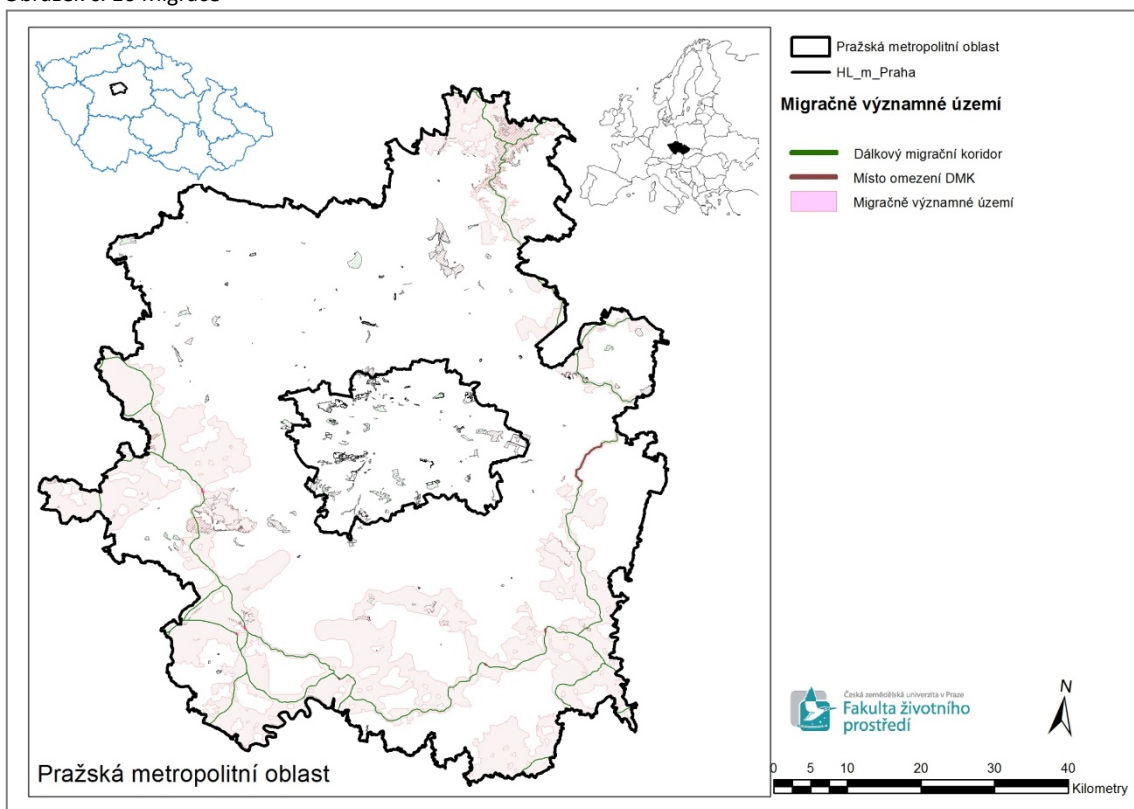
Zdroj: FŽP ČZU

Migrace a fragmentace krajiny

Z dlouhodobého hlediska je možné pozorovat vymírání některých druhů, a to především vlivem nevhodného hospodářského využívání krajiny. Péče vedoucí k zachování druhů je cílena jak na jednotlivé druhy, tak k zajištění udržení vhodných biotopů a ekosystémů, v nichž tyto druhy žijí. Negativní populační trendy ohrožených druhů vesměs nejsou v naprosté většině případů důsledkem přímého využívání, ničení či pronásledování jednotlivých druhů, ale představují následky nevhodného hospodářského využívání krajiny, jako je např. fragmentace přírodních celků, odvodňování krajiny, intenzifikace zemědělství či zábor zemědělské a lesní půdy.

V posledních několika desetiletích se výrazně zvyšuje fragmentace krajiny. Víceméně homogenní plochy v krajině jsou zejména liniovými stavbami rozdělovány na menší a vzájemně nepropojené části. Kromě úbytku biotopů pro různé druhy organismů dochází k jejich zmenšování na úroveň, při které daná populace již není životaschopná, a zároveň jsou jednotlivé populace od sebe izolovány, protože liniové stavby tvoří obtížně prostupné bariéry. Bariérový efekt dopravních staveb roste s jejich velikostí i s hustotou provozu, kromě neprostupnosti stavby je nebezpečím i usmrcení zvířat automobily a případná bezpečnostní rizika pro účastníky silničního provozu plynoucí z kolize dopravních prostředků s lesní zvěří.

Obrázek č. 16 Migrace



Zdroj: FŽP ČZU

Odpady

Odpadové hospodářství se řídí zákonem č. 185/2001 Sb. a dalšími prováděcími vyhláškami. Charakter odpadového hospodářství na území Pražské metropolitní oblasti je do značné míry ovlivněn poměrně vysokou hustotou zalidnění, velkým množstvím průmyslových zařízení a expanzí nově vznikajících výrobních zařízení. Produkci odpadů lze charakterizovat vysokým množstvím průmyslových odpadů a odpadů z obalů stejně jako komunálních odpadů od občanů. Data o produkci odpadů lze získat z každoročně vydávaných publikací Životní prostředí, zemědělství (ČSÚ), Produkce odpadů v krajích České republiky, 2003 – 2011 (CENIA). Dle uvedených zdrojů bylo na území Středočeského kraje vyprodukováno cca 3 455 tis. tun odpadů (11% z celkové produkce odpadů v ČR), z toho 245 tis. tun činil nebezpečný odpad a 636 tis. tun odpad komunální.

V rámci hospodaření s odpady je kladen velký důraz na třídění odpadu již v místě vzniku, tj. u občanů a dále u společností, které v předmětném území sídlí. Část směsného komunálního odpadu je využívána, a to jak materiálově, tak i energeticky. Navzdory stoupající produkci komunálních odpadů se dlouhodobě daří zvyšovat podíl vytríděných surovin z komunálního odpadu. V rámci Pražské metropolitní oblasti se projevují disproporce ve způsobu nakládání s odpadem. Zatímco na území hlavního města dominuje třídění a energetické využití komunálního odpadu, na území patřícím Středočeskému kraji hlavní podíl na odstraňování komunálních odpadů zaujímá skládkování. V roce 2008 bylo celkem na území Středočeského kraje odstraněno skládkováním více než 700 tis. t komunálních odpadů, v roce 2011 již jen necelých 650 tis. t odpadů.

Pro další vývoj v oblasti odpadového hospodářství je zásadní postup Středočeského kraje, který v závazné části POH konstatuje, že nebude na území kraje podporovat výstavbu skládek všech skupin v nových lokalitách. Je možná pouze výstavba nových kazet u stávajících skládek a je podporována přeměna stávajících skládkových areálů na centra komplexního nakládání s odpady. Proto bude nutné transformovat strukturu odpadového hospodářství na území celého kraje.

Na území hlavního města je v současné době provozována pouze jedna skládka komunálního odpadu – skládka S-OO Ďáblice (provozovatel A.S.A., spol. s r. o.), kam je ukládána cca 1/4 celkové produkce směsných komunálních odpadů vyprodukovaných na území Prahy, tj. cca 83 tis. tun odpadů ročně. Celková roční kapacita navážených odpadů na skládku činí 350 tis. tun. Součástí skládky Ďáblice je též recyklační linka papíru, sběrný dvůr a zázemí firmy A.S.A. s. r. o. V souvislosti s naplňováním a postupným vyčerpáváním volné kapacity skládky, došlo k přehodnocení cílů Plánu odpadového hospodářství a byl podán návrh na rozšíření skládky západním směrem o cca 7 ha, čímž by došlo k prodloužení doby provozování skládky zhruba do roku 2020.

Na území hlavního města je spalován odpad ve čtyřech zařízeních, a to v Zařízení na využívání odpadu ZEVO Malešice, spalovně Zentiva a. s., spalovně FN Motol a Cementárně Radotín.

Staré ekologické zátěže

Za starou ekologickou zátěž je považována závažná kontaminace horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti (zejména se jedná např. o ropné látky, pesticidy, PCB, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod.). Zjištěnou kontaminaci lze považovat za starou

ekologickou zátěž pouze v případě, že původce kontaminace neexistuje nebo není znám. Kontaminované lokality mohou být rozmanitého charakteru – může se jednat o skládky odpadů, průmyslové a zemědělské areály, drobné provozovny, nezabezpečené sklady nebezpečných látek, bývalé vojenské základny nebo území postižená těžbou nerostných surovin. Staré zátěže jsou členěny podle míry jejich závažnosti – na základě kvantitativních a kvalitativních rizik a rizik pro člověka a pro ekosystémy. Nejdůležitějším zdrojem informací o starých ekologických zátěžích, resp. o kontaminovaných místech obecně je databáze SEKM - Systém evidence kontaminovaných míst (MŽP). Jeho součástí je hodnocení priorit - kategorizace kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných míst.

V současné době je na území Prahy evidováno cca 1000 skládek a starých zátěží o celkové ploše 995 ha. Jde pouze o skládky větší než 50 m², drobné černé skládky jsou průběžně odstraňovány, avšak další opět vznikají. Dále jsou do evidence zařazeny ověřené i potenciální kontaminace horninového prostředí a podzemních vod nebezpečnými látkami.

Na území kraje se nacházejí staré ekologické zátěže a devastace charakteru starých skládek a kontaminovaných průmyslových objektů, letiště, jímací území, aj. Celkem je v databázi SEKM evidováno 605 lokalit (červen 2013). Vedle toho ještě existuje seznam nedostatečně prozkoumaných a neprozkoumaných lokalit, u kterých kontaminace znamená potenciální problém a pro definitivní závěry není dostatek informací.

Odstranění starých ekologických zátěží je velice nákladné. Řada z nich zůstává neřešena především tam, kde náklady na sanaci přesahují cenu vlastních nemovitostí nebo nejsou vyjasněna vlastnická práva.

Kontaminace horninového prostředí a podzemních vod nebezpečnými látkami jsou v dotčeném území především důsledkem přímé antropogenní činnosti. Převážně jde o staré průmyslové areály, jednotlivé průmyslové provozy, benzínové pumpy a navážky s příměsí nebezpečných odpadů. Znečišťujícími látkami jsou především ropné uhlovodíky, dichlorethan, dichlorethen, tetrachloretan (perchlor), skupiny chlorovaných alifatických uhlovodíků, kadmium, chrom, olovo, zinek, železo a mnohá další, všechny překračují kritérium B, C hodnocení míry znečištění.

Hluk

Hluk je významným fyzikálním faktorem negativních vlivů na životní prostředí a je jednou z podmiňujících okolností pro možné využití území. Hluková zátěž, obdobně jako znečištění ovzduší, je jedním z nejvýznamnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel. Dlouhodobé působení hlukové zátěže může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu dalších onemocnění, jako jsou stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod.

Velký problém při hodnocení působení hluku v městském prostředí představuje platná legislativa, která neřeší hlukový limit v území při spolupůsobení více zdrojů hluku. Zabývá se pouze jednotlivými zdroji hluku a hygienickými limity separátně. Z důvodu vyhodnocení vůči příslušným hygienickým limitům se tedy musí hodnocení akustické situace provádět pro jednotlivé posuzované dopravní zdroje v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Chybí legislativní zakotvení hodnocení celkové akustické situace v území, které by posoudilo kumulativní a synergický vliv jednotlivých zdrojů hluku z dopravy.

Zdroje hluku lze z hlediska druhové skladby charakterizovat jako liniové, plošné a bodové. Liniové zdroje představují v zájmovém území silniční a železniční komunikace. Plošné zdroje hluku mohou být průmyslové, výrobní a skladovací areály, v zájmovém území též sportovní areály a parkoviště a letiště. Jako bodové zdroje hluku působí jednotlivé objekty, technologická zařízení na budovách a různé provozovny. Těchto zdrojů může být celá řada, ovšem nejedná se převážně o významné jevy, které by dosáhly regionálního významu. Z plošných zdrojů hluku je třeba zmínit velká letiště s intenzivním leteckým provozem. Na území Pražské metropolitní oblasti se jedná o tato zařízení: veřejné mezinárodní letiště Praha Ruzyně, neveřejná mezinárodní letiště Vodochody, Letňany a Benešov, veřejná vnitrostátní letiště Benešov a Slaný, vojenské letiště Kbely a další menší sportovní letiště. Průmyslové plochy jako zdroj hluku nebyly posuzovány, protože z regionálního hlediska nejsou nástroje pro jejich ovlivňování a jednotlivé areály jsou povinny tento problém lokálně řešit.

Obecně lze za nejvýznamnější zdroje hluku označit liniové zdroje, komunikace a železnice. Nejvýznamnější liniové zdroje hluku představují pozemní komunikace s automobilovým provozem na silnicích I., II. a III. třídy. Silnice III. třídy nejsou, vzhledem k intenzitě dopravy na nich, akusticky významné. Pozornost je tedy zaměřena na silnice I. a II. třídy. Hluk z dopravy obecně závisí na intenzitě, skladbě, rychlosti a plynulosti dopravy, dále na podélném sklonu nivelety, druhu a stavu vozovky, okolní zástavbě, konfiguraci terénu, stínění a odrazech zvuku. Z akustického hlediska jsou „problematické“ úseky komunikací, kde:

- je pravděpodobně překračován hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací (60/50 dB) u zástavby ve vzdálenosti do 30 - 50 m od osy komunikace,
- u zástavby v bezprostřední blízkosti komunikací (např. oddělené pouze chodníkem) je pravděpodobně překračován hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací včetně korekce na starou hlukovou zátěž (70/60 dB),
- při dalším rozvoji těchto lokalit je nutno zohlednit akustické hledisko. Při nové výstavbě již není možno uvažovat korekci pro případ staré hlukové zátěže, což může v praxi znamenat značný odstup zástavby od komunikace nebo budování dodatečných protihlukových opatření.

Praha je z akustického hlediska nejzatíženějším regionem z celé České republiky. Podíl obyvatelstva zasažený nadměrným hlukem se pohybuje podle údajů SZÚ těsně nad 50 %. Hlavním zdrojem hluku v městském prostředí je pozemní doprava, především silně narůstající doprava automobilová, spolu s hlukem i od dalších druhů dopravy – tramvajové, železniční a letecké. Kromě okolí frekventovaných ulic a silnic jsou silně exponovanými oblastmi také okolí letišť, železnic a dočasně také stavenišť. Negativní působení hluku je zesíleno vysokou koncentrací obyvatel na relativně malých plochách.

Nejvýznamnějším zdrojem nadměrného hluku, působícího na největší počet obyvatel města, je automobilová doprava. Praha zaujímá v rámci České republiky centrální polohu, která koresponduje s radiálně vedenou sítí hlavních dopravních tahů. Na všechny silnice a dálnice–komunikace ze sítě hlavních dopravních tras v okolí Prahy navazují na území hlavního města jim odpovídající radiální propojení. Počet automobilů i dopravní výkon na dopravní síti hlavního města Prahy již dosáhly svého maxima a v současné době stagnují.

Z dlouhodobých měření hlukové zátěže vyplývá, že v území s ustáleným dopravním řešením a vesměs naplněnou dopravní kapacitou se zásadně nemění ani hlukové poměry.

Celodenní dopravní zátěž stírá vliv dopravních špiček, v hlučnějších lokalitách jsou pravidelně překračovány limitní hygienické hodnoty v denním i nočním období. Z výsledků sledování hluku vyplývá, že vliv na akustickou situaci území mají v současné době převážně hlavní komunikace procházející daným územím. K eliminaci jejich vlivu by měla směřovat případná protihluková opatření, po jejichž realizaci lze očekávat, že se situace přiblíží k cílům vedoucím k dlouhodobému konzistentnímu snižování hlukové zátěže v území.

Dopravní infrastruktura

V návaznosti na význam, polohu a postavení Prahy byla historicky vytvořena široká škála dopravních vazeb. Nejbližší jsou oboustranné regionální vazby na Středočeský kraj. Postavení Prahy jako hlavního města ČR podmiňuje také významnou dojížděku i z území celé republiky. Praha je centrálním bodem všech dálničních tras.

Praha představuje i důležitý mezinárodní železniční uzel. Důraz je kladen na rozvoj železniční dopravy na evropské úrovni (např. Eurocity). Vlaky, které obsluhují příměstské oblasti, jsou integrovány do pražské integrované dopravy.

Praha má relativně dobře fungující městskou hromadnou dopravu s páteřním systémem metra a sítí tramvajových tratí. Naléhavá potřeba zatraktivnit hromadnou dopravu napomohla postupnému vzniku systému pražské integrované dopravy. Ten je v současné době provozován do vzdálenosti až 35 km od hranic Prahy, čímž zahrnuje i významnou část Středočeského regionu.

Kulturní památky

Pražská památková rezervace (PPR) je největší městskou památkovou rezervací v České republice a jednou z největších na světě. Území o rozloze 8,66 km² zahrnuje historické jádro Prahy, konkrétně tyto čtvrti: Staré Město, Josefov, Malá Strana, Hradčany s Pražským hradem, Nové Město s Vyšehradem; z malé části pak Vinohrady, Holešovice, Podolí, Smíchov. Územní rozsah PPR je velmi podobný rozsahu Prahy těsně před připojením Holešovic v roce 1884. Ochranné pásmo PPR zaujímá plochu 89,63 km². V současnosti je v PPR evidováno cca 52 000 obyvatel a 23 000 bytů. Je zde 1 330 památkově chráněných objektů, z toho 28 národních kulturních památek. Nejdůležitějším milníkem byl její zápis na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO v roce 1992.

Střední Čechy jsou územím, které v minulém století procházelo řadou demografických proměn. Jeho významným specifikem je pozice Prahy – hlavního města státu, které je od roku 1960 samostatným krajem.

Veřejné zdraví

Veřejné zdraví je chápáno jako zdraví populace, tj. jako souhrn zdravotního stavu všech jedinců daného společenství. Vývoj zdravotního stavu je charakterizován v posledních nejméně 15 letech prodloužením střední délky života při narození. Na tento trend měl rozhodující vliv pokles standardizované úmrtnosti na kardiovaskulární onemocnění. Zlepšení kvality životního prostředí v nejširším slova smyslu, včetně omezení používání nebezpečných chemických látek znamená splnění jedné z podmínek pro zlepšení zdravotního stavu a tím snížení výdajů na zdravotní péči.

Vzhledem k ochraně lidského zdraví i zdraví ekosystémů je třeba stále sledovat kvalitu pitné vody a snižovat zátěž lidské populace plynoucí ze znečištěného ovzduší a potravin polutanty (např. organochlorovými látkami, agrochemikáliemi, ftaláty, benzenem, toxickými kovy, PAU, azbestem, suspendovanými prachovými částicemi PM_{10} a $PM_{2,5}$ a dalšími). Doprava, těžba surovin, výroba energie, lokální topení na uhlí, průmyslová výroba, chemický průmysl, staré ekologické zátěže a zemědělství působí emise primárních polutantů i jejich prekurzorů. Tyto zdroje emitují do prostředí pestrou škálu značného množství rizikových a toxických látek, které se dále dostávají do potravních řetězců, do lidského organismu, rostlin a živočichů. V poslední době roste negativní vliv lokálního topení, které umožňuje nelegální spalování komunálního odpadu za vzniku řady polutantů (např. dioxinů). Všechny tyto látky migrují atmosférou, hydrosférou, litosférou i biosférou, dostávají se do organismů dýcháním, potravinami, vodou. Díky svým stopovým koncentracím jsou často lidskými smysly nepostřehnutelné, což z laického a psychologického hlediska zlehčuje individuálně vnímanou závažnost tohoto problému a ztěžuje jeho řešení.

Také komerční užívání desítek tisíc chemických látek a přípravků přináší závažná rizika pro lidské zdraví a životní prostředí. Nicméně lze konstatovat, že zátěž obyvatel chemickými látkami v posledních letech klesá. Například koncentrace olova v krvi dospělé i dětské populace v ČR vykazuje po roce 2000 sestupný trend. Jedním z klíčových důvodů je zákaz používání benzínu s přídavkem olova. Obsah rtuti v krvi dospělé a dětské populace nepřekračuje hodnoty, které jsou spojovány s nežádoucími zdravotními účinky.

2.4 Pravděpodobný vývoj životního prostředí bez provedení koncepce

Z hlediska vývoje životního prostředí bez provedení koncepce Strategie ITI Pražské metropolitní oblasti lze očekávat stagnaci až mírné zhoršení současných trendů v rámci stavu jednotlivých složek životního prostředí. Z hlediska neprovedení koncepce lze očekávat riziko nevyužití růstového potenciálu, který se v předmětném území nabízí díky kombinaci vazeb mezi hlavním městem Prahou a Středočeským krajem.

Při neprovedení koncepce lze očekávat nižší efektivnost v rámci využívání finančních prostředků z evropských strukturálních fondů a dále:

- Docházelo by k nedostatečnému naplnění cílů kohezní politiky.
- Docházelo by k nižší koordinaci rozvojových aktivit.
- Obtížněji by se prosazovaly jednotlivé stavební aktivity v rámci prioritní osy 1 – Inteligentní doprava a prioritní osy 2 – ochrana před přírodními riziky, což by v budoucím vývoji vedlo k vyšším environmentálním rizikům z hlediska zatížení životního prostředí.
- Docházelo by k nižší efektivitě při prevenci a zvládnutí nestandardních stavů v rámci povodňových rizik.
- Docházelo by k nedostatečnému využití potenciálů pražské integrované dopravy a tudíž i k větší zátěži jednotlivých složek životního prostředí.

3. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy

Strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti se územně týká celé rozlohy hlavního města Prahy větší části rozlohy Středočeského kraje. Je tedy možno předpokládat potenciální vliv opatření koncepce na celé dotčené území.

Konkrétní dopady provádění Strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti se však mohou lišit nejen podle charakteru jednotlivých opatření, ale také podle citlivosti lokalit potenciálně dotčených aktivitami, jimiž budou naplňovány příslušné cíle ITI PMO. Tuto problematiku řeší důsledné uplatňování environmentálních kritérií pro výběr aktivit (viz kapitola 11) a vzhledem k tomu, že pomocí těchto environmentálních kritérií budou eliminovány aktivity, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, neměly by být realizací ITI PMO žádné oblasti významně negativně zasaženy.

Nicméně je však třeba uvést, že v zájmovém území existují „senzitivní“ oblasti, v nichž je potřebné vyhodnocovat případné dopady aktivit, potenciálně navrhovaných k podpoře v rámci ITI PMO, z hlediska jejich možných nepříznivých vlivů na životní prostředí zvláště důsledně. Jedná se konkrétně o následující oblasti:

- Oblasti se zvláště zhoršeným stavem životního prostředí.

Z analýzy stavu životního prostředí vyplynulo, že postižení některých složek životního prostředí, především ovlivnění kvality ovzduší škodlivinami z průmyslu, dopravy a lokálních topenišť a ovlivnění akustické situace především hlukem z dopravy, může mít potenciálně lokálně nepříznivý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

V této souvislosti lze tedy považovat vybrané oblasti (zejména centra velkých měst zasažená znečištěním ovzduší a hlukem a okolí komunikací s vysokými intenzitami dopravy) za území, v nichž je potřeba věnovat pozornost jak negativním, tak především případným pozitivním dopadům plynoucím z provádění koncepce.

- Oblasti se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny.

Jedná se především o území evropsky významných lokalit soustavy lokalit NATURA 2000 dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, případně další cenná přírodní území, která nejsou vyhlášena jako zvláště chráněná (chráněné krajinné oblasti, přírodní parky, prvky ÚSES, významné krajinné prvky a další).

