



REGIONÁLNÍ ENVIRONMENTÁLNÍ CENTRUM
Česká republika

Operační program Praha - Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013

Vyhodnocení vlivů koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů,
včetně vyhodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality
a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny,

ve znění pozdějších předpisů

(k verzi OPPK 4.1 ze dne 13.6. 2006)

Srpen 2006

Posouzení vlivů Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na programové období 2007 – 2013 na životní prostředí

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Řešitelský kolektiv posouzení vlivů na životní prostředí:

Ing. Jana Svobodová
autorizovaná osoba dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
samostatný konzultant
Integra Consulting Services, s.r.o.

Ing. Jana Hrnčířová
samostatný konzultant
Integra Consulting Services, s.r.o.

Mgr. Michal Musil
Regionální environmentální centrum Česká republika

Mgr. Ing. Hana Foltýnová
samostatný konzultant

Ing. Lubomír Nondek, CSc.
samostatný konzultant

Mgr. Martin Smutný
autorizovaná osoba dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
Integra Consulting Services, s.r.o.

RNDr. Petr Blahník
samostatný konzultant
autorizovaná osoba dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

OBSAH

<u>Legislativní rámec posuzování.....</u>	<u>1</u>
<u>1. Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím</u>	<u>2</u>
<u>1.1. Základní informace o OPPK.....</u>	<u>2</u>
<u>1.2. Obsah OPPK.....</u>	<u>2</u>
<u>1.3. Cíle OPPK.....</u>	<u>3</u>
<u>1.4. Vztah OPPK k jiným koncepcím.....</u>	<u>4</u>
<u>2. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce.....</u>	<u>8</u>
<u>2.1. Vymezení dotčeného území.....</u>	<u>8</u>
<u>2.2. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území.....</u>	<u>8</u>
<u>3. Charakteristiky životního prostředí v oblastech, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy.....</u>	<u>22</u>
<u>4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí.....</u>	<u>29</u>
<u>4.1. Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.....</u>	<u>29</u>
<u>5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty do úvahy během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení.....</u>	<u>40</u>
<u>5.1. Způsob stanovení referenčního hodnotícího rámce.....</u>	<u>40</u>
<u>5.2. Finální sada referenčních cílů ochrany životního prostředí.....</u>	<u>40</u>
<u>6. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí.....</u>	<u>43</u>
<u>6.1. Hodnocení celkového zaměření OPPK.....</u>	<u>43</u>
<u>6.2. Hodnocení sociálně – ekonomické analýzy situace regionu.....</u>	<u>43</u>
<u>6.3. Hodnocení oblastí podpory OPPK.....</u>	<u>43</u>
<u>6.4. Shrnutí závěrů z vyhodnocení návrhu oblastí podpory.....</u>	<u>44</u>
<u>7. Plánované opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce.....</u>	<u>49</u>

7.1. Souhrn navržených podmínek pro implementaci oblastí podpory.....	49
7.2. Doporučení k problematice regulace dopravy	51
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).....	55
8.1. Výběr zkoumaných variant.....	55
8.2. Popis provedení posouzení vlivů OPPK na životní prostředí.....	55
8.3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů.....	56
9. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivů koncepce na životní prostředí	57
9.1. Sledování vlivů implementace OPPK na životní prostředí.....	57
9.2. Návrh environmentálních indikátorů.....	59
10. Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce.....	64
11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektů.....	65
11.1. Environmentální hodnocení projektů.....	65
11.2. Environmentální kritéria pro výběr projektů.....	66
11.3. Životní prostředí jako horizontální téma.....	68
12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví.....	70
13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	86
14. Souhrnné vypořádání vyjádření obdržných z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.....	88
14.1. Způsob zohlednění závěru zjišťovacího řízení.....	88
15. Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci.....	97

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Název koncepce: Operační program Praha – Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013

Předkladatel: Hlavní město Praha
Odbor zahraničních vztahů a fondů EU
Magistrát hl. m. Prahy
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

Oprávněný zástupce předkladatele:

Mgr. Patricie Tiso Ferulíková,
ředitelka odboru zahraničních vztahů a fondů EU
Magistrát hl. m. Prahy

Oprávněný zástupce zpracovatele SEA:

Ing. Jana Svobodová
Maková 2802/2
400 11 Ústí nad Labem
Kancelář: Pobřežní 16, 186 00 Praha 8
Tel./fax: +420 234 134 236
jana.svobodova@integranet.cz

Příslušný orgán k vydání stanoviska dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí ČR
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC

Orgán schvalující koncepci a její posouzení vlivů na životní prostředí:

Vláda České republiky

Legislativní rámec posuzování

Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Tento zákon zahrnuje požadavky směrnice [Evropského parlamentu a Rady o hodnocení účinků určitých plánů a programů na životní prostředí č. 2001/42/EC](#).

Posouzení vlivů Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013 (dále „OPPK“) na životní prostředí (dále „SEA OPPK“) probíhá dle požadavků výše uvedeného zákona. Současně s vyhodnocením z hlediska vlivů na životní prostředí je OPPK podroben vyhodnocení vlivů na ptáčích oblastech a evropsky významné lokality dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Při zpracování posouzení byla zohledněna Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004), dále „Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes“ (DG XI, 1998), a nejnovější metodická doporučení, vycházející z „Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007 – 2013“.

Obsah a rozsah SEA OPPK byl stanoven závěrem zjišťovacího řízení podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., který byl vydán odborem posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, dne 25. 7. 2006, č.j.: 53806/ENV/06.

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

1.1. Základní informace o OPPK

Operační program Praha – Konkurenceschopnost je jedním ze dvou operačních programů, jejichž prostřednictvím bude hl. m. Praha čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU v programovém období 2007 – 2013 v rámci cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost politiky soudržnosti EU. Finanční prostředky pro OPPK budou zajištěny z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), přičemž se tato podpora vztahuje na celé území hl. m. Prahy.

Operační program Praha - Konkurenceschopnost přispívá k naplňování globálního cíle Národního rozvojového plánu ČR zejména prostřednictvím prioritní osy „Vyvážený a harmonický rozvoj území České republiky“, priority „Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost - Praha“. Cílem této priority je trvale udržitelný rozvoj Prahy jako významného centra socioekonomických, kulturních, vzdělávacích, výzkumných a inovačních aktivit.

Tento program je zpracováván Odborem zahraničních vztahů a fondů EU Magistrátu hlavního města Prahy. Při přípravě OPPK byly využity zkušenosti z přípravy dosavadních rozvojových programů, zejména Jednotných programových dokumentů pro Cíle 2 a 3 regionu NUTS 2 hl. m. Praha, zejména z implementace JPD 2. Operační program Praha – Konkurenceschopnost stanovuje v rámci prioritních os specifické cíle a oblasti podpory.

1.2. Obsah OPPK

OPPK obsahuje následující hlavní části:

1. Sociálně ekonomická analýza a sociální situace regionu
 - Zhodnocení výchozích dokumentů
 - Analýza ekonomické a sociální situace
 - Zhodnocení zkušeností s realizací dosavadních rozvojových programů
 - Absorpční kapacita regionu
 - Administrativní kapacita
 - SWOT analýza
2. Popis zvolené strategie
 - Shrnutí analýzy
 - Strategie rozvoje regionu
 - Související dokumenty
 - Horizontální témata a uplatnění principu partnerství
 - Výstupy z ex-ante hodnocení
 - Výstupy z hodnocení SEA
3. Prioritní osy a oblasti podpory
 - Prioritní osa 1 – Dostupnost a prostředí
 - Prioritní osa 2 – Inovace a podnikání
 - Prioritní osa 3 – Technická pomoc
4. Implementace
 - Řídící orgán
 - Příjemci
 - Monitorování a monitorovací výbor

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

- Informační systém
- Proces výběru projektů
- Informovanost a publicita
- Auditní orgán
- Systém finanční kontroly
- Platební a certifikační orgán
- Finanční toky
- Systém účtování
- Veřejná podpora

5. Finanční plán

- Základní východiska
- Rozdělení finančních zdrojů dle prioritních os
- Členění podle druhu finančních nástrojů
- Časové rozložení čerpání finančních prostředků

Seznam grafů, tabulek a schémat

Seznam použitých zkratk

1.3. Cíle OPPK

1. Globální cíl

Globálním cílem Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost je zvýšení konkurenceschopnosti Prahy jako dynamické metropole členské země EU prostřednictvím odstranění rozvojových bariér a slabin regionu, zkvalitněním městského prostředí, zlepšením dostupnosti dopravních a telekomunikačních služeb a rozvinutím inovačního potenciálu města.

2. Specifické cíle

Na základě dříve zpracovaných regionálních dokumentů byly stanoveny odpovídající specifické cíle:

- Zlepšení dostupnosti dopravních a telekomunikačních služeb a zkvalitnění životního prostředí.
- Zvýšení konkurenceschopnosti Prahy rozvojem a efektivním využitím jejího inovačního potenciálu.

3. Prioritní osy

K naplnění každého ze dvou specifických cílů byla navržena jedna prioritní osa. Třetí, podpůrnou prioritní osou je technická pomoc. Operační program Praha -Konkurenceschopnost tak zahrnuje tyto prioritní osy:

- Prioritní osa 1 – Dostupnost a prostředí
- Prioritní osa 2 – Inovace a podnikání
- Prioritní osa 3 – Technická pomoc

4. Oblasti podpory

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Cíl prioritní osy 1 bude realizován prostřednictvím šesti oblastí podpory (úroveň oblastí podpory v zásadě odpovídá úrovni opatření současného programu JPD 2):

- Oblast podpory 1.1 Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zlepšení dostupnosti dopravních služeb, významný potenciální přínos pro zkvalitnění životního prostředí)
- Oblast podpory 1.2 Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T, zkvalitnění důležitých dopravních vazeb (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zlepšení dostupnosti dopravních služeb, významný potenciální přínos pro zkvalitnění životního prostředí)
- Oblast podpory 1.3 Rozvoj a dostupnost ICT služeb (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zlepšení dostupnosti telekomunikačních a informačních služeb)
- Oblast podpory 1.4 Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zkvalitnění životního prostředí)
- Oblast podpory 1.5 Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zkvalitnění životního prostředí)
- Oblast podpory 1.6 Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zkvalitnění životního prostředí)

Cíl prioritní osy 2 bude realizován prostřednictvím dvou oblastí podpory (úroveň oblastí podpory v zásadě odpovídá úrovni opatření současného programu JPD 2):

- Oblast podpory 2.1 Rozvoj inovačního prostředí a partnerství mezi základnou výzkumu a vývoje a praxí, zaměřené na rozvoj inovačního prostředí, inovačních aktivit a partnerství mezi výzkumnou a vývojovou základnou a podniky
- Oblast podpory 2.2 Podpora příznivého podnikatelského prostředí, zaměřené na podporu zejména malých a středních podniků

Priorita 3 –Technická pomoc. Technická pomoc je určena a bude využívána k zajišťování odpovědného řízení, správy, maximální efektivity a kvality realizace Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost. Cílem technické pomoci je účelné a kvalitní zajištění realizace a kontroly procesu Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost.

1.4. Vztah OPPK k jiným koncepcím

Hlavní cíle OPPK jsou v souladu se strategickou částí připravovaného Národního rozvojového plánu ČR pro programovací období 2007 – 2013. Operační program Praha - Konkurenceschopnost přispívá k naplňování globálního cíle Národního rozvojového plánu ČR zejména prostřednictvím prioritní osy „Vývážený a harmonický rozvoj území České republiky“, priority „Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost - Praha“. Cílem této priority je trvale udržitelný rozvoj Prahy jako významného centra socioekonomických, kulturních, vzdělávacích, výzkumných a inovačních aktivit.

Operační program Praha - Konkurenceschopnost je zpracován v souladu se strategickými dokumenty EU (např. Strategickými obecnými zásadami Společenství, Lisabonskou strategií (2000, revize 2005), Strategií udržitelného rozvoje EU (Göteborg, 2001), s národními strategickými dokumenty a je komplementární s operačními programy (Operačním programem Praha - Adaptabilita (ESF), Operačním programem Doprava (FS), Operačním programem Životní prostředí (FS), Operačním programem Výzkum a vývoj pro inovace (ERDF), Regionálním operačním programem NUTS 2 Střední Čechy

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

(ERDF).

V počátečních fázích posouzení SEA posuzovatel identifikoval koncepční dokumenty na mezinárodní, národní a regionální úrovni, které mohou mít vztah k OPPK z hlediska problematiky životního prostředí a jeho ochrany. Vybrané dokumenty byly následně analyzovány a na základě této analýzy byly z koncepčních dokumentů vybrány relevantní cíle ochrany životního prostředí, tj. ty cíle, které mají vazbu na oblasti řešené v rámci OPPK. Tyto cíle tedy reprezentují jednotlivé koncepční dokumenty (v níže uvedené finální sadě referenčních cílů ochrany životního prostředí jsou u jednotlivých referenčních cílů uvedeny dokumenty, na jejichž základě byl daný referenční cíl formulován).

Hodnocení vztahu koncepcí k OPPK pak bylo provedeno pomocí hodnotících tabulek – tj. vyhodnocení možných vlivů oblastí podpory OPPK na jednotlivé referenční cíle (viz kap. 5 dokumentace). Zpracovatel SEA tedy vybral jen ty cíle, které mají určitou vazbu k OPPK z hlediska životního prostředí. Tento postup umožňuje zachovat a sledovat logickou vazbu mezi jednotlivými kroky a částmi hodnocení, tj. výběr koncepčních dokumentů – výběr referenčních cílů – porovnání souladu a hodnocení vlivů – návrh indikátorů – návrh kritérií pro výběr projektů.

Mezinárodní dokumenty s vazbou na Operační program Praha – Konkurenceschopnost z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví:

Operační program Praha - Konkurenceschopnost má z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví vztah k následujícím mezinárodním dokumentům:

- Environmentální akční program (EAP) "Environment 2010: Our future, Our choice"
- Post-Kyotská klimatická politika EU
- EU strategie ochrany ovzduší
- Tématická strategie k prevenci vzniku odpadů a jejich recyklaci
- Tématická strategie pro městské životní prostředí
- Nová energetická politika EU
- Strategie Evropské agentury životního prostředí (EEA) 2004 - 2008

Národní koncepce s vazbou na Operační program Praha - Konkurenceschopnost z hlediska ochrany životního prostředí:

Operační program Praha - Konkurenceschopnost má z hlediska životního prostředí vztah k následujícím národním koncepcím:

- Strategie udržitelného rozvoje ČR, 2004
- Státní politika životního prostředí ČR, 2004
- Státní energetická koncepce ČR, 2004
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR, 1998
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, 2005
- Plán odpadového hospodářství ČR, 2003
- Národní akční plán zdraví a životního prostředí České republiky, 1998
- Zdraví 21, 2003
- Integrovaný národní program snižování emisí v ČR, 2004
- Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR, 2004

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

- Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR, 1999
- Národní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných a druhotných zdrojů energie, 2005
- Akční plán environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty v ČR 2004 – 2006, 2003
- Politika územního rozvoje ČR, 2006
- Národní rozvojový plán ČR 2004 – 2006, 2003
- Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 (pracovní verze)
- Dopravní politika ČR, 2005
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 2003
- Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury ČR (pracovní verze)
- Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky, 2000
- Operační program Životní prostředí na léta 2007 – 2013 (pracovní verze)
- Operační program Doprava na léta 2007 – 2013 (pracovní verze)

Dokumenty hl. m. Prahy s vazbou na Operační program Praha – Konkurenceschopnost z hlediska životního prostředí:

OP Praha - Konkurenceschopnost má z hlediska životního prostředí vztah k následujícím koncepcím hlavního města Prahy:

- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, 1999
- Strategický plán hl. m. Prahy, 2000
- Informační strategie hlavního města Prahy do roku 2010, 2005
- [Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hl.m. Praze](#), 2003
- Generel odvodnění hl. m. Prahy, 2002
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací, 2005
- [Zásady péče o zeleň v hlavním městě Praze](#), 1996
- Plán odpadového hospodářství hl.m. Prahy, 2004
- [Územní energetická koncepce hlavního města Prahy \(ÚEK\)](#), 2004
- [Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy](#), 1996
- [Zásady dalšího rozvoje systému cyklistických tras na území hl.m. Prahy po roce 2002](#), 2003

Dokumenty ostatních krajů s vazbou na OP Praha – Konkurenceschopnost z hlediska životního prostředí:

- Regionální operační program pro NUTS 2 Střední Čechy (pracovní verze)

Regionální operační program NUTS II Střední Čechy obsahuje tyto prioritní osy a oblasti podpory:

Prioritní osa č. 1: Doprava obsahuje oblasti podpory: 1.1 Regionální dopravní infrastruktura, 1.2 Udržitelné formy veřejné dopravy.

Prioritní osa č. 2: Cestovní ruch obsahuje oblasti podpory: 2.1 Podnikatelská infrastruktura a služby cestovního ruchu, 2.2 Veřejná infrastruktura a služby cestovního ruchu, 2.3 Propagace a řízení turistických destinací Středočeského kraje.

Prioritní osa č. 3: Integrovaný rozvoj území obsahuje oblasti podpory: 3.1 Rozvoj měst, 3.3 Rozvoj venkova

Prioritní osa č. 4: Technická pomoc.

Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejného zdraví vykazuje vazbu na OPPK pouze oblast podpory 1.2 např. propojením systémů integrované dopravy PID (Pražská integrovaná doprava) a SID (Středočeská integrovaná doprava), případně též podpora ekologického pohonu vozového parku veřejné dopravy.

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

2.1. Vymezení dotčeného území

OPPK je zpracován pro celé území hlavního města Prahy.

Vzhledem k zaměření OPPK nelze ovšem vyloučit určité sekundární vlivy jednotlivých projektů realizovaných v rámci OPPK na životní prostředí a obyvatelstvo za hranicemi hl.m. Prahy, na území Středočeského kraje. Tyto případné vlivy lze očekávat např. v oblasti dopravy (změny v dopravní dostupnosti, lokální změny v hlukové či emisní zátěži), územního plánování (nutnost koordinace a zajištění návaznosti rozvojových záměrů), kvality vod a ovzduší (lze očekávat zlepšení některých parametrů ve Středočeském kraji poté co budou realizovány projekty na snížení emisí znečištění v Praze, atp.).

Vzhledem k tomu, že návrh OPPK neobsahuje až na výjimky konkrétní projektové záměry, nelze na strategické úrovni hodnocení OPPK identifikovat konkrétní závažné vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo Středočeského kraje. Je třeba, aby rámci navazujících plánovacích a rozhodovacích procesů na projektové úrovni, byla možnost sekundárních vlivů projektů realizovaných v rámci OPPK na životní prostředí a obyvatelstvo za hranicemi hl.m. Prahy posuzována.

2.2. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Tato kapitola byla zpracována s využitím těchto dokumentů:

- Ročenka Praha Životní prostředí (MHMP) 1997 – 2005
- Stav životního prostředí v jednotlivých krajích ČR – Hlavní město Praha 2003 – 2004
- Plán odpadového hospodářství Praha, 2004
- Územní plán hl.m. Praha, 1999
- Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hl.m. Praze, 2003
- Územní energetická koncepce hl.m. Prahy 2003 – 2022, Praha 2004
- Předběžné ex-ante hodnocení Jednotného programového dokumentu pro Cíl 2 regionu NUTS 2 hl. m. Praha, říjen 2002

Základní charakteristiky životního prostředí na území hlavního města Prahy

Hlavní město Praha patří v současné době k nejdynamičtějším a nejúspěšnějším regionům Střední Evropy, přesto se však potýká s radou závažných problémů. Přes mnohá zlepšení stále patří k českým regionům s nejvíce narušeným životním prostředím, se značně znečištěným ovzduším a vysokou hlukovou zátěží.

V této části je popsán stav klíčových oblastí životního prostředí a veřejného zdraví a zároveň popsány stávající relevantní trendy.

Ovzduší

Znečištění ovzduší v Praze je z plošného hlediska největší ze všech krajů ČR.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

K překračování limitních hodnot dochází na většině území Prahy alespoň u jedné ze sledovaných znečišťujících látek. Hlavním zdrojem znečišťování ovzduší na území Prahy je automobilová doprava.

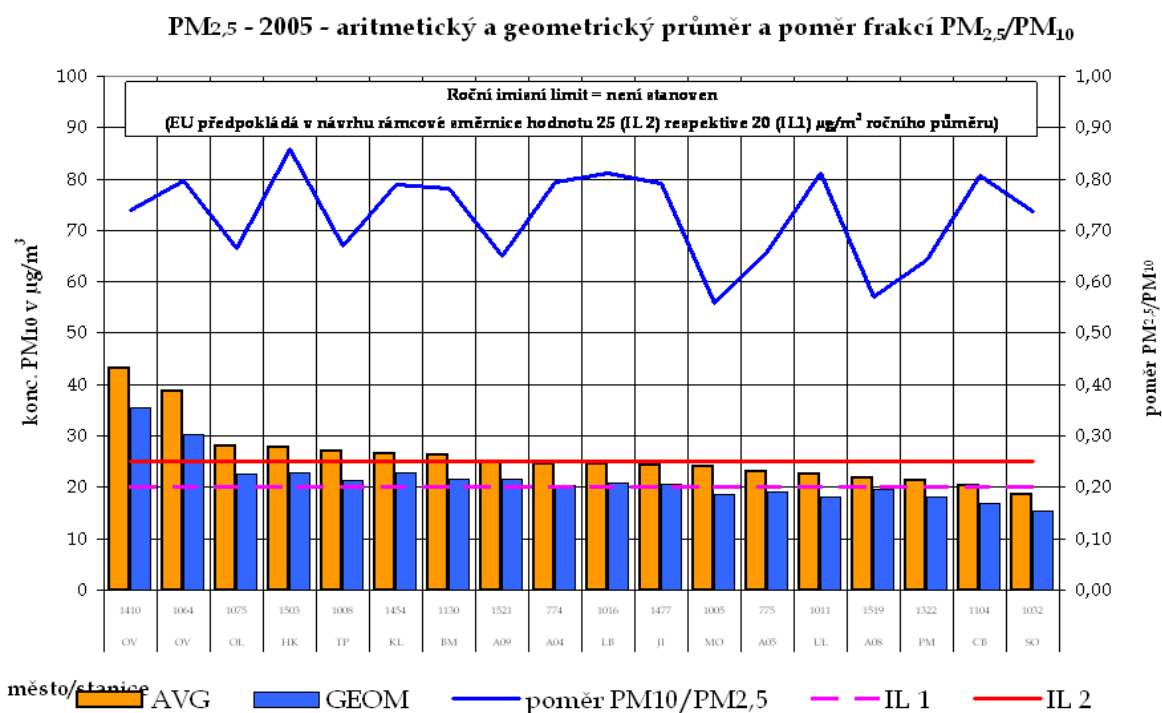
Emise tuhých znečišťujících látek, oxidu siřičitého a oxidů dusíku ze stacionárních zdrojů klesají především v důsledku spotřeby paliv, změnou jejich skladby a zvýšením účinnosti provozu.

Do roku 2000 bylo patrné zlepšení kvality ovzduší v důsledku výrazného poklesu koncentrací oxidu siřičitého a dále do roku 2002 pokračoval mírný pokles znečištění. Po zakolísání v roce 2003 pokračoval v roce 2004 v Praze klesající trend ve znečištění ovzduší touto látkou. Všechny imisní hodnoty pro oxid siřičitý leží hluboko pod imisním limitem.

Znečištění ovzduší suspendovanými částicemi frakce PM_{10} , zůstává jedním z hlavních problémů kvality ovzduší v Praze, dochází k překročení ročních i 24-hodinových imisních limitů. Znečištění ovzduší suspendovanými částicemi PM_{10} po roce 2000 mělo na většině stanic postupně vzrůstající trend, který byl v roce 2004 přerušen a koncentrace mírně poklesly. Rozložení imisního pole suspendovaných částic frakce PM_{10} je obdobné jako v případě benzenu. Nejvyšší koncentrace byly vypočteny v centru města, směrem k jeho hranicím vypočtené hodnoty klesají. Významným zdrojem PM_{10} je cementárna v Radotíně. Do roku 2010 se v celé Praze očekává podstatné snížení imisní zátěže PM_{10} pocházející z primárních emisí. Celková zátěž imisemi PM_{10} (tedy včetně sekundární prašnosti) nicméně bude zřejmě i nadále představovat jeden z největších problémů ochrany ovzduší.

Měření suspendovaných částic frakce $PM_{2,5}$ bylo provedeno v roce 2005 v Praze na vybraných stanicích (viz obr. 1 – Praha = A09 – Praha 9,A04 – Praha 4, A05 – Praha 5,A08 – Praha 8). Pro jemné suspendované částice frakce $PM_{2,5}$ není stanoven imisní limit.

Obr. 1



Koncentrace oxidu dusičitého měly postupný mírně vzrůstající trend. Hlavní město Praha a zejména jeho centrum vykazovalo v posledních letech nejvyšší hodnoty koncentrací oxidů dusíku v České republice. V roce 2003 došlo v Praze k výraznějšímu zvýšení koncentrací

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

oxidu dusičitého. V roce 2004 byl naopak zaznamenán, téměř na všech vybraných stanicích, mírný pokles koncentrací NO₂ proti předchozímu roku. Rozložení imisní zátěže oxidu dusičitého odpovídá do značné míry rozložení dopravní zátěže na městských komunikacích. Nejvýznamnějším bodovým znečištěním oxidem dusičitým je cementárna v Radotíně. Pokles emisí oxidu dusičitého do roku 2010 bude pravděpodobně poměrně nevýrazný, hlavní podíl na snížení imisní zátěže bude mít vývoj emisí z dopravy.

S rostoucí intenzitou automobilové dopravy roste význam sledování znečištění ovzduší aromatickými uhlovodíky. Rozhodujícím zdrojem atmosférických emisí aromatických uhlovodíků – zejména benzenu a jeho alkyl derivátů – jsou především výfukové plyny benzinových motorových vozidel. V Praze je benzen sledován na 3 stanicích, kde v roce 2003 nebyl dosažen dostatečný počet měření pro výpočet platného roční průměru. Na základě empirického modelování bylo odhadováno překračování limitních úrovní benzenu na dopravně zatížených lokalitách. V roce 2004 nebyl ani na jedné z těchto stanic překročen imisní limit. Pro rozložení stávajícího imisního pole průměrných ročních koncentrací benzenu jsou charakteristické zvýšené koncentrace v centru města, kde se projevuje společný vliv vytápění obytné zástavby a značný počet dopravních zdrojů. Do roku 2010 dojde dle modelových výpočtů ke snížení imisní zátěže benzenu na území Prahy. Nejvyšší plošné zatížení imisemi benzenu je možné v roce 2010 očekávat v centru města. Značný pokles emisí benzenu z bodových a plošných zdrojů zvýrazní vliv kapacitních komunikací na kvalitu ovzduší v jejich okolí.

Jednou z toxikologicky nejzávažnějších znečišťujících látek je benz(a)pyren. Zdrojem benz(a)pyrenu v ovzduší je nedokonalé spalování fosilních paliv ve stacionárních (především domácí topeniště) i v mobilních zdrojích. Z mobilních zdrojů jsou to zejména vznětové motory spalující naftu. V roce 2004 byl cílový imisní limit překročen na 62,3% území Prahy.

Znečištění ovzduší olovem má klesající trend. Koncentrace olova na všech stanicích leží hluboko pod imisním limitem.

Na většině stanic je patrný klesající trend ve znečištění ovzduší kadmíem. V posledních letech nejsou překračovány imisní limity.

Antropogenním zdrojem znečištění ovzduší oxidem uhelnatým je především doprava a stacionární zdroje, zejména domácí topeniště. I v případě oxidu uhelnatého jsou měřené koncentrace nejvyšší v ČR. Výsledky měření koncentrací CO potvrzují, s výjimkou většiny pražských obvodů, dlouhodobě stabilní pole imisních hodnot; extrémním případem zůstávají stejně jako v minulých letech dopravně zatížené lokality v Praze.

Troposférický ozon je označován za sekundární znečišťující látku, protože není významně primárně emitován z antropogenních zdrojů znečišťování ovzduší. Dochází k překračování imisních limitů. V posledních letech je na pražských stanicích patrná určitá stagnace ve znečištění ovzduší touto látkou s výjimkou roku 2003, kdy vlivem dlouhodobých vysokých teplot a vysokých hodnot slunečního záření došlo k nárůstu znečištění.

Zdroje emitující do ovzduší jsou členěny do jednotlivých kategorií podle míry svého vlivu na kvalitu ovzduší. Stacionární zdroje znečišťování ovzduší jsou vedeny v databázích REZZO 1–3 a mobilní zdroje (doprava) v databázi REZZO 4. Pod označením REZZO 1 jsou evidovány zvláště velké a velké zdroje, spalování s tepelným výkonem nad 5 MW a zvláště významné technologie, pod REZZO 2 střední zdroje, spalování s výkonem 0,2–5 MW a významné technologie. Jako REZZO 3 se evidují malé zdroje, spalování s výkonem do 0,2 MW, lokální vytápění, méně významné technologie a REZZO 4 zahrnuje dopravu.

Rozmístění velkých zdrojů emisí na území hl. m. Prahy je nerovnoměrné. Skokový nárůst počtu zdrojů mezi lety 1985 a 1992 je zapříčiněn především výstavbou blokových kotelen na

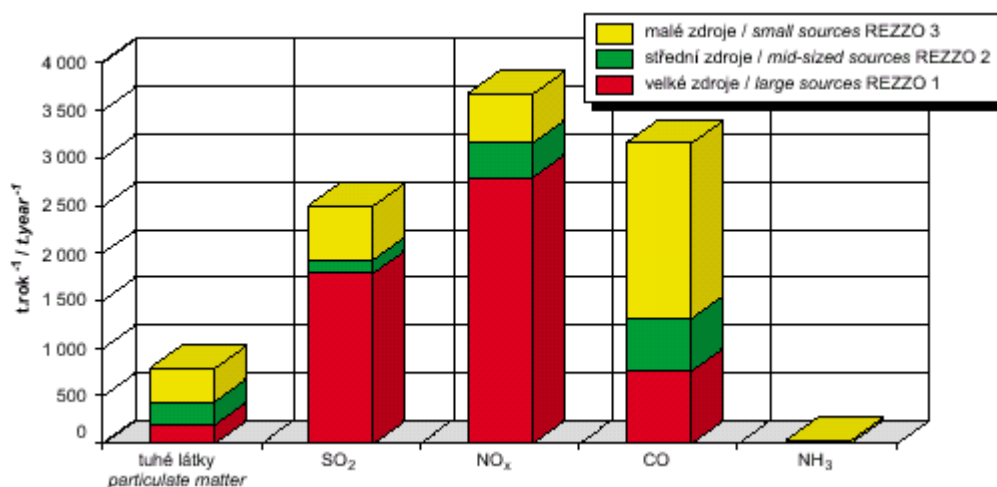
Ing. Jana Svobodová & REC ČR

nových pražských sídlišť. Nárůst počtu zdrojů v r. 2002 je dán změnami v zařazování zdrojů do jednotlivých kategorií podle prováděcích předpisů k zákonu č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, kdy do kategorie velkých zdrojů přešly některé původně střední zdroje (v hl. m. Praze se jedná především o čistírny oděvů). Naopak pokles počtu velkých zdrojů v letech 1998–2001 je důsledkem realizace nejrozsáhlejšího teplárenského projektu s kogenerační výrobou v celé Evropě – propojení teplárenské soustavy Mělník - Praha. Celkový počet středních zdrojů znečišťování ovzduší (vycházející z údajů OOP MHMP – REZZO 2) v posledních letech stagnuje. Největší počet středních zdrojů se nachází ve starší zástavbě v centru města. Malé zdroje znečištění (REZZO 3) nejsou individuálně registrovány. Množství emisí vyprodukovaných malými zdroji vychází ze sčítání lidu, domů a bytů.

Přetrvává dlouhodobý pokles emisí tuhých látek, oxidu siřičitého i oxidů dusíku ze stacionárních zdrojů. Tento příznivý vývoj je důsledkem jednak snižováním spotřeby paliv (nárůst využití tepla z tepelného napaječe Mělník - Praha, úspory ve spotřebě tepelné energie odběratelů, snížení objemu průmyslové výroby po roce 1990 apod.), jednak vlivem změny skladby spalovaných paliv (nahrazování tuhých paliv plynými palivy) a účinností provozu (rekonstrukce a modernizace kotelního fondu). Významnou příčinou je i tlak ekonomicko - legislativních opatření na snižování emisí z těchto zdrojů.

Emise tuhých látek, oxidu siřičitého i oxidů dusíku, oxidu uhelnatého a amoniaku ze stacionárních zdrojů v roce 2004 ukazují obr. 2.

Obr.2 Emise znečišťujících látek ze stacionárních zdrojů (REZZO 1–3), Praha, 2004



Zdroj: Praha Životní prostředí 2005

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší mají významný podíl na celkových emisích v případě tuhých znečišťujících látek (TZL) 38%, oxidů dusíku 50%, oxidu uhelnatého 52% těžkých organických látek (VOC) 31%. Odhady vývoje emisí znečišťujících látek z mobilních zdrojů znečišťování ovzduší (DHV CR, spol. s.r.o.) do roku 2010 předpovídají nárůst nákladní automobilové dopravy o 24% a výkony veřejné autobusové dopravy mají mít nárůst o 23%. Nejméně ovlivňuje ovzduší železniční doprava, která se podílí na emisích 7-11%.

Voda

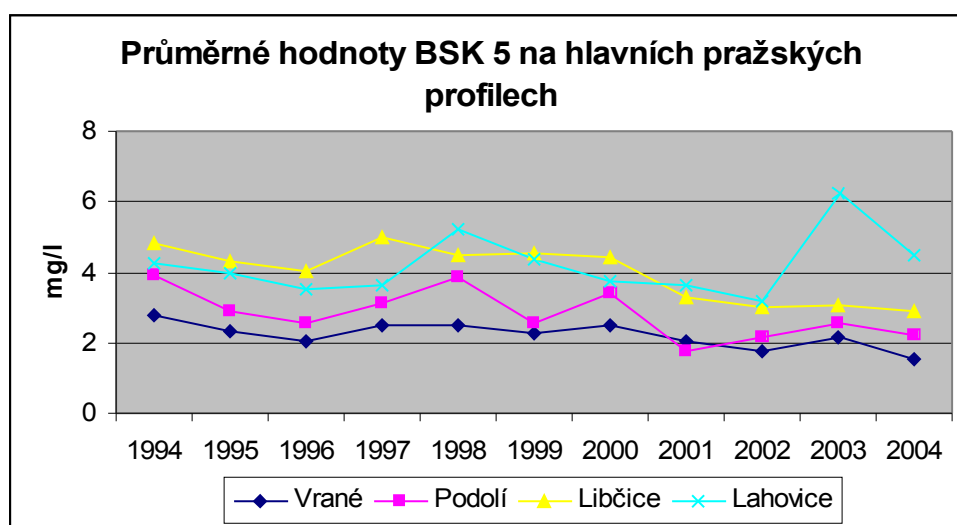
Povrchová voda

Kvalita vod v tocích na území Prahy je přes určité zlepšení stále poměrně nízká. Řeka Vltava

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

spadá v celkovém hodnocení jakosti vody na území Prahy do III. třídy (znečištěná voda), pod městem pak do IV. třídy (silně znečištěná voda). Podobnou úroveň čistoty vykazují další vodoteče, jako řeka Berounka a významné pražské přítoky Vltavy (většinou IV. a V. třída). Z ukazatelů znečištění (podle TNV 75 7221) byly v roce 2004 nejzávažnější hodnoty dosaženy u chlorofylu. V profilech Vltava – Libčice a Berounka – Lahovice dosáhl V. třídy, u zbývajících dvou profilů (Vltava – Podolí, Vltava – Vrané nad Vltavou) byl hodnocen IV. třídou. IV. třídou bylo hodnoceno i olovo v profilu Vltava – Podolí. Na všech profilech byl do III. třídy zařazen veškerý fosfor, AOX a TOC. Nejlépe hodnoceny byly „specifické organické látky“, které dosahovaly většinou I. třídy, u sumy PAU II. třídy. Dlouhodobý vývoj kvality vody ilustrují grafy (obr. 3 – 5) vybraných ukazatelů kvality vody na hlavních pražských profilech:

Obr. 3



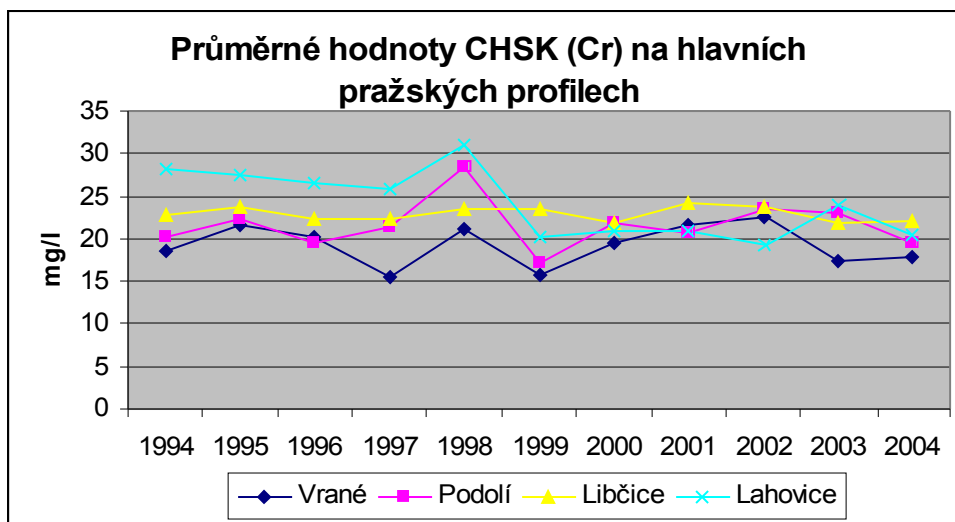
Zdroj: Praha Životní prostředí 2005

Pozn.: Limitní hodnoty BSK-5 dle Klasifikace jakosti povrchových vod (ČSN 757221):

I. třída	2.0 mg/l
II. třída	4.0 mg/l
III. třída	8.0 mg/l
IV. třída	15.0 mg/l

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Obr. 4

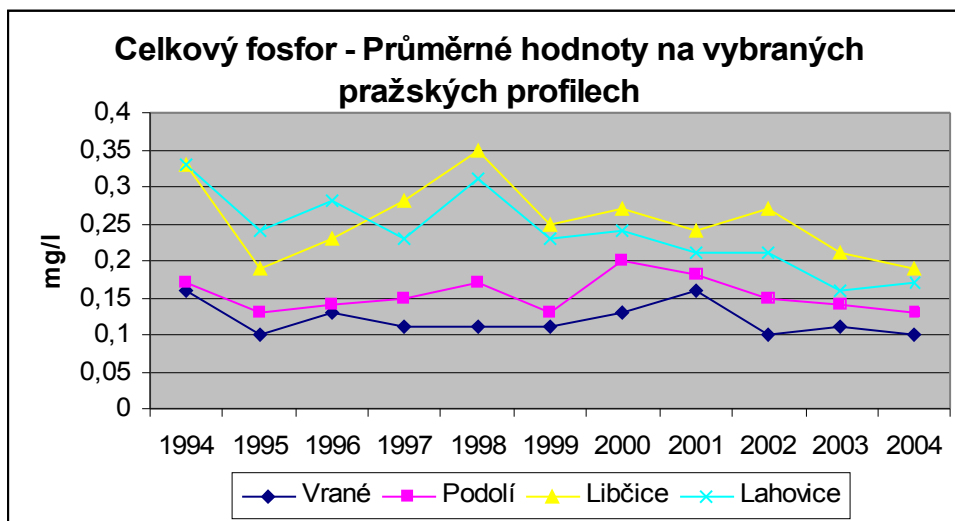


Zdroj: Praha Životní prostředí 2005

Pozn.: Limitní hodnoty CHSK (Cr) dle Klasifikace jakosti povrchových vod (ČSN 757221):

I. třída	15 mg/l
II. třída	25 mg/l
III. třída	45 mg/l
IV. třída	60 mg/l

Obr. 5



Zdroj: Praha Životní prostředí 2005

Pozn.: Limitní hodnoty pro celkový fosfor dle Klasifikace jakosti povrchových vod (ČSN 757221):

I. třída	0,05 mg/l
II. třída	0,15 mg/l
III. třída	0,4 mg/l
IV. třída	1,0 mg/l

Vodní toky a nádrže jsou významnou součástí pražské krajiny. Územím hl. m. Prahy protéká 99 potoků, což činí celkem téměř 340 km. Ve správě města je také 37 rybníků, 34 retenčních nádrží a suchých poldrů, vodní nádrže Džbán, Hostivařská přehrada a nádrž Jiviny. Přes toto značné bohatství hydrologické sítě dochází k trvalému zhoršování odtokových poměrů a rovněž k celkovému vysušování krajiny a poklesu vodnosti zejména malých toků. Příčinou tohoto vývoje je především realizace řady dílčích nevhodných odvodňovacích opatření a úprav v území. Stavební činností je ohrožena řada malých vodních zdrojů a pramenišť. Důležitou negativní roli hraje i zvyšování podílu zastavěných a zpevněných ploch v povodích na území města.

Zásobování pitnou vodou

Spotřeba a výroba pitné vody v Praze se dlouhodobě snižuje. Vodovodní síť vykazuje vzhledem ke svému stáří, podmínkám uložení, materiálové skladbě, korozním a dalším vlivům poměrně značnou poruchovost. Z celkové délky pražské vodovodní sítě je přes 1000 km starší než 60 let, což představuje téměř 1/3. Tento stav zapříčiňuje poměrně značné ztráty pitné vody během transportu. Důsledné vyhledávání skrytých úniků vody z potrubí a odstraňování černých odběrů se projevilo v posledních letech výrazným snížením těchto ztrát. Nejvyšší ztráty vody byly vykázány v roce 1996, kdy dosáhly hodnoty 46 % z vody k realizaci. V následujících letech docházelo k jejich každoročnímu poklesu. V roce 2004 již byly necelých 27 %.

Odpadní vody

Centrální kanalizační síť byla v hl. m. Praze založena jako jednotná, která odvádí splaškové a dešťové vody jedním potrubím. Nově budovaná sídliště na okrajích Prahy mají kanalizační síť oddílnou. Sídlíšťní splaškové sítě jsou připojeny na kmenové stoky jednotné centrální soustavy. Tato soustava odvádí vody do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově v Tróji (ÚČOV). Kromě ÚČOV jsou na území hl. m. Prahy v provozu nebo výstavbě další pobočné (lokální) čistírny odpadních vod (celkem 24). Na veřejnou kanalizaci s koncovou ČOV bylo napojeno 1 149 000 obyvatel, což představuje 99,2 % z celkového počtu obyvatel. Přestože ÚČOV prošla intenzifikací, nespĺňuje požadavky na vypouštění znečištění v ukazatelích celkového dusíku a celkového fosforu dle NV 61.

Odpady

Z podílu hl. m. Prahy na produkci odpadů ČR a měrných ukazatelů produkce odpadů na obyvatele a na 1000 EUR HDP je patrné, že produkce odpadů v kraji je trvale pod průměrem ČR, ovšem produkce komunálního odpadu na obyvatele průměr ČR překračuje. To souvisí s ekonomickou silou hl. m. Prahy, která výši HDP na obyvatele daleko přesahuje ostatní kraje ČR. Z údajů o produkci za delší období je patrný dlouhodobý nárůst produkce komunálního odpadu.

Produkce odpadů v Praze v členění z hlediska původu podle OECD má střídavě klesající i stoupající tendenci, ale v celkovém důsledku roste. Největší objem představuje odpad ze stavebnictví, a to cca 55 % celkové produkce. Do budoucna lze usuzovat na trvalý dlouhodobý růst komunálních odpadů a dlouhodobou vysokou produkci stavebních odpadů. Tyto dvě skupiny odpadů jsou co do produkce nejvýznamnějšími na území hl. m. Prahy.

Produkce nebezpečných odpadů je nižší než je celorepublikový průměr. Podstatný podíl z produkovaného množství zaujímají odpady z odstraňování starých zátěží (stavební odpady zařazené jako nebezpečné). Vysokou produkci odpadů v těchto skupinách mohou tvořit odpady z demolic a rekultivací starých zátěží, které jsou obvykle součástí (přípravou) rozvoje území dříve využívaného pro výrobní činnosti, využívající při provozu znečišťující látky. Z údajů je patrný relativně vysoký podíl spalovaných odpadů, zejména odpadů komunálních.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Naopak je nízké materiálové využití odpadů, což je dáno i tím, že se značné množství odpadů dále zpracovává mimo území města, zejména ve Středočeském kraji.

Na území hl. m. Prahy nejsou zařízení pro nakládání s odpady nadkrajského nebo celostátního významu. Je zde ovšem registrováno velké množství zařízení pro recyklaci stavebních odpadů. Jsou to vesměs mobilní linky, schopné přesunu do míst výskytu (nahromadění) stavebních odpadů.

V Praze je provozována jediná skládka skupiny S-OO, v Praze – Ďáblicích. Životnost skládky se předpokládá do roku 2012. Spalovna komunálních odpadů v Praze - Malešicích je projektovaná na kapacitu 310 000 t/rok. Tato kapacita je v současné době využita asi ze dvou třetin. Dále jsou v Praze v provozu dvě spalovny nebezpečných odpadů, spalovna FN v Motole (viz zařízení pro „zdravotnické odpady“ výše) a spalovna firmy Zentiva Praha a.s. (dříve Léčiva – viz zařízení pro „nebezpečné odpady“ výše). Na území hl. m. Prahy v Radotíně je v provozu cementárna firmy Českomoravský cement, a.s., která energeticky a materiálově využívá některé druhy odpadů.

Energetika

Vývoj a současný stav ve spotřebě paliv a energie v Praze je ovlivněn pokračující ekonomickou transformací charakterizovanou především v průběhu 90. let přechodem od extenzivního k intenzivnímu rozvoji a k postupné náhradě energeticky náročného hospodářství energeticky hospodárnějšími průmyslovými odvětvími a službami, ke snižování energetických ztrát ve všech sektorech spotřeby včetně obyvatelstva i v zásobování energií. Od roku 1990 výrazně poklesla celková potřeba paliv na území města (zvyšování účinnosti přeměny, přechod na ušlechtlejší paliva, vymístění spalování paliv z území města – využívání elektrárny Mělník pro zásobování dálkovým teplem).

S tímto vývojem souvisí pozitivní změny pokud jde o emise znečišťujících látek ze stacionárních spalovacích zdrojů na území hl. m. Prahy, které významně klesly vlivem přísnějších zákonů na ochranu životního prostředí, napojením sítě dálkového vytápění na zdroj elektrárna Mělník, vlivem zefektivnění zásobování a využívání energie. Pokles emisí je nevýraznější u emisí oxidu siřičitého (pokles za 10 let o více než 90% původních hodnot) a u emisí tuhých látek (pokles na 13%). Pokles je relativně nejmenší u oxidů dusíku.

Celková současná spotřeba energie po přeměnách (poptávka po energii) v hl. m. Praze činí 58 753 TJ (v přepočtu na průměrné klimatické podmínky). Nejvíce energie je spotřebována při konečném užití zemního plynu (při jeho spalování pro lokální vytápění, ohřev teplé užitkové vody, technologie apod.), a to ve výši 41%, a dále v podobě síťových dodávek elektřiny (29%) a tepla (25%). Teplo získávané spalováním tuhých paliv na území hl. m. Prahy se na celkové spotřebě energie v Praze podílí pouze necelými 5 % (4,7), podíl kapalných paliv v této kategorii je 0,4%.

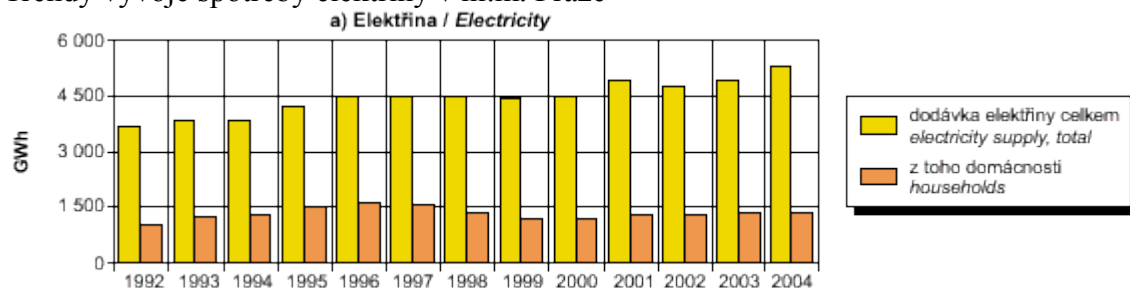
Spotřeba elektrické energie a zemního plynu je pokryta ze zdrojů celostátního významu nacházejících se vesměs mimo území města. Plynofikace domácností dosahuje 80 %. Na zásobování teplem se výrazně podílejí centrální zdroje, z nich víc jak polovinou soustava středočeské Elektrárny Mělník, do které přispívá i pražská spalovna komunálního odpadu. Na centrální zdroje tepla (CZT) je napojeno cca 50 % domácností.

Přes některé pozitivní změny představuje zásadní problém přetrvávající celková vysoká energetická náročnost města. Největší spotřeba je v oblasti veřejného osvětlení a vytápění. Vývoj spotřeby elektřiny, plynu a tepla v letech 1992 - 2004 ukazují grafy (obr. 6-8). Největší rezervy úspor existují ve vytápění panelových bytových domů na pražských sídlištích. Postupné řešení představuje proces oprav a zateplování bytových domů v rámci regenerace

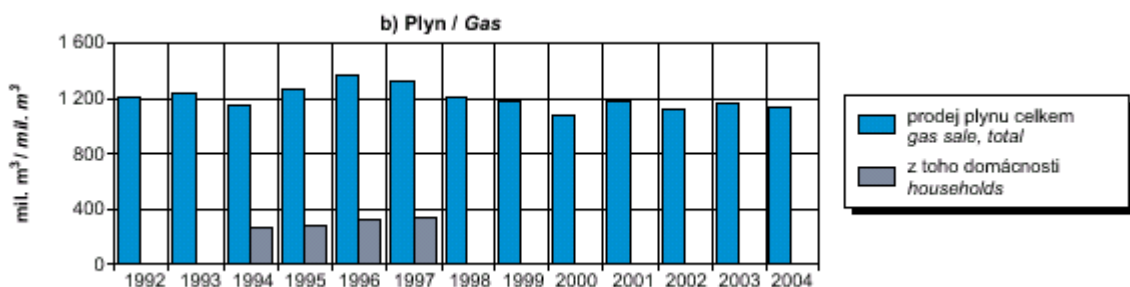
Ing. Jana Svobodová & REC ČR

pražských sídlišť, kterým musí projít zhruba 40 % bytového fondu regionu.