4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí (např. oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů)

4.1 Problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci

Na základě detailní analýzy stavu životního prostředí v polygonu zájmového území Pražské metropolitní oblasti byly stanoveny klíčové problémy životního prostředí. V rámci přehledu jsou uvedeny hlavní problémy životního prostředí, které jsou významné pro danou oblast a současně mají vazbu na obsahové zaměření předmětné strategie. Skupina hlavních okruhů byla definována na základě analýzy existujícího stavu a vývojových trendů jednotlivých jevů a složek životního prostředí.

Klimatická změna a kvalita ovzduší

- znečištění ovzduší z malých stacionárních zdrojů znečišťování, především suspendovanými částicemi frakce PM₁₀;
- emise z dopravy, včetně druhotného znečištění, a to zejména v kategorii suspendovaných částic frakce PM₁₀, ale i oxidů dusíku, oxidu uhelnatého, benzo(a)pyrenu v okolí komunikací zatížených intenzivní automobilovou dopravou a v sídlech, mimo jiné také v důsledku nevyhovující kvality a nedostatečné kapacity komunikací a v důsledku chybějících obchvatů obcí;
- nedokončený okruh kolem Prahy R1
- rostoucí emise z transitní dopravy;
- rostoucí množství emisí produkovaných leteckou dopravou;
- tepelný ostrov Prahy;
- v krátkodobém časovém horizontu (střed k roku 2030) se průměrná roční teplota vzduchu zvýší cca o 1°C.

Kvalita a dostupnost vody

- variabilita srážek, častější frekvence extrémních jevů (sucha, přívalové deště, povodně), jako důsledek změny klimatu;
- nevhodné využívání říčních a potočních niv;
- rizika nestandardních stavů (povodní) a to jak „importovaných“ po hlavních českých řekách, tak i lokálních (viz rok 2013).

Příroda a krajina

- zrychlující se nárůst urbanizovaného území a zastavěných ploch;
- nízká průchodnost krajiny v důsledku realizace liniových staveb a historického scelování zemědělských pozemků;
- zatěžování krajiny dopravou, intenzivní rekreací, přeměna chat na objekty k trvalému bydlení, snížení prostupnosti krajiny;
- výstavba „na zelené louce“ místo využívání stávajících ploch „brownfields“
- narušený vodní režim, snížená retenční schopnost krajiny;
- ekologická nevyváženost krajiny (nerovnoměrné rozložení lesů, vysoké procento zornění);
- přetrvávající upřednostňování rozvoje zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaných oblastech.

Zachování biologické rozmanitosti

- zrychlování procesu vymírání druhů;
- mizení vhodných biotopů a ekosystémů v důsledku nevhodného využívání a rostoucí fragmentace krajiny;
- šíření nepůvodních, invazních druhů rostlin a živočichů;
- intenzifikace lidské činnosti v chráněných oblastech.

Lesní hospodářství

- nevhodné druhové složení a věková struktura lesů;
- nedostatečné využívání přírodních procesů při lesní obnově;
- nevhodné myslivecké hospodaření ve většině honiteb se spárkatou zvěří;
- sílící tlak na využívání lesní biomasy jako obnovitelného zdroje energie a nadměrné odebírání biomasy z lesů pro energetické účely.

Šetrné využívání přírodních zdrojů

- nárůst zastavěného území spojený se zvyšováním měrné spotřeby na jednotku plochy, vyšší logistickou náročností.

Odpady a materiálové toky

- produkce a odstraňování nebezpečných odpadů průmyslových výroby a ze sanací starých ekologických zátěží;
- stále relativně nízká úroveň materiálového využívání komunálních odpadů, i přes dlouhodobě pozitivní trend nárůstu;
- produkce odpadů s obsahem PCB.

Půda

- výměra zemědělského půdního fondu postupně klesá;
- snížená biodiverzita u zemědělských ekosystémů;
- ohrožení zemědělské půdy vodní a větrnou erozí;
- vysoký podíl zornění ZPF na území PMO, mimo jiné též v lokalitách s vysokým ochranným potenciálem zatravnění (protierozní funkce, zajištění ploch pro rozliv vodních toků, hygienický a rekreační potenciál apod.);
- poměrně vysoké procento zemědělské půdy je ohroženo utužením a okyselováním (acidifikací).

Kvalita životního prostředí v sídlech

- nepříznivý stav z hlediska intenzity osobní a tranzitní dopravy v sídlech;
- neuspokojivý stav ŽP, zejména ovzduší a nadměrná hluková zátěž;
- nárůst urbanizovaného území a zastavěných ploch;
- suburbanizace a s ní související odliv bohatších obyvatel mimo města, pracovních příležitostí a služeb na předměstí;
- dopady změn klimatu s extrémními projevy počasí (povodně, vichřice, přívalové deště, extrémní letní (jarní) horka apod.);
- riziko dalšího nárůstu hlukové zátěže a imisní zátěže obyvatel v souvislosti s očekávaným nárůstem dopravních výkonů.

4.2 Vyhodnocení vlivů koncepce Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, jejich předměty ochrany a celistvost soustavy Natura 2000

Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Předmět posouzení koncepce a závěry zjišťovacího řízení SEA

Integrovaná strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti (dále také jen „ITI PMO“) představuje realizaci integrovaných územních investic (ITI), tedy nástroje Evropské komise pro uplatňování územní dimenze a integrovaného přístupu využívající slučování finančních zdrojů z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů. Strategie definuje klíčové problémové a rozvojové oblasti, a umožní tak realizovat investičně náročnější projekty s významným dopadem pro řešené území. ITI PMO řeší specifické území zahrnující hlavní město Prahu a vymezené území Středočeského kraje, které je funkčně navázané na hlavní město.

Dokument stanovuje stěžejní prioritní oblasti a priority financovatelné z Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014 – 2020. Specifické cíle a konkrétní opatření jsou stanoveny ve třech následujících oblastech:

- **Inteligentní doprava,**
- **Ochrana před přírodními riziky,**
- **Dostupné a kvalitní školství.**

ITI PMO definuje a zabývá se problémy, které mají nadregionální dopad a potlačují tak administrativní hranice bránící mnohdy rozvoji celého území Pražské metropolitní oblasti. Smyslem samotné ITI PMO je řešit problémy rozvoje Prahy a jejího funkčního zázemí.

Umístění: Pražská metropolitní oblast

Předkladatel: Hlavní město Praha

Stručná charakteristika posuzované koncepce

Integrované územní investice (Integrated Territorial Investment, ITI) představují nový nástroj Evropské unie pro programové období 2014–2020, který umožní slučovat finanční zdroje z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů na realizaci velkých integrovaných projektů strategické povahy. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020 (SRR) vymezila pro tento nástroj 6 metropolitních oblastí s výraznou koncentrací obyvatelstva a klíčových funkcí nejvyššího řádu.

Pražská metropolitní oblast (PMO) je velmi specifická, protože zahrnuje dvě tzv. kategorie regionů. Středočeský kraj jako méně rozvinutý region a hlavní město Prahu jako více rozvinutý region s odlišnými podmínkami pro naplňování principu tematické koncentrace a mj. různými požadavky na spolufinancování aktivit. Specifikace hlavních problémových oblastí, respektive financování navrhovaných opatření je tak omezeno v možnostech financování z tematických operačních programů a Operačního programu Praha – pól růstu ČR. V rámci ITI PMO tak bude

většina rozvojových intervencí realizována primárně v zázemí aglomerace (tedy ve Středočeském kraji), přičemž hlavním nositelem ITI zůstává jádrové město (Praha).

Na rozdíl od ostatních metropolitních aglomerací, které v ČR zpracovávají integrované územní investice, v případě Pražské metropolitní oblasti nejde o ucelený prostor se společnými rysy, ale jde o velmi koncentrované území Prahy s kumulací ekonomických a administrativních funkcí a s řadou problémů v oblasti životního prostředí, obklopené prstencem rezidenčního zázemí s požadavky vyplývajícími z dynamicky rostoucího počtu obyvatel. Tato situace vyvolává požadavky na přizpůsobování infrastrukturních kapacit a nabídky služeb jak v Praze samotné, tak v jejím zázemí. Vzhledem k intenzivnímu pohybu obyvatel mezi Prahou a obcemi Středočeského kraje je nutné také přizpůsobit infrastrukturu, která obě území vzájemně propojuje.

Vytvořením Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti a její implementací se zajistí lepší funkční propojení obou území, jejich kvalitativní rozvoj, řešení společných problémů a v neposlední řadě potřebná intenzivnější spolupráce v dlouhodobém horizontu, a to s přesahem nad rámec evropských fondů.

Závěr zjišťovacího řízení SEA

Závěr zjišťovacího řízení podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) vydaný v Praze dne 19. května 2015, č. j.: 33749/ENV/15 Ministerstvem životního prostředí, konstatuje, následující:

Průběh zjišťovacího řízení

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 20. 4. 2015 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet (dále též jen „informace“), na úřední desce posledního kraje. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA (http://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100_koncepce), kód koncepce MZP202K, a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Informace o oznámení koncepce byla písemně zaslána také dotčeným správním úřadům.

Souhrnné vypořádání připomínek

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo vyjádření celkem od 24 subjektů. Připomínky týkající se obsahu a rozsahu posouzení byly využity jako podklad pro vydání tohoto závěru zjišťovacího řízení. Kopie všech došlých vyjádření byly předány předkladateli koncepce k využití.

Závěr

Na podkladě oznámení koncepce a vyjádření obdržených k oznámení koncepce provedlo Ministerstvo životního prostředí podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) zjišťovací řízení ve smyslu § 10d výše uvedeného zákona s následujícím závěrem.

Integrovaná strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti jako koncepce naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení požadujeme zpracovat nejen v rámci základních zákonných požadavků daných zejména § 2, § 10b a přílohou č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, ale také se zaměřením na níže uvedené aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení, zejména:

- Vyhodnotit soulad ITI PMO s relevantními koncepcemi na úrovni hlavního města Prahy a Středočeského kraje a na úrovni národní v oblasti ochrany životního prostředí. Vyhodnotit zda ITI PMO naplňuje cíle stanovené ve schválených národních koncepčních dokumentech – Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR - 2005, Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR - 2009, Státní politika životního prostředí ČR na období 2012 - 2020.
- Vyhodnotit vliv ITI PMO na zvláště chráněná území (ZCHÚ) v řešeném území Pražské metropolitní oblasti. Vyhodnotit, zda plněním zejména níže uvedených specifických cílů a realizací konkrétních opatření nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ:
 - 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T, 1.3.1 Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T,
 - 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, 1.4.1 Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu,
 - 2.1 Zabezpečit území před následky povodní, 2.1.1 Budování protipovodňových opatření, 2.1.2 Realizace opatření pro řešení povodní.
- Vyhodnotit, zda ITI PMO respektuje limity využití území, respektive základní ochranné podmínky dané zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a bližší ochranné podmínky dané zřizovacím předpisem dotčených ZCHÚ.

Jelikož některé příslušné orgány ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) nevyloučily významný vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá tato koncepce posouzení důsledků na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Ve vyhodnocení požadujeme uvést jasný výrok, zda koncepce, popř. některý v ní blíže specifikovaný záměr, bude mít negativní vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Dále je nutné při tomto hodnocení zohlednit zejména relevantní připomínky příslušných orgánů ochrany přírody.

V případech, kdy budou hodnoceny varianty řešení, požadujeme uvedení jasného výroku, zda jsou jednotlivé varianty přípustné nebo nepřípustné, popř. podmíněně přípustné. Dále požadujeme určení pořadí jednotlivých přípustných variant z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ve kterém jsou jednotlivé varianty přípustné a za jakých podmínek, včetně

navržení a posouzení opatření k předcházení nepříznivých vlivů, popř. k jejich vyloučení, snížení, zmírnění anebo kompenzací. Výrok se může lišit k jednotlivým variantám.

Metodika a postup hodnocení

Předložený materiál je zpracován v souladu s materiálem „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník Ministerstva životního prostředí, ročník XVII, částka 11, s. 1-23“ (Roth 2007).

Významnost, rozsah a síla vlivů bude hodnocena podle následující stupnice:

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významný negativní vliv	Vylučuje schválení koncepce obsahující takto vyhodnocená opatření Významný rušivý až likvidační vliv. Vyplyvá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat (resp. eliminace by byla možná jen vypuštěním problémového dílčího opatření).
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí. Je možné jej dále snížit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Koncepce, resp. její dílčí úkoly nemají žádný prokazatelný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
+2	Významný pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
?	Vliv nelze hodnotit	Díky obecnosti zadání koncepce (nebo jednotlivých úkolů) není možné hodnotit její vlivy.

Poznámka: Cílem naturového hodnocení je zjistit, zda má záměr významný negativní vliv. To odpovídá hodnotě -2 na stupnici. Pro úplnost je hodnotící stupnice doplněna o hodnoty -1, 0, +1, +2; všechny tyto hodnoty odpovídají zjištění, že „záměr nemá významný negativní vliv“. Jemnější členění umožní odlišit záměr s mírně negativním vlivem od záměrů zcela bez vlivů nebo dokonce s vlivy pozitivními. Vodítkem pro rozhodnutí o významnosti vlivu jsou kromě uvedeného dostupná data z odborné literatury o ekologii předmětu ochrany, o životaschopnosti populací druhů, o minimálních areálech stanovišť.

Argumenty pro stanovení významného negativního vlivu se mohou týkat:

- Kvantitativních parametrů předmětu ochrany. Dá se říci, že již ovlivnění řádově jednotek procent výskytu v dotčené EVL/PO by mělo být považováno za významný vliv.
- Kvalitativních parametrů předmětu ochrany. Nezávisle na kvantitativních parametrech může být argumentace významného vlivu založena na kvalitě výskytu předmětu ochrany jako např.:
 - jedinečný výskyt v ČR (tj. předmět ochrany je v dotčené EVL/PO sice hojný, ale je to jediná EVL/PO, kde se vyskytuje jako předmět ochrany)
 - velmi kvalitní výskyt v rámci EVL/PO (jádrové území pro výskyt druhu, větší rozlohy reprezentativních porostů atd.)
 - ohrožená, poslední, zanikající populace/stanoviště v EVL/PO

- Zásadního významu místa z hlediska biologie druhu, např.:
 - místo rozmnožování (hnízdíště, tokaniště, trdliště, stromové dutiny apod.)
 - nenahraditelný potravní biotop
 - úkrytové možnosti
 - migrační trasy
 - ekologických funkcí nezbytných pro zachování předmětů ochrany a celistvosti lokality.

V případech identifikace negativních vlivů by mělo být zhodnocení významnosti vlivů podepřeno širším konsensem relevantních odborníků (regionálních znalců pro ovlivněný předmět ochrany a kde je to díky charakteru záměru nebo významu lokality nutné, i předních odborníků na celostátní úrovni).

Naturové hodnocení dbá principu předběžné opatrnosti, a to obzvláště v případech, kdy neexistují dostatečné vědecké podklady pro zhodnocení vlivů na dotčené předměty ochrany a zároveň se jedná o předměty ochrany mimořádných charakteristik (kvality nebo kvantity v rámci dotčené lokality nebo celého území ČR). Princip předběžné opatrnosti je však možné aplikovat pouze tehdy, pokud lze identifikovat vlivy záměru (tzn. kdy jsou k dispozici dostatečné podklady o záměru).

Vlastní posouzení - hodnocení vlivu koncepce na evropsky významné lokality a ptáčích oblastech v soustavě Natura 2000 v území ČR

ITI PMO obsahuje relativně stručný seznam cílů pro její naplnění. Každý z cílů bude následně naplňován prostřednictvím dalších koncepcí a operačních programů, jenž jsou širokou množinou cílů a opatření pro jejich dílčí naplňování. Jelikož je ITI PMO nadřazenou koncepcí a podřazené koncepce jsou zpravidla v platnosti a prošli již posouzením SEA, lze předpokládat, že u nich nebyl shledán významný negativní vliv na soustavu Natura 2000, nebo byl tento vyloučen již při zjišťovacím řízení.

Předpokládané přímé a nepřímé vlivy koncepce

Koncepce obsahuje 3 následující prioritní oblasti. V kapitole jsou u jednotlivých prioritních oblastí shrnuty předpokládané přímé i nepřímé vlivy na soustavu Natura 2000.

Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

Pro prioritní oblast 1 Inteligentní doprava byly definovány 4 specifické cíle, které budou naplňovány realizací jednotlivých opatření:

Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO

Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy

Specifický cíl 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T

Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí

Jednotlivé cíle obsahují jak opatření organizační a administrativní povahy, tak opatření investičního charakteru jako jsou rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury, ale také budování nových prvků infrastruktury městské a příměstské dopravy s prioritou dopravy hromadné. Pozornost je věnována i cyklistické dopravě, nebo modernizaci vozového parku.

Zejména investiční opatření v oblasti budování nových terminálů a systémů pro přestup mohou přinášet negativní vlivy pro soustavu Natura 2000. Zvýšené riziko negativního ovlivnění pak přinášejí rekonstrukce a modernizace silniční sítě.

Ve všech případech se bude jednat o vlivy způsobené stavební činností a následným provozem nových dopravních struktur. Za závažné vlivy lze považovat případné zábory území a nepřímé vlivy vyplývající z přenosu nepřímých vlivů do lokalit, jako je hluk, prašnost a emise. Docházet může i k ovlivnění hydrických poměrů lokalit, ale i k dalším vlivům, které je však na této koncepční úrovni nemožné identifikovat.

Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

Pro prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky byl definován 1 specifický cíl, který bude naplňován realizací jednotlivých opatření:

Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní

Opatření zahrnují preventivní opatření proti povodním na území PMO. Zde zpravidla nelze očekávat ovlivnění soustavy Natura 2000. Toto však nelze říci o budování protipovodňových opatření. Na území PMO nejsou snad kromě EVL CZ0110050 - Prokopské údolí a CZ0114001 - Radotínské údolí lokality soustavy Natura 2000, které by se přímo dotýkaly vodního prostředí a mohly by být přímo ovlivněny budováním protipovodňových opatření a zejména zprůtočňováním koryt vodních toků. Další lokality jsou však v bezprostřední blízkosti toků a mohou být ovlivněny nepřímo změnou hydrologického režimu nivy, nebo vlivy vznikajícími při realizaci staveb a jejich provozu. Naopak zlepšení stavu lokalit může přinést realizace rozlivů v nivách a zadržování srážkové vody v krajině a to zlepšením hydrologické bilance toků i niv, ale i širší krajiny celkově.

Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

Pro prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství byly definovány 2 specifické cíle, které budou naplňovány realizací jednotlivých opatření:

Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání

Specifický cíl 3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce.

Opatření naplňující jednotlivé dílčí cíle jsou prvoplánovitě zaměřeny způsobem, který by neměl negativně ovlivnit lokality soustavy Natura 2000 s výjimkou opatření typu výstavby a rekonstrukce vzdělávací infrastruktury. Zde mohou být nepřímo ovlivněny lokality soustavy Natura 2000, ale riziko významného ovlivnění je zde zanedbatelné.

Závěrečné stanovisko posouzení Vliv koncepce na jednotlivé lokality a celistvost (integritu) soustavy Natura 2000 z hlediska cílů ochrany ve smyslu Směrnice Rady 92/43/EHS a zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění

Naplňování cílů jednotlivých priorit je zamýšleno jak organizačně administrativními opatřeními, tak investičními záměry stavebního charakteru. Organizační a administrativní opatření se budou do soustavy Natura 2000 promítat nepřímo a zpravidla je nelze adekvátně hodnotit či vylišit jejich možné přínosy a rizika. Opatření stavebního charakteru, zejména novostavby, ale také jejich provoz se může v dlouhodobém pohledu promítnout do příznivého stavu druhů a biotopů soustavy Natura 2000, budou-li se jí tato dotýkat.

Nelze opominout některé negativní aspekty, které lze vidět u všech záměrů v období jejich realizace. Ať již se jedná o vlivy související se stavebním ruchem a narušováním půdy, včetně narušení stávajícího stavu prostředí, nebo o vlivy, jenž mohou následovat, jako například invaze nežádoucích druhů, nebo druhové změny společenstev vyvolané novým stavem.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k poloze řešeného území a vzhledem k předpokládané síle a účinku možných negativních vlivů vznikajících při naplňování posuzované koncepce nelze předpokládat negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 v sousedních státech.

Vliv na integritu (celistvost) a kumulativní vlivy

V rámci hodnocené koncepce lze identifikovat kumulativní vlivy mezi jednotlivými cíli koncepčních materiálů, které jsou zde zahrnuty.

Kumulace mohou vznikat na lokální úrovni souběhem konkrétních aktivit na užším území v blízkosti lokalit soustavy Natura 2000. Tuto kumulaci však musí řešit nižší úrovně koncepcí nebo posouzení konkrétních záměrů na základě podrobnějších znalostí lokalizací a rozsahů vlivů. Další kumulaci mezi koncepcemi obdobného charakteru lze vyvozovat především na úrovni nepřímých vlivů. Obecně lze předpokládat, že při dodržení norem a platných předpisů by neměla kumulace vlivů dosáhnout takové míry, aby se negativně projevila v podobě zhoršení stavu soustavy Natura 2000. Zároveň je nutné konstatovat, že z podobných důvodů, nelze identifikovat negativní vlivy na integritu soustavy Natura 2000. Negativní vlivy koncepce na integritu soustavy Natura 2000 nebyly identifikovány. Na tuto oblast hodnocení by se mělo zaměřit hodnocení na podrobnější úrovni, a to zejména proto, že některé koncepcí navrhované aktivity mohou ovlivnit lokality ve svém okolí.

Posuzovaná koncepce „Integrovaná strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti“ nebude mít významný negativní vliv na jednotlivé evropsky významné lokality a ptačí oblasti vymezené na území České republiky a na celistvost (integritu) soustavy Natura 2000 z hlediska cílů ochrany ve smyslu Směrnice Rady 92/43/EHS a zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů.

Koncepce též nebude mít významný negativní vliv na jednotlivé evropsky významné lokality a ptačí oblasti vymezené mimo území České republiky.

Podmínkou realizace konkrétních projektů je jejich posouzení podle §§ 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení

V této kapitole je uveden výběr stěžejních koncepčních dokumentů a jejich cílů, které ovlivňují stav a trendy vývoje ŽP v rámci problematiky teritoriálního rozvoje a posuzovaná koncepce je ve svém znění zohlednila.

Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění

- úsilí o dosažení 75% zaměstnanosti žen a mužů ve věku od 20 do 64 let, mimo jiné i prostřednictvím vyšší účasti mladých lidí, starších pracovníků a pracovníků s nízkou kvalifikací a lepší integrace legálních migrantů;
- zlepšení podmínek pro výzkum a vývoj, zejména s cílem zajistit, aby veřejné a soukromé investice v tomto odvětví dosáhly v úhrnu 3 % HDP. Komise vytvoří ukazatel, který bude vyjadřovat intenzitu výzkumu a vývoje a inovací;
- snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti úrovní roku 1990 a zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů v konečné spotřebě energie na 20 % a posun ke zvýšení energetické účinnosti o 20 %;
- zlepšení úrovně vzdělání, zejména snahou snížit míru předčasného ukončování školní docházky pod 10 % a zvýšit podíl osob ve věku 30-34 let s dokončeným terciárním nebo srovnatelným vzděláním na nejméně 40 %;
- podpora sociálního začlenění, zejména prostřednictvím snižování chudoby, a to snahou snížit počet lidí ohrožených chudobou nebo vyloučením nejméně o 20 milionů.

Územní agenda Evropské unie

- výzvy integrace EU a rostoucí vzájemná provázanost regionů;
- změna klimatu a environmentální rizika – geograficky odlišné dopady;
- podpora polycentrického a vyváženého územního rozvoje;
- podpora integrovaného rozvoje ve městech a venkovských a specifických oblastech;
- zlepšení územního propojení pro jednotlivce, komunity a podniky.

Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

- snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility;
- účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu;
- čistá městská doprava a dojíždění.

Strategie OECD pro oblast životního prostředí pro první desetiletí 21. století

- snížení rizik vyplývajících z antropogenních chemických látek v životním prostředí (se zvláštní pozorností věnovanou jejich kumulativním a kombinovaným účinkům);
- přijetí konkrétních opatření k omezení expozice nebezpečným chemikáliím a znečištění ovzduší, včetně znečištění ovzduší v uzavřených prostorech, u zvláště citlivých skupin obyvatelstva, jako jsou děti;
- zvýšení efektivity využívání energie, vody a materiálů v rostoucích městských oblastech prostřednictvím integrovaného územního a environmentálního plánování.

7. Akční program pro životní prostředí Evropské unie

- snížit celkový dopad na životní prostředí ve všech hlavních odvětvích hospodářství Unie, aby byly účinněji využívány zdroje a zavedeny metody porovnávání a měření. Zároveň by měly být zavedeny tržní pobídky a pobídky v rámci politik, jež podporují investice podniků do účinného využívání zdrojů, a současně stimulován zelený růst prostřednictvím inovativních opatření;
- provést strukturální změny ve výrobě, technologii a inovacích a rovněž modely spotřeby a životního stylu aby snížily celkový dopad výroby a spotřeby na životní prostředí, zejména v odvětví potravinářství, bydlení a mobility;
- zevšeobecnit uplatňování „nejlepších dostupných technik“ v souvislosti se směrnicí o průmyslových emisích a zvýšit úsilí o podporu zavádění nových inovačních technologií, postupů a služeb;
- podnítit výzkumné a inovační úsilí veřejného a soukromého sektoru nezbytné pro vývoj a zavedení inovačních technologií, systémů a obchodních modelů, které urychlí přechod na nízkouhlíkové, bezpečné a udržitelné hospodářství účinně využívající zdroje a sníží náklady na tento přechod; dále rozvinout přístup stanovený v akčním plánu pro ekologické inovace, stanovit priority pro pravidelnou inovaci i systémové změny, podpořit větší podíl zelených technologií na trhu Unie a posílit konkurenceschopnost evropského ekologického průmyslu; zavést ukazatele a stanovit realistické a dosažitelné cíle pro účinné využívání zdrojů;
- do roku 2015 vyvinout metody měření a porovnávání účinného využívání zdrojů v případě území, uhlíku, vody a materiálu a zhodnotit vhodnost zavedení hlavního ukazatele a hlavního cíle v rámci evropského semestru;
- začlenit podmínky a pobídky související se životním prostředím a klimatem do politických iniciativ, včetně přezkumů a reforem stávající politiky, jakož i do nových iniciativ na úrovni Unie a členských států;
- provádět posouzení ex-ante týkající se environmentálních, sociálních a ekonomických dopadů politických iniciativ na patřičné úrovni Unie a členských států s cílem zajistit jejich soudržnost a efektivnost;
- v plném rozsahu provést směrnici o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí a směrnici o posuzování vlivů na životní prostředí;
- využívání informací z hodnocení ex post souvisejících se zkušenostmi s prováděním acquis v oblasti životního prostředí s cílem zlepšit jeho konzistenci a koherenci.

Parmská deklarace k životnímu prostředí a zdraví

- vytvořit bezpečné venkovní i vnitřní prostředí, umožnit zdravý pohyb a výživu, bydlení, dopravní infrastruktura, sportoviště (územní plánování);
- zlepšit kvalitu venkovního i vnitřního ovzduší, snižovat expozice jemným aerosolovým částicím.

Dohoda o partnerství

- udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území;
- ochrana životního prostředí a krajiny a přizpůsobení se změně klimatu;
- kvalitní vzdělávací systém (celoživotní učení) produkující kvalifikovanou a adaptabilní pracovní sílu.

Operační program Životní prostředí 2014 – 2020

- zajistit povodňovou ochranu v intravilánu a ve volné krajině;
- podpořit preventivní protipovodňová opatření.

Operační program Doprava 2014 - 2020

- infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu;
 - vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy;
 - vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci;
 - zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech;
- silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu;
 - zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS;
- silniční infrastruktura mimo síť TEN-T;
 - zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T.

Operační program Praha pól růstu ČR

- udržitelná mobilita a energetické úspory;
 - energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení;
 - zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy;
- vzdělání a vzdělanost a podpora zaměstnanosti;
 - navýšení kapacity a zkvalitnění předškolního, základního a středního vzdělávání a zařízení pro poskytování péče o děti do 3 let;

- zvýšení kvality vzdělávání prostřednictvím posílení inkluze v multikulturní společnosti;
- zvýšení dostupnosti zařízení péče o děti.

Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR

Prioritní osa 1: Společnost, člověk a zdraví

- snižovat zdravotní rizika související s negativními faktory životního prostředí a s bezpečností potravin;
- zlepšit životní styl a zdravotní stav populace.

Prioritní osa 2: Ekonomika a inovace

- zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost.

Prioritní osa 3: Rozvoj území

- zvýšit a zkvalitnit dopravní dostupnost, technologickou, energetickou a znalostní úroveň sídel, a tím dosáhnout i zlepšení životního prostředí v sídlech;
- hospodárně využívat zastavěné území a chránit území nezastavěné a nezastavitelné pozemky.

Prioritní osa 4: Krajina, ekosystémy a biodiverzita

- udržet a zvýšit ekologickou stabilitu krajiny a podporovat její funkce, zejména udržitelným hospodařením v krajině;
- chránit volnou krajinu.

Plán odpadového hospodářství ČR 2015 – 2024

Strategické cíle:

- předcházení vzniku odpadů a snižování měrné produkce odpadů;
- minimalizace nepříznivých účinků vzniku odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí;
- udržitelný rozvoj společnosti a přiblížení se k evropské „recyklační společnosti“;
- maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů a přechod na oběhové hospodářství.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020

- podpora integrace dopravních systémů;
- posílení preventivních opatření proti vzniku živelních pohrom;
- obnova území po vzniku živelních pohrom;
- adaptabilita trhu práce;
- zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami.

Národní program reforem ČR 2014

- dopravní infrastruktura;
 - efektivní strategické plánování a jeho realizace;
 - prioritní projekty v rámci budování infrastruktury;
- energetika a ochrana klimatu;
 - klimaticko-energetický balíček pro období 2020 – 2030;
 - snižování emisí skleníkových plynů;
 - ochrana ovzduší;
- environmentální politika;
 - snižování rizika povodní a dopadů sucha;
- fungující trh práce, vzdělávací systém a sociální začleňování;
 - kvalitní a inkluzivní vzdělávání;
 - rovný přístup ke vzdělávání;
 - podpora odborného vzdělávání a spolupráce mezi školami a zaměstnavateli;
 - podpora vyššího odborného a vysokoškolského vzdělávání;
 - další vzdělávání.

Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR

- infrastruktura.

Státní politika životního prostředí ČR

Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší

- snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny;
- snížení úrovně znečištění ovzduší;
- efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie.

Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR

Krajina

- udržet a zvyšovat ekologickou stabilitu krajiny – s mozaikou vzájemně propojených biologicky funkčních prvků a částí, schopných odolávat vnějším negativním vlivům včetně změn klimatu;
- zajistit udržitelné využívání krajiny jako celku především omezením zástavby krajiny, zachováním její prostupnosti a omezením další fragmentace s přednostním využitím ploch v sídelních útvarech, případně ve vazbě na ně.

Agro-ekosystémy, půda

- zabezpečení ochrany půdy jako nezastupitelného a neobnovitelného přírodního zdroje, s uplatněním principů udržitelného rozvoje a s ohledem na ostatní složky životního prostředí, omezení negativního trendu snižování rozlohy kvalitní zemědělské půdy, snížení negativního působení ohrožujících činitelů na půdu, které ohrožují poskytování ekosystémových služeb půdními ekosystémy (produkční a ekologické funkce půdy).

Urbánní ekosystémy

- zajištění vyšší kvality života v sídlech zapojením přírodních nebo přírodě blízkých prvků do struktury sídel.

Národní program snižování emisí ČR

- plnit od určeného termínu stanovené hodnoty národních emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a amoniak;
- přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM₁₀ pod platné imisní limity;
- přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem pod platný imisní limit.

Dopravní politika ČR

- funkční systém osobní dopravy;
 - (specifický cíl obsahuje opatření týkající se zavádění preference veřejné dopravy);
- řešení problémů dopravy ve městech;
 - (specifický cíl obsahuje opatření týkající se zavádění preference veřejné dopravy).

Dopravní sektorové strategie 2. fáze

- zlepšení městské mobility;
- výstavba nových přestupních terminálů hromadné dopravy;
- podpora rozvoje infrastruktury veřejné dopravy.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR

Rozvíjet systém včasné výstrahy před extrémními meteorologickými jevy

Opatření pro zajištění stability vodního režimu v krajině

- v maximální možné míře snížit a zpomalit povrchový odtok vody, zvýšit retenci vody v krajině a zajistit doplňování podzemních vod;
- minimalizace negativního vlivu odvodňovacích zařízení na zrychlený odtok vody z krajiny a vhodné uspořádání krajiny;

Opatření na zvýšení infiltrace srážkových vod v urbanizovaných územích

- zavádět environmentálně šetrnější systémy odvodnění dopravních ploch;
- podporovat zřizování infiltračních technologií na dešťové kanalizaci.

Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství do roku 2015

- uplatnit Koncepci řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodě blízkých opatření v úkolech do roku 2015;
- připravovat adaptační opatření pro zvládání důsledků klimatické změny.

Národní plán povodí Labe (v procesu SEA)

- cíle ke snížení nepříznivých účinků povodní a sucha.

Rámcové cíle ke snížení nepříznivých účinků povodní se dělí na:

- prevence před povodněmi;
- cíle v době zvládání povodně;
- cíle v době po povodni.

Prevence před povodněmi

- zdokonalit legislativní a ekonomické nástroje související se zabezpečením preventivních opatření;
- zkvalitnit operativní a informativní části povodňových plánů;
- zabezpečit nácviky povodňových situací za účasti ohrožených subjektů;
- podpořit pojištění proti rizikům povodňových škod, jako základní nástroj ochrany majetkových hodnot;
- zdokonalit podklady o rozsahu povodněmi ohrožených území včetně související infrastruktury, o charakteristikách průběhu povodní, povodňovém riziku a jeho zvládání;
- omezovat aktivity v záplavových územích zhoršující odtokové poměry a zvyšující povodňová rizika;
- zajišťovat efektivní návrhy preventivních protipovodňových opatření na základě kvalitních podkladů a optimalizace variant koncepcí řešení povodňové ochrany s uplatňováním rizikové analýzy, analýzy nákladů a užitků;
- při návrhu preventivních protipovodňových opatření hledat vhodnou kombinaci opatření v krajině zvyšující přirozenou akumulaci a retardaci vody v území a technických opatření ovlivňujících průtoky a objemy povodňových vln;
- používat takové způsoby hospodaření na zemědělské a lesní půdě, aby nedocházelo ke zhoršování retenční schopnosti půdy a negativnímu ovlivňování vodního režimu v krajině, tomu připravit a zavést odpovídající ekonomické nástroje;
- využít dostupných finančních podpor z relevantních národních programů i finančních zdrojů Evropské unie ke zlepšení prevence před povodněmi v ohrožených územích;
- zlepšovat technický stav vodních děl a jejich provoz s ohledem na povodňovou ochranu;
- zkvalitnit a rozšířit komunikaci s veřejností o všech aspektech povodňové prevence;
- podporovat zapojení odborných institucí relevantních oborů do mezinárodní spolupráce se záměrem zlepšovat ochranu před povodněmi jak v rámci evropské spolupráce, tak k efektivnímu přenosu know-how;
- koordinovat plány ochrany před povodněmi v rámci mezinárodních povodí;
- vytvářet retenční opatření k zadržení povrchových vod primárně v horních částech, popř. středních částech povodí vodních toků, a snižovat tak nebezpečí povodní v dolních částech povodí.

V době zvládnutí povodně

- zkvalitnění hlášené a předpovědní služby, rovněž i ve vztahu k sousedním státům;
- zvýšení užitné hodnoty a spolehlivosti povodňových předpovědí;
- zvyšování povědomí o nebezpečí povodní u ohroženého obyvatelstva, zlepšení praktických znalostí při zvládnutí povodňového nebezpečí a zkvalitnění jejich součinnosti s povodňovými orgány a složkami integrovaného záchranného systému;
- zlepšení součinnosti účastníků povodňové ochrany včetně poskytování včasných, kvalitních a aktuálních informací a zkvalitnění komunikačních systémů;
- zvýšení schopnosti pracovníků vodohospodářských dispečinků správců povodí, povodňových orgánů, složek integrovaného záchranného systému a systému nouzového hospodářství řešit mimořádné povodňové situace;
- zkvalitnění poskytování aktuálních informací obyvatelstvu prostřednictvím povodňových orgánů;
- zlepšení dostupnosti informací pro veřejnost o všech druzích povodňového nebezpečí včetně specifického lokálního ohrožení zvláštními povodněmi.

V době po povodni

- zdokonalení pravidel a podmínek poskytování pomoci ze zdrojů veřejných rozpočtů pro opravu, rekonstrukci nebo nahrazení majetku prokazatelně postiženého povodní v zájmu urychlené obnovy základních funkcí v území;
- zpracování zásad pro jednotnou formu dokumentace vyhodnocení povodně.

Rámcové cíle ke snížení nepříznivých účinků sucha

- zavádět adaptační opatření specifikovaná v Národním programu pro zmírnění dopadů změny klimatu v České republice;
- zapojit ostatní sektory hospodářství a kraje do dlouhodobých prognóz nároků na vodu při adaptaci na předpokládané klimatické změny;
- připravit návrhy legislativních opatření pro dosažení provázanosti zpracování plánů oblastí povodí s řešením komplexních pozemkových úprav;
- vyžadovat v různých úrovních a stupních pořizování územně plánovacích dokumentacích zohlednění zlepšování vodního režimu krajiny, resp. eliminace nepříznivých účinků a maximálního možného návratu k původnímu přirozenému vodnímu režimu;
- uplatňovat v generelech odvodnění urbanizovaných území koncepci nakládání s dešťovými vodami, umožňující jejich zadržování, vsakování i přímé využívání,
- uplatňovat požadavky pro „dobrý zemědělský a environmentální stav“ a požadavky „cross compliance“ s ohledem na zvýšení vsakování vody - obnova a zvyšování retenční schopnosti krajiny (zatravnění pramenišť a niv, výsadba dřevin, otevření hlavních melioračních drénů, renaturace koryt napřímených a opevněných toků, zřizování tůň v lokalitách se zvýšenou hladinou podzemní vody a na lokalitách s povrchovým zamokřením, apod.);

- vytvořit vhodné programy výzkumu a vývoje;
- zajistit obnovu funkcí stávajících vodních nádrží odstraněním sedimentů;
- zajistit ochranu lokalit vhodných pro umělou akumulaci povrchových vod pro účely kompenzace dopadu klimatické změny.

Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe (v procesu SEA)

- ochrana před ohrožením;
 - management povodí a odtoku přírodě blízkými opatřeními;
 - regulace průtoků ve vodních tocích;
 - opatření v korytech vodních toků a v inundačním území;
- připravenost;
 - předpovědní a výstražná povodňová služba;
 - povodňové/krizové/havarijní plány.

Generely odvodnění městských sídel a aglomerací

- harmonizovat aktivity související s řešením odtoku z urbanizovaných území, které jsou řešeny v rámci Generelů odvodnění městských sídel a aglomerací, s povodňovou ochranou daných sídel;
- nakládání s dešťovými vodami:
 1. přednostně jejich vsakování řešit pokud možno v místě jejich dopadu na zemský povrch, v případě jejich možného smísení se závadnými látkami umístění zařízení k jejich zachycení, není-li možné vsakování;
 2. jejich zadržování a regulované odvádění oddílnou kanalizací k odvádění srážkových vod do vod povrchových, v případě jejich možného smísení se závadnými látkami umístění zařízení k jejich zachycení; nebo
 3. není-li možné oddělené odvádění do vod povrchových, pak jejich regulované vypouštění do jednotné kanalizace;
- minimalizace negativních dopadů odlehčení jednotné stokové sítě na odlehčovacích komorách při extrémních srážkových situacích a povodních;
- minimalizovat vznik povodňových stavů v urbanizovaných územích způsobených odlehčovacími komorami a záústěním stokových sítí;
- provádět příslušný monitoring v reálném čase na stokových sítích;
- optimalizovat možnosti řízení odtoku v reálném čase stokovými sítěmi v urbanizovaném území tak, aby nevznikalo zvýšení povodňového rizika, aby nedocházelo ke zvýšení znečištění během povodňových událostí.

Strategický plán hlavního města Prahy

- preference veřejné dopravy v provozu, tarifní politice a investicích;
- rozhodující role a význam kolejových druhů dopravy v integrovaném systému a posílení zájmu o jejich užívání;
- realizace protipovodňových opatření;

- zásadní zlepšení stavu a úrovně provozování stokového systému včetně čištění odpadních vod.

Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavního města Prahy

- rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury;
- ekologizace energetických zdrojů;
- podpora úspor energie a efektivnějšího využívání energie;
- omezování prašnosti z plošných zdrojů;
- omezování prašnosti ze stavební činnosti;
- výstavba izolační zeleně s protiprašnou funkcí;
- aplikace preventivních správních nástrojů ochrany ovzduší;
- informování a osvěta veřejnosti;
- informační podpora veřejné správy;
- podpora lokálních aktivit ke zlepšení kvality ovzduší;

Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ01- Praha

Cílem PZKO je dosáhnout na celém území aglomerace CZ01 Praha splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší.

Cíl programu je stanoven tak, aby:

- došlo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území aglomerace překračovány a
- současně je žádoucí, aby byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.

Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze 2010

- zjednodušení správy veřejné zeleně ve vlastnictví hlavního města Prahy.

Územní energetická koncepce hlavního města Prahy 2013 – 2033 (aktualizace 2014)

Strategickým cílem Územní energetické koncepce Hlavního města Prahy na období let 2013–2033 je podpora spolehlivosti zásobování energií při současném prosazování hospodárnosti při jejím užití v souladu s udržitelným rozvojem.

- podpora hospodaření s energií v objektech v majetku HMP;
- podpora (ekonomicky) efektivního využití energie na území HMP;
- podpora využití obnovitelných, druhotných a perspektivních zdrojů energie;
- zvyšování bezpečnosti a spolehlivosti dodávek energie.

Akční plán EVVO 2014 – 2015

Vize

V roce 2015 obyvatelé hl. m. Prahy mají povědomí, kvalitní znalosti o EVVO, jednají v souladu s principem udržitelného rozvoje a jsou si vědomi odpovědnosti za ochranu životního prostředí.

- vzdělávání, výchova a odborné zázemí EVVO;

- poskytování informací o aktivitách environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty;
- systém financování aktivit environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty;
- pozitivní motivace k ekologicky šetrnému jednání a propagace aktivit EVVO;
- komunikace v oblasti EVVO;
- dostatek vhodných ploch pro realizaci EVVO.

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze

- snížit devastaci území přírodních parků a zamezit narušení krajinného rázu.;
- zajistit ochranu a management významných krajinných prvků;
- zajištění funkčnosti celoměstského systému zeleně;
- podpora zeleně v jednotlivých pásmech sídelního útvaru;
- podporovat přírodě blízké přístupy ve vodním hospodářství a ekologizaci správy vodních toků;
- ochrana a revitalizace pražských nádrží, biotopu stojatých vod a mokřadů;
- využití aktivit v záplavových územích pro funkce ochrany přírody;
- šetrné využívání ložisek nerostných surovin jako neobnovitelného zdroje v souladu s principy ochrany přírody a krajiny;
- revitalizace opuštěných těžeben při zohlednění aktuálního geologického fenoménu (zachování cenných profilů či nalezišť minerálů či zkamenělin) a biotopu rostlin a živočichů;
- zvýšení informovanosti a zájmu pražské veřejnosti o přírodě Prahy a její ochraně, rozvoj informačního systému pro laickou i odbornou veřejnost;
- podpora šetrného přístupu podnikatelských subjektů k přírodě Prahy;
- podpora naplňování cílů ochrany přírody v praktickém rozhodování veřejné správy.

Regionální plán Pražské integrované dopravy na rok 2013 s výhledem na období 2014- 2017

- preferenční opatření pro veřejnou hromadnou dopravu;
- informační a odbavovací systémy.

Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 - 2020

- rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury;
- zlepšení dopravní obslužnosti Středočeského kraje – veřejná doprava;
- ochrana významných a chráněných území, krajiny a krajinných prvků, ochrana neživé přírody;
- zajištění podmínek vzdělávání obyvatel a zlepšení možnosti jejich uplatnění na trhu práce.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

- plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu;
- plochy a koridory dopravy nadmístního významu;

6. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí

Pro zhodnocení možných významných vlivů na životní prostředí jsou definovány jednotlivé významné složky životního prostředí, které jsou brány jako kritéria pro určení míry potencionálního dopadu. V rámci vyhodnocení vlivů byla brána v potaz i rozdílná polarita vlivu, čili jsou hodnoceny jak pozitivní, tak negativní dopady.

Hodnocení vlivů bylo provedeno na co nejkonkrétnější úrovni, to znamená na úrovni jednotlivých cílů a typově podporovaných aktivit Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.

Významnost vlivů je hodnocena podle následující stupnice (jednotlivé tabulky jsou uvedeny v příloze tohoto dokumentu):

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významný negativní vliv	Vylučuje schválení koncepce obsahující takto vyhodnocená opatření Významný rušivý až likvidační vliv. Vyplyvá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat (resp. eliminace by byla možná jen vypuštěním problémového dílčího opatření).
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí. Je možné jej dále snížit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Koncepce, resp. její dílčí úkoly nemají žádný prokazatelný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
+2	Významný pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
?	Vliv nelze hodnotit	Díky obecnosti zadání koncepce (nebo jednotlivých úkolů) není možné hodnotit její vlivy.

Detailnější tabulkové vyhodnocení viz příloha č. 1.

6.1 Strategická vize

Pražská metropolitní oblast v roce 2023: Blízko do škol, pohodlně do práce, bezpečně doma!

Konstrukce strategické vize se pro definovaný časový horizont rok 2023 jeví vyváženě a realisticky. Je definovaná v souladu se zaměřením jednotlivých plánovacích dokumentů napříč spektrem hierarchie plánovacích dokumentů (evropská, národní, regionální).

6.2 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO

Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy

Cíl opatření: Posílit využití veřejné dopravy zatraktivněním a zkapacitněním přestupních terminálů v zázemí Prahy

Popis typových aktivit:

- Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu
 - Terminály využity k přestupu alespoň na jeden druh veřejné dopravy v místech, která jsou z hlediska dopravy spádová pro podstatnou část regionu a odkud vedou autobusové či železniční trasy do Prahy
- Výstavba nebo modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R)
 - Záchytná parkoviště, která propojují využití individuální automobilové dopravy a veřejné dopravy tak, aby se zkrátila a urychlila cesta osobními automobily do spádové oblasti; jejich umístění se předpokládá především u dopravních terminálů u železničních stanic v regionu před Prahou, a to s vysokým obrátem cestujících a potenciálem zachycení co největšího počtu osobních automobilů z blízké dojezdové vzdálenosti zastávky

Stavby budou přímo i nepřímo ovlivňovat přírodní, respektive urbanizované prostředí a měnit stávající stav dotčených území. Z hlediska konkrétní míry vlivu bude záležet na lokalizaci jednotlivých projektů, respektive na senzitivitě a absorpční kapacitě jednotlivých složek životního prostředí v dotčených lokalitách ve vztahu k stavebním operacím při realizacích daných projektů. Dalším významným determinantem síly vlivu bude navrhovaná kapacita jednotlivých projektů a jejich technické a technologické provedení. Lze očekávat, že dimenze, polarita a délka trvání jednotlivých vlivů se bude významně lišit dle jednotlivých fází „životního cyklu projektů“ (fáze výstavby a fáze provozu).