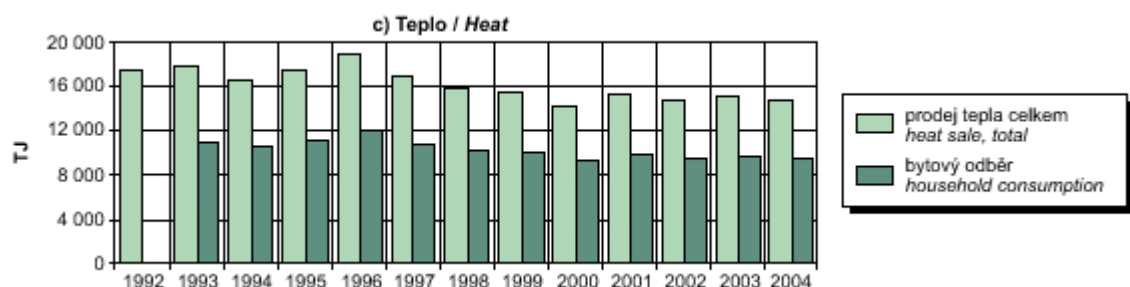
Obr. 6
Trendy vývoje spotřeby elektřiny v hl.m. Praze



Obr. 7 Trendy vývoje spotřeby plynu v hl.m. Praze



Obr. 8 Trendy vývoje spotřeby tepla v hl.m. Praze



Zdroj: Praha Životní prostředí 2005

Sanace starých ekologických zátěží

Na území hl. m. Prahy se nachází celá řada lokalit s tzv. starými ekologickými zátěžemi. Jde především o dříve vzniklé nepovolené skládky komunálního, organického, stavebního či demoličního odpadu a dále kontaminované (či potenciálně kontaminované) plochy vyskytující se zejména v areálech bývalých průmyslových podniků. V letech 1995 – 2000 realizovaný projekt mapování a evidence skládek a starých ekologických zátěží na území hl. m. Prahy identifikoval celkem 1 606 (v drtivé většině případů malých černých) skládek a starých zátěží na celkové ploše 1 139 ha. V současné době probíhá aktualizace těchto údajů. Negativní vlivy starých zátěží na životní prostředí jsou způsobeny možnými úniky škodlivin do ovzduší

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

(skládkový plyn) a možnými úniky průsakové vody ze skládky do vod podzemních a povrchových nebo horninového prostředí.

Ochrana přírody a městská zeleň

Chráněná území

Na území hl. m. Prahy se nachází 88 zvláště chráněných území (ZCHÚ) rozloze více než 2 220 ha, (z toho 7 národních přírodních památek, 15 přírodních rezervací, 66 přírodních památek). Všechna tato ZCHÚ mají v terénu vyznačeny své hranice. Pro jednotlivá území jsou k dispozici plány péče, u některých probíhá jejich aktualizace.

Na základě nařízení vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit bylo na území Prahy do tohoto seznamu zařazeno celkem 8 evropsky významných lokalit o celkové výměře 995,26 ha (významná část Břežanského údolí se nachází na území Středočeského kraje). Jedná se o následující lokality (název – kód lokality – výměra v ha):

1. Blatov a Xaverovský háj – CZ0110142 – 213,89
2. Obora Hvězda – CZ0113001 – 1,91
3. Milíčovský les – CZ0113002 – 11,42
4. Lochkovský profil – CZ0113005 – 34,31
5. Praha - Petřín – CZ0113773 – 52,59
6. Praha - Letňany – CZ0113774 – 75,17
7. Radotínské údolí – CZ0114001 – 109,44
8. Břežanské údolí – CZ0213779 – 496,53

Dále je registrováno 20 významných krajinných prvků, zejména významných stepních a mokřadních lokalit.

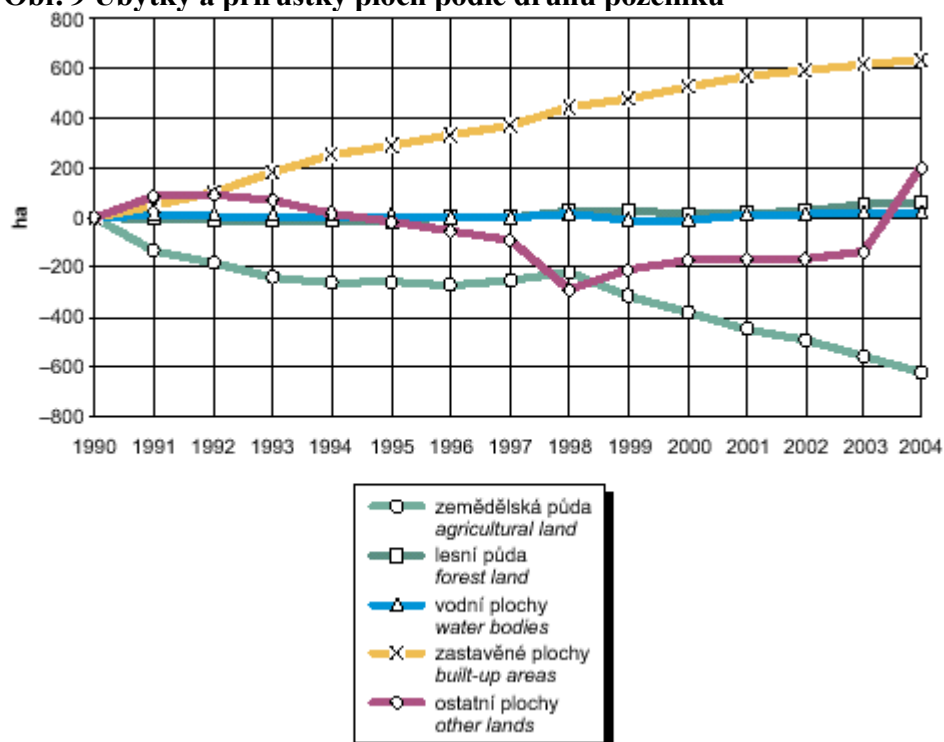
Městská zeleň

Zhruba třetina území města je pokryta různými typy zelených ploch. Jedná se především o parky a parkově upravené plochy, lesy, hřbitovy, stromořadí, ale i zahrady u individuální zástavby či rozptýlená zeleň včetně samostatných stromů. Nejcennější části se rozkládají na ploše 11 přírodních parků, které zabírají plochu 9 705 hektarů, tj. přibližně 20 % rozlohy Prahy. Významnou součástí městské zeleně jsou i parky a zahrady hl. m. Prahy, jejichž celková rozloha je 2 556 ha, přičemž plochy mimořádné důležitosti (podle Systému péče o zeleň v hl. m. Praze) představují 221 ha.

Lesní porosty zaujímají v současné době přibližně 10% z celkové rozlohy města. Všechny lesy na území hl. m. Prahy jsou zařazeny do kategorie lesů zvláštního určení jako lesy příměstské a se zvýšenou rekreační funkcí (§8, odst. 2c zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění). Všechny tyto porosty jsou nicméně hodnoceny jako imisně poškozené.

V současné době stále silněji roste tlak na zábory zeleně či zemědělské půdy. Změny ploch dle druhů pozemků ukazuje graf (obr. 9). Úbytek a nerovnoměrné rozložení zeleně v urbanizovaném prostoru negativně ovlivňuje mikroklima, biodiverzitu, vodní režim i rekreační a estetickou funkci prostředí. Dlouhodobě nejproblematičtější trendem je úbytek zeleně v širším centru města a jiných hustě obydlených částech Prahy, kde je tlumící efekt zeleně nejpotřebnější. Tento problém úzce souvisí s celkovým úbytkem nezastavěných a nezpevněných ploch a zvyšování podílu zastavěných ploch ve městě.

Obr. 9 Úbytky a přírůstky ploch podle druhů pozemků



Zdroj: Ročenka Praha – Životní prostředí 2005

Brownfields

Existence neudržovaných, nevyužívaných nebo nevhodně využitých ploch (tzv. brownfields), v bývalých průmyslových čtvrtích, ve vnitřním městě i na jeho okrajích představuje jeden z prioritních problémů ŽP a zároveň značnou příležitost pro rozvoj města. Tyto plochy zabírají téměř 1,5 % rozlohy města (veškeré plochy určené k transformaci pak 4 %). Revitalizace bývalých průmyslových areálů a opuštěných ploch probíhá zejména na Smíchově a v Karlíně a dále pak v oblasti bývalé průmyslové zóny Vysočan. Širšímu využití brownfields brání řada praktických překážek. Vedle investiční náročnosti, která je dále v mnoha případech zvyšována nutností sanovat staré ekologické zátěže, jde především o komplikované vlastnické vztahy. Značná část parcel není v majetku města, ale vlastní je nástupnické organizace bývalých velkých průmyslových závodů, případně společnosti, jež pozemky koupily z konkursní podstaty. Zvláštním případem jsou pak rozsáhlé nevyužívané pozemky Českých drah.

Hluk

Nadměrný hluk je obdobně jako znečištění ovzduší jedním z nejzávažnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel ve velkých městech. Dlouhodobé působení hlukové zátěže může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu dalších onemocnění, jako jsou stres, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod.

Hlavním zdrojem hluku v městském prostředí je pozemní doprava, především silně narůstající doprava automobilová. Kromě okolí frekventovaných komunikací jsou silně exponovanými oblastmi také okolí letišť, železnic, příp. okolí stavenišť viz obr. 9. Negativní působení hluku je zvýrazněno vysokou koncentrací obyvatel na poměrně malých plochách. Praha je v působení hluku na obyvatele nejhůře postiženou oblastí České republiky. Počet automobilů i dopravní výkon se stále zvyšují. I přes pokračující výstavbu dopravního okruhu dosahují

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

komunikace v hustě obydlené zástavbě v centru města dopravní nasycenosti v průběhu celého dne. Stav povrchu vozovek v řadě případů přispívá ke zvýšení hlučnosti, protihlukové zábrany jsou realizovány jen na malé části komunikační sítě. Na nejrušnějších komunikacích v Praze dosahují ekvivalentní hladiny hluku v denním období hodnot až 80 dB, např. Veletržní, Legerova, Sokolská apod.

Dalším současným problémem je letecký hluk.

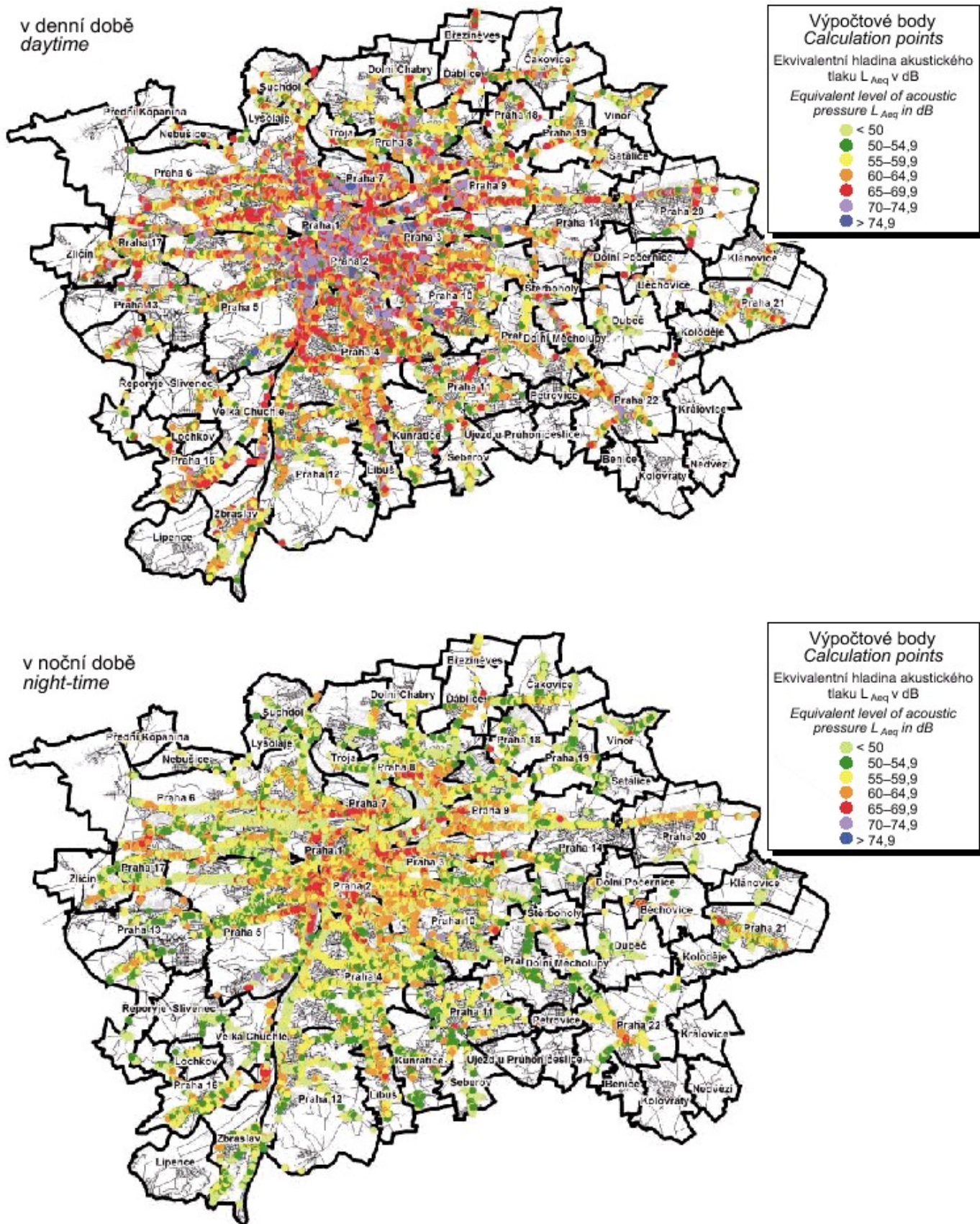
Hluková studie, zpracovaná pro současný stav, pro variantu uvedení paralelní dráhy do provozu v roce 2010 („Paralelní dráha RWY 06R/24L letiště Praha - Ruzyně“) a pro variantu neprovedení záměru, tvořila podstatnou část „oznámení“ dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Prokázala, že v případě neprovedení záměru by došlo k výraznému zhoršení životního prostředí, neboť by se současný problém s kapacitou dráhového systému prohloubil do té míry, že by bylo nezbytné upustit od řady přijatých protihlukových omezení. Důsledkem by bylo postupné zvyšování počtu obyvatel vystavených hluku z leteckého provozu.

Projekt výstavby paralelní dráhy lze prezentovat jako projekt ekologický. Jeho důsledkem bude v předpokládaném roce uvedení do plného provozu, tj. 2010, snížení počtu obyvatel vystavených v denní době 06:00 až 22:00 vyšší hladině hluku než 60 dB o cca 1320 a v noční době vyšší hladině hluku než 50 dB o cca 2820 při současném nárůstu startů a přistání ze současných 160 000 na předpokládaných 227 000. Tato čísla mohou být po provedené optimalizaci leteckého provozu s dvojicí paralelních drah ještě vyšší.

Přímým přínosem výstavby paralelní dráhy RWY 06R/24L bude snížení hlukové zátěže v Horoměřicích, Přední Kopanině a Dobrovízi, především však na území MČ Praha 6 (Ruzyně, Fialka, Bílá Hora), MČ Prahy 17 Řepy a MČ Praha 5 Motol.

Zmíněná čísla uvádí změny v počtu obyvatel zasažených tzv. nadměrným hlukem, je však potřeba upozornit, že dalším více než 170 000 občanům, kteří žijí v hustě obydlených lokalitách pod příletovými a odletovými koridory vedlejší dráhy RWY 13/31, se celkově zlepší životní prostředí, neboť zprovoznění paralelní dráhy umožní další omezení provozu na této vedlejší dráze, směřované na hl. m. Prahu.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR



Obr. 10 Mapa - Imisní pásmové hodnoty L_{Aeq} tramvajového provozu a automobilové dopravy

Posouzení vlivů Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na programové období 2007 – 2013 na životní prostředí

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Zdroj: Praha Životní prostředí 2005

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

Oblasti podpory OPPK jsou až na výjimky formulovány bez vztahu na přesné konkrétní území či lokalitu. Lze tedy předpokládat jejich potenciální vliv na celé území města Prahy nebo na jeho velkou část. V rámci SEA OPPK zpracovatel identifikoval oblasti a témata životního prostředí, které mohou být potenciálně OPPK ovlivněny (negativně či pozitivně). Tyto oblasti slouží jako základ pro stanovení referenčních cílů ochrany životního prostředí (viz kap. 5).

Změna klimatu

Během 90. let došlo na celostátní úrovni k významnému poklesu emisí CO₂, tento příznivý trend se však v následující dekádě zastavil. Nedošlo k výraznému absolutnímu ani relativnímu poklesu, ČR je nyní přibližně na úrovni roku 1994 a výrazně nad úrovní průměru EU. Vzhledem k vývoji v posledních letech lze vzhledem k výraznějšímu ekonomickému růstu očekávat další zpomalení

Praha, jakožto jeden z pólů rozvoje, prošla během transformačního období výraznou ekonomickou restrukturalizací spojenou se zrušením či vymístěním značné části průmyslové výroby a odpovídajícím poklesem emisí CO₂. Pozitivním faktorem je také změna struktury zdrojů energie spotřebovávané na území Prahy. Růst podílu zemního plynu a kogenerovaného tepla v energetickém mixu má pozitivní vliv na bilanci produkce CO₂.

Celková energetická náročnost města je nicméně nadále velmi vysoká a představuje zásadní bariéru pro další snižování objemů emisí skleníkových plynů a naplňování cílů stanovených v rámci národních a mezinárodních koncepčních dokumentů. Pokračování hospodářského růstu bude patrně spojeno s dalším zpomalením poklesu respektive s možným nárůstem emisí CO₂. Za jednu z hlavních překážek snižování emisí CO₂ je rovněž třeba považovat vysokou intenzitu automobilové dopravy.

Pro další pokles emisí CO₂ je klíčová rychlost opatření v oblasti zvyšování energetické efektivity, v jisté míře i využívání obnovitelných zdrojů jak pro výrobu tepla, elektřiny, tak i v dopravě.

Projekty realizované v rámci OPPK by měly přispět ke snížení přímých emisí i nepřímých emisí do ovzduší z energeticky neefektivních provozů a budov (snížení ztrát tepla, změna neefektivních vytápění, přechod na vhodná paliva) a dopravy (zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, zejména MHD).

Ochrana ovzduší

Jak vyplývá z analýzy dlouhodobých trendů kvality ovzduší v Praze, klíčovým problémem je zejména znečištění emisemi z dopravy, která je tak z hlediska možného vlivu realizace OPPK na životní prostředí jedním z klíčových témat. Během 90. let došlo v Praze k prudkému nárůstu automobilizace a s ní spojených emisí. Efektivní veřejná podpora environmentálně šetrných druhů dopravy tak může, spolu s dalšími opatřeními, významně přispět ke snížení znečištění ovzduší na území Prahy.

Emise z dopravy významně přispívají k tvorbě fotochemického smogu, jehož průvodním jevem jsou především vysoké koncentrace přízemního ozónu.

V okolí dopravně zatížených komunikací dochází rovněž k výraznému nárůstu zátěže

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

prašným aerosolem v důsledku zvýšené sekundární prašnosti. Tato sekundární prašnost přitom tvoří převažující část z celkové imisní zátěže PM₁₀ a PM_{2,5}. PM_{2,5} jsou do značné míry rozpustné a zahrnují sekundárně vzniklé aerosoly kondenzací plynů, částice ze spalování fosilních paliv včetně dopravy a znovu kondenzované organické či kovové páry. Obsahují jak uhlíkaté látky, které mohou zahrnovat řadu organických sloučenin s možnými mutagenními účinky, tak soli, hlavně sulfáty a nitráty. Mohou též obsahovat těžké kovy, z nichž některé mohou mít karcinogenní účinek. Dochází k jejich rozptýlení na velkém území a stírání rozdílů mezi jednotlivými oblastmi. Velmi důležité z hlediska expozice obyvatel je pronikání jemných částic do interiéru budov, kde lidé tráví většinu času. PM₁₀ jsou z větší části nerozpustné a vznikají nekontrolovaným spalováním, mechanickým rozpadem materiálu zemského povrchu, při demolicích, dopravě na neupravených komunikacích a sekundárním vířením prachu. Podléhají rychlé sedimentaci během několika minut až hodin s přenosem řádově do kilometrových vzdáleností.

Vzhledem k příznivému vývoji emisních parametrů vozidel lze do roku 2010 očekávat pokles emisí z dopravy (s výjimkou polyaromátů) a to i přes nárůst dopravních výkonů. Podíl nákladních vozidel a autobusů je v rámci liniových zdrojů nejnižší u uhlovodíků, naopak výrazný podíl mají nákladní vozidla na emisích PM₁₀ a oxidů dusíku. Nejvýraznější pokles emisí oxidů dusíku lze očekávat u autobusů a těžkých nákladních vozidel. Emise oxidů dusíku u osobních automobilů poklesnou méně. Podobný trend lze sledovat u oxidu uhelnatého. Dominantními producenty aromatických uhlovodíků jsou osobní automobily.

V menší míře jsou z hlediska obsahového zaměření OPPK důležité emise ze stacionárních zdrojů. Vzhledem k významnému a dlouhodobému poklesu podílu průmyslové činnosti na ekonomice města je možné identifikovat jako dílčí témata, jimž je nutné věnovat v tomto ohledu pozornost, vytápění a ohřev TUV při spalování pevných paliv, hospodaření s odpady a jejich spalování, emise z využití některých alternativních zdrojů energie.

Ochrana vod a hospodaření s odpadními vodami

Přestože pražská Ústřední čistírna odpadních vod (ÚČOV) prošla intenzifikací, nesplňuje velmi přísné požadavky na vypouštění znečištění v ukazatelích celkového dusíku a celkového fosforu dle nového NV 61. Ke splnění NV 61 se připravuje nová investice do ÚČOV (pro jejíž financování se počítá se zdroji v rámci čerpání z Operačního programu Životní prostředí).

Velkou zátěž pro systém hospodaření s odpadními vodami představují podniky (potravinářské, strojírenské, a pod.) vypouštějící odpadní vody na městské čistírny odpadních vod (ČOV). Jak naznačují výsledky kontrol dodržování kanalizačního řádu prováděných PVK a.s., zhruba 40 % (v roce 2004) odebraných vzorků signalizovalo překročení limitů omezujících znečištění produkované jednotlivými podniky.

S touto problematikou úzce souvisí problém kontaminace kalů z ČOV těžkými kovy a perzistentních organických látek (POPs) vypouštěnými do městské kanalizace z malých podniků (např. autoopravny, lakovny a pod.). Kompost z těchto kalů nelze aplikovat na zemědělskou půdu, kaly nebude možné ukládat na skládky (povinnost redukce objemu skládkování biodegradabilního odpadu dle Směrnice o skládkách).

Další dodatečnou zátěž kanalizačního systému představuje srážková voda. Neznečištěné dešťové vody by bylo vhodnější separovat a za příznivějších podmínek na místě zasakovat, nebo odvádět bez předčištění přímo do recipientů. Cílem řešení přitom musí být co nejmenší ovlivnění vodní bilance nově urbanizovaných povodí. Obecně je třeba návrh dešťové kanalizace provádět tak, aby průtoky a využití stok byly rovnoměrnější a využívat k tomu prvky regulace dešťového odtoku.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Specifickou problematikou jsou havarijní úniky znečišťujících látek kontaminujících jak povrchovou tak podzemní vodu. V roce 2004 bylo registrováno 83 havarijních úniků, z nichž významnou část tvořily úniky ropných látek do povrchových vod.

Ochrana půdy a využití ploch

Pokračuje růst podílu zastavěných ploch. Z tohoto hlediska je významná rozsáhlá výstavba „na zelené louce“ ve spojení s nedostatečnou revitalizací a využíváním tzv. brownfields. Vzhledem k zájmu investorů o nové plochy a relativní neúčinnosti dosavadních nástrojů (územní řízení, EIA) lze očekávat další zvyšování tlaku na zábory nových ploch půdy v rámci i mimo zemědělský půdní fond.

Naproti tomu lze očekávat pouze postupné zlepšování trendu pokud jde o využívání brownfields. OPPK může významnou měrou (v případě dostatečného zohlednění této problematiky) přispět ke zrychlení a nárůstu využívání brownfields.

V případě podpory rozvoje podnikání (zejména infrastruktury a nových provozů) je vhodnou podmínkou přednostní využívání brownfields jako kritéria pro udělení podpory z OPPK. Rovněž uplatňování požadavku na omezování rozlohy zpevněných ploch může významně snížit vliv jednotlivých realizovaných projektů na krajinu.

Vzhledem k vysoké míře regulací vodních koryt a ke ztrátě retenční kapacity krajiny chybí v krajině velký objem vody a průtoky vodních toků jsou značně rozkolísány. Přispívá k tomu i zvyšující se výměra zpevněných ploch v důsledku budování nákupních a průmyslových zón a na komunikací.

Ochrana přírody a zeleně

Rozšiřování ekonomické a dopravní infrastruktury se v intravilánu odehrává často na úkor ploch přírodního charakteru. Stoupá podíl betonových či jinak zpevněných ploch což negativně ovlivňuje mj. i odtokové poměry a kvalitu povrchových vod v území a negativně působí i na další aspekty životního prostředí, zejména kvalitu ovzduší (sekundární prašnost).

Funkce maloplošných chráněných území je do značné míry znehodnocována nadměrným rekreačním využíváním a celkovým „civilizačním tlakem“. Existující prvky ÚSES jsou v praxi často funkční pouze ve velmi omezeném rozsahu. Myšlenka vytvoření souvislého pásu zeleně kolem Prahy, je uskutečňována zatím pouze dílčími kroky, a to právě v souvislosti s doplňováním systému biokoridorů. Problémem realizace jsou především majetkoprávní vztahy a častý nesoulad tohoto záměru s funkčním využitím potřebných ploch navrhovaným v územních plánech dotčených obcí.

V rámci veřejné podpory realizované prostřednictvím OPPK je žádoucí preferovat projekty zlepšující či obnovující ekologické funkce krajiny nebo alespoň vhodným nastavením kritérií pro výběr projektů zamezit případné podpoře projektům, které by podporovaly stávající nepříznivý trend.

Riziko povodní

Současný stav vodních toků je výsledkem intenzivního a někde necitlivého využívání jejich povodí. Výstavba v povodí toků s rozsáhlými zpevněnými plochami vyvolává výraznou změnu přirozených odtokových poměrů. I přes mnohá opatření (vodní nádrže, retenční prostory, poldry) a některé provedené místní úpravy na tocích, dochází v mnoha partiích města k rozlivům vody do přilehlých břehových partií a tím k destrukci koryt a ohrožení obytných částí města. Vltava a Berounka při povodňových průtocích mohou ohrožovat město.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

I na malých vodních tocích, které v současné době nejsou dostatečně kapacitní, dochází k rozlivům.