S ohledem na charakter staveb lze očekávat zvýšenou primární i sekundární prašnost jak při zemních pracích během realizace, tak i při standardním provozu. Vzhledem k obecnému popisu typově podporovaných aktivit lze taktéž předpokládat i lokální navýšení emisního zatížení v daných lokalitách.

Nicméně při hodnocení jen nutné zohlednit významný potenciál k vytváření efektivnějších a šetrnějších dopravních systémů, což v kontextu celé Pražské metropolitní oblasti povede k vyššímu využívání hromadné dopravy, změny druhové struktury dopravního proudu ve prospěch hromadné dopravy, vyšší kombinaci multimodálních systémů a tím pádem i omezování individuálních jízd osobními automobily s výsledkem nižšího emisního zatížení.

Opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy

Cíl opatření: Posílit využití veřejné dopravy zkapacitněním přestupních terminálů na území Prahy

Popis typových aktivit:

- Realizace zachytných parkovišť systému P+R u stanic a zastávek drážní dopravy včetně doplňkových služeb úschovy jízdních kol B+R
 - Podpora nejvyužívanějších vstupů do Prahy, kde doposud kapacitní nabídka parkovacích systémů je poddimenzovaná nebo není vůbec zajištěna

Stavby budou přímo i nepřímo ovlivňovat přírodní, respektive urbanizované prostředí a měnit stávající stav dotčených území. V některých případech půjde pouze o „zkapacitnění“, čili navýšení již stávajících kapacit, kdy se nebude měnit charakter danému účelu již sloužících lokalit. Z hlediska konkrétní míry vlivu bude záležet na lokalizaci jednotlivých projektů, respektive na senzitivitě a absorpční kapacitě jednotlivých složek životního prostředí v dotčených lokalitách ve vztahu k stavebním operacím. Dalším významným determinantem síly vlivu bude navrhovaná kapacita jednotlivých projektů a jejich technické a technologické provedení. Lze očekávat, že dimenze, polarita a délka trvání jednotlivých vlivů se bude významně lišit dle jednotlivých fází „životního cyklu projektů“ (fáze výstavby a fáze provozu). S ohledem na charakter staveb lze očekávat územně hraniční zvýšenou primární i sekundární prašnost jak při zemních pracích během realizace, tak i při standardním provozu. Vzhledem k obecnému popisu typově podporovaných aktivit lze taktéž předpokládat i lokální navýšení emisního zatížení v daných lokalitách. V rámci efektivního využívání prostoru a minimalizace vlivu je nutné upřednostňovat tam, kde je to možné, výstavbu v rámci brownfields před záborem zelených ploch a veřejných prostranstvích.

Avšak při funkčnosti navrhovaného systému lze očekávat snížení emisního zatížení v jádrových částech Prahy. Taktéž lze očekávat zlepšení bezpečnostní situace v rámci silniční dopravní infrastruktury v jádrových oblastech Prahy.

Obdobně jako v případě „opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systému pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy“ je při hodnocení nutné zohlednit významný potenciál k vytváření efektivnějších a šetrnějších dopravních systémů, což v kontextu celé Pražské metropolitní oblasti povede k vyššímu využívání hromadné dopravy, vyšší kombinaci multimodálních systémů a tím pádem i omezování individuálních jízd osobními automobily s výsledkem nižšího emisního zatížení.

Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy**Opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky**

Cíl opatření: Posílit preferenci veřejné dopravy oproti dopravě individuální v zázemí Prahy

Popis typových aktivit:

- Výstavba, rekonstrukce nebo modernizace ITS a dopravní telematiky pro veřejnou dopravu
 - Zřízení a doplnění zařízení aktivní preference na SSZ na prioritních křižovatkách měst a obcí ve Středočeském kraji
- Zavádění nebo modernizace řídicích, informačních a platebních systémů pro veřejnou dopravu
 - Vybudování komplexního integrovaného dopravního systému pro Prahu a Středočeský kraj prostřednictvím realizace centrálního dispečinku veřejné dopravy pro oblast Prahy a Středočeského kraje, pořízení a instalace pro preferenci do vozidel dopravců Středočeského kraje, rozšíření sítě samoobslužných prodejních zařízení apod.

Zavádění nových technologií a metod bude dosahováno vyšší úrovně efektivnosti, spolehlivosti, šetrnosti a samozřejmě i komfortu hromadné dopravy. Všechny nastíněné typově podporované aktivity povedou k posílení preference veřejné dopravy oproti dopravě individuální. Lze předpokládat snížení tlaku plynoucího z dopravy na jednotlivé dotčené složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu

Cíl opatření: Zvýšit plynulost povrchové městské veřejné dopravy na území hl. m. Prahy

Popis typových aktivit:

- Oddělení tramvajového pásu od uličního provozu
- Realizace nebo vyznačení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy či vyhrazených řadicích pruhů pro autobusy
- Úpravy křižovatek a úpravy světelných signalizačních zařízení (zařízení pro detekci vozidel před křižovatkou, úpravy signálních programů, apod.) pro preferenci tramvají nebo autobusů
- Instalace zařízení pro aktivní detekci v autobusech městské veřejné dopravy
- Doplnková opatření k rychlejšímu a bezpečnějšímu nástupu a výstupu na zastávkách tramvají a autobusů, případně úpravy dopravního značení a režimu parkování směřující k plynulejšímu průjezdu tramvají nebo autobusů

Navrhovaná opatření povedou zejména k plynulejšímu toku dopravních výkonů. Prostřednictvím realizace opatření bude dosahováno vyšší úrovně efektivnosti, spolehlivosti, šetrnosti a samozřejmě i komfortu hromadné dopravy. Všechny nastíněné typově

podporované aktivity povedou k posílení preference veřejné dopravy oproti dopravě individuální. Lze očekávat, že dimenze, polarita a délka trvání jednotlivých vlivů se bude významně lišit dle jednotlivých fází „životního cyklu projektů“ (fáze výstavby a fáze provozu).

S ohledem na charakter staveb lze očekávat územně hraniční zvýšenou primární i sekundární prašnost a emisní zatížení. Jako riziková oblast možných negativních dopadů při fázi výstavby se může jevit zatížení akustickým tlakem vlivem pohybu stavebních mechanismů a prováděním stavebních operací.

Avšak při plném funkčním provozu podporovaných aktivit lze předpokládat snížení tlaku plynoucího z dopravy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Specifický cíl 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T

Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T

Cíl opatření: Zrychlit napojení vybraného území na síť TEN-T

Popis typových aktivit:

- Rekonstrukce, modernizace, popř. výstavba silnic navazujících na síť TEN-T
 - Podpora významných úseků, především silnic II. třídy, které zajistí lepší propojenost regionů s Prahou, propojenost regionů uvnitř PMO, investice do jednotlivých úseků aglomeračního okruhu ve Středočeském kraji
- Budování obchvatů sídel na vybrané regionální silniční síti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T

Dopravní stavby jsou prakticky vždy spojeny se zábořem přírodních biotopů a s tím spojeným úbytkem biodiverzity. Výjimkou jsou některé stavby v intravilánech a na zemědělské půdě apod. K záborům dochází přímo v šířce stavby, terénními úpravami bezprostředního okolí, v místech zařízení stavenišť i dále přenášenými vlivy. Celkový úbytek nelze vzhledem k neurčitosti typově podporovaných projektů přesně určit. Lze předpokládat, že významný bude spíše v lokálním či regionálním měřítku.

K ochuzování biodiverzity vlivem realizace dopravních staveb bude docházet díky záboru přírodních biotopů a biotopů významných (citlivých) druhů, vlivem fragmentace krajiny a zhoršování migrační prostupnosti, znečištění ovzduší, změnami ve vodním režimu a dalšími vyvolanými vlivy.

Za pozitivní aspekt lze považovat změnu v územním rozložení dopravních intenzit na stávajících komunikacích (které jsou v současnosti přetíženy a vyznačují se proto lokálně vysokými vlivy na kvalitu ovzduší).

Určitý synergický pozitivní vliv lze navíc očekávat v souvislosti se zvýšením plynulosti dopravy (snížení nutnosti popojíždění, atd.) a zlepšením technických vlastností vozovky (tam, kde budou realizována opatření na stávající síti), kdy může docházet k poklesu jednotkových emisních intenzit vozidel (snížení množství produkovaných spalín a otěrů.)

Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí**Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu**

Cíl opatření: Zvýšit využití cyklistické dopravy

Popis typových aktivit:

- Výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras
- Realizace cyklistických jízdních pruhů
- Budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy (zejména veřejné)
 - V případě budování cyklostezek a cyklotras na území Středočeského kraje, sledovat návaznost těchto tras na území hl. m. Prahy

Při realizaci podporovaných aktivit lze očekávat negativní dopady zejména při jejich realizaci lze předpokládat, že budou mít územně hraniční charakter. Samotný provoz jednotlivých projektů se jeví z hlediska potenciální zátěže životního prostředí jako bezproblémový.

Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě

Cíl opatření: Snížení uhlíkové zátěže z dopravy na území PMO

Popis typových aktivit:

- Nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob

Lze předpokládat dlouhodobé přímé i nepřímé pozitivní dopady zejména v oblasti snížení emisního zatížení. Podporované opatření povede k šetrnější hromadné dopravě vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví.

6.3 Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky**Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní****Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření**

Cíl opatření: Ochránit území před povodněmi realizací protipovodňových opatření

Popis typových aktivit:

Realizace přírodě blízkých protipovodňových opatření, především na drobných vodních tocích, které vstupují do Prahy a v případě povodní mají dopad i na dotčené městské části hl. m. Prahy. Typové aktivity budou realizovány v souladu komplexního řešení daného problému s přihlédnutím na dopad na území nejen Středočeského kraje, ale i Prahy:

- Zprůtočnění koryt vodních toků
- Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže)
- Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině
- Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití
- Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně

V rámci plnění specifického cíle „Zabezpečit území před následky povodní“ je nutné rozlišovat dvě základní povahy vlivu, a to během realizace jednotlivých opatření a posléze během jejich užívání (provozu).

Z hlediska povahy vlivů potenciálně negativně ovlivňujících jednotlivé složky životního prostředí se jako problémové jeví typová aktivita „Zprůtočnění koryt vodních toků“, „Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže)“ a „Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně, apod. Obecně během výstavby nádrží, či retenčních nádrží a všech dalších plánovaných úprav technické povahy lze očekávat negativní vlivy na povrchové vody, horninové prostředí a půdu. Dle lokalizace jednotlivých záměrů lze očekávat taktéž negativní vlivy na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa a negativní dopady na jednotlivé ekosystémy a v nich nacházející se faunu a floru. Významným faktorem v rámci jednotlivých ekosystémů bude realizace trvalé zátopy při výstavbě vodních děl, při které bude docházet k přímé devastaci dotčených ekosystémů. Příčné stavby v aluviu mohou být významnou migrační překážkou pro vodní i suchozemské živočichy i rostliny, proto je nutné počítat s jejich technickým zprůchodněním.

Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní

Cíl opatření: Rozšířit preventivní opatření proti povodním na území PMO

Popis typových aktivit:

- Budování, rozšíření a zkvalitnění varovných, hlásných, předpovědních a výstražných systémů na lokální úrovni
- Analýzy odtokových poměrů včetně návrhů možných protipovodňových opatření
- Digitální povodňové plány

U typových aktivit „Budování, rozšíření a zkvalitnění varovných, hlásných, předpovědních a výstražných systémů na lokální úrovni“. „Analýzy odtokových poměrů včetně návrhů možných protipovodňových opatření“ a „Digitální povodňové plány“ lze očekávat významné sekundární (nepřímé) pozitivní dopady, zejména v oblasti ochrany majetku a veřejného zdraví.

6.4 Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání

Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání

Cíl opatření: Navýšit kapacity mateřských škol

Popis typových aktivit:

- Rozšiřování kapacit pro předškolní vzdělávání

Případné riziko plynoucí z realizace specifického cíle „Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání“ lze očekávat pouze v případě výstavby a rekonstrukce infrastruktury předškolního vzdělávání, při jejichž realizaci lze čekat krátkodobé územně hraniční negativní dopady, u kterých lze předpokládat, že budou v akceptovatelné úrovni.

Specifický cíl 3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce

Opatření 3.2.1: Rozšíření kapacit a technického vybavení vzdělávacích zařízení (MŠ, ZŠ, SŠ)

Cíl opatření: Zkvalitnit infrastrukturu ve vzdělávacích zařízeních s důrazem na potřeby

Popis typových aktivit:

- Výstavba, rekonstrukce a vybavení odborných učeben, laboratoří, dílen, center odborné přípravy a pozemků pro výuku přírodovědných a technických oborů a pro výuku technických a řemeslných dovedností
- Rekonstrukce a vybavení vzdělávacích zařízení pro rozvoj vybraných klíčových kompetencí
- Rozvoj vnitřní konektivity škol (a školských zařízení) v učebnách, laboratořích a dílnách a připojení k internetu
- Úpravy budov a učeben, vybavení nábytkem, stroji, didaktickými pomůckami, kompenzačními pomůckami a kompenzačním vybavením pro vzdělávání dětí, žáků a studentů se SVP
 - Jednotlivé aktivity a realizované projekty musí prokazovat soulad s prioritami akčního plánu v daném území. V případě podpory infrastruktury pro základní vzdělávání je nutné, aby dotýčný místní akční plán obsahoval formu dohody o efektivní využitelnosti této investice zřizovatelů a škol, kterých se problematika týká, tedy ve spádové oblasti

V rámci specifického cíle „Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce“ převažují typové aktivity s neutrálním nebo očekávaným nevýznamným vlivem, na jednotlivé živé i neživé složky životního prostředí. Výjimkou jsou opatření typu výstavby a rekonstrukce vzdělávací infrastruktury, při jejichž realizaci lze čekat krátkodobé územně hraniční negativní dopady, u kterých lze předpokládat, že budou v akceptovatelné úrovni.

7. Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce

Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat cíle, zásady a opatření, je nutné respektovat a dodržovat uvedená zmírňující opatření pro předcházení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, pokud nebudou upřesněna či změněna v rámci posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

7.1 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

- Zvážit přínosy výstavby plánovaných staveb oproti negativním vlivům na přírodu a krajinu.
- V rámci vymezených koridorů hledat optimální směrové a niveletní vedení s respektem ke zvláště chráněným územím včetně ochranných pásem, k lokalitám Natura 2000, k přírodním biotopům, výskytu zvláště chráněných druhů a dalším přírodním hodnotám.
- V případě významných vlivů, které nelze řešit v rámci vymezeného koridoru, hledat jinou trasu nebo zcela jiné řešení dopravních problémů.
- Vyhodnotit přesné územní vedení staveb na úrovni územně plánovacích dokumentací a podrobně včetně technického provedení na úrovni záměrů (EIA), stanovit zmírňující opatření dle konkrétní situace.
- Zajistit migrační prostupnost staveb zejména velké savce v místě dálkových migračních koridorů u všech dopravních staveb. Jedná se přednostně o vhodné provedení prvků, jako jsou propustky, mosty přes vodní toky a obecně podmostí a další prvky. Kritickými úseky jsou místa výskytu obojživelníků a jiných zvláště chráněných druhů, křížení evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území, nelze ale opomíjet ani volnou krajinu.
- Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa
- V rámci realizace nových zpevněných ploch (odstavné parkoviště, přestupné terminály aj.) je nutné při nakládání s dešťovými vodami přednostně jejich vsakování řešit pokud možno v místě jejich dopadu na zemský povrch, v případě jejich možného smísení se závadnými látkami umístění zařízení k jejich zachycení a čištění (odlučovače ropných látek)

7.2 Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

- Zvážit, zda podmínit normativem ÚPD pro nemovitosti, které jsou přesto lokalizovány v území s omezeným využitím, který by vymezoval míru a povinný rozsah individuální povodňové ochrany těchto objektů („tj. v zátopě je průmyslový závod – při schválení nového ÚP musí být řešena IPPVN tak, aby byl minimalizován negativní dopad průchodu povodňové vlny na složky ŽP. Případný další rozvoj závodu je nutné podmiňovat definováním IPPVN a dalšími aspekty“).
- Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa.
- Doplnit o plošná retenční opatření a KPÚ, pokud nebyly realizovány.
- Při absenci KPÚ a protierozních opatření je snižován retenční objem navrhovaného opatření, proto důsledně vyžadovat realizaci KPÚ zejména protierozních opatření a opatření zvyšující retenci vody v povodí.

7.3 Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

V rámci prioritní oblasti 3 nejsou definovány žádné zmírňující opatření.

8. Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při shromažďování požadovaných údajů (např. technické nedostatky nebo nedostatečné know-how)

8.1 Výčet důvodů pro výběr zkoumaných variant

Varianty konkrétních podporovaných aktivit, které budou iniciovány plněním koncepcí navrhovaných cílů, budou posuzovány zejména ve fázi projektové, tj. v průběhu procesu EIA (Environmental Impact Assessment) dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, pokud dle jejich navrhované technologie a kapacity budou pod toto hodnocení spadat.

Posuzování koncepce představovalo zhodnocení vlivu navržených specifických cílů a podporovaných aktivit na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z hlediska očekávaných výstupů SEA posouzení bylo provedeno:

- posouzení kvality popisu a hodnocení trendů ve vývoji ŽP;
- posouzení, zda byly zpracovány cíle ochrany ŽP do cílů koncepce;
- posouzení souladu navrhovaných řešení problémů dané koncepce s cíli ochrany ŽP;
- posouzení souladu s limity využití území definovanými v platné ÚPD na národní a krajské úrovni, případně že existoval konkrétní územní průmět podporované aktivity;
- posouzení vlivu provádění plnění navrhovaných cílů, zásad a opatření na ŽP;
- posouzení vlivu provádění navrhovaných aktivit a záměrů na ŽP;
- posouzení systémů sledování reálných vlivů dokumentu a návrh zajištění jeho environmentálně šetrné realizace.

Zajištění optimálního nastavení koncepčního dokumentu je zajištěno díky interaktivnímu posuzování (v průběhu přípravy koncepce) a z něj plynoucích zpětných vazeb k variantním návrhům.

8.2 Popis provedení posouzení vlivu na životní prostředí

Posouzení vlivu provádění Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí bylo provedeno v dikci zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Obligatorním podkladem určujícím rozsah posouzení byla též zadávací dokumentace a smlouva, kterou Institut pražského rozvoje definoval své požadavky a podmínky vztahující se k podrobnosti posouzení. Významným podkladem byla taktéž Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004). Dalším významným podkladem pro určení obsahu a rozsahu vyhodnocení byl Závěr zjišťovacího řízení vydaný dne 19. května 2015. Proces posuzování vlivu provádění Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti probíhal interaktivním způsobem, čili vyhodnocení bylo realizováno paralelně s tvorbou návrhu koncepce.

Vyhodnocení SEA Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti vycházelo především z podkladových informací definovaných v posuzované koncepci. Úroveň podrobnosti hodnocení je limitovaná omezeními vyplývajícími z charakteru podkladových materiálů a v nich obsažených informací. Zásadním limitujícím determinantem při určování vlivu plynoucího z provádění předmětné strategie je absence konkrétních podporovaných záměrů s jejich územním průmětem. Projektová podpora je v koncepci pouze naznačena obecným typem aktivit, jež budou podporovány.

Zpracovatelé SEA Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti k zajištění naplnění účelu vyhodnocení Strategie ITI PMO a rovněž při zohlednění požadavků na rozsah hodnocení vyplývající ze zjišťovacího řízení přistoupili k uplatnění kombinovaného přístupu vyhodnocení, v kterém byly jednak na obecné úrovni hodnoceny jednotlivé skupiny navrhovaných cílů a typově podporovaných aktivit a dále vyhodnocovány potencionální konflikty s jednotlivými složkami životního prostředí.

V rámci obecné úrovně hodnocení byl jednak analyzován soulad priorit koncepce s referenčními cíli ochrany životního prostředí a dále bylo provedeno hodnocení potenciálních vlivů provádění koncepce na jednotlivé složky životního prostředí.

Zvažované byly možné vlivy na:

- vlivy na ovzduší;
- vlivy na klima;
- vlivy na vodu;
- vlivy na horninové prostředí a půdu;
- vlivy na flóru, faunu a ekosystémy;
- vlivy na lesy a zemědělské kultury;
- vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů;
- vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo;
- vlivy na historické a kulturní hodnoty;
- vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu;
- vlivy na funkční využití území;
- využívání energetických a surovinových zdrojů.

8.3 Problémy při shromažďování potřebných údajů

Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je velmi obecným koncepčním dokumentem. Při současném detailu zpracování Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti nelze u většiny typově podporovaných aktivit vyvozovat ani rámcové parametry těchto možných projektů, čili s přihlédnutím k současné míře poznání je nelze detailně (exaktně, na základě přesných dat) hodnotit.

Vzhledem k charakteru koncepce nelze u všech zvažovaných aktivit použít územního průmětu k identifikaci konkrétních dotčených lokalit. Veškeré navrhované cíle a typově podporované aktivity jsou formulovány v obecné rovině, tak, že zde nelze rozlišit konkrétní územní působnost, a je tedy nutné případné vlivy jejich provádění považovat ve svém působení za plošné.

9. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí

Předkládané SEA vyhodnocení Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti shrnuje výstupy posouzení vyplývající z provádění předmětné strategie. Při návrhu systému sledování vlivů implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí je nutné vzít do úvahy, že ITI PMO představuje rámec pro schválení a implementaci jednotlivých podporovaných aktivit napříč celým spektrem rozvoje regionu (zejména doprava a životní prostředí), čili se jedná o velmi širokou a vzájemně provázanou oblast.

S ohledem na tuto skutečnost uvedený návrh indikátorů postihuje celkový systém implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.

9.1 Popis systému sledování provádění Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí

Na základě legislativních požadavků §10h zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je Magistrát hlavního města Prahy jako předkladatel koncepce povinen zajistit sledování a rozbor vlivů provádění schválené Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě zjištění závažných negativních vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví během implementace ITI PMO je předkladatel povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění takových vlivů a informovat o tom Ministerstvo životního prostředí a dotčené správní úřady a současně rozhodnout o změně dokumentu.

Pro sledování vlivů implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí navrhnul zpracovatel SEA set environmentálních indikátorů, které jsou provázány s jednotlivými tématy životního prostředí, jež byla v rámci hodnocení řešena a současně zohledňují analýzu veškerých současných problémů životního prostředí, které jsou významné pro koncepci.

Hodnotové změny indikátorů je nutné sledovat a současně vyhodnocovat v pravidelných (ročních) intervalech v průběhu celého implementačního období. K vyhodnocování provádění vlivu Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na změny životního prostředí je nezbytné porovnat celkové změny životního prostředí v rámci Pražské metropolitní oblasti s výstupy monitoringu a odhadnout tak příspěvek implementace Strategie ITI PMO k těmto změnám.

9.2 Návrh environmentálních indikátorů

Pro sledování vlivů provádění Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí navrhl zpracovatel SEA vyhodnocení sadu environmentálních indikátorů, které budou postihovat všechna relevantní témata z oblasti odpadového hospodářství v kontextu klíčových témat životního prostředí řešených ve vyhodnocení.

Navržený soubor environmentálních indikátorů by měl sloužit jako rámcový pro celkový systém monitorování při užití jak indikátorů cílů, tak indikátorů popisných.

Indikátory cílů

Slouží k průběžnému (dvouletému) vyhodnocování plnění cílů stanovených v Integrované strategii pro ITI Pražské metropolitní oblasti.

Popisné indikátory

Slouží k průběžné (roční) informaci o stavu a vývoji základních ukazatelů akcelerace rozvoje a jeho vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

9.3 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

- Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě;
- Podíl cyklistiky na přepravních výkonech;
- Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě;
- Počet vytvořených parkovacích míst;
- Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy;
- Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu;
- Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě;
- Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras;
- Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras;
- Počet parkovacích míst pro jízdní kola;
- Počet osob přepravených veřejnou dopravou;
- Množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů;
- Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut;
- Celková délka nově postavených silnic;
- Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic;
- Délka nových silnic II. třídy;
- Délka nových silnic III. třídy;
- Délka rekonstruovaných silnic II. třídy;
- Délka rekonstruovaných silnic III. třídy;
- Hodnota úspory času ve veřejné dopravě;
- Počet vozidel parkujících na místech v systému P+R;
- Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů;
- Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření;
- Počet vozidel parkujících na P+R;
- Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města);
- Počet vytvořených parkovacích míst vybavených pro dobíjení elektromobilů
- Úspora nafty v provozu městské autobusové dopravy

9.4 Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

- Počet obyvatel dotčených rozlivem Q_{100} ;
- Nepropustně zpevněná plocha připojená na jednotnou kanalizaci;

- Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním;
- Počet obcí s digitálním povodňovým plánem;
- Počet obnovených, vystavěných a rekonstruovaných vodních děl sloužících k povodňové ochraně;
- Plocha nově stabilizovaných objektů svahových nestabilit v rámci OPŽP 2014+;
- Počet obcí s nedostatečnou povodňovou ochranou;
- Území s identifikovanou svahovou nestabilitou
- Snížení plochy území s identifikovanými svahovými nestabilitami;
- Délka řešených kilometrů toků;
- Objem retardované dešťové vody;
- Počet studií v oblasti s potenciálním povodňovým rizikem s návrhem povodňové ochrany přírodě blízkým způsobem.

9.5 Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

- Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém;
- Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení;
- Počet osob využívající zařízení péče o děti do 3 let;
- Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení;
- Počet podpořených vzdělávacích zařízení.

9.6 Aktivita k zajištění monitoringu na projektové úrovni

Vzhledem k návaznosti hodnocení provádění předkládané strategie a výběru projektů na environmentální indikátory je klíčovým prvkem pro dosažení účinného systému výběr relevantních environmentálních návodných otázek pro konkrétní podporované projekty či aktivity. Pouze tak bude problematika životního prostředí chápána ze strany předkladatelů projektů jako možnost, jak zvýšit celkovou kvalitu projektů, a nikoliv jako administrativní překážka.

Pro zajištění dostatečného zohlednění životního prostředí při hodnocení a výběru projektů je nutné zejména:

- zapracovat navržená environmentální kritéria do celkového systému hodnocení a výběru projektů;
- zajistit dostatečnou informovanost žadatelů o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí;
- poskytovat poradenské služby pro oblast životního prostředí předkladatelům projektů.

Detailnější popis navrženého systému environmentálního hodnocení a výběru projektů včetně návrhu konkrétních návodných kritérií je předmětem kapitoly 11 tohoto vyhodnocení.

10. Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci nepříznivých vlivů posuzovaného koncepčního materiálu Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti jsou rámcově specifikována v rámci kapitoly č. 7 Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce.

11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektů

V rámci realizace koncepce Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti budou realizovány projekty s rozdílnou mírou rozsahů a kategorií vlivů na životní prostředí, či veřejné zdraví. Z hlediska jejich podpory, respektive ne podpory je vhodné užití stanovených kritérií pro výběr projektů, díky kterým lze získat ucelený přehled jejich rizikovosti ve vztahu k životnímu prostředí a tudíž odpověď na to, zdali daný projekt podporovat či nikoli.

V rámci výběru dalších projektů v jednotlivých prioritách koncepce je možné kromě standardních výběrových procesů včetně EIA procedury uplatnit následující návodná výběrová environmentální kritéria, která mohou dle věcného zaměření předcházet či minimalizovat možné nepříznivé vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

11.1 Systém environmentálního hodnocení projektů

Cílem navrženého systému je zohlednit v rámci celkového hodnocení a výběru projektů pro udělení podpory oblast životního prostředí a podpořit tak ty projekty, které (kromě svého primárního zaměření a účelu) budou mít pozitivní dopady i na životní prostředí a veřejné zdraví. Hodnocení by mělo probíhat na úrovni projektů jako součást rozhodování o schválení přidělení podpory konkrétnímu projektu, tj. hodnocení dle environmentálních indikátorů by mělo být součástí souhrnného hodnocení předkládaného projektu v rámci rozhodovacích procesů.

Navržený systém je zaměřen zejména na pozitivní dopady projektů na životní prostředí. Zpracovatel SEA vychází z předpokladu, že případné negativní dopady jsou detailně sledovány v rámci legislativních postupů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (EIA), a příslušné limity jsou stanoveny environmentální legislativou.

11.2 Set návodných environmentálních kritérií (otázek) sloužících pro výběr projektů

- Přispěje realizace projektu ke snížení emisí hlavních znečišťujících látek, spojených s danou činností?
Ano / Ne
- Přispěje projekt ke snížení emisí skleníkových plynů?
Ano / Ne
- Přispěje realizace projektu ke snížení emisí prioritních nebezpečných látek, spojených s danou činností?
Ano / Ne
- Dojde v souvislosti s realizací projektu k úsporám energie?
Ano / Ne

- Dojde v rámci realizace projektu ke zvýšení rozlohy zastavěných ploch?
Ano / Ne
- Dojde v rámci realizace projektu k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa či půdy zemědělského půdního fondu první, popřípadě druhé třídy ochrany?
Ano/Ne
- Dojde v rámci realizace projektu k významnému ovlivnění území chráněných podle zvláštních předpisů na ochranu složek životního prostředí.
Ano/Ne
- Zahrnuje projekt environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu?
Ano / Ne
- Přispěje projekt k obnově stabilního vodního režimu krajiny a prvků ekologické stability?
Ano / Ne
- Dojde v souvislosti s realizací projektu k úbytku délky přirozených koryt vodních toků?
Ano / Ne
- Upřednostňuje projekt přírodě blízká opatření nad technickými?
Ano / Ne
- Přispěje realizace projektu ke zlepšení migrační prostupnosti daného vodního toku?
Ano / Ne
- Přispěje realizace projektu ke zlepšení migrační prostupnosti krajiny?
Ano / Ne
- Přispěje projekt ke zlepšení retence vody v krajině?
Ano / Ne
- Dojde v souvislosti s realizací projektu k přírůstku nebo úbytku plochy ohnisek biodiverzity?
Ano (počet ha) / Ne
- Je v rámci technického a technologického provedení záměru zohledněno kritériu minimalizace světelného znečištění.
Ano / Ne

12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví

12.1 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

Cílem této prioritní oblasti je zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy a snížení dopadů na životní prostředí. To platí u obchvatů, ale už zdaleka ne tak jednoznačně (a někde vůbec ne) u nových silnic a zkapacitnění stávajících. Tam se vliv na životní prostředí zvýší, a je jen otázkou vzdálenosti obytného území v konkrétním místě, zda se zvýší i expozice obyvatel a tím i dopady na zdraví, nebo zda zůstane v přijatelné míře a bez nadměrného vlivu. Zvýšení dostupnosti je přínosem pro možnost dojíždění obyvatel do zaměstnání a škol, zdravotnických zařízení i pro kontakty lidí navzájem, ale umístění ve vztahu k obytné zástavbě je limitujícím faktorem, který není navíc lehké vyřešit ve státě, kde je značná hustota malých sídel rozptýlených prakticky na celém území.

Cíle prioritní oblasti z části v souladu s cíli ochrany veřejného zdraví, z části podmíněně. Problematické mohou být nové komunikace a zkapacitnění z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší a zátěž hlukem a tím i dopadu na zdraví.

Všechny plánované aktivity budou také, byť dočasně, znamenat vytvoření nových pracovních míst. Negativní vlivy lze předpokládat především v krátkodobém zhoršení místních podmínek v době výstavby, co do hluku a čistoty ovzduší, související se stavebními pracemi, resp. obecně s realizací jednotlivých konkrétních opatření.

Hodnocení možných vlivů jednotlivých specifických cílů, a typově podporovaných opatření na veřejné zdraví vychází z cílů a priorit uvedených v mezinárodních a národních koncepčních dokumentech ochrany a podpory zdraví. Realizace navržené prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava má potenciál přispět ke zlepšení zdraví snížením zátěže obyvatel znečištěním ovzduší a hlukem a mírným zvýšením pohybové aktivity (opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu). Vyvedení dopravy z měst realizací obchvatů přinese snížení zdravotních rizik snížením zátěže obyvatel ve městech. V každém případě dojde realizací části navrhovaných aktivit ke zvýšení bezpečnosti, pohodlí a plynulosti dopravy, což se patrně odrazí ve snížení nehodovosti, zvýšení pohody, dané mimo jiné zvýšením komfortu cestování.

Ke zvýšení hlukové zátěže a znečišťujících látek dojde také v souvislosti se stavebními pracemi, které budou souviset s realizací řady cílů, resp. obecně s realizací jednotlivých konkrétních opatření.

12.2 Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

Povodně přináší řadu situací, které bezprostředně mohou ohrozit lidské zdraví. Výška hladiny a rychlost proudění; sesuvy půdy i riskantní chování lidí, může vést k bezprostřednímu ohrožení zdraví jako je utonutí nebo zranění. Kontakt s vodou může být příčinou respiračních onemocnění, hypotermie, příčinou šoku, ale může způsobit i srdeční zástavu. V případě, že voda po povodních je znečištěná, podílí se např. na infekci ran, dermatitidách, gastrointestinální onemocnění, ale může způsobit i závažná infekční onemocnění.

Problémem v těchto krizových situacích je i zvýšená vnímavost k psychosociálním poruchám a kardiovaskulárním příhodám.

Důsledky jde shrnout:

- možné nákazy: *E. coli*, *Shigella*, hepatitis A, leptospiróza, giardióza, campylobakterií, dermatitis, conjunctivitis;
- nedostatečné zásobování potravinami; ztížené podmínky zdravotní záchranné služby;
- možné akutní nebo chronické následky působení chemických látek;
- nákazy přenášené členovci;
- možný výskyt nálezů šířených hlodavci;
- možné psychosociální poruchy;
- úrazy, včetně úrazů elektrickým proudem; poškození pokožky (*odřeniny, infekce*);
- poruchy v zásobování.

Ohrožení veřejného zdraví hrozí nejen v období záplav, ale i po záplavách, kdy jde vždy o dlouhodobý horizont. Jedná se především o navrátilce do vyplavených domovů.

Problematiku z hlediska ohrožení veřejného zdraví lze shrnout následovně:

- psychická traumata (*zjištění rozsahu škod; demolice narušených domů*);
- zdravotní problémy při vysoušení, opravách a bydlení v zasažených domech;
- péče o ubytované v improvizovaných podmínkách, čekatele na náhradní ubytování (*staří a dlouhodobě nemocní*);
- stavy dlouhodobé psychické vyčerpanosti, vedoucí až k depresím u členů krizových štábů a dalších organizačních pracovníků;
- psychická vyčerpanost odborníků angažovaných po záplavách (např. statiků a dalších profesí): vysoce odpovědná rozhodnutí musí být často přijímána a pod časovým tlakem.

Návrhy opatření v oblasti protipovodňových opatření vytváření vhodný rámec pro snižování bezprostředních zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

12.3 Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

V rámci prioritní oblasti se nepředpokládají negativní vlivy na veřejné zdraví, naopak lze předpokládat, že zvýšením kvality a dostupnosti vzdělávání lze ve společnosti upevňovat návyky, které jsou z pohledu zvyšování úrovně veřejného zdraví žádoucí.

13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

13.1 Obecná charakteristika

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti představuje realizaci integrovaných územních investic (ITI), tedy nástroje Evropské komise pro uplatňování územní dimenze a integrovaného přístupu využívající slučování finančních zdrojů z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů. Strategie definuje klíčové problémové a rozvojové oblasti a umožní tak realizovat investičně náročnější projekty s významným dopadem pro řešené území.

Integrované územní investice (ITI - „Integrated Territorial Investment“) je nový nástroj kohezní politiky Evropské unie, který Evropská komise umožňuje využít v programovém období 2014–2020 pro správu evropských investic v regionech Evropy.

Zjednodušeně si ITI lze představit jako investiční plán, který vychází z rozvojové strategie území. O konečném zaměření investic rozhodnou společným úsilím klíčoví partneři v území na základě zjištěných skutečných potřeb a potenciálu území v souladu s národními a evropskými prioritami.

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je tedy společnou strategií hl. m. Prahy a Středočeského kraje, v rámci které budou realizovat společné strategické projekty s pozitivním dopadem na oba regiony, a to v oblasti dopravy, životního prostředí a regionálního školství, spolufinancované z ESI fondů. Zásadním přínosem tvorby strategie bylo vymezení Pražské metropolitní oblasti. Na základě použití dat od mobilních operátorů byly po mnoha letech ověřeny funkční vazby v území, které poslouží nejen nástroji ITI, ale také dalšímu politickému rozhodování v obou regionech. V rámci tvorby Strategie byla dále provedena socioekonomická analýza, popisující charakteristiku území, SWOT analýza, analýza hlavních stakeholderů, která ukazuje důležitost jednotlivých hráčů ve vazbě na tvorbu i budoucí realizaci Strategie a analýza problémů a potřeb Pražské metropolitní oblasti.

Na základě výše zmíněných analýz byly stanoveny vize a cíle, respektive byla navržena opatření a typové aktivity ve třech vybraných oblastech (doprava, životní prostředí, regionální školství) pro odstranění překážek dalšího rozvoje Pražské metropolitní oblasti.

13.2 Průběh posuzování

Procedura strategického posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí probíhá v dikci Ministerstva životního prostředí České republiky, jež je příslušným úřadem pro vyhodnocení vlivů koncepce Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí. Zapojení dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti, nevládních organizací a zájmových skupin probíhá v souladu s obligatorními kroky, definovanými zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

- Oznámení koncepce ve smyslu § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, bylo příslušným úřadem zveřejněno 13. 04. 2015. Oznámení bylo v souladu s požadavkem § 10c odstavce 2 citovaného zákona příslušným úřadem zasláno dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k jejich

vyjádření. Možnost zaslání písemného vyjádření měla samozřejmě i veřejnost, nevládní organizace a zájmové skupiny.

- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 20. 04. 2015 zveřejněním informace o oznámení koncepce. Oznámení bylo rovněž zveřejněno v rámci Informačního systému SEA. Ministerstvo životního prostředí odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo v zákonné lhůtě celkem 24 písemných vyjádření od různých subjektů. Připomínky týkající se obsahu a rozsahu posouzení byly využity jako podklad pro vydání závěru zjišťovacího řízení.
- Závěr zjišťovacího řízení byl Ministerstvem životního prostředí, odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA vydán dne 19. 05. 2015 a zveřejněn v rámci Informačního systému SEA byl 25. 05. 2015.
- Dne 23. 11. 2015 byl Ministerstvu životního prostředí ČR, jako příslušnému úřadu předložen návrh koncepce Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti včetně Vyhodnocení ve smyslu § 10f zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Realizace posouzení vlivů provádění Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí byla provedena v plném souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. V rámci posouzení byl metodicky využit podklad Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004). Dále byl jako určující dokument použit Závěr zjišťovacího řízení, který do detailu určuje obsah a rozsah vyhodnocení.

Z hlediska posouzení se SEA tým pohyboval na dvou úrovních míry podrobnosti. Pro obecnou úroveň hodnocení byl zkoumán soulad navrhovaných cílů a typově podporovaných aktivit s referenčními cíli ochrany životního prostředí. Druhou úrovní bylo provedení posouzení vlivu provádění dané koncepce na jednotlivé složky životního prostředí. Konkrétně byly zvažovány možné vlivy na:

- vlivy na ovzduší;
- vlivy na klima;
- vlivy na vodu;
- vlivy na horninové prostředí a půdu;
- vlivy na flóru, faunu a ekosystémy;
- vlivy na lesy a zemědělské kultury;
- vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů;
- vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstva;
- vlivy na historické a kulturní hodnoty;
- vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu;
- vlivy na funkční využití území;
- využívání energetických a surovinových zdrojů.

Na základě vyjádření orgánů ochrany přírody a krajiny v rámci oznámení koncepce dospěl příslušný úřad k závěru, že provádění Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti může mít významný negativní vliv na celistvost (integritu) lokalit soustavy Natura 2000 (viz Závěr zjišťovacího řízení ze dne 19. května 2015) tudíž toto vyhodnocení je součástí SEA vyhodnocení Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti. Konkrétně se jedná o kapitulu 4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí (např. oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů), respektive podkapitulu 4.2 Vyhodnocení vlivů koncepce Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, jejich předměty ochrany a celistvost soustavy Natura 2000 (textová část). Konkrétní vyhodnocení vlivu provádění jednotlivých specifických cílů a typově podporovaných aktivit na soustavu lokalit Natura 2000 je součástí samostatné přílohy, kde je uvedeno detailnější tabulkové vyhodnocení.

Vyhodnocení vlivu provádění Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti na soustavu lokalit Natura 2000 bylo zpracováno Mgr. Stanislavem Mudrou (držitelem autorizace pro oblast vyhodnocení vlivů na lokality Natura 2000)

Hodnocení SEA Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti vycházelo především z podkladových materiálů obsažených v samotném koncepčním dokumentu společně se souvisejícími materiály, které byly poskytnuty předkladatelem ITI PMO. Tyto dokumenty byly obohaceny o vlastní analýzy a dílčí expertízy zpracované SEA posuzovatelem.

13.3 Problémy při shromažďování údajů

Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je velmi obecným koncepčním dokumentem. Při současném detailu zpracování Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti nelze u většiny typově podporovaných aktivit vyvozovat ani rámcové parametry těchto možných projektů, čili s přihlédnutím k současné míře poznání je nelze detailně (exaktně, na základě přesných dat) hodnotit.

Vzhledem k charakteru koncepce nelze u všech zvažovaných aktivit použít územního průmětu k identifikaci konkrétních dotčených lokalit. Veškeré navrhované cíle a typově podporované aktivity jsou formulovány v obecné rovině, tak, že zde nelze rozlišit konkrétní územní působnost, a je tedy nutné případné vlivy jejich provádění považovat ve svém působení za plošné.

13.4 Shrnutí výsledků vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví

Naplnění cílů z prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava je zamýšleno jak organizačně technologickými opatřeními, tak investičními záměry. Organizační opatření k zefektivnění dopravy a technologická opatření podobného účinku mohou snížit zatížení dopravou,

kteří se prostřednictvím snížení emisního a hlukového zatížení, nebo prostřednictvím omezení dalších sekundárních vlivů dopravy může především v dlouhodobém pohledu promítnout pozitivním dopadem v rámci životního prostředí. Opatření v podobě stavebních činností naopak mohou skrývat rizika, která se budou odvíjet od detailní lokalizace jednotlivých záměrů (podporovaných staveb) a od způsobů jejich provedení a to jak z technického, tak technologického pohledu.

Z hlediska posouzení vlivů provádění prioritní oblasti 2: Ochrana před přírodními riziky lze konstatovat, že jsou svojí konstrukcí spíše proaktivní (s pozitivním dopadem) a v rámci jejich provádění by mělo docházet k pozitivním dopadům na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Samozřejmě v rámci dopadů bude generována rozdílná kategorie a dimenze vlivů ve fázi realizace jednotlivých opatření a poté ve fázi jejich užívání (provozu).

Z hlediska realizace se jeví jako problémová opatření ty, u kterých bude docházet k novým záborům krajiny v důsledku přímého zátopu a tudíž i destrukci stávajících biotopů a k negativnímu dotčení přítomných druhů živočichů a rostlin, a jejich migračních cest.

V rámci provádění prioritní oblasti 3: Dostupné a kvalitní školství lze předpokládat dlouhodobé přímé i nepřímé pozitivní dopady. Určitá rizika lze spatřovat v konkrétních stavebních činnostech, budou-li realizovány, avšak k vyhodnocení míry jejich rizikovosti je potřeba znalostí uváděných v rámci projektové úrovně.

14. Souhrnné vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

14.1 Vypořádání doporučení definovaných v Závěru zjišťovacího řízení k oznámení koncepce Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti

Jednotlivé body ZZR	Znění bodů	Vypořádání jednotlivých bodů Závěru zjišťovacího řízení
1.	Vyhodnotit soulad ITI PMO s relevantními koncepcemi na úrovni hlavního města Prahy a Středočeského kraje a na úrovni národní v oblasti ochrany životního prostředí. Vyhodnotit zda ITI PMO naplňuje cíle stanovené ve schválených národních koncepčních dokumentech – Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR - 2005, Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR - 2009, Státní politika životního prostředí ČR na období 2012 - 2020.	V rámci identifikací souladů cílů s cíli relevantních koncepcí byl identifikován soulad viz kapitola č. 5 Vyhodnocení. Zmiňované opatření nejsou v rozporu s cíli národních či krajských strategických dokumentů. V rámci koncepce není uveden detail územního průmětu konkrétních opatření. Potenciální konflikty budou hodnoceny na projektové úrovni.
2.	Vyhodnotit, zda a v jaké míře je v rámci ITI PMO využit (zohledněn) potenciál ke zlepšení stavu ovzduší na území hl. m. Prahy. Vyhodnotit, jak ITI PMO přispěje k naplňování cílů aktuálně platného (Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha) i nově připravovaného programu zlepšování kvality ovzduší.	Tento potenciál je řešen v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava a prováděním koncepce lze identifikovat kladné příspěvky k zlepšení na územích se zhoršeným stavem ovzduší zejména díky snížení dopravního zatížení a podpory veřejné dopravy na úkor individuální.
3.	Vyhodnotit vliv ITI PMO na zvláště chráněná území (ZCHÚ) v řešeném území Pražské metropolitní oblasti. Vyhodnotit, zda plněním zejména níže uvedených dílčích cílů a realizací konkrétních opatření nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ: 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T, 1.3.1 Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T, 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, 1.4.1 Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu,	K zohlednění vlivu koncepce na ZCHÚ je nezbytný alespoň elementární územní průmět a rámcová znalosti kapacity a charakteru inkriminovaných opatření. Tyto informace nejsou součástí koncepce a v současné době nejsou k dispozici. Detailnější identifikace vlivu na jednotlivé ZCHÚ bude možná až na projektové úrovni.