Energetická náročnost a obnovitelné zdroje energie

Navzdory významným pozitivním strukturálním změnám souvisejícím s ekonomickou transformací země představuje vysoká energetická náročnost jeden z klíčových problémů dalšího rozvoje a konkurenceschopnosti města. Významnou příčinou neuspokojivé situace je především zastaralá a neefektivní infrastruktura a špatné energetické parametry podstatné části budov ve městě. Náklady na energie tak mohou být důležitým obecným faktorem ekonomického rozvoje a konkurenceschopnosti. Určité rezervy přetrvávají i pokud jde o energetickou efektivitu průmyslových technologií na území města, jakkoliv již není průmysl rozhodujícím sektorem pražské ekonomiky. Z ohledem na výše uvedené se jeví maximálně vhodné směřovat veřejnou podporu především do oblasti úspor energií.

Související problematikou je využívání obnovitelných zdrojů, které je podobně jako v celé České republice zatím nedostatečné. Potenciál obnovitelných a druhotných zdrojů energie na území Prahy je ovšem značně omezený, jak vyplývá z následujících údajů (tab. 1).

Tab.1 - Souhrn zjištěných technických potenciálů (bez ohledu na cenu) jednotlivých zdrojů obnovitelné a druhotné energie dostupných v Praze a míra jejich současného využití dle Územní energetické koncepce hl. m. Prahy (2003 -2022).

Zdroj	Technický potenciál	Současné využití
	[GJ/rok]	[%]
Solární energie	430 000	< 1 %
Vodní energie	160 000	> 80 %
Energie větru	0	-
Energie biomasy	900 000	< 5 %
Z toho:		
- bioplyn z ČOV	500 000	< 30 %
- bioplyn z exkrementů zvířat	200 000	0 %
- biomasa jako tuhé palivo	200 000	< 5 %
Geotermální energie****	7 780 000	< 0.1 %
Druhotná energie z kom. Odpadu	2 250 000	60-70 %
Z toho:		
- spalování TKO*	1 650 000	70-80 %
- skládkový plyn**	300-350 000	65-75 %
- bioplyn z BRO***	100 000	0 %

*) Termické zneškodnění komunálního odpadu s energetickým využitím ve Spalovně Malešice

***) Ze stávajících skládek odpadů Dolní Chabry a Dáblice, předpokládaný průměrný roční energetický zisk do roku 2010-2015

****) V případě využití cca 50 tis. tun biologicky rozložitelných komunálních odpadů k tomu zřízené komunální bioplynové stanici

*****) Z toho by pro pohon TČ bylo potřeba cca 540 000 MWhel., tj. 1 950 000 GJ

Zdroj: ÚEK hl.m. Prahy, 2004

Při realistickém hodnocení možností praktické realizace uvedeného potenciálu obnovitelných zdrojů, včetně ekonomického hlediska a zhodnocení vlivu jednotlivých technologií na životní prostředí Prahy (hluk, emise, dopravní zátěž atd.), je zřejmé, že na území hlavního města Prahy připadá v úvahu omezené využití solární energie na přípravu teplé užitkové vody,

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

případně využití geotermální energie. Na druhou stranu, větrná energie (krajinný ráz, hluk, bezpečná vzdálenost od sídel a komunikací), spalování biomasy (emise a nedostatek lokální biomasy) ani malé vodní elektrárny (nedostatek vhodných toků, respektive riziko narušení jejich ekologických funkcí) nemohou být považovány za příliš perspektivní alternativy. Problematické je rovněž spalování energeticky bohatého odpadu (emise).

Vzhledem k nízké energetické účinnosti je racionální maximálně podporovat snižování spotřeby energie a výstavbu zařízení k využití obnovitelných zdrojů energie pouze jako doplnění k energetickým úsporám. Je nutno výrazně snížit spotřebu energie na obyvatele a na jednotku HDP, využívat odpadní teplo, případně bioplyn ze skládek a ČOV. Pozornost by se měla soustředit na modernizaci stávajících technologií, snížení ztrát v rozvodech, zateplování budov a pod.

Nakládání s odpady

Produkce směsného komunálního odpadu na území hl. m. Prahy má postupně stoupající tendenci, která, v souladu se zkušenostmi ze zahraničí, odpovídá vývoji růstu HDP.

Množství vytríděného odpadu stále postupně stoupá, včetně sebraného nebezpečného odpadu. Účinnost třídění přesahuje v současné době hranici 21 % hmotnosti odpadu, k dosažení úrovně vyspělých zemí je však míru separace nutné ještě dále zvyšovat. Také množství využitého odpadu postupně roste. Pro naplňování cílů stanovených Plánem odpadového hospodářství Prahy a dalšími závaznými dokumenty je nicméně nezbytná veřejná podpora cílená na oblast zkvalitňování a rozšiřování infrastruktury pro separaci a využití odpadů.

Z údajů je dále patrný relativně vysoký podíl spalovaných odpadů, zejména odpadů komunálních. Od roku 1998 do roku 2005 mělo energetické využití rostoucí trend, v současné době je nicméně kapacita stávající spalovny komunálních odpadů (KO) v Praze – Malešicích naplněna (respektive, plné využití kapacity je limitováno právě odběrem tepla). Ke snížení vlivů spalovny KO na životní prostředí se počítá s využitím podpory z Fondu soudržnosti. Další kapacity ke spalování KO by již neměly být budovány.

Přestože využívání odpadů stále roste je tato úroveň na území Prahy poměrně nízká, což je dáno i tím, že se značné množství odpadů dále zpracovává mimo území města, zejména ve Středočeském kraji.

Důležitým tématem jsou rovněž vlivy nakládání s odpady na životní prostředí. Je třeba podporovat zavádění opatření na snižování emisí (spalování KO a dalších druhů odpadu, využití skládkového plynu, nakládání s kaly z ČOV) a zamezení riziku kontaminace složek životního prostředí.

Doprava

Z hlediska životního prostředí, zejména kvality ovzduší, představuje doprava prioritní téma hl.m. Prahy. Prudký nárůst individuální automobilové dopravy a vzrůstající dopravní náročnost ekonomických aktivit jsou dva zásadní nepříznivé faktory komplikující řešení nepříznivé situace. Technologický pokrok a relativní pokles emisí z motorů automobilů nemohou samy o sobě zaručit zlepšení.

Z hlediska obsahového zaměření OPPK je klíčovým tématem zlepšení systému městské hromadné dopravy (MHD), zejména podpora jejich environmentálně šetrných forem. Stabilizovaná poměrně vysoká úroveň přepravních výkonů MHD v Praze představuje významný potenciál, který je potřebné dále rozvíjet, aby byla zachována její konkurenceschopnost oproti individuální automobilové dopravě.

Dalším tématem je výstavba nových komunikací, především řešení napojení na dálnice

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

a realizované části Městského a Pražského okruhu. Konkrétní nově zbudované nebo zkapacitněné komunikace mohou indukovat další nárůst individuální automobilové dopravy (IAD) a lokálně zhoršit stav životního prostředí. Komplexní řešení, včetně zamezení zátěže města tranzitní dopravou ovšem přesahuje obsahovou náplň OPPK. Problematiku dopravy na území hl. m. Prahy však nelze pojímat odděleně od území Středočeského kraje.

Důležitou problematikou je rovněž nárůst dopravní náročnosti ekonomiky města. Z hlediska zaměření OPPK je důležité věnovat pozornost lokalizaci a nárokům na dopravní obslužnost při zvažování podpory jednotlivým projektovým záměrům. Problematické se v tomto ohledu jeví zejména nejruznější logistická centra a rozvojové projekty. Z hlediska kvality ovzduší v Praze je důležité i využití alternativních paliv v dopravě. Značný a dosud prakticky nevyužitý potenciál existuje např. v autobusech MHD a dalších vozidlech města.

Přes určitý vývoj je i nadále podceňován význam cyklistiky, která je stále považována spíše za rekreační aktivitu než za formu dopravy. Její kvalitativně významnější rozvoj v Praze je ovšem do značné míry spojen s otázkou omezení automobilové dopravy v centru a tudíž vázán na eventuální odvážné politické rozhodnutí.

Podceňována rovněž bývá otázka prostupnosti městského území pro pěší. Nedostatečné zohlednění této problematiky při plánování rozvoje infrastruktury a využití ploch potenciálně vede k dalšímu zvyšování individuální automobilové dopravy a vzniku veřejností málo navštěvovaných a postupně degradujících území.

Environmentální systémy řízení

Uplatňování managementových nástrojů ochrany životního prostředí mj. např. zavádění certifikovaných environmentálních systémů řízení (ISO 14000, EMAS) je problematika přesahující úroveň hl.m. Prahy. Z hlediska podpory konkurenceschopnosti jde ovšem o téma důležité, vedle environmentálních přínosů je uplatňování těchto nástrojů v dlouhodobé perspektivě spojeno též s ekonomickými úsporami a rozvojem technologických i managementových inovací. Veřejná podpora na zavádění těchto nástrojů je tak z hlediska hl.m. Prahy výhodná i pokud je v Praze lokalizována např. pouze řídicí složka podniku, zatímco vlastní výroba a případné dopady na životní prostředí se odehrávají mimo území města. S touto problematikou souvisí také podpora eko-designu a racionálního spotřebitelství, která se může kladně odrazit např. na trendech produkce odpadů a energetické a materiálové náročnosti pražské ekonomiky.

Partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru

Stále nedaří zlepšit situaci pokud jde o rozvoj partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru. Přestože existující Krajská koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty (KK EVVO) na území hl. m. Prahy na roky 2005 – 2015 věnuje této problematice velkou pozornost, z navrhovaných aktivit se dosud v podstatě nic nerealizovalo. Jednotlivé pozitivní příklady lze nalézt na úrovni jednotlivých městských částí. Partnerství soukromého a nevládního sektoru, pokud vůbec probíhá, se většinou omezuje na jednání reprezentantů neziskové sféry s centrály firem, případné partnerské projekty jsou ale většinou realizovány mimo území hl.m. Prahy.

Z hlediska podpory partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru představuje OPPK významnou příležitost. OPPK má značný potenciál k realizaci partnerství na úrovni implementace OPPK – např. účast NNO v monitorovacích výborech, při hodnocení a výběru projektů, při samotné realizaci projektů atd. Uplatňování principu partnerství lze považovat za vhodný nástroj posilování konkurenceschopnosti Prahy a její ekonomiky. Jak veřejná správa

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

tak soukromý sektor mají dosud v tomto ohledu rezervy v porovnání se srovnatelnými zahraničními subjekty s rozvinutou kulturou otevřenosti a zodpovědnosti k životnímu prostředí a komunitě.

4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí

Operační program Praha - Konkurenceschopnost je zpracován pro celé území hlavního města Prahy. Priority a oblasti intervencí OPPK jsou formulovány bez vztahu na konkrétní území či lokalitu. Lze tedy předpokládat jejich potenciální vliv na celé území hlavního města Prahy s možností přesahu na území Středočeského kraje.

Jako oblasti se zvláštním významem pro životní prostředí lze chápat evropsky významné lokality a ptačí oblasti, tj. lokality soustavy Natura 2000, dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Součástí této kapitoly je proto posouzení vlivů na tato území.

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

Legislativní rámec hodnocení

Hodnocení je prováděno na základě ustanovení §§ 45i a 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti se provádí na základě novelizace zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon“), kterou byly do našeho právního řádu implementovány dvě významné směrnice Evropských společenství, směrnice Rady 79/409/EHS, ze dne 2. dubna 1979, o ochraně volně žijících ptáků, a směrnice Rady 92/43/EHS, ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Území, vyhlášená na základě obou směrnic, tj. evropsky významné lokality a ptačí oblasti, spolu vytvářejí soustavu Natura 2000.

Natura 2000

Natura 2000 je celistvá 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 popřípadě umožní tento stav obnovit.

Evropsky významné lokality

Za účelem ochrany typů přírodních stanovišť a druhů živočichů a rostlin, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany (jsou uvedeny v příloze I (stanoviště) a II (druhy živočichů a rostlin) směrnice Rady 92/43/EHS, ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin) se vytvářejí evropsky významné lokality.

Stav přírodního stanoviště z hlediska ochrany se považuje za příznivý, pokud jeho přirozený areál rozšíření a plochy, které v rámci tohoto areálu pokrývá, jsou stabilní nebo se zvětšují a specifická struktura a funkce, které jsou nezbytné pro jeho dlouhodobé zachování, existují a budou pravděpodobně v dohledné době i nadále existovat, a stav jeho typických druhů z hlediska ochrany je příznivý. Stav druhu z hlediska ochrany je považován za příznivý, jestliže údaje o populační dynamice příslušného druhu naznačují, že se dlouhodobě udržuje jako životaschopný prvek svého přírodního stanoviště, a přirozený areál rozšíření druhu není a pravděpodobně nebude v dohledné budoucnosti omezen, a existují a pravděpodobně budou

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

v dohledné době i nadále existovat dostatečně velká stanoviště k dlouhodobému zachování jeho populací.

Mezi Evropsky významné lokality patří lokality, které již byly zařazeny do tzv. „evropského seznamu“. Dále tam patří lokality, zařazené do tzv. „národního seznamu“, což je seznam lokalit vyžadujících zvláštní územní ochranu a splňující zákonem dané podmínky, které byly zařazeny do seznamu lokalit nacházejících se na území České republiky vybraných na základě kritérií stanovených právními předpisy Evropských společenství a vyžadujících územní ochranu. Dále mezi ně patří tzv. sporné lokality, což jsou lokality, které splňují podmínky pro zařazení do národního seznamu, ale nebyly tam zařazeny, a vyskytuje se na nich prioritní typ přírodního stanoviště nebo prioritní druh, a o jejímž zařazení do evropského seznamu se s Evropskou komisí (dále jen "Komise") jedná, a to až do doby, kdy se o zařazení nebo nezařazení lokality dohodne Česká republika s Komisí nebo do rozhodnutí Rady Evropské unie.

Jako prioritní se označují ty typy evropských stanovišť nebo evropsky významné druhy, za jejichž zachování mají Evropská společenství zvláštní odpovědnost, a které jsou stanovené jako prioritní v přílohách směrnice Rady 92/43/EHS, ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

Lokality, zařazené do národního seznamu stanovila vláda nařízením č. 132/2005 Sb., přičemž v seznamu jsou odlišeny lokality s výskytem prioritních typů přírodních stanovišť a prioritních druhů. Ministerstvo životního prostředí předložilo národní seznam spolu s dalšími požadovanými informacemi o každé lokalitě Komisi. Lokality, které budou zařazeny do evropského seznamu, a sporné lokality oznámí Ministerstvo životního prostředí ve Sbírce zákonů formou sdělení.

Evropsky významné lokality zařazené do národního seznamu a sporné lokality již používají předběžnou ochranu a v plném rozsahu pro ně musí být prováděno hodnocení důsledků koncepcí a záměrů.

Ptačí oblasti

Ptačí oblasti jsou území nejvhodnější pro ochranu z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací těch druhů ptáků vyskytujících se na území České republiky a stanovených v přílohách směrnice Rady 79/409/EHS, ze dne 2. dubna 1979, o ochraně volně žijících ptáků, které stanovuje vláda nařízením.

Sledování stavu ptačích oblastí, evropsky významných lokalit a evropsky významných druhů

Orgány ochrany přírody sledují stav ptačích oblastí, evropsky významných druhů a jednotlivých typů evropských stanovišť, zejména evropsky významných lokalit a získané informace předávají Ministerstvu životního prostředí. Na základě tohoto sledování Ministerstvo životního prostředí vypracuje každých 6 let zprávu, která obsahuje mj. i zhodnocení stavu evropských stanovišť a jejich jednotlivých typů a evropsky významných druhů z hlediska jejich ochrany a hlavní výsledky sledování jejich stavu se zvláštním zřetelem na prioritní typy přírodních stanovišť a prioritní druhy. Tato zpráva pak musí být předložena Komisi a také zveřejněna. Podrobnosti o tom, jaký stav evropského stanoviště a jaký stav evropsky významného druhu se z hlediska ochrany považuje za příznivý stanoví vláda nařízením.

Hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Jakákoliv koncepce nebo záměr, který může samostatně nebo ve spojení s jinými významně

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, podléhá hodnocení jeho důsledků na toto území a stav jeho ochrany (výjimkou jsou plány péče zpracované orgánem ochrany přírody pro toto území a lesních hospodářské plány nebo lesní hospodářské osnovy).

Při hodnocení důsledků koncepcí a záměrů podle předchozího odstavce se postupuje podle zvláštních právních předpisů o posuzování vlivů na životní prostředí (zákon č. 100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb.), pokud zákon nestanoví jiný postup.

Ten, kdo zamýšlí pořídit koncepci nebo uskutečnit výše uvedený záměr (dále jen "předkladatel"), je povinen jeho návrh předložit orgánu ochrany přírody ke stanovisku, zda může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na území evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Orgán ochrany přírody vydá stanovisko do 15 dnů ode dne doručení žádosti. Tímto stanoviskem není dotčeno zjišťovací řízení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem významný vliv nevyloučí, musí být daná koncepce nebo záměr předmětem posouzení (pokud zákon neupravuje postup jinak, postupuje se podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí).

Nelze-li vyloučit negativní vliv koncepce nebo záměru na takové území, musí předkladatel zpracovat varianty řešení, jejichž cílem je negativní vliv na území vyloučit nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit.

Výše uvedené posouzení mohou provádět pouze fyzické osoby, které jsou držiteli zvláštní autorizace, kterou uděluje Ministerstvo životního prostředí.

Orgán, který je příslušný ke schválení výše uvedené koncepce nebo záměru, jej může schválit, jen pokud na základě stanoviska podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, taková koncepce nebo záměr nebude mít negativní vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, anebo za dále uvedených podmínek.

Pokud hodnocení prokáže negativní vliv na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast a neexistuje variantní řešení s menším negativním vlivem nebo bez něj, lze navrženou koncepci nebo záměr schválit jen z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a za současného uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění ochrany a celistvosti území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. Kompenzační opatření stanoví rozhodnutím orgán ochrany přírody na základě dožádání orgánu příslušného ke schválení koncepce nebo záměru. Uložení a zajištění kompenzačních opatření je v tomto případě důvodem pro přerušování řízení vedeného příslušným orgánem veřejné správy. Ministerstvo životního prostředí o uložení a provedení kompenzačních opatření informuje Komisi.

Jde-li o negativní vliv na lokalitu s prioritními typy stanovišť nebo prioritními druhy, lze koncepci nebo záměr schválit jen z důvodů týkajících se veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo příznivých důsledků nesporného významu pro životní prostředí. Jiné naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu mohou být důvodem ke schválení jen tehdy, vydala-li k zamýšlené koncepci nebo záměru stanovisko Komise. Ministerstvo životního prostředí v tom případě na základě dožádání příslušného orgánu požádá Komisi o stanovisko.

Stanovení potenciálně ovlivněných ptačích oblastí a evropsky významných lokalit

Hodnocená koncepce je formulována natolik obecně, že nelze vyhodnotit její vliv na konkrétní ptačí oblasti nebo evropsky významné lokality. Nicméně vzhledem k tomu, že opatření budou zaměřena na území Hlavního města Prahy, lze usoudit, že s větší pravděpodobností mohou být dotčeny evropsky významné lokality, nacházející se na území Hlavního města Prahy. Jejich výčet, charakteristika a charakteristika jejich předmětu ochrany jsou uvedeny níže. Nelze ovšem vyloučit ani možný vliv jednotlivých projektů na evropsky

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

významné lokality, nacházející se na území Středočeského kraje.

Výčet ptačích oblastí a evropsky významných lokalit, které mohou být s větší pravděpodobností realizací koncepce dotčeny

Ptačí oblasti

Nebyly identifikovány.

Evropsky významné lokality

Blatov a Xaverovský háj (CZ0110142)

Obora Hvězda (CZ0113001)

Milíčovský les (CZ0113002)

Lochkovský profil (CZ0113005)

Praha - Petřín (CZ0113773)

Praha - Letňany (CZ0113774)

Radotínské údolí (CZ0114001)

Břežanské údolí (CZ0213779)

Charakteristika lokalit soustavy Natura 2000, potenciálně dotčených provedením koncepce

Evropsky významné lokality

Blatov a Xaverovský háj

Kód lokality je CZ0110142 , její rozloha činí 213 ha.

Tuto lokalitu tvoří lesní porosty na okraji Prahy, ve kterých dominují acidofilní doubravy a chudé dubohabřiny. Bylinná složka zde není nepříliš bohatá.

Stanoviště, která jsou předmětem ochrany (v závorce je uveden kód typu stanoviště a rozloha stanoviště v této navržené evropsky významné lokalitě):

- Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (*Molinion caeruleae*) (6410 – 2,6 ha)
- Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (9170 – 16 ha)
- Staré acidofilní doubravy s dubem letním (*Quercus robur*) na písčitéch pláních (9190 – 61 ha)

Obora Hvězda

Kód lokality je CZ0113001, její rozloha činí 1,9 ha.

Lokalitu tvoří zamokřená terénní deprese na břehu potoka.

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- vrkoč útlý (*Vertigo angustior*) (1014)

Milíčovský les

Kód lokality je CZ0113002 , její rozloha činí 11,4 ha.

Lokalitu tvoří přirozené lesní porosty, louky a rybníky na okraji velkoměsta. Larvy tesaříka obrovského, který je v lokalitě předmět ochrany, se vyskytují pouze ve starých dubech na hrázi rybníku Homolka.

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*) (1088)

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Lochkovský profil

Kód lokality je CZ0113005 , její rozloha činí 34,3 ha.

Lokalitu tvoří skalnaté svahy zahloubeného údolí Radotínského potoka a dvou jeho levobřežních přítoků a okraje plošiny nad ním. Na jižně orientovaných svazích se vyskytují xerothermní travinná a keřová společenstva.

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- přástevník kostivalový (*Panaxia quadripunctaria*) (1078)

Praha - Petřín

Kód lokality je CZ0113773 , její rozloha činí 52,6 ha.

Lokalitu tvoří částečně přírodě blízké porosty (acidofilní doubravy a dubohabřiny) v parku na prudkém svahu.

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- roháč obecný (*Lucanus cervus*) (1083)

Praha - Letňany

Kód lokality je CZ0113774, její rozloha činí 75 ha.

Lokalitu tvoří udržované travnaté porosty, charakteru narušovaných trávníků a pastvin, na dlouhodobě provozovaném letišti (od roku 1925) pro malá sportovní letadla. Jedná se o v současnosti nejpočetnější populaci sysla obecného v České republice.

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- sysel obecný (*Spermophilus citellus*) (1335)

Radotínské údolí

Kód lokality je CZ 0114001, její rozloha činí 109 ha.

Lokalitu tvoří členitý terén lesního a skalnatého charakteru v okolí soutoku Radotínského a Mlýnského potoka. Jedná se o jednu z devíti posledních lokalit včelníku rakouského v České republice (z toho je osm lokalit v oblasti Českého krasu).

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- přástevník kostivalový (*Panaxia quadripunctaria*) (1078)

Druh rostliny, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu rostliny):

- včelník rakouský (1689)

Břežanské údolí

Kód lokality je CZ0213779 , její rozloha činí 497 ha.

Lokalitu tvoří zalesněná sevřená údolí na dolním toku Břežanského potoka a dalších dvou menších vodotečí s převážně listnatými lesními porosty. Přirozené doubravy se vyskytují zejména na jižně orientovaných svazích údolí a ve vrcholových partiích, místy se nacházejí i plochy stepního charakteru.

Druh živočicha, který je předmětem ochrany (v závorce je uveden kód druhu živočicha):

- přástevník kostivalový (*Panaxia quadripunctaria*) (1078)

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Charakteristiky ekologie živočichů, rostlin a stanovišť, které jsou předmětem ochrany ptáčích oblastí a evropsky významných lokalit

Živočichové

Vrkoč útlý (*Vertigo angustior*) (1014)

Není prioritním druhem.

Vrkoč útlý obývá zejména bazické vlhké údolní louky, lučních prameniště, řídké olšiny a břehy rybníků.

Tento druh je ohrožován vlivem meliorací, regulací toků a zornování niv. Hlavními ohrožující faktory jsou změny hydrologického režimu, chemizace a zarůstání lokalit náletovými křovinami.

Tento druh se vyskytuje v Evropě, Malé Asii a na Íránské plošině. Na území České republiky je rozšířen zejména v oblasti středního a dolního Polabí a Dolního Povltaví, roztroušeně pak v západních a jižních Čechách a na Moravě.

Přástevník kostivalový (*Panaxia quadripunctaria*) (1078)

Je prioritním druhem.

Druh skalnatých lesostepí (zejména s vápencovým podkladem) a listnatých lesů. Přástevník kostivalový se vyskytuje v jižní a střední Evropě. V České republice je rozšířen plošně, hojný je zejména v teplejších oblastech. Ohrožujícím faktorem je zarůstání skalních lesostepí.

Tesařík obrovský (*Cerambyx cerdo*)

Není prioritním druhem.

Larvy tesaříka obrovského se vyvíjí především v dubu, vzácně též v jilmu, ořešáku, jasanu a vrbě. Tesařík obrovský preferuje osluněné stromy na okrajích lesů, v alejích, prosvětlených porostech na svazích a solitérní stromy na loukách a pastvinách (výjimečně v intravilánech). Larvy osídlují zejména starší živé stromy. Vývoj larev probíhá pod kůrou a později ve dřevě kmenů i silných větví v korunách, délka vývoje je ca 3-5 let. Dospělci aktivují večer a v noci.

Tento druh ohrožuje především likvidace starých listnatých stromů, zejména dubů.

Tesařík obrovský je rozšířen v oblasti střední a jihovýchodní Evropy, Přední Asie, Středomoří a severní Afriky. Na území České republiky je již vzácný, vyskytuje se zde především v nejteplejších oblastech.

Sysel obecný (*Spermophilus citellus*) (1335)

Není prioritním druhem.

Sysel obecný je vázán na krátkostébelné travinné porosty, ať už přirozené či uměle udržované, které mu umožňují dobrý rozhled po okolí. Preferuje teplá výslunná místa s dobře propustnou půdou. Sysel má výrazně denní aktivitu a žije pospolitě v koloniích. Potravu tvoří zelené části rostlin, kořeny, semena a bezobratlí živočichové.

Hlavní příčinou výrazného úbytku sysla obecného v České republice jsou změny v zemědělském hospodaření.

Sysel je evropským druhem, jehož areál je rozdělen na dvě části. Jedna část zahrnuje panonskou nížinu a na ni navazující oblasti v České republice, Rakousku, Maďarsku, Slovensku, západním Rumunsku a Srbsku. Druhá část areálu obsahuje jižní Rumunsko, Bulharsko, Thrákií, Moldávii a Ukrajinu. V České republice je v současnosti známo 26 lokalit

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

výskytu sysla, které jsou navzájem zcela izolovány.

Rostliny

Včelník rakouský (Dracocephalum austriacum)

Není prioritním druhem.

Tento druh roste na suchých a teplých stanovištích, jako jsou stepi, kamenité stráně a okraje lesostepí. V Českém krasu je výskyt včelníku rakouského vázán na vápence, na Moravě na spraš.

Tento druh je ohrožován ztrátou stanovišť např. jejich záborem pro stavební činnost, zarůstáním lokalit náletovými dřevinami nebo přímo zalesňováním.

Areál včelníku rakouského je ostrůvkovitý, vzhledem k jeho životním nárokům. Obývá především lokality ve střední a východní Evropě, na Předním Východě a vzácně i jihozápadní Evropě.

V České republice jsou nejpočetnější populace v Českém krasu a vzácně i na jižní Moravě. V Českém středohoří již nejspíše vyhynul.

Stanoviště

Bezkolencové louky na vápnných, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (Molinion caeruleae) (6410)

Není prioritním typem přírodního stanoviště.

Tento typ přírodního stanoviště charakterizují druhově pestré, středně vysoké travinno-bylinné porosty, které se vyskytují na minerálních a slatinných půdách, od kyselých až po bazické substráty. Hladina podzemní vody v průběhu roku výrazně kolísá, avšak nedochází k povrchovým záplavám. Během léta pak dochází k přechodnému vysycháním. Květnaté bezkolencové louky se vyskytují nejčastěji v kontaktu se slatinnými loukami. V porostech dominuje bezkolencec modrý a další traviny jako metlice trsnatá, kostřava luční, k. červená aj.

Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum (9170)

Není prioritním typem přírodního stanoviště.

Tento typ společenstva tvoří lesy tvořené habrem obecným a dubem zimním nebo dubem letním, v podúrovni stromového patra s častou příměsí lípy srdčité nebo babyky. Podíl hlavních dřevin kolísá od porostů čistě habrových k čistě dubovým. Keřové patro může, ale nemusí být dobře vyvinuto; tvoří je druhy stromového patra a dále např. líska obecná a hlohy. V bylinném patře se pravidelně vyskytují druhy listnatých lesů běžné i v bučinách a dále poměrně teplomilnější mezofilní lesní druhy. Na jaře před olistěním stromů se vyvíjí nápadný aspekt s geofyty. Mechové patro je vyvinuto nevýrazně. Dubohabřiny se vyskytují v nadmořských výškách do 450 m, vzácněji až do 550 m.

Tento typ společenstva ohrožuje převod na jehličnaté kultury a přezvěření. Hercynské dubohabřiny jsou nejčastějším typem přirozené lesní vegetace např. v Českém středohoří a Mostecké pánvi.

Staré acidofilní doubravy s dubem letním (Quercus robur) na písčítých pláních (9190)

Není prioritním typem přírodního stanoviště.

Tento typ společenstva tvoří dubové porosty v terénních depresích v nížinách a pahorkatinách, které jsou edaficky podmíněny a periodicky jsou v deštivém období na jaře a v létě ovlivňovány stagnující dešťovou vodou. V suchém období acidofilní pseudoglejové

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

půdy vysychají a projevuje se proces podzolizace a v hlubších sníženinách tvorba slatiny. V bylinném podrostu se charakteristicky vyskytuje bezkolenec rákosovitý (*Molinia arundinacea*) a ostřice třeslicovitá (*Carex brizoides*). Pravidelně je v nich vyvinuto mechové patro.

Tento typ stanoviště je poměrně hojně rozšířen v České tabuli, v okolí Prahy, na Křivoklátsku i jinde.

Ohrožuje jej především nevhodné lesnické obhospodařování, jako je náhrada dubových porostů smrkovými nebo borovými monokulturami či lesnické meliorace a dále eutrofizace prostředí a tracheomykózy dubů.

Referenční cíl

Jako základní dokument pro stanovení referenčního cíle pro hodnocení vlivu posuzované koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti byly využity texty Směrnic a metodické texty Evropské komise. Návrh referenčního cíle byl upřesněn s ohledem předmět ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí na území Hlavního města Prahy.

Tímto cílem je:

1. Dobrý stav z hlediska ochrany stanovišť, živočichů a rostlin, které jsou předmětem ochrany v navržených evropsky významných lokalitách a ptačích oblastech.

Hodnocení navržených opatření vzhledem k referenčnímu cíli

Pro zjištění, zda OPPK může při realizaci mít významné vlivy na ptačí oblasti a evropsky významné lokality, bylo provedeno hodnocení navržených oblastí podpory vzhledem k referenčnímu cíli stanovenému v předcházející kapitole, tj. zda a jakým způsobem oblasti podpory OPPK přispívají (či nikoliv) k naplňování referenčního cíle.

Pro hodnocení bylo použito následující stupnice:

- 2 potenciálně velmi negativní významný vliv,
- 1 potenciálně negativní významný vliv,
- 0 nemá žádný potenciální významný vliv,
- +1 potenciálně pozitivní významný vliv,
- +2 potenciálně velmi pozitivní významný vliv,
- ? hodnocení nelze provést vzhledem k nejistotám

Tab.2 Vliv projektů, podporovaných v rámci jednotlivých oblastí podpory OPPK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Oblast podpory	Význam vlivu	Komentář
1.1 Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy.	?	Vzhledem k nejasnostem nelze vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyhodnotit. Nelze vyloučit významný negativní vliv některého z projektů, ucházejících se o podporu, na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a v takovém případě by mělo být podmínkou poskytnutí podpory, že hodnocení záměru dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, takový negativní vliv vyloučí. Vzhledem k zaměření oblasti podpory především na rozvoj

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

		tramvajové dopravy je však taková možnost krajně nepravděpodobná.
1.2: Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T, zkvalitnění důležitých dopravních vazeb	?	Vzhledem k nejasnostem nelze vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyhodnotit. Nelze vyloučit významný negativní vliv některého z projektů, ucházejících se o podporu, na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a v takovém případě by mělo být podmínkou poskytnutí podpory, že hodnocení záměru dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, takový negativní vliv vyloučí.
1.3: Rozvoj a dostupnost ICT služeb	0	Vzhledem k charakteru oblasti podpory a charakteru předmětů ochrany potenciálně dotčených evropsky významných lokalit je možno vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučit.
1.4: Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch	?	Vzhledem k nejasnostem nelze vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyhodnotit. Obecně lze očekávat, protože předmět opatření zahrnuje i podporu „lokalit Natury 2000“, pozitivní efekt realizace podpory. Nelze vyloučit významný vliv, negativní i pozitivní, některého z projektů, ucházejících se o podporu, na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a v takovém případě by mělo být podmínkou poskytnutí podpory, že hodnocení záměru dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, negativní vliv na tyto lokality vyloučí.
1.5: Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik	?	Vzhledem k nejasnostem nelze vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyhodnotit. Nelze vyloučit významný negativní vliv některého z projektů, ucházejících se o podporu, na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti a v takovém případě by mělo být podmínkou poskytnutí podpory, že hodnocení záměru dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, takový negativní vliv vyloučí.
1.6: Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů	0	Vzhledem k charakteru předmětů ochrany evropsky významných lokalit, které by mohly být realizací oblasti podpory dotčeny je možno vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučit.
2.1: Rozvoj inovačního prostředí a partnerství mezi základnou výzkumu a vývoje a praxí	0	Vzhledem k charakteru oblasti podpory je možno vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučit.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

2.2: Podpora příznivého podnikatelského prostředí	0	Vzhledem k charakteru oblasti podpory je možno vliv projektů, podporovaných z této oblasti podpory, na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí vyloučit.
---	---	---

Jak vyplývá z uvedeného tabulkového hodnocení, OPPK je natolik obecný, že nelze jeho vliv na konkrétní evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti vyhodnotit. Nicméně je možno konstatovat, že OPPK má vysoký potenciál pro zlepšení přírodního prostředí v Praze.

Evropsky významné lokality na území Hlavního města Prahy se vyznačují tím, že předmětem ochrany v nich jsou druhy živočichů, druh rostliny a typy stanovišť, které jsou závislé především na tzv. ochrannářském managementu lokalit. Jde především o to, udržet v těchto lokalitách dosavadní extenzivní postupy hospodaření a bezprostřední ochranu lokality. Na druhé straně jsou tyto předměty podpory poměrně málo vnímavé k vlivům z okolí a proto, pokud budou projekty, podporované v rámci posuzované koncepce, lokalizovány vně těchto území, lze očekávat, že nebudou mít významný vliv na tyto evropsky významné lokality.

Oblast podpory 1.4. zahrnuje též opatření na podporu „lokalit Natury 2000“. Vzhledem k tomu, že koncepce tato opatření dostatečně nespécifikuje, nelze vliv realizace oblasti podpory 1.4 na evropsky významné lokality a ptačí oblasti vyhodnotit. V této souvislosti je však nutno upozornit na to, že předmětem hodnocení dle § 45 i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny musí být všechny záměry, které mohou mít významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, a to jak vliv negativní, tak i pozitivní. Předmětem posouzení nemusejí být pouze ta opatření, která jsou zahrnuta v plánu péče, zpracovaném orgánem ochrany přírody pro danou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Je proto možno doporučit, aby opatření, která by měla být podporována v rámci oblasti podpory 1.4 na podporu „lokalit Natury 2000“, byla předem zahrnuta do příslušných plánů péče.

Vzhledem k tomu, že není možno garantovat termín konečného vyhlášení lokalit Natury 2000, je možno navrhnout doplnění formulace oblasti podpory 1.4 tak, aby se týkala kromě již vyhlášených lokalit Natury 2000 též navržených evropsky významných lokalit.

Vliv OPPK na ptačí oblasti, vzhledem k jejich vzdálenosti od území Hlavního města Prahy, nebude patrný.

Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na evropsky významné lokality nebo ptačí území, vyplývajících z provedení koncepce

Vzhledem k tomu, že nelze vyhodnotit vliv koncepce na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a na předměty jejich ochrany, není možno ani plánovat žádná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na tato území. Pokud by některý z podporovaných projektů mohl mít významný vliv na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a na předměty jejich ochrany, stanoví se opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů v rámci hodnocení záměru dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Vzhledem k tomu, že nelze vyhodnotit vliv předmětů podpory na území jednotlivých evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a na předměty jejich ochrany, není možno ani stanovit monitorovací ukazatele.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Hodnocení

Předložená koncepce Operační program Praha – Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013 byla posouzena podle ustanovení § 45h a § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Závěrečné stanovisko posouzení je, že posuzovaná koncepce **Operační program Praha – Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013 nebude mít negativní vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti za podmínky**, že každé opatření, navržené v koncepci Operační program Praha – Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013 bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit.

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

5.1. Způsob stanovení referenčního hodnotícího rámce

Základní rámec pro hodnocení jednotlivých částí OPPK představuje sada referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Referenční cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jsou stanoveny na základě cílů relevantních strategických dokumentů s vazbou na problematiku životního prostředí a veřejného zdraví na mezinárodní, národní a regionální úrovni a sady referenčních cílů SEA Národního rozvojového plánu na léta 2007 – 2013, SEA Operačního programu Podnikání a inovace, SEA Operačního programu Doprava a SEA Strategie regionálního rozvoje ČR na léta 2007 – 2013. Na základě výše uvedeného, analýzy stavu a problémů životního prostředí a veřejného zdraví na území hlavního města Prahy zpracovatel SEA navrhl 1. sadu referenčních cílů, tzv. „long-list“. Z této sady byly poté v rámci diskusí a podrobnější analýzy vybrány relevantní referenční cíle k OPPK, které byly dále využity pro vyhodnocení vlivu OPPK na životní prostředí, tzv. „short-list“.

5.2. Finální sada referenčních cílů ochrany životního prostředí

Níže uvedená finální sada referenčních cílů ochrany životního prostředí („short-list“) představuje základní rámec pro hodnocení jednotlivých částí OPPK a reprezentuje pozitivní trendy v ochraně životního prostředí.

Návrhová část OPPK (tedy zejména jednotlivé oblasti podpory) byla hodnocena z hlediska, zda a jakým způsobem přispívá k naplnění referenčních cílů ochrany životního prostředí, tj. zda přispívá k dosažení těchto cílů či nikoli. V optimálním případě by implementace OPPK měla znamenat podporu v naplňování cílů ochrany životního prostředí na území hlavního města Prahy a z tohoto hlediska jsou jednotlivé části OPPK v rámci posouzení vlivu na životní prostředí hodnoceny. Na základě hodnocení byla zpracovatelem SEA navržena doplnění v rámci oblastí podpory OPPK viz příloha č. 1.

Referenční cíle ochrany životního prostředí pro OPPK:

1. Snižovat emise CO₂

Formulováno na základě: Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR, Kjótský protokol, Rámcová úmluva o změně klimatu (UNFCCC)

2. Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM₁₀ v horizontu roku 2010.

Formulováno na základě: Integrovaný národní program snižování emisí, Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy

3. Snižovat vypouštění, emisí a úniků prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.

Formulováno na základě: Rámcová směrnice o vodách

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

4. Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.

Formulováno na základě: Státní energetická koncepce, Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů, Územní energetická koncepce hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy

5. Předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti.

Formulováno na základě: Plán odpadového hospodářství ČR, Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy

6. Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvyšovat podíl využívaných odpadů s upřednostněním recyklace.

Formulováno na základě: Plán odpadového hospodářství ČR, Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy

7. Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a obnovu ekologických funkcí vodních toků.

Formulováno na základě: Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Státní politika životního prostředí, Strategický plán hl. m. Prahy, Územní plán hl. m. Prahy

8. Podporovat využívání brownfields.

Formulováno na základě: Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Státní politika životního prostředí

9. Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření.

Formulováno na základě: Dopravní politika ČR, Zásady dopravní politiky města, Zásady dalšího rozvoje cyklistických tras, Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v Praze, Územní plán hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy

10. Snižovat zátěž populace v sídlech z expozice dopravním hlukem.

Formulováno na základě: Státní politika životního prostředí, Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky, Zdraví pro všechny v 21. století, Strategický plán hl. m. Prahy

11. Zlepšovat hospodaření s vodou.

Formulováno na základě: Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR, Strategie ochrany biodiverzity, Koncepce vodohospodářské politiky ČR pro období po vstupu do EU (2004 – 2010), Plán vodovodů a kanalizací Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy

12. Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001.

Formulováno na základě: ISO 14000, Nařízení Rady Regulation (EEC) No761/2001 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2001 allowing voluntary participation by organisations in a Community eco-management and audit scheme (EMAS), Nařízení vlády č. 651/2002, Tématická strategie pro městské životní prostředí, 2006

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

13. Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy.

Formulováno na základě: Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Strategický plán hl. m. Prahy

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

6.1. Hodnocení celkového zaměření OPPK

Operační program Praha – Konkurenceschopnost v souladu s návrhem Nařízení Evropského parlamentu a Rady o Evropském fondu pro regionální rozvoj (KOM (2004) 495 v konečném znění - COD 2004/ 0167) se zaměřuje na cíl Konkurenceschopnost a zaměstnanost. Navrhované oblasti intervencí OPPK dle článku 5 výše uvedeného nařízení nejsou v přímém rozporu se zájmy ochrany životního prostředí.

Na základě hodnocení SEA posuzovatel identifikoval u většiny navržených oblastí podpory potenciální pozitivní vliv z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví a zároveň navrhnul doplnění dalších problematik do OPPK (viz příloha č. 1)

6.2. Hodnocení sociálně – ekonomické analýzy situace regionu

Zpracovatel SEA hodnotil popisnou část OPPK (analýzu a SWOT analýzu) z pohledu referenčních cílů ochrany životního prostředí, tj. zda obsahuje témata a problémy, reprezentované referenčními cíli a taktéž z hlediska logické vazby mezi jednotlivými částmi OPPK. Výstupem z tohoto hodnocení je návrh doplnění a úpravy popisné části OPPK včetně SWOT analýzy (viz příloha č. 1).

6.3. Hodnocení oblastí podpory OPPK

Priority a oblasti podpory OPPK jsou hlavní částí OPPK z hlediska identifikace možných dopadů OPPK na životní prostředí. Jejich posouzení vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí je významnou součástí SEA OPPK.

Oblasti podpory byly hodnoceny z hlediska, zda a jakým způsobem přispívají k naplnění referenčních cílů ochrany životního prostředí, tj. zda přispívají k dosažení těchto cílů či nikoli. Hodnocení návrhové části OPPK bylo provedeno pomocí matice referenčních cílů ochrany životního prostředí za použití číselné stupnice:

- 2..... potenciálně velmi negativní vliv (trvalý, přímý, dlouhodobý)
- 1..... potenciálně negativní vliv (sekundární, krátkodobý, přechodný)
- 0..... nemá žádný potenciální vliv
- +1..... potenciálně pozitivní vliv (sekundární, krátkodobý, přechodný)
- +2..... potenciálně velmi pozitivní vliv (trvalý, přímý, dlouhodobý)
- ?..... hodnocení nelze provést vzhledem k nejistotám či nedostatku informací.

Oblasti podpory byly hodnoceny nezávisle jednotlivými experty týmu SEA (celkem 5 hodnocení). Hodnocení bylo provedeno číselně dle výše uvedené číselné stupnice a zároveň bylo doplněno slovním komentářem. Výstupy jednotlivých hodnocení byly shrnuty do tabulek v programu MS Excel a statisticky vyhodnoceny (spočten medián a směrodatná odchylka pro jednotlivá hodnocení). V případě směrodatné odchylky větší než 1 (tj. významné rozdíly v hodnocení jednotlivých členů týmu) bylo hodnocení diskutováno v rámci SEA týmu a upraveno.

Numerické hodnocení má význam spíše orientační, detailní hodnocení vlivu jednotlivých oblastí podpory je vyjádřeno slovně.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Výsledkem této fáze hodnocení byla identifikace potenciálně významných střetů priorit a oblastí podpory OPPK s referenčními cíli ochrany životního prostředí, a zároveň určení potenciálu OPPK pro pozitivní dopady na životní prostředí. U návrhů oblastí podpory OPPK s identifikovaným možným negativním vlivem na referenční cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví byla navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci těchto možných negativních vlivů. Tato opatření spočívají nejčastěji v návrzích na stanovení podmínek pro implementaci konkrétních projektů s návazností na environmentální kritéria pro výběr projektů, jejichž cílem je zabránit podpoře projektů s výrazně negativními vlivy na životní prostředí.

Posouzení vlivů priorit a oblastí podpory na životní prostředí bylo provedeno tak, aby identifikovalo všechny výrazné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura, strategické dokumenty – mezinárodní, národní a regionální) i na základě údajů a informací obsažených v programovém dokumentu.

Shrnutí výsledků hodnocení oblastí podpory OPPK vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí jsou v příloze č. 2.

6.4. Shrnutí závěrů z vyhodnocení návrhu oblastí podpory

Jak vyplývá z tabulkového hodnocení uvedeného v příloze č. 2, OPPK má relativně velký potenciál ke zkvalitnění životního prostředí v Praze. Významnější rizika jsou spojena především s opatřeními podporujícími výstavbu dopravní infrastruktury. V obecné rovině lze říci, že spíše než vznik významných nových negativních vlivů na životní prostředí, lze za hlavní riziko spojené s implementací OPPK považovat případné nedostatečně efektivní využití potenciálu přínosů OPPK pro životní prostředí města. Jinak řečeno riziko, že budou podporovány projekty a aktivity z hlediska životního prostředí spíše indiferentní a deklarované zaměření OPPK na zlepšování životního prostředí hl.m. Prahy bude naplněno pouze v omezeném rozsahu.

Vzhledem k míře obecnosti koncepce lze identifikovaná rizika částečně eliminovat prostřednictvím dílčích změn v zaměření opatření OPPK. Velmi významnou cestou k minimalizaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a optimalizaci přínosů OPPK je důsledná implementace navrhovaného systému environmentálního monitoringu a systému environmentálního hodnocení projektových záměrů (viz kap.11).

Níže je uvedeno shrnutí závěrů hodnocení jednotlivých oblastí podpory, včetně identifikace hlavních potenciálních rizik.

OBLAST PODPORY 1.1: Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy

SEA posuzovatel předpokládá, že v důsledku realizace této oblasti podpory by mělo dojít ke zvýšení využívání veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy na území hlavního města Prahy, což by se mohlo pozitivně projevit na produkci emisí skleníkových plynů a dalších emisí z automobilové dopravy.

Obnova vozového parku by měla též vést k úspoře energie na provoz MHD.

Vliv implementace oblasti podpory na hlukovou situaci v Praze je obtížné odhadnout, vzhledem k tomu, že tramvajová doprava je významným zdrojem hluku. Výsledná míra vlivu bude záležet na snížení intenzity individuální automobilové dopravy, na konkrétním technickém řešení projektu a na realizaci protihlukových opatření.

Implementace oblasti podpory může znamenat zabor ploch přírodního charakteru při výstavbě tramvajových tratí.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že OPPK kromě seznamu potenciálních velkých projektů v této oblasti podpory neobsahuje konkrétní projekty s lokalizací do konkrétního území, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat. Předpokládané velké projekty tramvajových tratí Barrandov – Slivenec, Laurová – Radlická, Počernická – sídliště Malešice nebudou vykazovat vliv na území Středočeského kraje. V rámci oblasti podpory 1.1 vykazuje potenciální vazbu na území regionu NUTS II Střední Čechy pouze podpora zlepšování přístupných vazeb v systému veřejné dopravy (včetně vazeb na příměstskou železnici). SEA posuzovatel předpokládá, že vliv bude převážně pozitivní, nicméně lokálně se mohou projevit i negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel.

OBLAST PODPORY 1.2: Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T, zkvalitnění důležitých dopravních vazeb

Celkový dopad implementace oblasti podpory 1.2 na životní prostředí lze jen obtížně odhadnout. Modernizace uliční sítě a výstavba nových komunikací s cílem zajištění důležitých dopravních vazeb může přispět k redukci dopravních kongescí ve městě, zároveň ale může dojít k nárůstu intenzity dopravy v důsledku tzv. indukované dopravy. Míra pozitivních a negativních vlivů bude záviset na změně intenzity dopravy a na realizaci dalších opatření na omezení vlivu dopravy na životní prostředí na území hlavního města Prahy v konkrétních lokalitách.

Určité pozitivní přínosy z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel lze očekávat od zlepšení návaznosti silniční infrastruktury na ostatní druhy dopravy, což může v důsledku stimulovat přesun části objemu silniční dopravy na železniční, případně též vodní cesty.

Negativní vlivy lze očekávat především z důvodu možného nevratného poškození lokalit přírodního charakteru budováním dopravní infrastruktury i samotnou dopravou, dále může dojít k nárůstu celkového znečištění z dopravy v důsledku indukované dopravy v případě, že nebudou zároveň zavedena dodatečná kompenzační opatření dopravní politiky. Zvýšená intenzita dopravy s sebou přináší nárůst emisí, hluku, zábory půdy, možný nárůst nehodovosti a další negativní vlivy.

Rozvoj infrastruktury pro silniční dopravu může v konečném důsledku znamenat také odklon od používání MHD, což se jeví z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel jako negativní.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že OPPK neobsahuje popis projektů s lokalizací do konkrétního území, lze vliv na území za hranicemi hlavního města Prahy jen odhadovat. V rámci oblasti podpory 1.2 vykazuje potenciální vliv na území regionu NUTS II Střední Čechy cíl napojení uliční sítě na síť TEN-T. Napojením pražské uliční sítě na síť TEN-T ležící na území Středních Čech může dojít k nárůstu intenzit dopravy v tomto regionu. Charakter a míra vlivu bude záviset na konkrétním řešení projektu, tyto vlivy budou podrobněji vyhodnoceny v následných povolovacích procesech na úrovni projektu (EIA).

OBLAST PODPORY 1.3: Rozvoj a dostupnost ICT služeb

Vliv implementace této oblasti podpory bude převážně pozitivní, negativní vlivy nebyly identifikovány. Používání internetu zejména e-slужeb městské správy může přispět k celkovému „odmaterializování“ ekonomiky a ke snížení počtu cest na úřad, což teoreticky může vést ke snížení dopravní náročnosti ekonomiky a redukci spotřeby papíru. Další výhodou rozšíření internetu je možnost práce doma, což rovněž může vést k snížení nároků na

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

přepravu.

Zvyšování využití ICT by mělo přinést mj. lepší informovanost a možnosti zapojení veřejnosti do rozhodování (implementace Aarhuské úmluvy).

Obecně rozvoj ICT sektoru přináší nárůst produkce elektroodpadu.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že OPPK neobsahuje konkrétní projekty s lokalizací v konkrétním území, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat. V rámci oblasti podpory 1.3 SEA posuzovatel nepředpokládá významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví na území regionu NUTS II Střední Čechy.

OBLAST PODPORY 1.4: Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch

Vliv implementace této oblasti podpory na životní prostředí a zdraví obyvatel bude pozitivní. Negativní vlivy nebyly identifikovány. Značný pozitivní potenciál z hlediska vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel na území hlavního města Prahy bude mít zejména revitalizace území, která představují aktuální ohrožení životního prostředí, zlepšení stavu zeleně a rozšíření zelených ploch. Předpokládáme, že revitalizací poškozených území dojde ke snížení sekundární prašnosti a zamezení šíření nebezpečných látek do životního prostředí. Konkrétní vliv bude záviset na jednotlivých projektech a konečném využití revitalizovaných ploch.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že v OPPK neobsahuje konkrétní projekty s určitou lokalizací, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat.