	2.1 Zabezpečit území před následky povodní, 2.1.1 Budování protipovodňových opatření, 2.1.2 Realizace opatření pro řešení povodní.	
4.	Vyhodnotit, zda a jak (do jaké míry) ITI PMO jako celek i jednotlivé cíle, případně opatření, přispívá ke zvýšení retence srážek (zejm. přívalových srážek) v zastavěných plochách (zastavěném území), a tím ke zmírnění dopadů klimatických změn a zlepšení mikroklimatu v území (snížení teploty, zvýšení vlhkosti, resp. další ekosystémové služby), jakož i k předcházení vzniků povodní v nižších polohách podél vodních toků.	Řešeno v rámci prioritní oblasti 2: Ochrana před přírodními riziky, respektive v rámci typových aktivit <ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže) • Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině • Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití Naplňováním těchto typových aktivit lze identifikovat kladný příspěvek k zmiňovaným parametrům.
5.	Vyhodnotit, zda a jak (do jaké míry) ITI PMO jako celek i jednotlivé cíle, případně opatření, přispívá k zajištění spojitosti přírodních a přírodě blízkých ploch, snížení fragmentačního vlivu rozvoje urbanizovaného území s příslušnou infrastrukturou na ZCHÚ, přírodní parky, přírodní památky, významné krajinné prvky (VKP), územní systém ekologické stability (ÚSES), skupiny dřevin mimo les, luční porosty a další, včetně zajištění nemotorového pohybu člověka v krajině.	Fragmentační vliv bude nutné detailněji řešit v rámci projektových příprav a navazujících povolení. Lze však předpokládat, že by neměl být významný. Strategie se zaměřuje na rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T, kdy se jedná o silnice II. třídy u kterých efekt fragmentace není tak významný jako u dálnic, rychlostních silnic či silnic první třídy. Limitující hodnotou z hlediska dopravních intenzit je 10 000 aut/den. V rámci projektové přípravy bude nutné definovat vhodné preventivní, minimalizační a kompenzační opatření odpovídající daným lokalitám a v nich žijícím živočišným a rostlinným druhům.
6.	Vyhodnotit, zda a jak (do jaké míry) ITI PMO jako celek i jednotlivé cíle, případně opatření, přispívá ke zkvalitnění přírodních a přírodě blízkých ploch pro zajištění širokého spektra ekosystémových služeb (zvýšení stability ekosystémů, zvýšení retenční schopnosti krajiny, zkvalitnění mikroklimatu, čistící funkce a další, včetně rekreačních služeb pro obyvatele území).	Řešeno v rámci prioritní oblasti 2: Ochrana před přírodními riziky, respektive v rámci typových aktivit <ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže) • Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině • Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití Naplňováním typových aktivit lze identifikovat kladný příspěvek k zmiňovaným parametrům. Jako potenciálně riziková ve vztahu k ke zkvalitnění přírodních a přírodě blízkých ploch pro zajištění širokého spektra ekosystémových služeb (zvýšení stability ekosystémů, zvýšení retenční schopnosti krajiny, zkvalitnění mikroklimatu, čistící funkce a další, včetně rekreačních služeb pro obyvatele území) se mohou jevit některé aktivity, které budou realizovány naplňováním především prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava.
7.	Vyhodnotit, zda ITI PMO respektuje limity využití území, respektive základní ochranné podmínky dané zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a bližší ochranné podmínky dané zřizovacím předpisem dotčených ZCHÚ.	V rámci strategie není uveden konkrétní územní průmět, čili na současné úrovni znalostí nelze vyhodnotit. Předcházení, minimalizace, popřípadě kompenzace možných negativních vlivů je řešeno v rámci kapitoly 7 a 11 SEA vyhodnocení.

8.	S ohledem na výše uvedené body ve vyhodnocení navrhnout případná opatření k předcházení, vyloučení snížení či kompenzaci negativních vlivů na ZCHÚ, VKP, přírodní parky, ÚSES, krajinný ráz, retenční schopnost (včetně ploch zastavěných), spojitost krajiny (přírodních a přírodě blízkých ploch), případně další ekosystémové služby.	Opatření navrhována v rámci kapitoly 7 SEA vyhodnocení a dále je daná problematika řešena v rámci kapitoly 11 SEA vyhodnocení.
9.	Vyhodnotit, zda a jak jsou v ITI PMO zohledněny zásady ochrany zemědělského půdního fondu s ohledem na zábery kvalitní zemědělské půdy.	V rámci strategie není uveden konkrétní územní průmět, čili na současné úrovni znalostí nelze vyhodnotit. Minimalizace záborů řešena v rámci kapitoly 7 a 11 SEA vyhodnocení. Vlivy na půdy je jedno z kritérií hodnocení na úrovni navržených opatření.
10.	Vyhodnotit možné vlivy ITI PMO na pozemky určené k plnění funkcí lesa včetně jejich ochranných pásem zejména s ohledem na přirozenou obnovu a zakládání lesních porostů, zvyšování biodiverzity porostů, zakládání prvků rozptýlené zeleně v krajině.	V rámci strategie není uveden konkrétní územní průmět, čili na současné úrovni znalostí nelze vyhodnotit. Minimalizace záborů řešena v rámci kapitoly 7 a 11 SEA vyhodnocení. Vlivy na půdy je jedno z kritérií hodnocení na úrovni navržených opatření.
11.	Vyhodnotit, jak ITI PMO zohledňuje stávající hlukovou a imisní zátěž dotčeného území a přispívá k jejich odstraňování vlivem rozvoje cyklo dopravy, elektrocyklo dopravy, bezemisní dopravy, vlivem zvyšování podílu železniční dopravy na veřejné a nákladní dopravě.	Řešeno v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava, respektive v rámci opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky a opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T. Rozvoj cyklo dopravy řešen v rámci opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Zvyšování podílu železniční dopravy a bezemisní dopravy řešen v rámci opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy, opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy, opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky a opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu.
12.	Vyhodnotit, zda a jakým způsobem ITI PMO zajišťuje odvedení tranzitní a kamionové dopravy mimo oblast hlavního města Prahy.	Řešeno v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava, respektive v rámci opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky a opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T.
13.	Vyhodnotit vliv ITI PMO na rozšiřování zástavby do okolní krajiny (tzv. urban sprawl) ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí.	Tato problematika by měla být přednostně řešena v rámci územně plánovacích dokumentací národní, regionální (krajské) a místní úrovně skrze jednotlivé limity využití. Potenciálně podporované projekty Strategii ITI Pražské metropolitní oblasti musí být v souladu se způsoby využití území definovanými v rámci těchto dokumentací. Bez tohoto souladu by umístění podporovaného projektu nebylo možné. Při realizaci projektů budou uplatňována výběrová environmentální kritéria definovaná v kapitole č. 11 SEA Vyhodnocení.

14.	Vyhodnotit vliv ITI PMO na světelné znečištění.	Na úrovni ITI PMO nelze hodnotit. Součástí strategie není seznam podporovaných aktivit, čili ani nelze spolehlivě určit možné zdroje světelného znečištění. Toto vyhodnocení bude možné realizovat na projektové úrovni u jednotlivých podporovaných opatření. V rámci zohlednění parametru světelného znečištění bylo v rámci kapitoly 11 definované kritérium „ Je v rámci technického a technologického provedení záměru zohledněno kritériu minimalizace světelného znečištění“.
15.	Požadavky stanovené v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která MŽP obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví vypořádat.	Veškeré požadavky jsou vypořádány.

14.2 Vypořádání písemných vyjádření ze strany DSÚ, DÚSC, NGO a veřejnosti k oznámení koncepce Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti

V tabulce jsou uvedeny jen subjekty, které uplatnily relevantní připomínky ke koncepci a požadavky na její vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí. Z důvodu zachování maximální vazby mezi připomínkami a jejich vypořádáním jsou stručné popisy připomínek maximálně autentické s původním textem a to i za předpokladu, že byly formulovány nevhodným (neadekvátním) formátem (obsahem a názvoslovím). V rámci Souhrnného vypořádání vyjádření je pracováno s těmi připomínkami, které se vztahují k předmětné koncepci Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti.

	Subjekt	Připomínky	Vypořádání
1	MŽP Odbor ochrany ovzduší	V rámci vyhodnocení vlivů koncepce ITI na životní prostředí požadujeme, aby bylo v dokumentaci SEA provedeno vyhodnocení, jak tato koncepce přispěje k naplňování cílů aktuálně platného (viz Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území Aglomerace Hlavní město Praha) i nově připravovaného programu zlepšování kvality ovzduší. Hlavní město Praha je oblastí, ve které je znečištění ovzduší vystaveno velké množství lidí. V aglomeraci Praha jsou dlouhodobě překračovány imisní limity pro suspendované částice PM 10, oxid dusičitý, benzo(a)pyren a přízemní ozon. Většina překročení imisních limitů souvisí se značným dopravním zatížením hlavního města. Z toho důvodu považujeme za zásadní vyhodnotit, zda a v jaké míře je v rámci připravované strategie ITI využit (zohledněn) potenciál ke zlepšení stavu ovzduší na území hl. m. Prahy.	Strategie ITI má potenciál přispívat pozitivně k zmiňovaným dokumentům a to zejména v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava, respektive cíli 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO, jež povede k preferenci hromadné dopravy a omezení individuálních jízd. Dále 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy. Cílem 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T, v rámci kterého budou realizovány obchvaty sídel na vybrané regionální silniční síti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T a dále bude realizována podpora významných úseků, především silnic II. třídy, které zajistí lepší propojenost regionů s Prahou, propojenost regionů uvnitř PMO, investice do jednotlivých úseků aglomeračního okruhu ve Středočeském kraji. Tyto aktivity povedou k odklonění dopravy z dnes přetížených úseků a jádrových zón měst, čili povedou k zlepšení stavu ovzduší v dnes zatížených územích.
		K samotné textové části oznámení koncepce ITI uvádíme ke kapitole "Klima a znečištění ovzduší" následující: - Na straně 37 je odkazováno na neplatný prováděcí předpis k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (viz vyhláška č. 425/2012 Sb.). Správně má být vyhláška č.	Akceptováno

		<p>415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, v platném znění.</p> <p>- Na straně 38 není vyhodnoceno překračování ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren, který byl v roce 2013 překročen na 60 % území hl. m. Prahy. Požadujeme, aby byla kapitola o znečištění ovzduší doplněna rovněž o tyto informace.</p> <p>- Na straně 38 až 40 je provedeno hodnocení kvality ovzduší ve stávajícím stavu podle rozptylové studie, zpracované firmou ATEM, v roce 2012. Vyhodnocení současné úrovně znečištění ovzduší doporučujeme provést rovněž dle pětiletých průměrů 2009 - 2013.</p>	
2	MŽP Zvláštní územní ochrany přírody a krajiny	<p>Z textu oznámení koncepce vyplývá, že ve vazbě na zvláště chráněná území (ZCHÚ) by mohly být problematické zejména hlavní cíle koncepce jako Inteligentní doprava a Ochrana před přírodními riziky. V souvislosti s uvedeným požadujeme z hlediska doporučení k obsahu a rozsahu zpracování vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví následující:</p> <p>a) zohlednit vliv koncepce na ZCHÚ v řešeném území Pražské metropolitní oblasti;</p> <p>zároveň je nezbytné vyhodnotit, zda plněním níže uvedených dílčích cílů a realizací konkrétních opatření nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany dotčených ZCHÚ.</p> <p>1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN -T</p> <p>1.3.1 Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN -T</p> <p>1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí</p> <p>1.4.1 Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu</p> <p>2.1 Zabezpečit území před následky povodní</p> <p>2.1.1 Budování protipovodňových opatření</p>	<p>Obecně z hlediska cílů se jedná o zaměření, které již bylo posouzeno v rámci SEA u dotčených operačních programů.</p> <p>K zohlednění vlivu koncepce na ZCHÚ je nezbytný alespoň elementární územní průmět a rámcová znalosti kapacity a charakteru inkriminovaných opatření. Tyto informace nejsou součástí koncepce a v současné době nejsou k dispozici. Detailnější identifikace vlivu na jednotlivé ZCHÚ bude možná až na projektové úrovni.</p>

		2.1.2 Realizace opatření pro řešení povodní	
		S ohledem na výše uvedený bod navrhnout ve vyhodnocení případná opatření k předcházení, vyloučení, snížení nebo kompenzaci negativních vlivů na ZCHÚ.	Opatření jsou definovaná v rámci kapitoly 7.
		Vyhodnotit, zda koncepce naplňuje cíle stanovené ve schválených národních koncepčních dokumentech - Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR-2005, Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR -2009 a Státní politika životního prostředí ČR na období 2012-2020.	Implementace koncepce má předpoklad naplňovat cíle stanovené ve schválených národních koncepčních dokumentech - Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR-2005, Aktualizace Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR -2009 a Státní politika životního prostředí ČR na období 2012-2020. Významným bodem k jejich úplnému zohlednění bude definování preventivních, minimalizačních popřípadě kompenzačních opatření na projektové úrovni, jež bude vycházet z konkrétních stanovištních podmínek v dotčených lokalitách a charakterů podporovaných aktivit.
	MŽP odbor obecné ochrany přírody a krajiny	<p>Posoudit zda a jak (do jaké míry) koncepce jako celek i jednotlivé cíle, případně opatření, přispívají k:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zvýšení retence srážek (zejm. přívalem srážek) v zastavěných plochách (zastavěném území) a tím ke zmírnění dopadů klimatických změn a zlepšení mikroklimatu v území (snížení teploty, zvýšení vlhkosti, resp. další ekosystémové služby.) jakož i předcházení povodní v nižších polohách podél vodních toků. <p>Zajištění spojitosti přírodních a přírodě blízkých ploch (snížení fragmentačního vlivu rozvoje urbanizovaného území s příslušnou infrastrukturou na ZCHÚ, přírodní parky, přírodní památky, VKP, ÚSES, skupiny dřevin mimo les a luční porosty a další), včetně zajištění nemotorového pohybu člověka v krajině.</p>	<p>Řešeno v rámci prioritní oblasti 2: Ochrana před přírodními riziky, respektive podporovanými typovými aktivitami:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zprůtočnění koryt vodních toků • Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže) • Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině • Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití • Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně. <p>Nemotorový pohyb člověka v krajině bude zajištěn Specifickým cílem 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, respektive opatřením 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Fragmentační vliv bude nutné detailněji řešit v rámci projektových příprav a navazujících povolení. Lze však předpokládat, že by neměl být významný. Strategie se zaměřuje na rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T, kdy se jedná o silnice II. třídy u kterých efekt fragmentace není tak významný jako u dálnic, rychlostních silnic či silnic první třídy. Limitující hodnotnou z hlediska dopravních intenzit je 10 000 aut/den. V rámci projektové přípravy bude nutné definovat vhodné preventivní, minimalizační</p>

		Zkvalitnění přírodních a přírodě-blízkých ploch pro zajištění širokého spektra ekosystémových služeb (zvýšení stability ekosystémů, zvýšení retenčních schopností krajiny, zkvalitnění mikroklimatu, čistící funkce a další – včetně rekreačních služeb pro obyvatele v území).	a kompenzační opatření odpovídající daným lokalitám a v nich žijících živočišných a rostlinných druhů. Řešeno v rámci prioritní oblasti 2: Ochrana před přírodními riziky, respektive v rámci typových aktivit: <ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže) • Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině • Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití
		Vyhodnotit, zda předkládaný materiál respektuje limity využití území, respektive základní ochranné podmínky dané zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a bližší ochranné podmínky dané zřizovacím předpisem dotčených ZCHÚ.	V rámci koncepce není uveden detail územního průmětu konkrétních opatření. Potenciální konflikty budou hodnoceny na projektové úrovni.
		Navrhnout případná opatření k předcházení , snížení, vyloučení či kompenzaci negativních vlivů na ZCHÚ, VKP, přírodní parky, ÚSES, krajinný ráz, retenční schopnosti krajiny (včetně ploch zastavěných), spojitost krajiny (přírodních a přírodě blízkých ploch) příp. dalších ekosystémových služeb.	Viz kapitola 7 respektive 11.
		Zajištění ochrany zemědělského půdního fondu ve smyslu zásad ochrany zemědělské půdy dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu - to znamená např.: neohrožovat zemědělský půdní fond erozí, užívat nejnutnější plochu zemědělské půdy k nezemědělským účelům a nepoškozovat její fyzikální, chemické a biologické vlastnosti, nenarušovat organizaci zemědělského půdního fondu, v případě nezbytné potřeby zábor zemědělského půdního fondu koncipovat se zohledněním kvality půdy dle tříd ochrany.	Viz kapitola 7 respektive 11.
4	MŽP Odbor odpadů	Dovoluji si Vám sdělit, že k předloženému oznámení o vlivech koncepce "Integrovaná strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti" na životní prostředí neuplatňuje odbor odpadů žádné připomínky.	Bez komentáře
5	MŽP Odbor ochrany vod	K předloženému oznámení o vlivech koncepce "Integrovaná strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské	Bez komentáře

		metropolitní oblasti" na životní prostředí neuplatňují za odbor ochrany vod žádné připomínky.	
6	Magistrát hlavního města Prahy odbor ochrany prostředí	Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu: Bez připomínek	Bez komentáře
		Z hlediska lesů a lesního hospodářství: Bez připomínek	Bez komentáře
		Z hlediska ochrany ovzduší: Oznámení je zpracováno úměrně dané fázi přípravy koncepce. Za nedostatečné považujeme vyhodnocení stávající kvality ovzduší, které vychází z již neaktuálních podkladových materiálů. Při hodnocení úrovně znečištění se podle platné legislativy v ochraně ovzduší vychází z map úrovně znečištění konstruovaných v síti 1x1 km, které zveřejňuje ministerstvo na svých webových stránkách a které obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro sledované znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let. Z hlediska ochrany ovzduší požadujeme v další přípravné fázi zpracování zaměřit se zejména na omezení emisí z dopravy. K předloženému návrhu koncepce nemáme další zásadní připomínky.	Viz komentář k připomínce 1.
		Z hlediska ochrany přírody a krajiny: OCP MHMP se ale nemůže ztotožnit s tvrzením uvedeným v kapitole 3., bodu 3.3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území, v bodu pojednávající územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES). V textu návrhu koncepce je uvedeno, že obecnou snahou by mělo být ÚSES v zastavěném území nevymezovat, resp. vymezovat jej tam jen v nejnutnějších případech. OCP MHMP musí poukázat na znění např. Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky, kde je mj. uvedeno, že ÚSES je významným nástrojem k zachování a rozvoji biodiverzity. Tento účel vyplývá ze základní funkce ÚSES, a to je posílit ekologickou stabilitu krajiny zachováním nebo	Akceptováno poznámka z textu odstraněna.

		<p>obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. Důraz na rozvoj a zachování ÚSES je také kladen v Státním programu ochrany přírody a krajiny České republiky. Zde je uvedeno, že dosud nedostatečně využívaným nástrojem v této oblasti zůstává rovněž územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES). Jedná se o základní koncepční nástroj péče o krajinu, její ochrany a plánování v krajině. Umožňuje vymezení dlouhodobých požadavků na prostorové a funkční uspořádání krajiny s cílem udržet a zvyšovat životaschopnost a funkčnost krajiny, zejména prostřednictvím vytváření sítě ekologicky stabilních ploch, a zachovat či podpořit zvyšování biodiverzity. Dále je již v tomto dokumentu konstatováno, že vytváření skladebných částí ÚSES však značně zaostává. Důvodem je nedostatečné zajištění ploch vhodných pro realizaci, mnohdy jsou vyvíjeny tlaky na jiné využití těchto území neslučitelné s ÚSES (urbanizace, doprava atd.), nedostatek finančních prostředků na realizaci ÚSES a především nízká osvěta veřejnosti a její zapojení do tvorby ÚSES. OCP MHMP tak nemůže souhlasit s tvrzením uvedením v textu návrhu koncepce, že obecnou snahou by mělo být ÚSES v zastavěném území nevymezovat, resp. vymezovat jej tam jen v nejnutnějších případech. Toto tvrzení je v přímém rozporu s cíli plynoucími z výše uvedených celostátních strategií a programů.</p>	
		<p>Z hlediska myslivosti: Bez Připomínek</p>	Bez komentáře
		<p>Z hlediska ochrany vod: Předložené oznámení koncepce je obecným dokumentem, který nenavrhuje konkrétní opatření ani je přímo nelokalizuje. S obecně formulovanými tezemi lze souhlasit. Protože v rámci koncepce nejsou navržena projektová řešení, nelze dopady opatření, která budou z koncepce vycházet v tuto chvíli posoudit. K předloženému oznámení koncepce nemáme zásadních připomínek.</p>	Bez komentáře

7	Magistrát hlavního města Prahy odbor památkové péče	Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče (MHMP OPP), jako příslušný výkonný orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy, obdržel dne 15.4.2015 Vaše upozornění na možnost zaslání písemného vyjádření k výše uvedené věci. MHMP OPP sděluje, že veřejné zájmy památkové péče, jejichž ochrana spadá do výkonu přenesené působnosti MHMP, nejsou oznámením koncepce „Integrované strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti“, resp. ani následným zahájením zjišťovacího řízení k předmětné koncepci konkrétním způsobem nijak dotčeny a z tohoto důvodu MHMP OPP nemá v současné fázi k projednávání věci žádné připomínky.	Bez komentáře
8	Krajský úřad Středočeského kraje	Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel oznámení o zahájení zjišťovacího řízení podle § 10d k výše uvedené koncepci. Na základě kompetencí jemu svěřených a podle jednotlivých složkových zákonů na úseku životního prostředí sděluje: Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (dále jen zákon). Z pohledu kompetencí svěřených krajskému úřadu ust. § 77a zákona, zejm. ve vztahu ke zvláště chráněným územím kategorie přírodní rezervace a přírodní památka, regionálním územním systémům ekologické stability, zvláště chráněným druhům rostlin a živočichů, nemáme k předložené koncepci žádné připomínky. Dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., dále sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., nebyl významný vliv předloženého záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí, vyloučen naším stanoviskem č.j. 031784/2015/KUSK z 9.3.2015. Uvedené stanovisko zůstává nadále platné.	Bez komentáře
		Z hlediska ostatních složkových zákonů nemá Krajský úřad Středočeského kraje odbor životního prostředí a zemědělství po projednání žádné připomínky.	Bez komentáře

		<p>Vyjádření orgánu státní památkové péče k předloženému oznámení koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí „Integrované strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti“</p> <p>Uvádíme výčet koncepcí dotýkajících i v širších vazbách zájmů památkové péče na národní úrovni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Politika územního rozvoje ČR 2008 - Koncepce památkové péče v České republice na léta 2011 – 2016 - Integrovaný regionální operační program pro období 2014-2020 - Plány pro zvládání povodňových rizik - Politika architektury a stavební kultury České republiky (2015) - Zásady urbánní politiky (2010) - Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR 2014–2020 na úrovni Středočeského kraje: - Koncepce podpory památkové péče ve Středočeském kraji na období 2014-2016 - Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje 2006-2016 - Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014-2020 - Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 	<p>Bereme na vědomí akceptováno.</p>
		<p>Podrobněji by měla být zpracována součást životního prostředí, kterou jsou kulturní památky. Výše uvedené grafické schema „památky“ nepopisuje dostatečně spektrum kulturního dědictví dotčeného území Středočeského kraje, které zahrnuje uvedené druhy ochrany kulturního dědictví:</p> <ul style="list-style-type: none"> - památka UNESCO - národní kulturní památky, - kulturní památky, - plošně chráněná památková území (památkové zóny; členěné dle druhu na vesnické, městské), 	<p>Prioritou koncepce je maximální akcelerace růstového potenciálu v rámci Pražské metropolitní oblasti. V případě realizace konkrétních opatření bude ochrany všech vyjmenovaných kategorií ochrany památek a kulturního dědictví řešena na projektové úrovni, kde bude řešen potenciální konflikt s konkrétními limity. Zmiňovaná kapitola má pouze informativní nikoliv deskriptivní charakter a není jejím cíle detailní výčet všech památek a kulturního dědictví v rámci Pražské metropolitní oblasti.</p>