V rámci oblasti podpory 1.4 SEA posuzovatel nepředpokládá významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví na území regionu NUTS II Střední Čechy. Vzhledem k tomu, že ROP NUTS II Střední Čechy obsahuje též problematiku revitalizace brownfields, SEA posuzovatel doporučuje v lokalitách v blízkosti hranice mezi oběma kraji koordinaci projektů.

OBLAST PODPORY 1.5: Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik

Implementace této oblasti podpory bude mít výrazný pozitivní vliv na životní prostředí za předpokladu splnění podmínek realizace (viz kap. 7). Určitá rizika existují v případě necitlivého provádění rekultivací vodních toků a protipovodňových opatření, které může ohrozit jejich biodiverzitu a ekologické funkce.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že v OPPK neobsahuje konkrétní projekty s lokalizací v konkrétním území, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat. V rámci oblasti podpory 1.5 budou s největší pravděpodobností realizovány projekty s dopadem na území regionu NUTS II Střední Čechy z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví. Z popisu oblasti podpory lze odhadnout, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by měly být převážně pozitivního charakteru. Nicméně charakter a rozsah těchto vlivů bude záviset na konkrétním řešení projektu v daném území.

OBLAST PODPORY 1.6: Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů

Implementace této oblasti podpory bude mít výrazný pozitivní vliv z hlediska dopadů na životní prostředí při splnění podmínek realizace (viz kap. 7). Úsporami energie, využíváním OZE a alternativních pohonů v dopravě dojde ke snížení emisí CO₂ a dalších skleníkových plynů.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Aktivity omezující vznik a nebezpečné vlastnosti odpadů, plošně i druhově rozšiřující separovaný sběr a následné materiálové využití odpadu (především komunálního) budou mít jednoznačně pozitivní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, snížením odpovídajících emisí do ovzduší a snížením úniků prioritních látek při skládkování odpadů.

Určitá rizika negativních vlivů na životní prostředí existují při využívání některých alternativních zdrojů energie. Spalování biomasy může s sebou nést zvýšené emise některých nežádoucích látek, při využití vodní energie může dojít k lokálnímu ohrožení biodiverzity a ekologických funkcí toků. Vzhledem k dostatečným kapacitám pro spalování odpadů a nepříliš vhodným podmínkám pro spalování biomasy na území hlavního města Prahy SEA posuzovatel nedoporučuje realizovat projekty na spalování jakýchkoli odpadů.

Podpora alternativního pohonu vozidel by neměla být v rámci OPPK pouze výjimečná. Podporu využívání alternativních pohonů v dopravě považuje SEA posuzovatel za velmi významnou, a to zvláště v městském prostředí, kde je velké množství receptorů znečištění. Alternativní pohony umožňují snížit emise z dopravy při samotné jízdě až na skoro nulové emise (palivové články) či alespoň o 20 – 40 % (hybridní motory). Význam nových pohonů, především hybridních motorů a palivových článků v krátkodobém a střednědobém horizontu pro snížení energetické náročnosti sektoru dopravy, snížení emisí a závislosti na ropě, ukazují např. Foltýnová a Máca (2006) – z jejich předběžných závěrů vyplývá, že energetické úspory v sektoru dopravy vedou k významným pozitivním dopadům na životní prostředí. Dále tyto úspory umožňují snazší naplnění indikativních cílů minimálního podílu biopaliv v dopravě (Směrnice EK/30/2003). Vozidla s alternativním pohonem zpravidla vykazují nižší hlučnost.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že v OPPK neobsahuje konkrétní projekty s určitou lokalizací, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat. V rámci oblasti podpory 1.6 budou pravděpodobně podpořeny projekty, které mohou vykazovat potenciální dopad na území regionu NUTS II Střední Čechy z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví, například využívání odpadů mimo území hl. m. Prahy produkovaných na území hl. m. Prahy. Nicméně charakter a rozsah těchto vlivů bude záviset na druhu, řešení a lokalizaci projektů v daném území.

OBLAST PODPORY 2.1: Rozvoj inovačního prostředí a partnerství mezi základnou výzkumu a vývoje a praxí

Vliv implementace této oblasti podpory na životní prostředí a veřejné zdraví je nízký a obtížně identifikovatelný.

SEA posuzovatel předpokládá, že aplikace inovací do praxe obecně budou znamenat snížení zatížení životního prostředí z hlediska znečištění ovzduší, vod, půdy, spotřeby zdrojů energií, hluku, produkce a nebezpečných vlastností odpadů.

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že v OPPK neobsahuje konkrétní projekty s určitou lokalizací, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat. V rámci oblasti podpory 1.4 SEA posuzovatel nepředpokládá významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví na území regionu NUTS II Střední Čechy.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

OBLAST PODPORY 2.2: Podpora příznivého podnikatelského prostředí

Vliv implementace této oblasti podpory na životní prostředí a veřejné zdraví je nepatrný a obtížně identifikovatelný. Pro optimalizaci vlivu jednotlivých projektů na životní prostředí je důležité důsledné uplatňování systému kritérií pro výběr projektů navrhovaných v rámci SEA (viz kap. 11).

Vazby na Středočeský kraj z hlediska vlivů na životní prostředí:

Vzhledem k tomu, že v OPPK neobsahuje konkrétní projekty s určitou lokalizací, lze vliv na území za hranice hlavního města Prahy jen odhadovat. V rámci oblasti podpory 1.4 SEA posuzovatel nepředpokládá významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví na území regionu

NUTS

II

Střední

Čechy.

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

Vzhledem k vysoké míře obecnosti návrhové části operačních programů, která nemá charakter konkrétních projektů a aktivit, se SEA zaměřuje mimo jiné na předcházení a minimalizaci významných negativních vlivů implementace OPPK na životní prostředí prostřednictvím návrhu podmínek realizace jednotlivých projektových záměrů.

Na základě hodnocení jednotlivých priorit vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí (viz kap. 6) byly navrženy specifické podmínky pro implementaci, které jsou spolu s dílčími doporučeními obecnějšího charakteru v přehledu shrnuty níže.

Důležitou součástí opatření pro zamezení významných negativních dopadů implementace OPPK na životní prostředí je také návrh environmentálních kritérií (viz dále kap. 11) pro výběr projektů a návrh na jejich začlenění do systému hodnocení a výběru projektů, předkládaných k získání podpory z OPPK. Realizace tohoto návrhu by měla zajistit, aby nebyly podpořeny projekty s negativními vlivy na životní prostředí, naopak aby podpora byla směřována na projekty, které mohou přispět ke zlepšení stavu životního prostředí v Praze.

7.1. Souhrn navržených podmínek pro implementaci oblastí podpory

Níže jsou uvedeny návrhy podmínek pro implementaci projektů v rámci jednotlivých oblastí podpory, u kterých byly identifikovány potenciální negativní vlivy na životní prostředí, respektive u kterých byl naopak identifikován potenciál pro dosažení pozitivních dopadů na životní prostředí.

OBLAST PODPORY 1.1: Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy

- Při obnově vozového parku klást důraz na snižování spotřeby energie na provoz dopravních prostředků MHD.
- Infrastruktura a zejména parkoviště a odstavné plochy by neměly být budovány na úkor zelených ploch, v případě, že to lokalizace projektu bude umožňovat, je třeba využít ploch brownfields.
- Pokud nebude možné realizovat konkrétní projekt bez záboru takových ploch, je potřeba, aby součástí projektu, v případě, že je to možné, byla také realizace náhradních ploch na území hl. m. Prahy nejlépe ve stejném rozsahu a kvalitě jako zabrané plochy.
- Při budování infrastruktury MHD by měly být uplatňovány postupy minimalizující vznik odpadu (stavebního) a podporováno použití recyklovaných materiálů.
- Součástí hodnocení vlivů na projektové úrovni je nutné detailní vyhodnocení problematiky hlukové zátěže, a návrh, přijetí a realizace účinných protihlukových opatření.
- Do plánování infrastruktury zapojit co nejširší spektrum partnerů (veřejnost, neziskový sektor, podnikatelský sektor a další).

Doporučení:

- K dosažení co nejpozitivnějšího efektu je zapotřebí podporu veřejné dopravy svázat s dalšími opatřeními např. omezení vjezdu automobilů do centra města či zvýhodňovat ekologicky vhodné dopravní prostředky zvláště v historicky a přírodně cenných částech města a v rekreačních zónách.

OBLAST PODPORY 1.2: Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T, zkvalitnění důležitých dopravních vazeb

- Při plánování a budování infrastruktury zajistit minimalizaci dopadu dopravy na životní prostředí vhodným výběrem trasy a podporou realizace technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů na životní prostředí, krajinu a veřejné zdraví.
- Plánování nové infrastruktury a technická řešení by měla také usilovat o minimalizaci nároků na zábor nových ploch a minimalizaci ohrožení ploch přírodního charakteru. Pokud nebude možné realizovat konkrétní projekt bez záboru takových ploch, je potřeba, aby součástí projektu, v případě, že je to možné, byla také realizace náhradních ploch na území hl. m. Prahy nejlépe ve stejném rozsahu a kvalitě jako zabrané plochy.
- Pokud to lokalizace projektu bude umožňovat, je nutné využít přednostně ploch brownfields.
- Součástí hodnocení vlivů na projektové úrovni je nutné detailní vyhodnocení problematiky hlukové zátěže, a návrh, přijetí a realizace účinných protihlukových opatření.
- Při rekonstrukci a budování infrastruktury by měly být uplatňovány postupy minimalizující vznik odpadu (stavebního) a podporováno použití recyklovaných materiálů.
- Při plánování modernizace a výstavby komunikací dbát na zapojení co nejširšího okruhu partnerů.

Doporučení:

- Při plánování infrastruktury upřednostňovat modernizaci již stávajících komunikací před výstavbou zcela nových komunikací.
- Podpora jednotlivých infrastrukturních projektů musí být součástí komplexního řešení dopravní situace Prahy. Budování izolovaných úseků dopravní infrastruktury v situaci kdy není jednoznačně vyřešena územní návaznost může vést ke vzniku nových „úzkých míst“ v dopravním systému s významnými negativními dopady na životní prostředí. V úvahu musí být brány též managementová opatření, respektive jejich vliv na dopravní situaci v jednotlivých lokalitách. Jedním z opatření, jak řešit možný nárůst dopravy v důsledku zkvalitnění dopravní infrastruktury v městě Praze, je současné zpoplatnění dopravní infrastruktury / vjezdu do města. Zpoplatnění navíc slouží nejen jako nástroj regulace dopravy, ale také jako možný způsob spolufinancování údržby a zkvalitňování dopravní infrastruktury a dopravních služeb. Doprava v Praze je spojena s významnými externími náklady z dopravy, jejichž nezanedbatelnou složkou jsou náklady z emisí. Jedním z důvodů vysokých externích nákladů z emisí v Praze je velká hustota obyvatel města. Zavádění zpoplatnění dopravy ve městě je zahrnuto v řadě dopravních politik EU i ČR. (Viz dále kap. 7.2.)
- Podpora dopravních alternativ (zklidňování dopravy, budování cyklostezek atd.).

OBLAST PODPORY 1.3: Rozvoj a dostupnost ICT služeb
Bez specifických podmínek

OBLAST PODPORY 1.4: Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch

- Při přípravě a projednávání navržených projektů zapojit co nejširší spektrum partnerů (veřejnost, neziskový sektor, podnikatelský sektor a další).

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

- V případě využití revitalizovaného území ke komerčním aktivitám je nutné zvážit riziko zvýšení hluku (např. z výrobní činnosti, z indukované dopravy).
- Při realizaci nových ploch zeleně přednostně napojovat tyto plochy na stávající plochy zeleně tak, aby byl podpořen vznik souvislejších a stabilnějších ploch zeleně.
- Při revitalizaci zdevastovaných území v rámci možností zachovat přírodně hodnotná místa vzniklá přirozenou sukcesí, např. stanoviště různých živočichů a rostlin.

OBLAST PODPORY 1.5: Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik

- Realizace jednotlivých opatření za respektování podmínek ochrany přírody a krajiny.
- Součástí případného hodnocení vlivů na projektové úrovni by měla být i problematika ochrany biodiverzity a ekologických funkcí vodních toků.
- Protipovodňovou ochranu je nutné řešit v koordinaci s opatřeními na horních úsecích toků.
- Při přípravě a projednávání navržených projektů zapojit co nejširší spektrum partnerů (veřejnost, neziskový sektor, podnikatelský sektor a další).
- Úpravy na lokálních čistírnách odpadních vod by měly směřovat k vyšší intenzitě čištění odpadních vod tak, aby došlo ke snížení dopadů na jednotlivé recipienty.
- Při realizaci nových ploch zeleně přednostně napojovat tyto plochy na stávající plochy zeleně tak, aby byl podpořen vznik souvislejších a ekologicky stabilnějších ploch zeleně.

OBLAST PODPORY 1.6: Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů

- Při realizaci projektů na využití vodní energie může dojít k lokálnímu ohrožení biodiverzity a ekologické funkce toku. Tato problematika musí být detailně vyhodnocena na projektové úrovni.
- Při přípravě a projednávání navržených projektů zapojit co nejširší spektrum partnerů (veřejnost, neziskový sektor, podnikatelský sektor a další).

OBLAST PODPORY 2.1: Rozvoj inovačního prostředí a partnerství mezi základnou výzkumu a vývoje a praxí

Vliv implementace této oblasti podpory na životní prostředí a veřejné zdraví je nízký a obtížně identifikovatelný. Výstavbu infrastruktury pro inovace přednostně situovat na plochy brownfields.

OBLAST PODPORY 2.2: Podpora příznivého podnikatelského prostředí

Pro optimalizaci vlivu jednotlivých projektů na životní prostředí je důležité důsledné uplatňování systému kritérií pro výběr projektů navrhovaných v rámci SEA (viz kap.11).

Doporučení:

- Podpora by měla mj. směřovat k zavádění systémů environmentálního managementu EMS, EMAS, které jsou v dlouhodobé perspektivě vhodným nástrojem zvyšování konkurenceschopnosti.
- Podporovat používání progresivních environmentálních technologií (BAT).

7.2. Doporučení k problematice regulace dopravy

Vzhledem k zásadnímu významu dopravy pro kvalitu životního prostředí v Praze a s ohledem

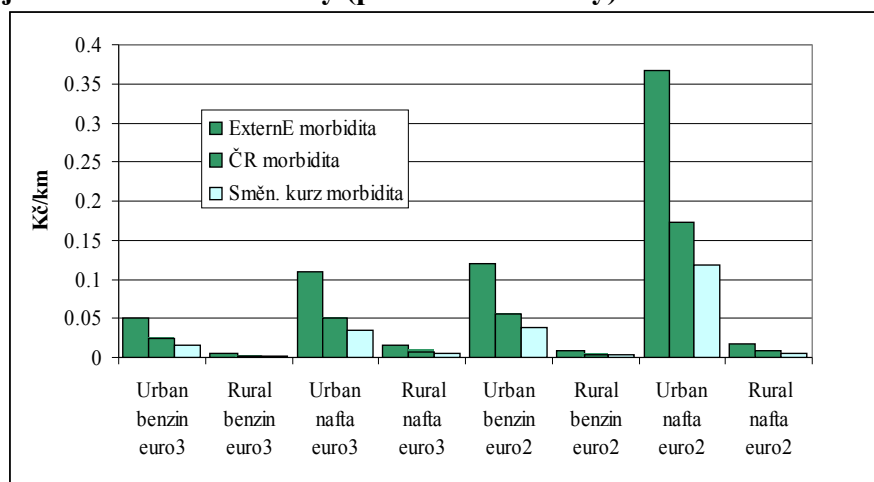
Ing. Jana Svobodová & REC ČR

na opatření v oblasti dopravy navrhovaná v rámci OPPK, posuzovatel SEA považuje za vhodné zařadit rozsáhlejší doporučení k této problematice. Zpracovatel SEA si je vědom, že toto doporučení přesahuje strategickou úroveň OPPK z hlediska rozhodovacích procesů. Problematika automobilové dopravy, respektive její regulace na území hl. m. Prahy, vyžaduje komplexní řešení, které přesahuje rámec OPPK. Níže uvedená doporučení by tak měla být využita při zpracování či aktualizaci dalších koncepčních dokumentů pro hl. m. Prahu.

Jak ukazují ekonomické studie¹, tím, že uživatelé dopravy neplatí všechny náklady s dopravou spojené (tzv. externí náklady), je úroveň dopravy vyšší, než je společenské optimum. Jedním z návrhů, jak řešit možný nárůst dopravy v důsledku zkvalitnění dopravní infrastruktury v městě Praze, je současné zpoplatnění dopravní infrastruktury/vjezdu do města. Zpoplatnění navíc slouží nejen jako nástroj regulace dopravy, ale také jako možný způsob spolufinancování údržby a zkvalitňování dopravní infrastruktury a dopravních služeb.

Doprava v Praze je spojena s významnými externími náklady z dopravy, jejichž nezanedbatelnou složkou jsou náklady z emisí. Jedním z důvodů vysokých externích nákladů z emisí v Praze je velká hustota obyvatel města. To znamená, že se zvyšuje koncentrace imisí v místě, kde se nachází poměrně velký počet „receptorů“ = zasažených obyvatel znečištěním ovzduší. Odhady externích nákladů z emisí z dopravy ukazují významně vyšší škody v městském prostředí (urban) než v prostředí venkovském (rural), a to jak u dopadů na nemocnost (morbidita), tak i na předčasná úmrtí (mortalita). Předběžné výsledky odhadů externích nákladů z emisí z dopravy, které provedlo Centrum pro otázky životního prostředí UK v Praze (COŽP UK 2006), dokumentující tento rozdíl, jsou zachyceny na obrázcích 11 a 12 (odhady externích nákladů z emisí z osobní dopravy) a 2 (odhady externích nákladů z emisí z nákladní dopravy a autobusů).

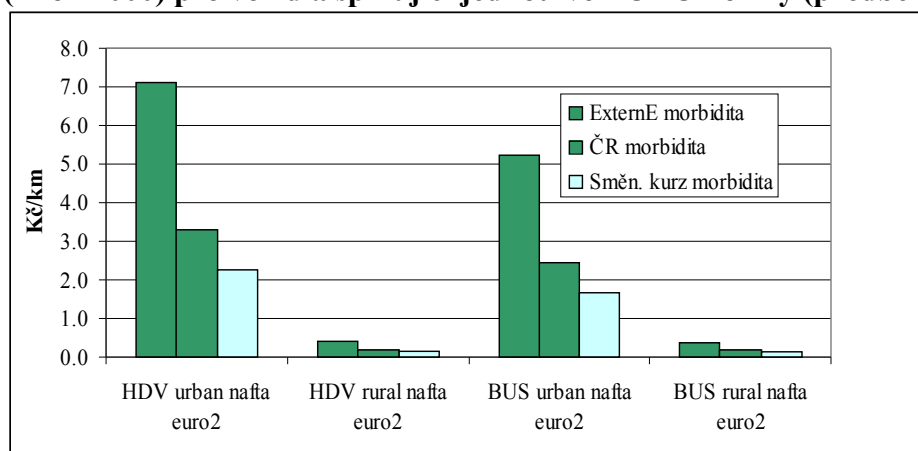
Obr.11: Porovnání odhadů morbidity v Kč/km (za rok 2000) pro osobní vozidla splňující jednotlivé EURO normy (předběžné odhady).



Zdroj: COŽP UK

¹ Teorie dopravní ekonomie říká, že zpoplatnění, jehož cílem je internalizovat externí náklady, by mělo být postaveno na principech mezních společenských nákladů. Efektivní zpoplatnění znamená zahrnutí všech způsobených škod a jejich přenesení na původce škod (tj. environmentální problémy, nehody, atd.). Jak říká High Level Group on Infrastructure Charging, uživatelé dopravní infrastruktury by měli být zpoplatnění ve výši krátkodobých mezních nákladů (short run marginal cost, SRMC), tj. ve výši dodatečných nákladů, které daný uživatel způsobuje. Toto však v praxi není možné, protože realizace tohoto principu vyžaduje přesnou kalkulaci SRMC. Místo toho se obvykle počítají náklady investiční a náklady na údržbu dopravní infrastruktury (průměrné náklady dopravní infrastruktury). Řada autorů dále navrhuje, že zpoplatnění ve městě by mělo být diferencované podle: času během dne, místa a typu vozidla nebo motoru. Doporučení pro praktickou dopravní politiku z těchto ekonomických studií shrnuje i pro laického čtenáře velmi čtivě např. studie WHO 2000.

Obr. 12: Porovnání odhadů morbidity pro nákladní vozidla (HDV) a autobusy, v Kč/km (z rok 2000) pro vozidla splňující jednotlivé EURO normy (předběžné odhady)



Zdroj: COŽP UK

Doporučení:

- zavést zpoplatnění vjezdu vozidel do centra Prahy / zpoplatnění vybraných komunikací s cílem regulovat objem a strukturu dopravy

Zavádění zpoplatnění dopravy ve městě je zahrnuto v řadě dopravních politik EU i ČR. Jedním z nich je Bílá kniha „Rovné placení za užívání infrastruktury: postupné přibližování ke společnému rámci zpoplatnění užívání dopravní infrastruktury v EU“², která byla přijata v roce 1998³. Doprava ve městech a možnost jejího zpoplatnění pak explicitně zahrnuta v Bílé knize: Evropská dopravní politika pro 2010: čas rozhodnout z roku 2001⁴. Cílem tohoto dokumentu je nastolit rovnováhu mezi ekonomickým rozvojem a požadavky společnosti na kvalitu a bezpečnost pro rozvoj moderního a udržitelného přepravního systému do roku 2010.

Na národní úrovni jde především o Dopravní politiku ČR pro léta 2005 - 2013. Dopravní politika výslovně zmiňuje zavádění poplatků za vjezd do kongescemi postižených míst. Pozitivní dopad zavedení tohoto nástroje je dvojitý – jednak snížení objemu dopravy díky vhodné stanovené výši poplatku (což sníží množství zdrojů emisí, hluku, vibrací, nehod a dalších negativních efektů z dopravy) a jednak snížení dopravních kongescí, což povede také k nižšímu množství emisí z vozidel díky jejich plynulejší jízdě. Další příznivý efekt, tentokrát ekonomický, představují výnosy ze zavedení tohoto poplatku, které mohou být využity například na podporu hromadné dopravy (jak tomu je například v Londýně).

Podporu k zavedení zpoplatnění ve městě přináší i zahraniční zkušenosti. Zpoplatnění dopravy ve městech nepředstavuje nový fenomén, teoreticky bylo rozpracováno ekonomy již ve 20. letech 20. století především jako zdroj financování výstavby a údržby dopravní infrastruktury. V život však bylo první zpoplatnění dopravy ve městech uvedeno až v roce 1975 v Singapuru⁵, kde byl použit systém spočívající na vydávání licenci opravňujících

² Fair payment for infrastructure use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – COM(1998) 466 final.

³ Zabývá se především naplňováním konceptu správných cen, neboli „getting the prices right“, či také „každý za své“. Kromě zahrnutí externích environmentálních a sociálních nákladů do cen se bílá kniha zabývá i odstraňováním environmentálně nepříznivých dotací. Účelem této bílé knihy je ukázat potřebu postupné harmonizace principů zpoplatnění různých komerčních způsobů přepravy na úrovni Společenství.

⁴ European transport policy for 2010 – COM(2001) 370 final.

⁵ Smyslem tohoto zpoplatnění byl nejen výběr poplatků, ale i regulace objemu dopravy v tomto městě.

k vjezdu do centra.

V Evropě se zpoplatnění vjezdu do měst objevilo v 80. letech, a to nejprve v Norsku (Bergen, Oslo, Trondheim, Stavanger a další). Po zavedení zpoplatnění se v Bergenu snížil objem dopravy o 6 - 7 % (při sazbě 5 NOK za vjezd), v Oslu pak o 8 - 10 % (sazba 11 NOK).

Významným průkopníkem zpoplatnění ve městech je také Velká Británie. Tu tlačí především problém dopravních kongescí. Proto bylo v roce 2002 v Durhamu zavedeno zpoplatnění kongesce (ovšem pouze v malé rozsahu zpoplatňovacího systému) a od února 2003 jsou motorová vozidla zpoplatněna také za vjezd do centra Londýna. Londýn představuje první velký zpoplatňovací systém, který byl v Británii zaveden. Poplatek za vjezd byl stanoven na 5 liber za den (na jaře 2005 bylo schváleno jeho zvýšení na 8 liber z důvodu zachování regulačního účinku poplatku), a to mezi 7,00 – 18,30 hod. v pondělí až pátek. Výnosy z poplatku byly použity z velké části na posílení autobusové dopravy v této metropoli. Výsledkem po prvním roce fungování bylo snížení objemu dopravy ve zpoplatněné oblasti o cca 15 % a nárůst pasažérů hromadné dopravy o více než 30 %.

Použité zdroje:

Beesley, M.E., Blackburn, A.J., Foster, C.D. (1963): Urban Transport Models and Motorway Investment. *Economica*, New Series, Vol. 30, No. 119, pp. 243-261.

COŽP UK (2006): Kalkulace environmentálních dopadů dopravy. In: Zpráva z projektu „Ekonomika zavádění alternativních paliv v dopravě a možnosti jejich internalizace“ za rok 2005. COŽP UK a FD ČVUT, Praha, leden 2006.

Foltýnová, H., Máca, V. (2006): Možnosti rozvoje alternativních paliv v ČR. In: 1. mezinárodní konference Silniční doprava a životní prostředí. Brno 6. 6. 2006, BVV Brno, příloha k ISBN 80-239-6865-3.

WHO (2000): Transport, environment and health. WHO regional publications. European series, No. 89, ISBN 92 890 1356 7.

Singapurský systém byl postupně modernizován a v současné době zde funguje od roku 1998 elektronický systém. Po zavedení nového elektronického systému došlo k dalšímu snížení objemu dopravy o 15 %.

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. Výběr zkoumaných variant

Operační program Praha – Konkurenceschopnost je předkládán jako jednovariantní. V průběhu zpracování OPPK byla v rámci řešitelského týmu pro přípravu programu vedena diskuse o obsahu OPPK a byly zvažovány varianty navrhovaných cílů, priorit a oblastí podpory - výstupem je předkládaná jednovariantní verze OPPK.

Varianty mohou nastat ve fázi implementace OPPK, tj. při realizaci konkrétních projektů. Vzhledem k tomu je nutné, aby byly do systému monitoringu OPPK začleněny environmentální indikátory a kritéria pro výběr projektů dle návrhu zpracovatele SEA, aby implementace OPPK byla co možná nejpříznivější z hlediska vlivů na životní prostředí.

8.2. Popis provedení posouzení vlivů OPPK na životní prostředí

Posouzení vlivů Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost na životní prostředí bylo provedeno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Významným podkladem byla Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004).

Součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí na základě vydaného závěru zjišťovacího řízení bylo provedeno i posouzení vlivů na soustavu lokalit Natura 2000.

Proces posuzování vlivu Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost na životní prostředí byl zahájen v době, kdy byly připraveny některé části dokumentu, nicméně s možností návrhů na změny dokumentu v průběhu jeho zpracování (tzn. byl zvolen přístup ex-ante v kombinaci s ex-post).

Základním prvkem posouzení bylo hodnocení vztahu navržených oblastí podpory vzhledem k referenčním cílům životního prostředí.

Jednotlivé kroky provedení posouzení vlivů OPPK na životní prostředí:

1. Analýza stavu životního prostředí na území hl.m. Praha.
2. Analýza strategických dokumentů na mezinárodní, národní a regionální úrovni.
3. Stanovení sady referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví na základě strategických dokumentů mezinárodní, národní a regionální úrovně.
4. Posouzení popisných částí OPPK z hlediska vztahu k problematice životního prostředí.
5. Posouzení návrhové části OPPK vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.
6. Návrh opatření pro předcházení negativnímu vlivu implementace OPPK na životní prostředí.
7. Posouzení návrhu monitoringu implementace OPPK z hlediska vlivů na životní prostředí.
8. Návrh environmentálních indikátorů pro sledování vlivu realizace OPPK na životní prostředí.
9. Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů.
10. Zpracování SEA dokumentace.
11. Návrh stanoviska SEA.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

8.3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů

Ze strany předkladatele a zpracovatele OPPK, tj. Hl.m. Prahy bylo zpracovateli SEA poskytnuto dostatečné množství relevantních údajů pro zpracování hodnocení. Zpracovatel SEA nicméně neměl přístup k některým rozpracovaným či dosud neschváleným koncepčním materiálům hlavního města Prahy, které mohly být pro posuzování OPPK využity (např. výstupy z procesu aktualizace Strategického plánu hl.m. Prahy, návrhy Integrovaného krajského programu snižování emisí znečišťujících látek a Integrovaného krajského programu ke zlepšení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy).

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

9.1. Sledování vlivů implementace OPPK na životní prostředí

Úvod

V rámci implementace OPPK musí být prováděno sledování vlivů na životní prostředí dle ustanovení §10h zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Hlavní město Praha jako předkladatel koncepce je povinno zajistit sledování a rozbor vlivů schváleného OPPK na životní prostředí a veřejné zdraví.

V případě zjištění závažných negativních vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví během implementace OPPK 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 OPPK.

Návrh na sledování vlivů implementace OPPK na životní prostředí (dále také „monitoring“) vychází z předpokladu, že nástrojem implementace OPPK jsou jednotlivé projekty, předkládané v rámci jednotlivých oblastí podpory. Navrhovaný systém zohledňuje skutečnost, že při sledování environmentálních indikátorů na úrovni hl.m. Prahy je krajně obtížné odlišit dopady OPPK na životní prostředí od vlivu jiných aktivit/intervencí (projekty financované z jiných zdrojů než z OPPK).

Zpracovatel SEA OPPK při návrhu monitoringu dále předpokládá, že níže uvedený návrh bude dále případně upraven podle způsobu implementace OPPK a podle charakteru jednotlivých předkládaných projektů. Splnění tohoto předpokladu však znamená zajištění dostatečných personálních a odborných kapacit v rámci celkového systému sledování dopadů implementace OPPK (viz dále).

Níže popsany systém monitoringu OPPK vychází ze systému environmentálního monitoringu navrhovaného pro Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 a jeho výstupy by tak měly být využitelné pro komplexní hodnocení vlivu aktivit realizovaných s podporou čerpanou ze strukturálních fondů EU na životní prostředí a veřejné zdraví v ČR v průběhu celého programovacího období.

Systém sledování vlivů implementace OPPK na životní prostředí (monitoring)

Pro sledování míry vlivu OPPK na jednotlivé referenční cíle navrhnul zpracovatel SEA environmentální indikátory. K tomu, aby bylo možné odhadnout vliv OPPK vzhledem k navrženým indikátorům a zároveň vyloučit zahrnutí jiných vlivů než vlivů OPPK, je nutné sledování indikátorů navázat na environmentální hodnocení projektů předkládaných v rámci jednotlivých oblastí podpory, tj. využít environmentální indikátory zároveň jako kritéria pro hodnocení a výběr projektů. Sledováním a sumarizací hodnocení jednotlivých projektů v rámci OPPK pak bude možné odhadnout celkový dopad OPPK na stanovené indikátory, respektive referenční cíle ochrany životního prostředí.

Sledování dopadů OPPK na environmentální indikátory v souvislosti s implementací OPPK by mělo být prováděno v celém programovacím období a výsledky by měly být pravidelně zveřejňovány, nejlépe elektronickou formou na Internetu.

Vazba monitoringu na referenční cíle ochrany životního prostředí

Návrh monitoringu vychází z referenčních cílů ochrany životního prostředí pro OPPK. Tyto cíle reprezentují oblasti a témata v životním prostředí, které mohou být implementací OPPK významně ovlivněny, tj. dopady implementace OPPK na životní prostředí budou sledovány

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

prostřednictvím míry ovlivnění těchto cílů.

Aktivity nutné k zajištění environmentálního monitoringu v rámci OPPK

Kvalitní a účinný systém sledování a vyhodnocování vlivů implementace OPPK na životní prostředí přispěje nejen k zamezení případných negativních dopadů OPPK na životní prostředí, ale zároveň napomůže ke zvýšení pozitivních vlivů a dopadů OPPK nejen z hlediska životního prostředí, ale také z hlediska vyšší kvality předkládaných projektů.

Pro zajištění dostatečně účinného a objektivního systému sledování vlivů implementace OPPK na životní prostředí je zapotřebí realizovat následující kroky:

- Zpracovat navržené environmentální indikátory do celkového systému sledování dopadů implementace OPPK (jako indikátory a jako kritéria pro hodnocení a výběr projektů).
- Navázat systém monitoringu na systém hodnocení a výběru projektů s využitím environmentálních kritérií.
- Pravidelně zveřejňovat výsledky monitoringu.
- Zajistit dostatečné personální a odborné kapacity pro oblast životního prostředí v rámci celkového systému sledování dopadů OPPK.
- Projednat navržený celkový systém sledování dopadů implementace OPPK a zejména způsob začlenění problematiky životního prostředí do celkového systému před jeho zahájením s Ministerstvem životního prostředí.
- Zajistit dostatečnou informovanost všech do implementace OPPK zainteresovaných skupin (zejména žadatelů) o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí.

Celkový systém monitoringu OPPK zahrnuje následující aktivity:

- Hodnocení předkládaných projektů s využitím environmentálních kritérií.
- Sledování environmentálních indikátorů (zejména na základě agregace údajů z projektové úrovně).
- Vyhodnocování monitoringu, tj. sledování změn environmentálních indikátorů.
- Inicie příslušných kroků při zjištění negativních dopadů OPPK na životní prostředí.
- Zveřejňování výsledků monitoringu.
- Úpravy a modifikace environmentálních indikátorů a kritérií s ohledem na charakter předkládaných projektů.
- Komunikace s příslušným úřadem pro posuzování (Ministerstvo životního prostředí) a orgány ochrany přírody a dalšími subjekty státní správy s působností v oblasti ochrany životního prostředí.
- Poskytování konzultací v oblasti životního prostředí pracovníkům implementační struktury operačního programu, tj. zejména členům hodnotících a výběrových komisí.
- Poskytování konzultací pro oblast životního prostředí předkladatelům projektů.
- Poskytování informací o problematice životního prostředí s vazbou na OPPK všem zainteresovaným subjektům a jednotlivcům.

Zajištění personálních a odborných kapacit pro monitoring

Jak vyplývá ze znalostí a praktických zkušeností zpracovatele SEA (z ČR i z jiných členských států EU), je pro kvalitní a účinný systém sledování vlivů implementace programových dokumentů pro strukturální fondy na životní prostředí klíčové přesné zaměření, výběr a případná modifikace relevantních environmentálních indikátorů navržených v rámci SEA vzhledem k charakteru jednotlivých předkládaných projektů. Tento fakt znamená, že s návrhem environmentálního monitoringu v rámci SEA OPPK bude nutné v rámci implementace OPPK dále pracovat, tak aby byl v souladu s celkovou implementační strukturou.

Zajištění výše uvedených aktivit tedy vyžaduje dostatečné personální a odborné kapacity pro oblast životního prostředí v rámci celkového systému monitoringu.

V praktické rovině jsou tyto personální a odborné kapacity nutné zejména k zajištění:

- Sledování environmentálních indikátorů.
- Zveřejňování výsledků monitoringu.
- Inicie příslušných kroků při zjištění negativních dopadů OPPK na životní prostředí.
- Případné úpravy environmentálních indikátorů a kritérií s ohledem na charakter předkládaných projektů.
- Komunikace s příslušným úřadem pro posuzování (Ministerstvo životního prostředí) a orgány ochrany přírody a dalšími subjekty státní správy s působností v oblasti ochrany životního prostředí.
- Poskytování konzultací v oblasti životního prostředí dalším pracovníkům implementační struktury OPPK, tj. zejména členům hodnotících a výběrových komisí.
- Poskytování konzultací předkladatelům projektů.
- Poskytování informací o problematice životního prostředí s vazbou na OPPK.

Naplnění výše uvedených doporučení přispěje k zamezení celkových negativních dopadů OPPK na životní prostředí a zároveň napomůže zvýšení pozitivních vlivů finanční podpory EU na životní prostředí. Je na zvážení předkladatele OPPK jakým způsobem zajistí výše uvedené (např. formou spolupráce s externím subjektem či působením pracovníků-specialistů na životní prostředí přímo v rámci implementační struktury).

9.2. Návrh environmentálních indikátorů

Zpracovatel SEA navrhnul indikátory k jednotlivým referenčním cílům ochrany životního

prostředí.

Tab. 3 Indikátory pro sledování dopadu implementace OPPK na životní prostředí

Referenční cíl	Referenční dokumenty	Indikátory	Jednotky	Definice	Zdroje dat
Snižovat emise CO ₂	Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR, Kjótský protokol, Rámcová úmluva o změně klimatu (UNFCC)	Celková emise skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ podle Kjótského protokolu <i>(viz číselník 210300 a 210400)</i>	tun	Emise skleníkových plynů podle ekvivalentu CO ₂ - tun	Projektová dokumentace
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy, Integrovaný národní program snižování emisí, Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší na území hlavního města Prahy	Měrné emise za všechny kategorie zdrojů a) tuhé částice b) SO ₂ c) NO _x d) CO <i>(viz číselník 210600 až 210900)</i> e) VOC	tis. tun/rok/km ²	Emise znečišťujících látek za určité časové období připadajících na jednotku plochy území v tisíci tunách za rok na km ²	Český hydrometeorologický ústav, Hlavní město Praha
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	Rámcová směrnice o vodách	Emise prioritních nebezpečných látek	tun/rok	Emise prioritních nebezpečných látek do půdy, vody, ovzduší. <i>Pozn.: prioritní nebezpečné látky dle Stockholmské úmluvy a Rámcové směrnice o vodách</i>	REZZO, Státní zdravotní ústav, Ministerstvo životního prostředí, Hlavní město Praha, Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	Státní energetická koncepce, Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů, Územní energetická koncepce hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy	Úspory energie v důsledku realizace podporovaných projektů Zvýšení kapacit výroby energie z obnovitelných zdrojů	GJ MW	Úspory energie v důsledku realizace podporovaných projektů Zvýšení kapacit výroby energie z obnovitelných zdrojů	Data z energetických auditů jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu, Hlavní město Praha, Data z jednotlivých projektů, podpořených

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

					v rámci programu
Předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti.	Plán odpadového hospodářství ČR, Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy	Snížení celkové produkce odpadů a produkce nebezpečných odpadů	%	Snížení celkové produkce odpadů a produkce nebezpečných odpadů za sledované období	Hlavní město Praha, Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvyšovat podíl využívaných odpadů s upřednostněním recyklace	Plán odpadového hospodářství ČR, Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy	Podíl recyklovaných odpadů <i>(viz číselník 220300)</i>	%	Podíl recyklovaných odpadů z celkové produkce odpadu	Hlavní město Praha, Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a obnovu ekologických funkcí vodních toků	Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Státní politika životního prostředí, Strategický plán hl. m. Prahy, Územní plán hl. m. Prahy	Rozloha ploch přírodního charakteru Délka revitalizovaných vodních toků	m ²	Rozloha nových ploch přírodního charakteru (stromy, trávniky, květinové záhony, keře, lesy, zvláště chráněná území, zeleň podél toků i komunikací, lokality Natura 2000, parky, zahrady, stromořadí apod.), realizovaných v rámci programu Délka nově revitalizovaných vodních toků (m)	Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Podporovat využívání brownfields	Státní politika životního prostředí, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR	Rozloha znovu využitých brownfields.	m ²	Rozloha brownfields, jejichž znovuvyužití bylo podpořeno v rámci programu	Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Státní politika životního prostředí, Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy, Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v Praze, Územní plán hl. m.	Počet projektů zaměřených na environmentálně šetrné formy dopravy Počet cestujících přepravených MHD	Počet projektů Počet cestujících	Počet projektů zaměřených na podporu environmentálně šetrných forem dopravy Počet cestujících přepravených MHD za rok	Dopravní podnik hl. m. Prahy, Hlavní město Praha, Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

	Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy				
Snižovat zátěž populace v sídlech z expozice dopravním hlukem	Státní politika životního prostředí, Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky, Zdraví pro všechny v 21. století	Hluková zátěž obyvatel.	Počet obyvatel	Počet obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity hluku	Hl.m. Praha (průnik geografického modelu isolinií hluku – hlukových map) Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Zlepšovat hospodaření s vodou	Plán rozvoje vodovodů a kanalizací	Spotřeba vody (viz číselník 230300) Ztráty vodovodní vody v síti	tis. m ³ %	Pitná voda fakturovaná v tisících m ³ Podíl vody ztracené ve vodovodní síti	Hlavní město Praha, Pražské vodovody a kanalizace
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	ISO 14000, Nařízení Rady Regulation (EEC) No 761/2001 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2001 allowing voluntary participation by organisations in a Community eco-management and audit scheme (EMAS), Nařízení vlády č. 651/2002	Společnosti se zavedeným environmentálním systémem řízení	Počet společností	Počet společností se zavedeným environmentálním systémem řízení.	Ministerstvo životního prostředí, CENIA Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR	Počet realizovaných projektů se zapojením partnerů	Počet projektů	Počet realizovaných projektů se zapojením partnerů z veřejného, nevládního, soukromého sektoru či s veřejností	Data z jednotlivých projektů, podpořených v rámci programu

Posouzení vlivů Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na programové období 2007 – 2013 na životní prostředí

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

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

Plánovaná opatření jsou popsána v kapitole 7 vyhodnocení.

11. Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektů

11.1. Environmentální hodnocení projektů

Úvod

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 legislativní postupů (např. EIA) a vlivy projektu na životní prostředí jsou stanoveny příslušnou environmentální legislativou. Systém environmentálního hodnocení v rámci programových dokumentů nenahrazuje legislativní postupy (EIA, územní a stavební řízení), ale tyto postupy doplňuje – předkladatel projektu včasným zohledněním problematiky životního prostředí v úvodních fázích přípravy projektu může dosáhnout snadnějšího průběhu následných povolovacích procesů z hlediska životního prostředí a případně též zvýšit pravděpodobnost přidělení podpory svému projektovému záměru.

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 lepší dopady na životní prostředí. Hodnocení má odpovědět na otázku, jakým způsobem předkládaný projekt může ovlivnit environmentální indikátory, respektive naplňování příslušných referenčních cílů životního prostředí.

Systém environmentálního hodnocení projektů

V rámci SEA OPPK je navržena sada environmentální kritérií pro hodnocení a výběr projektů formou hodnotící otázky (viz kap. 11.2). Tyto environmentální kritéria vycházejí z environmentálních indikátorů (viz kap. 9), tj. pro každý environmentální indikátor bylo navrženo odpovídající kritérium. Požadované údaje jsou především kvalitativního charakteru, nicméně pokud jsou k dispozici kvantitativní data je vhodné uvádět i tato.

Environmentální hodnocení projektů je navrhováno ve dvou fázích:

- Před-projektové environmentální hodnocení při přípravě projektů,
- Formální environmentální hodnocení v rámci výběrových řízení

Před-projektové hodnocení

Je velmi důležité, aby předkladatelé projektů měli možnost seznámit se s hodnotícími kritérii již před zahájením zpracování projektové žádosti a mohli tak projekt upravit tak, aby obdržel co nejlepší hodnocení z hlediska jeho dopadů na životní prostředí. Zároveň by předkladatelé měli mít možnost konzultace v oblasti životního prostředí.

Možnost před-projektového hodnocení povede ke zkvalitnění přípravy projektů a k úsporám finančních prostředků na zpracování projektové dokumentace. Hodnocení projektu z hlediska životního prostředí provádí předkladatel projektu formou slovního hodnocení, tj. projekt má *pozitivní/žádný/negativní vliv* na jednotlivá environmentální kritéria. V případě existujících kvantitativních údajů lze uvést i tyto informace.

Předkladatel projektu v rámci OPPK (s využitím konzultací) může také využít environmentální kritéria jako „inspirativní“ – tj. začleněním podpory určité oblasti životního prostředí do návrhu projektu může dosáhnout vyššího bodového hodnocení projektu za oblast životního prostředí (např. pokud při realizaci projektu bude přednostně využíváno recyklovaných materiálů, bude použita alternativní technologie s lepšími environmentálními parametry, součástí výstavby silniční komunikace může být zbudování cyklostezky atp.).

Formální hodnocení a výběr projektů

Formální environmentální hodnocení bude prováděno jako nedílná součást výběrových řízení pro udělení dotace v rámci OPPK. Hodnocení by měli provádět odborníci na problematiku životního prostředí a jeho ochrany. Toto hodnocení bude mj. i určovat závazné podmínky pro přidělení prostředků z OPPK. Při hodnocení by měly být používány především kvantitativní údaje o možných vlivech projektu na jednotlivá environmentální kritéria. Na základě hodnocení může hodnotitel navrhnout změny či doplnění projektu a/nebo podmínky pro realizaci projektu. Při realizaci projektu by měla být prováděna kontrola dodržování a naplňování stanovených podmínek. Jejich nedodržení v průběhu realizace projektu může vést ke změně rozhodnutí o přidělení finančních prostředků na daný projekt.

Vyhodnocování efektivity environmentálního hodnocení projektů

Při realizaci projektu by měla být prováděna kontrola dodržování a naplňování podmínek z hlediska ochrany životního prostředí, stanovených v rámci hodnocení projektu. Jejich nedodržení v průběhu realizace projektu může vést ke změně rozhodnutí o přidělení finančních prostředků na daný projekt. Řídící orgán OPPK by měl v rámci implementační struktury a evaluací implementace zajistit personální a odborné kapacity i na sledování a evaluaci problematiky životního prostředí.

Aktivita nutná k zajištění účinného systému environmentálního hodnocení projektů

Výše uvedený návrh systému environmentálního hodnocení projektů je zaměřen zejména na maximalizaci pozitivních dopadů podpořených projektů na životní prostředí. Uplatňování tohoto systému by tedy nemělo znamenat pro předkladatele projektů dodatečnou administrativní překážku, ale spíše příležitost, jak zvýšit celkovou kvalitu projektů.

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 (příčemž je možné provést jejich výběr a případnou modifikaci pro jednotlivé oblasti podpory, respektive pro jednotlivé projekty).
- Navázat systém environmentálního hodnocení projektů na monitoringu dopadů implementace OPPK.
- Zajistit dostatečné personální a odborné kapacity pro oblasti životního prostředí v rámci hodnocení projektů.
- Projednat navržený celkový systém hodnocení a výběru projektů a zejména způsob začlenění problematiky životního prostředí do celkového systému před jeho zahájením s Ministerstvem životního prostředí.
- Zajistit dostatečnou informovanost žadatelů o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí.

Zajištění výše uvedených aktivit vyžaduje dostatečné personální a odborné kapacity pro oblast životního prostředí v rámci celkového systému hodnocení a výběru projektů. Je zřejmé, že pro tyto účely by měly být využity kapacity vytvořené v rámci environmentálního monitoringu (viz Kap. 9).

11.2. Environmentální kritéria pro výběr projektů

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Zpracovatel SEA navrhnul pro jednotlivé referenční cíle ochrany životního prostředí následující environmentální kritéria (tab. 4). Tato kritéria by měla být začleněna do systému hodnocení a výběru projektů. Lze předpokládat případné modifikace environmentálních kritérií tak, aby kritéria reflektovala zaměření předkládaných a hodnocených projektů.

Tab. 4 Environmentální kritéria pro výběr projektů

Referenční cíl	Kritérium pro výběr projektů	Zdroje dat
Snižovat emise CO ₂	<i>Bude mít realizace projektu vliv na snížení emisí CO₂ ekvivalent?</i> <i>Ano/Ne (tun/rok)</i>	Projektová dokumentace, energetický audit
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	<i>Přispěje realizace projektu ke snížení emisí jednotlivých látek spojených s danou činností?</i> <i>Ano/Ne (tun/rok)</i>	Projektová dokumentace
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	<i>Přispěje realizace projektu ke snížení emisí prioritních nebezpečných látek, spojených s danou činností?</i> <i>Ano / Ne (tun/rok)</i>	Projektová dokumentace
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	<i>Přispěje realizace projektu k úsporám energie či ke zvýšení výroby energie z obnovitelných zdrojů?</i> <i>Ano/Ne (GJ)</i>	Projektová dokumentace, energetický audit
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	<i>Přispěje realizace projektu ke snížení produkce odpadů?</i> <i>Ano/Ne (tun/rok)</i>	Projektová dokumentace
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvyšovat podíl využívaných odpadů s upřednostněním recyklace	<i>Přispěje realizace projektu ke zvýšení množství materiálově využitých odpadů?</i> <i>Ano/Ne (tun/rok)</i>	Projektová dokumentace
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a obnovu ekologických funkcí vodních toků	<i>Přispěje realizace projektu ke zvýšení rozlohy ploch přírodního charakteru?</i> <i>Ano/Ne (m²)</i> <i>Přispěje realizace projektu k obnově ekologických funkcí vodních toků?</i> <i>Ano/Ne</i>	Projektová dokumentace Projektová dokumentace

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Podporovat využívání brownfields	Bude projekt realizován s využitím brownfields? <i>Ano/Ne (ha)</i>	Projektová dokumentace
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	Přispěje projekt ke zvýšení počtu přepravených osob MHD? <i>Ano/Ne (počet cestujících)</i> Je projekt zaměřený na podporu environmentálně šetrných forem dopravy? <i>Ano/Ne</i>	Projektová dokumentace Projektová dokumentace
Snižovat zátěž populace v sídlech z expozice dopravním hlukem	Dojde realizací projektu ke snížení hlukové zátěže? <i>Ano/Ne</i>	Projektová dokumentace
Zlepšovat hospodaření s vodou	Dojde realizací projektu ke snížení ztrát vody ve vodovodní síti? <i>Ano/Ne (%)</i>	Projektová dokumentace
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	Dojde při realizaci projektu k zavedení či již existuje EMS, EMAS či ISO 14001? <i>Ano/Ne (počet)</i>	Projektová dokumentace
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	Je projekt realizován se zapojením partnerů z veřejného, nevládního, soukromého sektoru či s veřejností? <i>Ano/Ne</i>	Projektová dokumentace

11.3. Životní prostředí jako horizontální téma

Problematika životního prostředí by měla být začleněna jako horizontální téma do všech programů, jejichž prostřednictvím se realizuje finanční podpora z fondů EU. Lze doporučit, aby environmentální témata – oblasti životního prostředí (indikativní návrh představuje sada environmentálních kritérií v rámci SEA NRP), relevantní konkrétnímu operačnímu programu, respektive konkrétní prioritě, opatření či typu projektu, byla doporučována k začlenění v rámci realizace projektu.

Na základě hodnocení projektu pomocí environmentálních kritérií je možné určit, jaké oblasti životního prostředí mají vazbu na daný projekt a identifikovat „environmentální potenciál“ projektu (tj. možnosti projektu k pozitivnímu dopadu na životní prostředí). V rámci hodnocení je možné předkladateli projektu doporučit, aby některou z oblastí životního prostředí (environmentální téma) zahrnul přímo do předkládaného projektu (např. v případě výstavby budov lze doporučit opatření na úspory energie, řešení problematiky nakládání s odpady, opatření ke snížení hlukové zátěže atd.). Touto formou lze napomoci přípravě projektů, kvalitnějších nejen z hlediska jejich primárního účelu a zaměření (např. úspory energie a lepší management odpadů má přímý vztah k ekonomické výkonnosti projektu), ale také vzhledem k životnímu prostředí.

Pro účinné zohlednění životního prostředí při implementaci OPPK je nezbytné zajištění

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

dostatečných personálních a odborných kapacit v rámci implementační struktury OPPK (viz kap. 9) tak, aby předkladatelé jednotlivých projektů měli možnost konzultací a získání dostatečné informovanosti o možnostech začlenění problematiky životního prostředí a jeho ochrany v rámci implementace OPPK.