		- ochranná pásma kulturních památek, národních kulturních památek, památkových zón.	
		<p>K řešení jednotlivých záměrů v rámci cílů a opatření této koncepce - 1. Inteligentní doprava – 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T (transevropské dopravní sítě) upozorňujeme na požadavek zohledňování výše uvedených územních limitů z oblasti památkové péče.</p> <p>2. Ochrana před přírodními riziky Povodněmi byly v minulosti zasaženy a na mnoha místech jsou také dosud ohroženy nemovité statky kulturního dědictví. Podporu investic do protipovodňové ochrany těchto míst pokládáme za jednu z priorit v oblasti ochrany hmotného kulturního dědictví.</p>	Případný konflikt s těmito limity bude řeš v rámci projektové úrovně, respektive v rámci procesu EIA.
9	Hygienická stanice hlavního města Prahy	<p>K uvedené koncepci uvádíme, že dlouhodobě podporujeme systém budování tzv. inteligentní dopravy popsany v koncepci, upozorňuje však na to, že při posilování integrované dopravy nesmí být zároveň navyšována hluková zátěž v metropolitní oblasti tam, kde jsou již nyní překračovány hygienické limity. Podle našeho názoru by do ITI Pražské metropolitní oblasti měl být zařazen další bod, který by se týkal dostavby SOKP, zejména části 511. Bylo by tak zajištěno odvedení tranzitní a kamionové dopravy z metropole - bez tohoto opatření není prakticky možné snížit hladinu hluchnosti v některých částech metropole, např. v oblasti Spořilova a na městském okruhu směrem na R12.</p> <p>Upozorňujeme také na skutečnost, že dle platné legislativy a rozhodnutí NSS nelze bez dalšího připustit další navyšování hlukové zátěže (např. novou výstavbou) tam, kde jsou hygienické limity již v současné době překročeny.</p>	V rámci ITI konkrétní projekty uvedeny nejsou. Jsou zde pouze typově nastíněné oblasti podpory.
10	Krajská hygienická stanice Středočeského kraje	S předloženou koncepcí souhlasíme.	Bez komentáře
11	Česká inspekce životního prostředí	<p>Oddělení odpadového hospodářství:</p> <p>Bez připomínek</p> <p>Oddělení ochrany vod:</p>	<p>Bez komentáře</p> <p>Bez komentáře</p>

		Bez připomínek	
		Oddělení ochrany ovzduší: Bez připomínek	Bez komentáře
		<p>Oddělení ochrany přírody:</p> <p>V případě přírodních parků se jedná se o kategorii obecné ochrany přírody podle zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, části dvě, ustanovení § 12 odst. 3). Podle tohoto ustanovení k ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území. Tímto zákonem byly převedeny bývalé oblasti klidu do kategorie přírodního parku. Kapitola „Přírodní parky“, str. 31, by měla být součástí kapitoly Krajinný ráz, str. 34, který je vymezen ustanovením § 12 zákona č. 114/92 Sb.</p> <p>Uvádíme, že stanovisko MHMP ze dne 11.3.2015 podle § 45i zákona č. 114/92 Sb., není jednoznačné, vylučuje, že uvedený záměr nemůže mít vliv na EVL, ale v odůvodnění však postup podle § 45i. pro konkrétní záměry nevyloučilo.</p> <p>Z hlediska ochrany přírody a krajiny se problematickými jeví prioritní cíle a opatření této strategie, některé aktivity mohou být v přímém rozporu se zájmy ochrany přírody (kap. 4.1):</p> <p>1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T</p> <p>1.3.1 Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T</p> <p>1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí</p> <p>1.4.1 Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu</p> <p>2.1 Zabezpečit území před následky povodní</p> <p>2.1.1 Budování protipovodňových opatření</p> <p>2.1.2 Realizace opatření pro řešení povodní</p> <p>Za závažný nedostatek koncepce lze považovat to, že “nejsou</p>	<p>Obecně z hlediska cílů se jedná o zaměření, které již bylo posouzeno v rámci SEA u dotčených operačních programů.</p> <p>K zohlednění vlivu koncepce na ZCHÚ je nezbytný alespoň elementární územní průmět a rámcová znalosti kapacity a charakteru inkriminovaných opatření. Tyto informace nejsou součástí koncepce a v současné době nejsou k dispozici. Detailnější identifikace vlivu na jednotlivé ZCHÚ bude možná až na projektové úrovni.</p>

		identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení přírody a krajiny.“ Nejsou řešeny střety se životním prostředím. Podle úvodu: „koncepte je pojata minimalistickým způsobem bez ambicí řešit případné střety posuzované koncepte s ochranou životního prostředí již v této fázi posuzování“. Koncepte je nekonkrétní, obecná, nepředkládá žádné konkrétní návrhy ani opatření, nelze tak objektivně posoudit. Nepříznivé vlivy na zájmové plochy ochrany přírody tak není možné vyloučit.	
		Oddělení ochrany lesa: Bez připomínek	Bez komentáře
12	Městská část Praha 7	Koncepte by měla prosazovat bezplatná záchytná parkoviště s návazností na přímo dopravu do centra s dostatečnou kapacitou. Vše by mělo být v souladu s rozvojem Pražské metropolitní oblasti.	Koncepte systém P+R podporuje. Otázka jejich případné bezplatnosti, nepřísluší do gesce strategie.
		Koncepte by měla směřovat k elektrodopravě a bezemisní dopravě s minimální hlučností. V koncepci je potřeba soustředit se na redukci hluku, emisí, na rozvoj cyklodopravy, elektrocyklodopravy a bezemisní a bezhlučné dopravy.	Řešeno v rámci Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě a Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu.
		Koncepte by se měla soustředit na nevymezování nových záborů půdy a pro nové investice a přednostně by se měly užívat stávající plochy a objekty	Přednostní užívání brownfields by měl být pravidlem v rámci rozvojových ploch. Minimalizace nových záborů je řešena v rámci kapitoly 7 a 11 SEA vyhodnocení.
		V koncepci je třeba klást důraz na rozšířených zelených ploch, jejich kultivaci, estetické zhodnocení a odbornou údržbu.	Prioritou koncepte je maximální akcelerace růstového potenciálu v rámci Pražské metropolitní oblasti. Zmiňované aktivity by měly být součástí Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020, Prognózy, koncepte a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze, Koncepte péče o zeleň v hlavním městě Praze 2010.
		Koncepte by měla směřovat k omezení světelného smogu.	Prioritou koncepte je maximální akcelerace růstového potenciálu v rámci Pražské metropolitní oblasti. Viz výběrové kritérium kapitola 11“Je v rámci technického a technologického provedení záměru zohledněno kritériu minimalizace světelného znečištění“.

		Koncepce by měla řešit omezování sloupů a jiných nosičů (dopravních, trakčních atd.)	Prioritou koncepce je maximální akcelerace růstového potenciálu v rámci Pražské metropolitní oblasti. Konkrétní technická řešení jsou pod rozlišovací úroveň navrhované strategie.
		Koncepce by měla maximalizovat retenční schopnost krajiny a potenciální evapotranspiraci území Pražské metropolitní oblasti.	Řešeno v rámci prioritní oblasti 2: Ochrana před přírodními riziky, respektive podporovanými typovými aktivitami: <ul style="list-style-type: none"> • Zprůtočnění koryt vodních toků • Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže) • Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině • Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití • Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně
13	Městská část Praha 11	Lze předpokládat, že zejména realizace opatření uvedených v dílčím cíli 1.1. (Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř Pražské metropolitní oblasti) by mohla mít negativní vliv na životní prostředí v okrajových městských částech hl. m. Prahy. Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy je často spjata s budováním a rozšiřováním parkovacích ploch P + R. To přináší do území zvýšené množství osobních automobilů a tím i možnost zhoršení životního prostředí. Z tohoto důvodu je nutné komplexně řešit dopravní infrastrukturu vázanou na tyto terminály, včetně vyhovující propustnosti křižovatek. Dále považujeme za nutné tyto terminály umisťovat mimo zastavěné obydlené oblasti s tím, že by spolehlivě fungovala veřejná hromadná doprava mezi těmito terminály a centrem města, jejíž preferenci považujeme za samozřejmost.	Výstavba P+R nepřináší nové množství automobilů, ale naopak část jich odklání od individuálních jízd k preferenci multimodálních systémů. Komplexně řešit dopravní infrastrukturu vázanou na tyto terminály, včetně vyhovující propustnosti křižovatek, lze až ve fázi kdy je znám územní průmět opatření jejich konkrétní charakteristiky. Toto bude možné až v rámci projektové úrovně.
		Domníváme se, že by bylo vhodné rozšíření cíle 2 (Ochrana před přírodními riziky). V tomto cíli například postrádáme opatření proti rizikům požárů, mimořádně silných větrů (vichřice, orkány atd.) a vysoušení krajiny, které je nejčastěji způsobeno zastavěním propustného povrchu a odvodem srážkových vod mimo území.	Vzhledem k charakteru využití integrovaných nástrojů a alokaci pro ně vyčleněné v Operačním programu Životní prostředí byly pro území Pražské metropolitní oblasti vyhodnoceny stěžejní problémy, které je možné řešit integrovanými opatřeními s nadregionálním dopadem. Další opatření je možné řešit prostřednictvím individuálních projektů (u podporovaných aktivit v rámci Operačního programu Životní prostředí), případně jinými zdroji financování.
		Vítáme cíl 3 (Dostupné a kvalitní školství) včetně jeho dílčích	Bez komentáře

		cílů a opatření. Domníváme se, že by tato problematika měla být směřována především do rychle rostoucích obcí v zázemí hl. m. Prahy a okrajových městských částí hl. m. Prahy, na jejichž území vznikají tzv. obytné satelity. Obyvatelé těchto území, která nemají dostatečnou občanskou vybavenost, a tedy ani dostatek školských zařízení, využívají zařízení v jiných městských částech či obcích. To má za následek nejen zatížení hospodaření těchto institucí, ale také obecné zvýšení osobní automobilové dopravy, kterou dojíždějící hojně využívají.	
14	Městská část Praha 12	Oznámení koncepce „Integrovaná strategie pro integrované územní investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti“ zpracované podle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona), která bude podrobena zjišťovacímu řízení podle § 10d zákona.	Bez komentáře
15	Městská část Praha 13	Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Bez připomínek	Bez komentáře
		Z hlediska ochrany ovzduší: Bez připomínek	Bez komentáře
		Z hlediska odpadového hospodářství Bez připomínek	Bez komentáře
		Vyjádření odboru dopravy Opatření pro preferenci povrchové městské dopravy v uličním prostoru: Preferenci povrchové městské veřejné dopravy realizovat za předpokladu, že hlavní město bude současně budovat nezbytnou infrastrukturu (Pražský okruh, Městský okruh, radiální komunikace, zprovoznění tunelového komplexu Blanka). Bez nedostavěných komunikací preferencí veřejné dopravy paradoxně vytváříme kolony vozidel na stávající komunikační síti, a tím výrazně přispíváme ke zhoršení ovzduší v nejbližším okolí.	Budování zmiňované infrastruktury je součástí stěžejních koncepčních dokumentů (Dopravní politika České republiky do roku 2020, a Operační program Doprava 2014 – 2020).

		<p>Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí: Viz předchozí bod.</p> <p>Nedostatek volných parkovacích stání v okolí stanice metra B a nedostatečná kapacita parkovišť P+R (stále nebyla zahájena výstavby parkoviště P+R Zličín III, stavba parkoviště P+R v Nových Butovicích je vázána na stavbu Radlické radiály) nutní řidiče, kteří dojíždějí do Prahy do zaměstnání, ke každodennímu pojíždění po Praze 13 a hledání místa k parkování vozidla v blízkosti MHD. Absence kapacitního parkoviště P+R přispívá ke zhoršeným životním podmínkám obyvatel Prahy 13. Hlavní město by mělo mezi své priority zařadit výstavbu parkovišť P+R v okrajových městských částech.</p> <p>Dokončit výstavbu koridoru Praha – Plzeň včetně vybudování kapacitního parkoviště v Berouně a u dalších vlakových zastávek na trase, aby řidiči mohli parkovat automobily u vlakového nádraží a pro cestu do Prahy využívali železniční dopravu.</p> <p>Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu podle potřeb cyklistů, tzn., aby jí skutečně využívali ti, pro které je určená. Vzhledem k předchozímu bodu je potřeba budovat komunikace, které budou užívány primárně pro cyklistickou dopravu, oddělené od automobilové a pěší dopravy i od okruhů budovaných pro vyznačce in-line bruslení.</p>	<p>Podpora výstavby parkovacích kapacit typu P+R je součástí strategie.</p> <p>Realizace Koridoru Praha – Plzeň není předmětná pro ITI PMO. Avšak podpora doprovodné infrastruktury sloužící k preferenci hromadné dopravy v rámci Pražské metropolitní oblasti ano. Jedná se o typové aktivity „Realizace zachytných parkovišť systému P+R u stanic a zastávek drážní dopravy včetně doplňkových služeb úschovy jízdních kol B+R“ a „• Podpora nejvyužívanějších vstupů do Prahy, kde doposud kapacitní nabídka parkovacích systému je poddimenzovaná nebo není vůbec zajištěna“.</p> <p>Podpora budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu je nedílnou součástí strategie. Jedná se o typové aktivity:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras • Realizace cyklistických jízdních pruhů • Budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy (zejména veřejné) • V případě budování cyklostezek a cyklotras na území Středočeského kraje, sledovat návaznost těchto tras na území hl. m. Prahy
--	--	--	---

		Vyjádření odboru stavebního K předložené koncepci nemáme z územního hlediska žádné připomínky.	Bez komentáře
16	Městská část Praha 14	<p>Doporučujeme věnovat zvláštní pozornost:</p> <p>Rozvoji silniční dopravní infrastruktury v severozápadním a jihozápadním kvadrantu Pražské metropolitní oblasti s důrazem na odlehčení a kompenzaci negativních dopadů rozvoje nadřazeného komunikačního systému a usilovat o odvedení transitzní dopravy mimo hlavní město Prahu.</p> <p>Umísťování a rozvoji areálů city logistiky pro zásobování Prahy a terminálů kombinované dopravy.</p> <p>Zlepšení dostupnosti a prostupnosti vybudování infrastruktury k překonávání přírodních a technických bariér.</p> <p>Zvýšení podílu nákladní železniční dopravy.</p> <p>Respektování a rozvoji koncepce „zeleného pásu kolem Prahy“ a dalších opatření k posílení ekologické stability území severní a severovýchodní části metropolitní oblasti, kde bude vždy prioritou snižování dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>	<p>Částečně řešeno v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava</p> <p>V rámci implementace je nutné uvědomit si, že koncepce sama o sobě nenavrhuje konkrétní projekty, nýbrž integruje jejich podporu. Samotné projekty budou vyházet z implementace jednotlivých operačních programů.</p> <p>Rozvoji areálů city logistiky pro zásobování Prahy není součástí strategie. Strategie budou podporovat pouze přestupní terminály dopravy osob s cílem podpoření hromadné dopravy.</p> <p>Částečně řešeno v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava.</p> <p>Řešení nákladní dopravy není předmětem koncepce.</p> <p>Z oblasti životního prostředí se strategie zaměřuje pouze na Ochranu před přírodními riziky. Zmiňované body jsou předmětné spíše pro Prognózu, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze a Koncepci péče o zeleň v hlavním městě Praze 2010. Zmiňované body budou zohledňovány v rámci navazujících projektové přípravy a k ní náležitým povoloacím procesům</p>
17	Městská část Praha 16	<p>Souhlasíme s hlavními cíli koncepce.</p> <p>Dále doporučujeme zapojování železniční dopravy (linky S) do systému MHD včetně možnosti zřizování nových železničních zastávek.</p>	<p>Podporované aktivity v rámci železniční dopravy v Operačním programu Doprava není možné využít prostřednictvím integrovaných nástrojů, tedy integrovaných územních investic. Aktivity s tímto související je možné realizovat formou individuálních projektů, není tedy v koncepci uvedeno.</p>

18	Městská část Praha 18	Rada městské části doporučuje koncepci „Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti“ rozpracovat a zaměřit se zejména na vyhodnocení vlivů na dopravu, ochranu zemědělského půdního fondu, znečištění ovzduší a evropsky významnou lokalitu – Národní přírodní památku Letiště Letňany.	Částečně řešeno v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava V rámci implementace je nutné uvědomit si, že koncepce sama o sobě nenavrhuje konkrétní projekty, nýbrž integruje jejich podporu. Samotné projekty budou vyházet z implementace jednotlivých operačních programů. Vlivy na ZPF řešeny v rámci kapitoly 6 SEA vyhodnocení.
19	Městská část Praha 19	Doporučujeme zaměřit se na rozvoj příměstské kolejové dopravy a zřizování parkovišť P+R co nejbližší zdrojům individuální automobilové dopravy. Doporučujeme prověřit zřizování příměstských železničních linek s větším počtem zastávek.	Řešeno v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava
20	Městská část Praha 20	Požadujeme zaměřit se zejména na vliv dopravních staveb na životní prostředí s vlivem na oblast MČ Praha 20 v oblasti hluku a emisního zatížení území včetně preference dopravních staveb aktivně regulujících toto zatížení vyvedením části dopravy mimo nebo na okraj hustě obydlených území, dále na posilování prvků aktivní i pasivní ochrany před hlukovým i emisním zatížením s potřebou rozvoje a zkvalitněním prvků zeleně a rozvoje rekreačních jak regionálních, tak meziregionálních prvků.	K tomuto nemáme detail územní průmětu konkrétních opatření a ani jejich seznam. Obecně podporované opatření budou vycházet z implementace operačních programů, kde byly taktéž v rámci SEA posouzeny. Detailnější hodnocení lze realizovat na projektové úrovni.
21	Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav patří do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Jsou zde překročeny imisní limity. Je zde velká emisní zátěž z automobilové dopravy a proto navrhujeme, aby se koncepce zaměřila především na oblast znečištění ovzduší a následně na hluk z dopravy. Dále navrhujeme, aby se koncepce zabývala zvýšením podílu železniční dopravy na veřejné dopravě a to zavedením tratě ve směru Praha – Brandýs n. L. – St. Boleslav.	Návrhová část koncepce je nastavena na základě možnosti podpory z dotčených operačních programů. Aktivita související s železniční dopravou není možné prostřednictvím integrovaných nástrojů podporovat, pouze formou individuálních projektů. Koncepce je zaměřena na stěžejní problémy Pražské metropolitní oblasti, které je možné řešit formou integrovaných projektů s nadregionálním dopadem (právě protipovodňová problematika řešená na území Středočeského kraje má pozitivní dopad na území hl. m. Prahy). Zmíněné negativní vlivy z automobilové dopravy budou částečně řešeny prostřednictvím opatření navržených v rámci prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava.
22	Město Neratovice	Město Neratovice nemá k oznámení koncepce v daném stupni projednání připomínky a to především vzhledem ke	Bez komentáře.

		skutečnosti, že sám zpracovatel oznámení koncepce předpokládá provedení dalšího stupně projednání koncepce podle Zákona, tj. zpracování dokumentace hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí. V této dokumentaci je nezbytné se zaměřit zejména na vlivy koncepce na problematiku povodňové ochrany v zájmovém území (metropolitní oblasti) a problematiku dopravy. Z důvodu minimalistické formy zpracování oznámení koncepce a možných vážných dopadů do předmětného území (metropolitní oblast, ORP Neratovice) město Neratovice požaduje zpracování dokumentace hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a jejího posouzení a projednání ve smyslu Zákona.	
23	Újezdský strom	<p>Domníváme se, že u takto obecně zpracované strategie nelze vyloučit významný vliv na stav životního prostředí v lokalitě Klánovického lesa, který obsahuje řadu celospolečensky chráněných lokalit VKP, nadregionální USES, přírodní park, PR či EVL.</p> <p>Klánovickým lesem, přírodním parkem a ochranným pásmem PR nyní prochází železniční trať Praha – Kolín, která navíc zasahuje do ochranného pásma EVL Natura 2000. Železniční stanice Praha – Klánovice se rovněž nachází v bezprostřední blízkosti přírodní rezervace. Trať i zastávka v současnosti procházejí kompletní a rozsáhlou rekonstrukcí v rámci modernizace traťového úseku Praha – Úvaly, která má významný vliv na životní prostředí. Požadujeme v dalším stupni vyhodnocování posoudit vliv uvažované koncepce na celou oblast Klánovického lesa zejména vzhledem k případné možnosti rozšiřování udržitelné železniční dopravy se všemi souvislostmi.</p> <p>Dále žádáme vyhodnocení rizika při plánování a případném budování P+R parkovišť a související dopravní zátěže ve zmíněné lokalitě s ohledem na ochranu všech výše vyjmenovaných chráněných lokalit.</p>	<p>Výstavba P+R nepřináší nové množství automobilů, ale naopak část jich odklání od individuálních jízd k preferenci multimodálních systémů. Podpora železnice je v souladu s udržitelnou dopravou.</p> <p>Detailnější hodnocení lze realizovat až na základě znalosti konkrétních parametrů podporovaných aktivit.</p>

24	Ing. Bc. Pavel Divíšek, MBA	<p>Jako bod 2.1 Dílčí cíl a konkrétní opatření je uvedeno zabezpečit území před následky povodní. Již ale úplně chybí Budování a obnova opatření k zamezení zaplavovaných území při dešťových srážkách vlivem nedostatečné kapacity dešťové kanalizace. Domnívám se, že se jedná o problém celé Prahy a okolí.</p> <p>Část o krajinném rázu je naprosto o ničem. Nikomu se nejedná o nauku o klasifikaci krajinného rázu, ale o skutečnou koncepci v celé Praze. (například zamezení zástavby vysokopodlažními objekty v údolí přilehlém okolí Vltavy. Již určitě nechceme v Sedlci a Suchdole obdobnou výstavbu jako v protilehlých Bohnicích.</p>	<p>Řešeno v rámci Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe a Národním plánu povodí Labe.</p> <p>V rámci implementace je nutné uvědomit si, že koncepce sama o sobě nenavrhuje konkrétní projekty, nýbrž integruje jejich podporu. Samotné projekty budou vyházet z implementace jednotlivých operačních programů.</p> <p>Zmiňované aktivity by měly být součástí Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020, Prognózy, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze, Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze 2010.</p>
----	-----------------------------	---	--

15. Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci

Zpracovatel Vyhodnocení vlivů koncepce Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí předkládá následující návrh stanoviska dle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Ministerstvo životního prostředí ČR
Vršovická 65
100 10 Praha 10 – Vršovice

V Praze, dne: 2015
Č. J.:

STANOVISKO K NÁVRHU KONCEPCE

Ministerstvo životního prostředí

podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

k návrhu koncepce

Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti

Předkladatel koncepce:	Magistrát hlavního města Prahy
Zpracovatel vyhodnocení:	Ing. Vladimír Zdražil, Ph.D. (držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., č. j.: 47889/ENV/06)
Tým zpracovatele:	Ing. Zdeněk Keken, Ph.D. Mgr. Stanislav Mudra (držitel autorizace podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., č. j.: 11074/ENV/10)

Charakter a rozsah koncepce

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti představuje realizaci integrovaných územních investic (ITI), tedy nástroje Evropské komise pro uplatňování územní dimenze a integrovaného přístupu využívající slučování finančních zdrojů z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů. Strategie definuje klíčové problémové a rozvojové oblasti a umožní tak realizovat investičně náročnější projekty s významným dopadem pro řešené území.

Integrované územní investice (ITI - „Integrated Territorial Investment“) je nový nástroj kohezní politiky Evropské unie, který Evropská komise umožňuje využít v programovém období 2014–2020 pro správu evropských investic v regionech Evropy.

Zjednodušeně si ITI lze představit jako investiční plán, který vychází z rozvojové strategie území. O konečném zaměření investic rozhodnou společným úsilím klíčoví partneři v území na základě zjištěných skutečných potřeb a potenciálu území v souladu s národními a evropskými prioritami.

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti je tedy společnou strategií hl. m. Prahy a Středočeského kraje, v rámci které budou realizovat společné strategické projekty s pozitivním dopadem na oba regiony, a to v oblasti dopravy, životního prostředí a regionálního školství, spolufinancované z ESI fondů. Zásadním přínosem tvorby strategie bylo vymezení Pražské metropolitní oblasti. Na základě použití dat od mobilních operátorů byly po mnoha letech ověřeny funkční vazby v území, které poslouží nejen nástroji ITI, ale také dalšímu politickému rozhodování v obou regionech. V rámci tvorby Strategie byla dále provedena socioekonomická analýza, popisující charakteristiku území, SWOT analýza, analýza hlavních stakeholderů, která ukazuje důležitost jednotlivých hráčů ve vazbě na tvorbu i budoucí realizaci Strategie a analýza problémů a potřeb Pražské metropolitní oblasti.

Na základě výše zmíněných analýz byly stanoveny vize a cíle, respektive byla navržena opatření a typové aktivity ve třech vybraných oblastech (doprava, životní prostředí, regionální školství) pro odstranění překážek dalšího rozvoje Pražské metropolitní oblasti.

Průběh posuzování

Procedura strategického posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí probíhá v dikci Ministerstva životního prostředí České republiky, jež je příslušným úřadem pro vyhodnocení vlivů koncepce Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí. Zapojení dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti, nevládních organizací a zájmových skupin probíhá v souladu s obligatorními kroky, definovanými zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

- Oznámení koncepce ve smyslu § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, bylo příslušným úřadem zveřejněno 13. 04. 2015. Oznámení bylo v souladu s požadavkem § 10c odstavce 2 citovaného zákona příslušným úřadem zasláno dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům k jejich vyjádření. Možnost zaslání písemného vyjádření měla samozřejmě i veřejnost, nevládní organizace a zájmové skupiny.

- Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 20. 04. 2015 zveřejněním informace o oznámení koncepce. Oznámení bylo rovněž zveřejněno v rámci Informačního systému SEA. Ministerstvo životního prostředí odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA, obdrželo v zákonné lhůtě celkem 24 písemných vyjádření od různých subjektů. Připomínky týkající se obsahu a rozsahu posouzení byly využity jako podklad pro vydání závěru zjišťovacího řízení.
- Závěr zjišťovacího řízení byl Ministerstvem životního prostředí, odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, oddělení SEA vydán dne 19. 05. 2015 a zveřejněn v rámci Informačního systému SEA byl 25. 05. 2015.
- Dne 23. 11. 2015 byl Ministerstvu životního prostředí ČR, jako příslušnému úřadu předložen návrh koncepce Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti včetně Vyhodnocení ve smyslu § 10f zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Závěry posuzování

Ministerstvo životního prostředí ČR jako příslušný úřad podle § 21d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, na základě návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a veřejného projednání vydává

SOUHLASNÉ STANOVISKO

ke koncepci

Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské

metropolitní oblasti

verze po veřejném projednání

za dodržení níže uvedených podmínek, kterými bude zároveň zajištěna minimalizace vlivů provádění Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí a veřejné zdraví (část A):

1. Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat navrhované cíle předkládané koncepce, respektovat a dodržovat doporučení pro předcházení, snížení či kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (viz kapitola 7).

2. Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat navrhované cíle předkládané koncepce, respektovat a dodržovat výběrová kritéria pro výběr projektů (viz kapitola 11).
3. Nutnost včas posoudit v procesu EIA jednotlivé záměry (stavby), které budou navrhovány v důsledku provádění navrhovaných cílů a opatření Strategie integrovaných teritoriálních investic Pražské metropolitní oblasti.
4. Při naplňování jednotlivých opatření prostřednictvím konkrétních záměrů je nezbytné respektovat cíle a předměty ochrany dotčených ZCHÚ a přírodních parků.
5. Dotčené území pro provádění Strategie integrovaných teritoriálních investic Pražské metropolitní oblasti je území s archeologickými nálezy, a veškeré zásahy do stávajícího terénu podléhají oznamovací povinnosti podle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.
6. V rámci realizace jednotlivých opatření naplňujících prioritní oblast 2: Prevence před přírodními riziky upřednostňovat přírodě blízká řešení před technickými.
7. Při realizaci jednotlivých opatření naplňujících prioritní oblast 2: Prevence před přírodními riziky chránit vodní toky a vodní plochy jako významné krajinné prvky před poškozováním, respektive minimalizovat negativní ovlivnění vodních útvarů a jejich ekologického stavu.
8. V rámci realizace jednotlivých opatření napříč prioritními oblastmi minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa a ploch se zelení.
9. V případě realizací vodních děl, údolních nádrží a obdobných aktivit vyvolávaných prioritní oblastí 2: Ochrana před přírodními riziky, respektive opatřením 2.1.1 budování protipovodňových opatření, u kterých bude nezbytná příprava a následné schválení provozních a manipulačních řádů, je nezbytné postupovat v součinnosti s orgány ochrany přírody a krajiny, již od samého počátku přípravy těchto dokumentů v rámci dodržování principů partnerství. Zapojení orgánů ochrany přírody a krajiny pouze ve fázi schvalování těchto dokumentů je nedostatečné.
10. V rámci naplňování prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava upřednostnit ta opatření, která přesunou silniční dopravu mimo hustě obydlené lokality (při respektování požadavků na ochranu ostatních složek životního prostředí), zvýší kapacitu a plynulost silniční dopravy a poskytnou a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční individuální osobní dopravě s cílem snížit emisí z dopravy.

11. V rámci realizace prioritní oblasti 1: Inteligentní doprava zajistit migrační prostupnost staveb. To se týká nejen migrační prostupnosti pro velké savce, ale i míst výskytu obojživelníků a jiných zvláště chráněných druhů, křížení evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území.
12. Při realizaci protipovodňových opatření v rámci jednotlivých aglomerací zajist jejich provázanost s generely odvodnění těchto aglomerací.

Integrovaná strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti za dodržení níže uvedených podmínek (část B):

13. U záměrů, které budou navrhovány na základě provádění koncepce, musí být důsledně postupováno v souladu s ustanovení § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.
14. Každý záměr, který bude na základě Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti realizován, bude respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy lokalit Natura 2000. Při možných variantách vždy preferovat variantu mimo lokality soustavy Natura 2000. Konečný návrh řešit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4 a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí předpokládá, že řídicí složky realizace této koncepce zajistí u každého navrženého opatření co nejširší publicitu a informování veřejnosti. Ministerstvo životního prostředí dále upozorňuje předkladatele na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Datum zpracování vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

V Praze dne 23. 11. 2015

Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail osob, které se podílely na zpracování vyhodnocení koncepce:

Ing. Vladimír Zdražil, Ph.D.
Katedra aplikované ekologie
Fakulta životního prostředí ČZU v Praze
náměstí Smiřických 1, 281 63 Kostelec nad Černými lesy
224384350
zdrazil@knc.czu.cz

Ing. Zdeněk Keken, Ph.D.
Katedra aplikované ekologie
Fakulta životního prostředí ČZU v Praze
náměstí Smiřických 1, 281 63 Kostelec nad Černými lesy
224386207, 224383709
keken@knc.czu.cz

Mgr. Stanislav Mudra
Líšná 21, Zbiroh
338 08
+420 581701195
info@seeb.cz

V Praze dne 23. 11. 2015

Podpis oprávněného zástupce SEA posuzovatele:

.....
Ing. Vladimír Zdražil, Ph.D.
zástupce SEA hodnotitele

Podpis oprávněného zástupce SEA předkladatele:

.....



Středočeský kraj



Česká zemědělská univerzita v Praze
**Fakulta životního
prostředí**

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Příloha 1

Hodnotící tabulky vztažené ke kapitole 6

P R A H A
listopad 2015
©

Pro zhodnocení možných významných vlivů na životní prostředí jsou definovány jednotlivé významné složky životního prostředí, které jsou brány jako kritéria pro určení míry potencionálního dopadu. V rámci vyhodnocení vlivů byla brána v potaz i rozdílná polarita vlivu, čili jsou hodnoceny jak pozitivní, tak negativní dopady.

Hodnocení vlivů bylo provedeno na co nejkonkrétnější úrovni, to znamená na úrovni jednotlivých cílů a typově podporovaných aktivit Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti.

Významnost vlivů je hodnocena podle následující stupnice

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významný negativní vliv	Vylučuje schválení koncepce obsahující takto vyhodnocená opatření Významný rušivý až likvidační vliv. Vyplývá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat (resp. eliminace by byla možná jen vypuštěním problémového dílčího opatření).
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí. Je možné jej dále snížit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Koncepce, resp. její dílčí úkoly nemají žádný prokazatelný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
+2	Významný pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
?	Vliv nelze hodnotit	Díky obecnosti zadání koncepce (nebo jednotlivých úkolů) není možné hodnotit její vlivy.

1. Hodnocení cílů prioritní oblastí, specifických cílů a typově podporovaných aktivit Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti vztaheno k životnímu prostředí

Popis jednotlivých cílů														Komentář
		Vlivy na ovzduší	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na horninové prostředí a půdu	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	Vlivy na lesy a zemědělské kultury	Vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů	Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo	Vlivy na historické a kulturní hodnoty	Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu	Vlivy na funkční využití území	Využívání energetických a surovinových zdrojů	
Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit														
PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO	Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.											
Specifický cíl 1.1: Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO														
Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy		2	1	?	-1	-1	-1/0	-1/1	1	0	0	2	1	Jednotlivé stavební aktivity mohou představovat celou škálu vlivů, jež by mohly negativně ovlivňovat složky životního prostředí. V rámci realizace projektů může docházet k územně hraničnímu zatížení ovzduší (emise a prašnost), půdního prostředí (zábory půd pro dané projekty), fauna a flora (disturbace až likvidace dotčených společenstev), vodní prostředí (zakalení, možné rizika kontaminace). V rámci provozu jednotlivých záměrů, však bude vytvořen efektivnější systém přestupu na veřejnou dopravu, snížení zatížení životního prostředí a veřejného zdraví individuální dopravou zejména v zázemí Prahy.

Popis jednotlivých cílů	Vlivy na ovzduší												Komentář
	Vlivy na ovzduší	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na horninové prostředí a půdu	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	Vlivy na lesy a zemědělské kultury	Vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů	Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo	Vlivy na historické a kulturní hodnoty	Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu	Vlivy na funkční využití území	Využívání energetických a surovinových zdrojů	
Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit													
Opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy	2	1	?	-1	-1	-1/0	-1/1	1	0	0	2	1	Jednotlivé stavební aktivity mohou představovat celou škálu vlivů, jež by mohly negativně ovlivňovat složky životního prostředí. V rámci realizace projektů může docházet k územně hraničnímu zatížení ovzduší (emise a prašnost), půdního prostředí (zábory půd pro dané projekty), fauna a flora (disturbace až likvidace dotčených společenstev), vodní prostředí (zakalení, možné rizika kontaminace). Typově by se mělo jednat o realizaci zachytných parkovišť systému P+R u stanic a zastávek drážní dopravy včetně doplňkových služeb úschovy jízdních kol B+R. K upřednění možných vlivů je nutné znát konkrétní lokality, kde budou podporované aktivity realizované. Jejich vhodným výběrem lze výše jmenovaná rizika významně omezovat v kombinaci s vhodným technickým a technologickým řešením daných projektů. V rámci provozu jednotlivých záměrů, však bude vytvořen efektivnější systém přestupu na veřejnou dopravu a to železniční. Realizace povede ke snížení zatížení životního prostředí a veřejného zdraví.

Popis jednotlivých cílů													Komentář
Vlivy na ovzduší													
Vlivy na klima													
Vlivy na vodu													
Vlivy na horninové prostředí a půdu													
Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy													
Vlivy na lesy a zemědělské kultury													
Vlivy na krajinu včetně synergičických a kumulativních vlivů													
Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo													
Vlivy na historické a kulturní hodnoty													
Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu													
Vlivy na funkční využití území													
Využívání energetických a surovinových zdrojů													

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO	Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.											
Specifický cíl 1.2: Posílit preferenci hromadné dopravy														
Opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky		2	2	0	0	1	0	0	1	0	1	1	2	Jedná se o administrativní a organizační opatření, jenž mohou zefektivnit provoz a tím zlepšit využití komunikací a plynulosti dopravy s předpokládaným pozitivním dopadem na životní prostředí a veřejné zdraví.
Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu		2	2	0	0	1	0	0	1	0	1	1	2	Umístění v rámci jednotlivých aglomerací může ovlivnit kulturní a historické hodnoty dotčených sídel, nebo jejich částí. Dotčeny mohou být i plochy zeleně a přírodní plochy. V rámci provozu jednotlivých záměrů, však bude vytvořen efektivnější systém přestupu na veřejnou dopravu, což povede k její preferenci a tudíž omezování negativního tlaku na životní prostředí a veřejné zdraví plynoucího z individuální automobilové dopravy.

Popis jednotlivých cílů		Vlivy na ovzduší Vlivy na klima Vlivy na vodu Vlivy na horninové prostředí a půdu Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy Vlivy na lesy a zemědělské kultury Vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo Vlivy na historické a kulturní hodnoty Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu Vlivy na funkční využití území Využívání energetických a surovinových zdrojů													Komentář
Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit															
PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO	Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.												
Specifický cíl 1.3: Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T															
Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T		-1/1	1	?	-1	-1	-1/0	-1/1	-1/1	0	0	-1/1	1	V rámci realizace opatření se bude jednat o nové vlivy často v nezastavěném území zemědělského nebo přírodního charakteru. Realizací opatření bude docházet k významným disturpancím až přímým likvidacím dotčených rostlinných i živočišných společenstev. Dotčena může být migrační protupnost území a propojení lokalit.	

Popis jednotlivých cílů		Vlivy na ovzduší	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na horninové prostředí a půdu	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	Vlivy na lesy a zemědělské kultury	Vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů	Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo	Vlivy na historické a kulturní hodnoty	Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu	Vlivy na funkční využití území	Využívání energetických a surovinových zdrojů	Komentář
Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit														
PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO		Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.										
Specifický cíl 1.4: Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí														
Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu		1	1	0	0	-1/0	-1/0	1	1	0	0	1	1	Při realizaci podporovaných aktivit lze očekávat negativní dopady zejména při jejich realizaci (zábory půd, disturbance či likvidace dotčených společenstev). Lze předpokládat, že zmiňované vlivy budou mít územně hraniční charakter v ne příliš významném rozsahu. Samotný provoz jednotlivých projektů se jeví z hlediska potenciální zátěže životního prostředí jako bezproblémový.
Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě		2	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	2	Realizace opatření povede k snížení energetické náročnosti a k snížení produkce emis, plynoucích z provozu veřejné dopravy.

Popis jednotlivých cílů													Komentář
	Vlivy na ovzduší	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na horninové prostředí a půdu	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	Vlivy na lesy a zemědělské kultury	Vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů	Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo	Vlivy na historické a kulturní hodnoty	Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu	Vlivy na funkční využití území	Využívání energetických a surovinových zdrojů	

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 2	Ochrana před přírodními riziky	Cíl PO		Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly.										
Specifický cíl 2.1: Zabezpečit území před následky povodní														
Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření		-1/0	0	-1/1	-1	-1	0	1	2	0	0	1	0	Lze předpokládat, že k negativním vlivům na ovzduší bude docházet při realizaci jednotlivých projektů z pohybu stavebních mechanismů. Z hlediska ostatní vlivů lze očekávat negativní vlivy generované v rámci vodního prostředí, dotčené fauny a flory, i horninového prostředí. Z hlediska životního prostředí se jako nerizikovější jeví typové aktivity „Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže)“; „Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně“ při jejichž realizaci bude docházet k realizaci trvalé zátopy a tudíž i k přímé likvidaci dotčených biotopů společně se společenstvy fauny a flory v nich vyskytujících se.
Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní		0	0	1	0	1	1	1	2	0	0	1	0	Jedná se zejména o rozšíření preventivních opatření proti povodním na území Pražské metropolitní oblasti. Lze očekávat významné sekundární (nepřímé) pozitivní dopady, zejména v oblasti ochrany majetku a veřejného zdraví.

Popis jednotlivých cílů													Komentář
	Vlivy na ovzduší	Vlivy na klima	Vlivy na vodu	Vlivy na horninové prostředí a půdu	Vlivy na flóru, faunu a ekosystémy	Vlivy na lesy a zemědělské kultury	Vlivy na krajinu včetně synergických a kumulativních vlivů	Vlivy na zdraví a pohodu obyvatelstvo	Vlivy na historické a kulturní hodnoty	Vlivy na environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu	Vlivy na funkční využití území	Využívání energetických a surovinových zdrojů	

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 3	Dostupné a kvalitní školství	Cíl PO	Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.												
Specifický cíl 3.1: Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání															
Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání			-1/0	0	0	0	0	0	0	-1/2	0	2	1	0	Případné riziko lze očekávat pouze v případě výstavby a rekonstrukce infrastruktury (možné krátkodobé zvýšení emisní zátěžení, pražnost, vyšší zátěžení akustickým tlakem)
PO 3	Dostupné a kvalitní školství	Cíl PO	Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.												
Specifický cíl 3.2: Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce															
Opatření 3.2.1: Rozšíření kapacit a technického vybavení vzdělávacích zařízení (MŠ, ZŠ, SŠ)			-1/0	0	0	0	?	0	0	-1/2	0	2	1	0	Při výstavbě a rekonstrukci vzdělávací infrastruktury lze čekat krátkodobé územně hraniční negativní dopady, u kterých lze předpokládat, že budou v akceptovatelné úrovni (možné krátkodobé zvýšení emisní zátěžení, pražnost, vyšší zátěžení akustickým tlakem)



Středočeský kraj



Česká zemědělská univerzita v Praze
**Fakulta životního
prostředí**

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Příloha 2

Detailní vyhodnocení vlivu na integritu (celistvost)
soustavy lokalit Natura 2000

Zpracovatel: Mgr. Stanislav Mudra
držitel autorizace podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.,
č.j.: 11074/ENV/10)

P R A H A
listopad 2015
©

2. Hodnocení cílů prioritních oblastí, specifických cílů a typově podporovaných aktivit Integrované strategie pro integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti vztaženo k možnému ovlivnění soustavy lokalit Natura 2000

Metodika a postup hodnocení

Předložený materiál je zpracován v souladu s materiálem „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Věstník Ministerstva životního prostředí, ročník XVII, částka 11, s. 1-23“ (Roth 2007).

Významnost, rozsah a síla vlivů bude hodnocena podle následující stupnice:

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významný negativní vliv	Vylučuje schválení koncepce obsahující takto vyhodnocená opatření Významný rušivý až likvidační vliv. Vyplyvá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat (resp. eliminace by byla možná jen vypuštěním problémového dílčího opatření).
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí. Je možné jej dále snížit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Koncepce, resp. její dílčí úkoly nemají žádný prokazatelný vliv.
+1	Mírně pozitivní vliv	Mírný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
+2	Významný pozitivní vliv	Významný příznivý vliv na posuzovanou složku životního prostředí.
?	Vliv nelze hodnotit	Díky obecnosti zadání koncepce (nebo jednotlivých úkolů) není možné hodnotit její vlivy.

Poznámka: Cílem naturového hodnocení je zjistit, zda má záměr, respektive podporovaná aktivita významný negativní vliv. To odpovídá hodnotě -2 na stupnici. Pro úplnost je hodnotící stupnice doplněna o hodnoty -1, 0, +1, +2; všechny tyto hodnoty odpovídají zjištění, že „záměr (podporovaná aktivita) nemá významný negativní vliv“. Jemnější členění umožní odlišit záměr s mírně negativním vlivem od záměrů zcela bez vlivů nebo dokonce s vlivy pozitivními.

Popis jednotlivých Zásad	Vlivy na Soustavu Natura 2000	Vlivy na integritu soustavy Natura 2000	Přeshraniční vlivy na soustavu Natura 2000	Komentář
--------------------------	-------------------------------	---	--	----------

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO		Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.	
Specifický cíl 1.1: Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO					
Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy.		-1	-1	0	Stavební činnosť je potenciálním rizikem především nepřímých vlivů. Obdobně může být ovlivněna integrita soustavy a to například změnou v distribuci a frekvenci dopravy v případě vavolaných změn.
Opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy		-1	-1	0	Stavební činnosť je potenciálním rizikem především nepřímých vlivů. Obdobně může být ovlivněna integrita soustavy a to například změnou v distribuci a frekvenci dopravy v případě vavolaných změn.
PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO		Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.	
Specifický cíl 1.2: Posílit preferenci hromadné dopravy					
Opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky		0	0	0	Zefektivnění dopravy může vyvolat snížení emisí a tím i zatížení přírodního prostředí
Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu		0	0	0	Podpora užívání veřejné dopravy může vyvolat snížení emisí a tím i zatížení přírodního prostředí

Popis jednotlivých Zásad	Vlivy na Soustavu Natura 2000	Vlivy na integritu soustavy Natura 2000	Přeshraniční vlivy na soustavu Natura 2000	Komentář
--------------------------	-------------------------------	---	--	----------

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO		Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.	
Specifický cíl 1.3: Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T					
Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T		-1	-1	0	Při naplňování opatření může dojít k územnímu záboru lokalit, případně mohou tyto být ovlivněné nepřímými vlivy jako důsledek stavby a provozu modernizovaných a nových komunikací. Dotčena může být migrační protupnost území a propojení lokalit.
PO 1	Inteligentní doprava	Cíl PO		Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.	
Specifický cíl 1.4: Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí					
Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu		-1	0	0	I když se většinou jedná o poměrně jednoduché stavby, jejich liniový charakter a zavedení dopravy do klidových zón se může projevit negativně na stavu potenciálně dotčených lokalit.
Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě		0	0	0	Modernizace dopravy může vyvolat snížení emisí a tím i zatížení přírodního prostředí

Popis jednotlivých Zásad	Vlivy na Soustavu Natura 2000	Vlivy na integritu soustavy Natura 2000	Přeshraniční vlivy na soustavu Natura 2000	Komentář
--------------------------	-------------------------------	---	--	----------

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 2	Ochrana před přírodními riziky	Cíl PO			Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly.
Specifický cíl 2.1: Zabezpečit území před následky povodní					
Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření	-1	-1	0	Při naplňování opatření může dojít k územnímu záboru lokalit, případně mohou tyto být ovlivněné nepřímými vlivy jako důsledek ovlivnění rozlivů a záplavového režimu. Ovlivněn může být hydrologický režim toků. Dotčena může být migrační protupnost území a toků, ale též propojení lokalit.	
Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní	0	0	0	Administrativní opatření bez vlivu	

Popis jednotlivých Zásad	Vlivy na Soustavu Natura 2000	Vlivy na integritu soustavy Natura 2000	Přeshraniční vlivy na soustavu Natura 2000	Komentář
--------------------------	-------------------------------	---	--	----------

Popis cílů prioritních os, specifických cílů a typově podporovaných aktivit

PO 3	Dostupné a kvalitní školství	Cíl PO			Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.
Specifický cíl 3.1: Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání					
Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání		-1	0	0	Výstavba může přinést určitá negativa pro sosutavu Natura 2000 a to na poli nepřímého ovlivnění z probíhající stavby. Jedná se však o bodové vlivy s malou pravděpodobností nevhodného umístění.
PO 3	Dostupné a kvalitní školství	Cíl PO			Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.
Specifický cíl 3.2: Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce					
Opatření 3.2.1: Rozšíření kapacit a technického vybavení vzdělávacích zařízení (MŠ, ZŠ, SŠ)		0	0	0	Opatření bez vlivu