12. Vlivy koncepce na veřejné zdraví

Veřejné zdraví je zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin, nejčastěji vyjádřený demografickými ukazateli nebo ukazateli zdravotnické statistiky. Environmentální zdraví, jak je definováno WHO Regional Office for Europe, zahrnuje oba efekty, jak přímé patologické vlivy chemických látek a některých biologických agens, tak efekt (často nepřímý) na zdraví a pohodu v širokém fyzickém, psychologickém, sociálním a estetickém prostředí, které zahrnuje bydlení, městské prostředí, využití území a dopravu.

Strategické hodnocení vlivu na zdraví představuje odhad zdravotních vlivů nezdravotnických intervencí a dokládá efekt na zdraví u koncepcí, tedy politik, plánů, strategií, implementovaných mimo zdravotnický sektor a zahrnuje kvantifikaci očekávané zdravotní zátěže pocházející z expozice životnímu prostředí u specifické populace, na kterou má nebo může mít vliv koncepce.

Hodnocení vlivů na zdraví zajišťuje implementaci cílů podpory zdraví a implementaci cílů, snižujících vliv koncepce na životní prostředí a zdraví. Cíle musí být vybrány tak, aby byly koncepci relevantní, což zajišťuje posléze i jejich splnitelnost.

Hodnocení vlivu na veřejné zdraví v rámci procesu SEA splňuje dva hlavní cíle ochrany veřejného zdraví:

- prevenci poškození zdraví (zabránění efektu působícího faktoru),
- podporu zdraví (posílení pozitivně působícího efektu).

Cíle podpory zdraví (tzv. referenční cíle ochrany veřejného zdraví) musí pokrýt nejen populaci majoritní, dobře popsanou statistickými indikátory, ale i citlivé skupiny populace. Jejich citlivost je dána věkem, prodělanými nemocemi a úrazy, geneticky a třeba i fyziologickým, normálním stavem. Tak bude splněna jedna ze základních podmínek procesu strategického hodnocení vlivů na zdraví, kterými spolu s demokracií jsou rovnost, udržitelný rozvoj, etické využití důkazu a předběžná opatrnost.

Prvním krokem postupu hodnocení strategií je inventarizace a výběr relevantních cílů, které odpovídají hodnocené strategii. Pro tyto účely provedl zpracovatel SEA rešerši cílů následujících strategií.

Strategické dokumenty v oblasti ochrany veřejného zdraví na mezinárodní a národní úrovni:

- Zdraví 21 – Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR „Zdraví pro všechny v 21. století, 2002
- Akční program Společenství v oblasti veřejného zdraví, 2004 (CEHAP)
- Children´s and Environment Action Plan for Europe, 2004
- Charta dopravy, životního prostředí a zdraví, 1999
- Akční plán zdraví a životní prostředí ČR (NEHAP), 1998
- Strategie bezpečnosti silničního provozu, 2004
- Státní politika životního prostředí, 2003
- Strategie udržitelného rozvoje ČR, 2004
- Aarhusská konvence o účasti veřejnosti na posuzování plánů a programů (Convention on Access to Information, Public Information in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters (Aarhus,1998)
- Protokol o strategickém hodnocení vlivů na životní prostředí a zdraví ke Konvenci

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

o hodnocení přeshraničních vlivů, (Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a transboundary Context) signovanému v roce 2004 v Kyjevě.

- Amsterodamská dohoda , která na začátku článku 152 zdůrazňuje zdravotní vliv a rozšiřuje záběr komunitární aktivity zahrnutím vysokého standardu ochrany lidského zdraví s požadavkem, aby se ocitl v definici a implementaci všech komunitárních politik a aktivit.

Aktivita společenství je řízena směrem ke zlepšení veřejného zdraví, prevenci nemocí člověka a poruch zdraví a identifikaci rizikových faktorů pro zdraví. A navíc mají být vykonávány aktivity rozvíjející lidské zdraví.

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví

Hodnocení vlivu na veřejné zdraví slouží prevenci a podpoře zdraví, jak již bylo výše řečeno, a to tak, aby hodnocená strategie sama mohla snížit, nebo omezit zdravotní rizika poznaná a předejít rizikům novým.

Samotné koncepce ochrany veřejného zdraví (výše uvedené) nemají možnosti řídit toky determinant zdraví, nemají pro to ani zákonnou podporu. K ohodnocení vlivu Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost pro programové období 2007-2013 na veřejné zdraví (dále jen „HIA OPPK“) je vhodné využít hodnocení pomocí referenčních cílů ochrany veřejného zdraví, které slouží ke vzájemnému porovnání cílů posuzovaného strategického dokumentu a zdraví a tedy i vlastnímu hodnocení.

Pro určení cílů ochrany veřejného zdraví byla provedena analýza cílů specifikovaných v dokumentech na národní a mezinárodní úrovni uvedených výše. Na základě této analýzy byly vybrány referenční cíle, které jsou pro OPPK relevantní, tj. které mají vazbu k jedné nebo více oblastem podpory. Vybrané relevantní cíle nebyly reformulovány, v některých tabulkách jsou jen slovně kráceny (viz dále). Následně byly možné vlivy jednotlivých oblastí podpory OPPK na referenční cíle ochrany zdraví (tab. 5) hodnoceny verbálně.

Při hodnocení vlivu na veřejné zdraví zpracovatel SEA vycházel z definice zdraví WHO jako „stavu, fyzické, psychické i sociální pohody“ nejen chybění nemoci.

Níže uvedená finální sada referenčních cílů (ochrany veřejného zdraví reprezentuje žádoucí pozitivní trendy v ochraně veřejného zdraví. Jednotlivé cíle, priority a opatření navrhované v OPPK by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů, a z tohoto hlediska jsou v rámci posouzení vlivů na životní prostředí hodnoceny.

Tab. 5 Referenční cíle ochrany veřejného zdraví

Referenční cíle	Stanoveno v rámci
Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Zdraví 21, Státní politika životního prostředí, NEHAP, CEHAP
Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	BESIP, Ministerstvo vnitra
Redukce hlukové expozice obyvatel.	Státní politika životního prostředí, NEHAP
Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Zdraví 21, NEHAP

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.

Zdraví 21, NEHAP

Zdravotní stav obyvatelstva – současný vývojový trend

Zdravotní stav obyvatel ČR je charakterizován v posledních letech několika hlavními trendy. Na jedné straně je to prodlužování střední délky života, zejména při narození, které je dáno hlavně poklesem standardizované úmrtnosti na kardiovaskulární onemocnění. Na druhé straně lze sledovat stálý vzestup nemocnosti na zhoubné novotvary, vzestup výskytu diabetu, alergických onemocnění, psychických chorob, poruch reprodukce a nemocí pohybového aparátu. To vše se odehrává na pozadí postupného a stálého trendu stárnutí populace. Stárnutí populace je důsledkem populační stagnace, kdy počet zemřelých převyšuje počet narozených.

Snižuje se podíl dětské populace, který je již od roku 1993 menší než 20% a stále klesá. Podle odborného odhadu demografů bude obyvatelstvo České republiky dále znatelně stárnout. Průměrný věk obyvatel se zvýší, osob starších 60 let bude trvale více než dětí do 14 let a jejich podíl se bude zvyšovat.

Současný stav výživy populace v ČR není, přes některá zlepšení, uspokojivý. Pro zlepšení vlivu výživy na zdraví je nutno dosáhnout dalších změn ve spotřebě i úpravě potravin.

Více než polovina české populace nespĺňuje doporučovanou úroveň pohybové aktivity. Nedostatek středně intenzivní pohybové zátěže způsobuje časté vady držení těla, podílí se na vzniku mnoha chronických neinfekčních onemocněních (obezity, kardiovaskulárních nemocí, diabetu, osteoporózy aj.), které postihují značný počet lidí produktivního věku a jsou častou příčinou dlouhodobé pracovní neschopnosti.

Zdravotní stav obyvatelstva v Praze

K překračování limitních či doporučených hodnot koncentrací dochází v případě Prahy u některých kontaminantů relativně často v ovzduší. Přetrvávajícím problémem jsou i nadále látky, jejichž emise do ovzduší jsou přímo svázány s dopravní zátěží. Mezi tyto látky patří především suspendované částice frakce PM₁₀, (nově i PM_{2,5} – bez imisního limitu), NO₂ a benzo(a)pyren, u kterých byly na pražských stanicích překročeny imisní limity, a benzen. U těchto látek dochází k nejméně významnějšímu čerpání imisního (potenciálně expozičního) limitu a jedná se o hygienicky nejzávažnější sledované polutanty ve venkovním ovzduší.

V pitné vodě dochází k nedodržení limitních hodnot zdravotně závažných kontaminantů jen ojediněle. Při hodnocení zátěže obyvatelstva z příjmu pitné vody jednoznačně dominuje expozice dusičnanům. Kvalita pitné vody v pražské vodovodní síti zůstává v podstatě na stejné úrovni jako v minulých letech, k výrazným změnám v jakosti rozváděné pitné vody nedochází.

Mezi sledovanými lokalitami v Česku se hodnoty hlučnosti naměřené v Praze pohybují v horní polovině rozpětí. V tržní síti se vyskytují potraviny vyrobené s použitím GM surovin, resp. Roundup Ready sóji, která je v ČR povolena jako potravina nového typu. Frekvence záchyty stoupá, klesá však podíl potravin, které by měly být povinně značeny (obsah GMO nad 0,9 %). Z výsledků šetření výskytu GMO na trhu nevyplývá zvýšené zdravotní riziko. Trend výskytu salmonelóz, nejčastější nákazy přenášené potravinami bakteriálního původu, vykazuje od roku 1999 mírně klesající tendenci. Naopak roste výskyt kampylobakterióz. Stejný nárůst zaznamenala řada zemí Evropské unie. Praha v porovnání s ostatními kraji vykazuje nejnižší relativní počet (na 100 000 zam.) zaměstnanců evidovaných v rizikových

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

kategoriích prací.

Vývoj standardizované úmrtnosti má klesající trend jak u mužů tak u žen (obr. 13). Počet hlášených zhoubných nádorů a novotvarů stoupá především u zhoubných nádorů tlustého střeva a prostaty u mužů (obr. 14). U žen je stoupající trend u zhoubných nádorů prsu a průdušnice, průdušky a plic. Údaje o narozených a zemřelých ukazuje tab. 6, příčiny úmrtí shrnuje tab. 7.

Tab. 6 Narození, potraty, zemřelí

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Narození celkem	9 088	9 472	9 703	9 718	10 080	11 160
v tom živě narození	9 057	9 453	9 681	9 690	10 057	11 131
Živě narození na 1000 obyvatel	7,6	8,0	8,2	8,4	8,7	9,5
Potraty celkem	5 507	5 194	5 007	4 929	4 688	4 506
samovolné	734	878	821	835	891	967
miniinterupce	3 907	3 479	3 326	3 190	2 911	2 761
jiné	765	734	749	796	886	686
Potraty na 1000 obyvatel	4,6	4,4	4,3	4,3	4,0	3,9
Potraty na 100 narozených	60,6	54,8	51,6	50,7	46,5	40,4
Zemřelí celkem	13 616	13 425	13 210	13 333	13 488	12 849
Zemřelí na 1000 obyvatel	11,4	11,3	11,3	11,5	11,6	11,0
Kojenecká úmrtnost [%o]	2,8	2,3	3,1	3,9	2,5	3,1
Novorozenecká úmrtnost [%o]	1,9	1,6	2,0	1,8	1,9	1,7

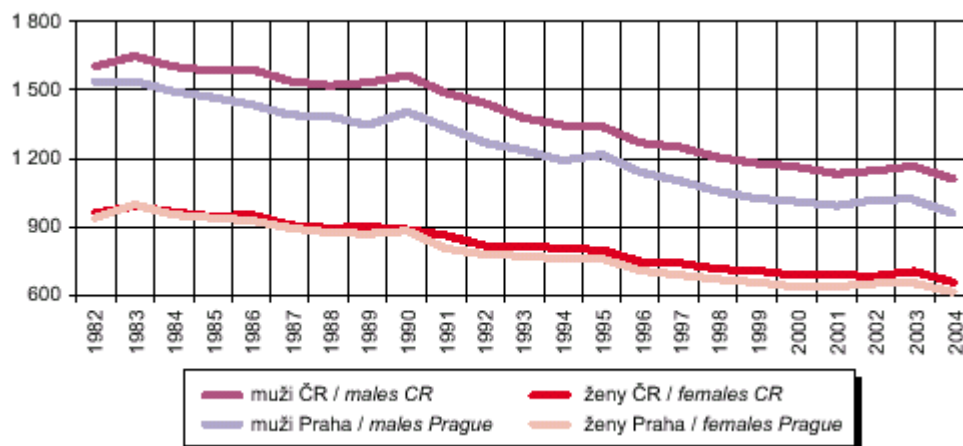
Tab. 7 Úmrtnost podle příčin smrti

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Zemřelí podle vybraných příčin smrti na 100 000 obyv.						
Novotvary	310,0	313,2	298,3	311,2	312,7	330,8
Alergie, nemoci žláz a přeměny látkové	6,6	8,4	8,2	5,9	5,6	8,3
Nemoci ústrojí cévního	622,4	602,8	613,1	623,1	609,8	546,8
Nemoci ústrojí dýchacího	40,4	41,6	48,9	50,8	60,2	51,0
Nemoci ústrojí trávicího	44,6	46,4	44,0	42,2	44,2	40,6
Nemoci ústrojí močového a pohlavního	12,9	12,8	13,1	13,3	15,1	15,8
Úrazy, otravy a sebevraždy	74,1	72,8	67,8	67,9	71,7	65,9
Ostatní příčiny smrti	33,2	36,0	40,8	36,2	41,6	43,1
Celkem Praha	1 144,2	1 134,0	1 134,2	1 150,6	1 160,9	1 102,3

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

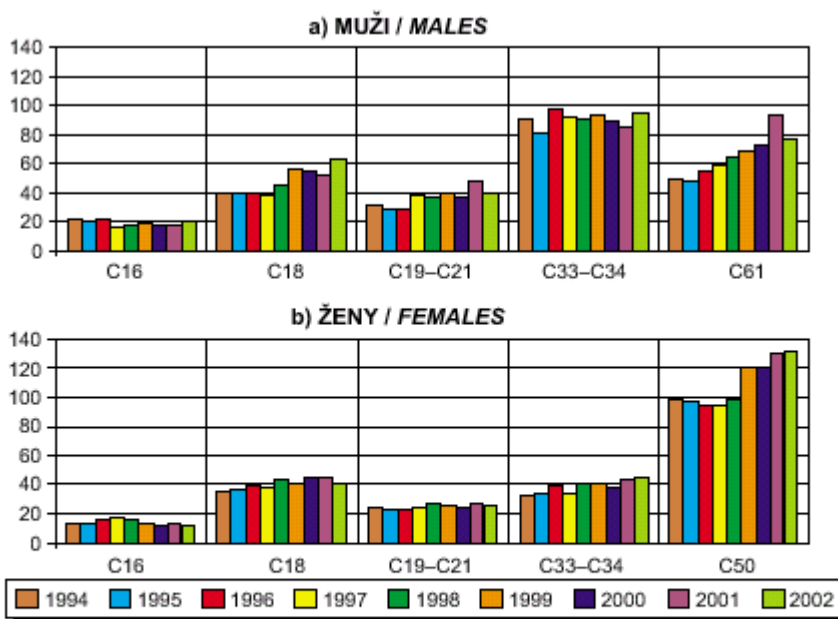
Obr. 13 Vývoj standardizované úmrtnosti* podle pohlaví

* na 100 000 evropské standardní populace



Zdroj: ÚZIS ČR, ČSÚ

Obr. 14 Počet vybraných hlášených zhoubných nádorů na 100 000 obyvatel



- C16 ZN žaludku / malignant tumors of the stomach
- C18 ZN tlustého sířeva / malignant tumors of the intestine
- C19-C21 ZN rektosigmoidálního spojení, rekta, řiti a řitního kanálu / malignant tumors of the recto-sigmoidal connection, rectum, rectal passage
- C33-C34 ZN průdušnice, průdušky a plice / malignant tumors of the trachea, bronchi and lungs
- C50 ZN prsu / malignant tumors of the breast
- C61 ZN prostaty / malignant tumors of the prostatic gland

Zdroj: ÚZIS ČR, Národní onkologický registr ČR

Možné vazby OPPK k problematice ochrany veřejného zdraví

Vyjádření vztahu globálního cíle, specifických cílů, prioritních os a oblastí podpory a cílů ochrany veřejného zdraví

Globálním cílem Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost je zvýšení konkurenceschopnosti Prahy jako dynamické metropole členské země EU prostřednictvím odstranění rozvojových bariér a slabin regionu, zkvalitněním městského prostředí, zlepšením dostupnosti dopravních a telekomunikačních služeb a rozvinutím inovačního potenciálu města.

Globální cíl vytváří předpoklad pro pozitivní dopad na veřejné zdraví. Rozhodující je však způsob naplnění globálního cíle OPPK.

Globální cíl přispěje k rozšíření přístupu občanů Prahy ke zlepšení městského prostředí, což může vést následně ke zlepšení ukazatelů zdraví spojených s reprodukcí, k zamezení vzniku nádorových onemocnění. Dále bude mít významně pozitivní účast na prodloužení střední délky života (ne však prožité bez nemoci). Je však otázkou, zda toho docílí OPPK po dobu svého působení. Dále by mělo dojít k udržení zaměstnanosti, zvyšující samostatnost a pocit zdraví a tedy i kvalitu života.

Nelze však předpokládat, že globální cíl omezí počet obyvatel žijících v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší nebo hlukovou zátěží nebo že tyto oblasti zmenší. Toho bude docíleno až konkrétními projekty, které musí být samostatně posouzeny vzhledem k jejich vlivu na veřejné zdraví a bude velmi záležet na technických opatřeních a konkrétní realizaci. V současnosti je hlavním zdrojem plošného znečištění doprava, která v souvislosti s odstraněním rozvojových bariér a slabin regionu může také narůst. Je potřeba klást důraz na železniční dopravu, cyklistickou dopravu a kombinovanou dopravu. Současně je nutné realizovat management hluku.

Nutnou podmínkou je mezirezortní otevřená komunikace a otevřený dostupný informační systém o „nových hrozbách“ pro lidské zdraví. Další podmínkou a předpokladem je měnit sociální strukturu uvnitř Prahy se zaměřením na vzdělání včetně prevence civilizačních chorob a zdravého životního stylu (nadužívání individuální automobilové dopravy). Důležitý moment pro pozitivní změnu je intenzivní podpory dnešních padesátníků a mladších prevence schopných osob. Vzhledem k možnému sociálnímu dopadu by měli intervenovat též zaměstnavatelské svazy, odbory, neziskové organizace včetně těch, kteří jsou schopni změnit vnímání nemoci a aktivizovat starší občany a zvýšit zájem občanů na vlastním zdraví a jeho udržení.

Specifické cíle a prioritní osy OPPK

- Zlepšení dostupnosti dopravních a telekomunikačních služeb a zkvalitnění životního prostředí.
- Zvýšení konkurenceschopnosti Prahy rozvojem a efektivním využitím jejího inovačního potenciálu.

Specifické cíle a navržené prioritní osy vytváří předpoklad pro pozitivní dopad na veřejné zdraví pomocí zkvalitnění životního prostředí.

Vyhodnocení vlivů oblastí podpory OPPK na referenční cíle ochrany veřejného zdraví

Tab. 8 - 15

Oblast podpory 1.1 Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zlepšení dostupnosti dopravních služeb, významný potenciální přínos pro zkvalitnění životního prostředí)			
	Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Pozitivní vliv.	Dojde ke snížení produkce emisí vyvolaných dopravou, což povede ke snížení expozice a následně může vést k ovlivnění nemocnosti a úmrtnosti.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Mírně pozitivní vliv.	Dojde ke snížení úmrtnosti a nehodovosti oproti současnému stavu pokud technická opatření budou v souladu s normami EU a ČR.
3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Mírně pozitivní vliv.	Uvedená oblast podpory může ovlivnit hlukovou zátěž, ale bude velmi záležet konkrétním technickém návrhu řešení. Pravděpodobně dojde ke snížení frekvence individuální dopravy, na druhé straně vozidla hromadné dopravy jsou často významným zdrojem hluku (tramvaje). Tyto vlivy (pozitivní i negativní) se projeví na lokální úrovni při realizaci jednotlivých projektů (viz výše).
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Pozitivní vliv.	Realizací oblasti podpory dojde pravděpodobně ke snížení IAD a tedy snížení emisí z dopravy, které v Praze se podílejí velkou měrou na úmrtnosti na kardiovaskulární a nádorová onemocnění. Avšak podíl na vzniku kardiovaskulárních chorob má i expozice hluku z dopravy, která jak bylo výše popsáno nemusí být snížena.
5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	V rámci oblasti podpory není řešeno. Navrhujeme doplnit v rámci výběrových kritérií projektu.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Oblast podpory 1.2 Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T, zkvalitnění důležitých dopravních vazeb (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zlepšení dostupnosti dopravních služeb, významný potenciální přínos pro zkvalitnění životního prostředí)		
Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	Hodnocení možných vlivů	Komentář
1. Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Negativní dopad.	Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T a zkvalitnění dopravních vazeb může vést ke zvýšení intenzity dopravy a následně ke zvýšení emisí látek z dopravy a tedy i negativním dopadům na veřejné zdraví. K mírně pozitivním dopadům oblasti podpory může dojít u vlivu na veřejné zdraví, až za horizontem realizace operačního programu, tedy po roce 2013, pokud dojde ke snížení intenzity dopravy.
2. Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Mírně negativní dopad.	Zvýšení intenzity dopravy může vést ke zvýšení nehodovosti. Podmínkou realizace oblasti podpory musí být vhodná technická opatření ke snížení nehodovosti dle platných norem.
3. Redukce hlukové expozice obyvatel.	Mírně negativní dopad.	Změny v dopravní infrastruktuře mohou mít lokálně kladný i záporný vliv na úroveň hlukové zátěže, obecně se však hluková zátěž spíše jen přesouvá a každý růst intenzity dopravy a rychlosti zvyšuje hlukovou zátěž. Úpravy tras, např. jejich opatření protihlukovými opatřeními, může přispět k lokálnímu snížení zátěže populace hlukem. Součástí hodnocení vlivů na projektové úrovni je nutné detailní vyhodnocení problematiky hlukové zátěže, a návrh, přijetí a realizace účinných protihlukových opatření.
4. Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Mírně negativní vliv.	Realizací oblasti podpory dojde pravděpodobně ke zvýšení IAD a tedy zvýšení emisí z dopravy, které v Praze se podílejí velkou měrou na úmrtnosti na kardiovaskulární a nádorová onemocnění.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	
----	---	------------	--

Oblast podpory 1.3 Rozvoj a dostupnost ICT služeb (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zlepšení dostupnosti telekomunikačních a informačních služeb)

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví		Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Mírně pozitivní vliv.	Používání ICT může omezit dopravu, současně i přístup k informacím může mít pozitivní dopad na produkci emisí znečišťujících životní prostředí.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Bez vlivu.	
3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Mírně pozitivní vliv.	Používání ICT může omezit dopravu, současně i přístup k informacím může mít pozitivní dopad na informovanost v oblasti hlukové zátěže.
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Mírně pozitivní vliv.	Viz výše.
5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	

Oblast podpory 1.4 Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zkvalitnění životního prostředí)

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

	Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Významný pozitivní vliv.	Vhodně provedená rekultivace může mít vliv na snížení expozice obyvatelstva chemickými látkami, prašností.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Bez vlivu.	
3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Mírně pozitivní vliv.	Podmínkou realizace je řešení návrhu opatření v rámci projektu pro snížení expozice hlukem.
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Mírně pozitivní vliv.	Vhodně provedená rekultivace může mít vliv na snížení expozice obyvatelstva chemickými látkami, prašností.
5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	

Oblast podpory 1.5 Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zkvalitnění životního prostředí)

	Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Významný pozitivní vliv.	Oblast podpory povede ke snížení úniků chemických látek.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Bez vlivu.	

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Významný pozitivní vliv.	Je nutné při výběru projektů posuzovat účinnost navržených protihlukových opatření a především jejich vzájemnou provázanost s dalším rozhodováním v oblasti snížení expozice hlukem (snížení rychlosti průjezdu, výstavba výškových budov, apod.)
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Mírně pozitivní vliv.	
5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	

Oblast podpory 1.6 Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů (realizace části cíle prioritní osy 1 týkající se zkvalitnění životního prostředí)

	Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Pozitivní vliv.	Úspory energie a modernizace jejich využívání výrazně přispěje ke snížení emisí těchto látek.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Bez vlivu.	
3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Bez vlivu.	
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Mírně pozitivní vliv.	Nové technologie v oblasti využívání energií mohou vést ke snížení úmrtnosti na uvedená onemocnění.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	
----	---	------------	--

Oblast podpory 2.1 Rozvoj inovačního prostředí a partnerství mezi základnou výzkumu a vývoje a praxí, zaměřené na rozvoj inovačního prostředí, inovačních aktivit a partnerství mezi výzkumnou a vývojovou základnou a podniky

Referenční cíle ochrany veřejného zdraví		Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Mírně pozitivní vliv.	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení emisí těchto látek.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Bez vlivu.	
3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Mírně pozitivní vliv.	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení emisí těchto látek.
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Mírně pozitivní vliv.	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení emisí těchto látek.
5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Oblast podpory 2.2 Podpora příznivého podnikatelského prostředí, zaměřené na podporu zejména malých a středních podniků			
	Referenční cíle ochrany veřejného zdraví	Hodnocení možných vlivů	Komentář
1.	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Pozitivní vliv.	V rámci realizace oblasti podpory může dojít ke snížení emisí těchto látek.
2.	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Bez vlivu.	
3.	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Bez vlivu.	
4.	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Bez vlivu.	Mírná vazba na socioekonomické prostředí a vztah k veřejnému zdraví, kde může dojít ke snížení stresových situací v rámci usnadnění podnikání.
5.	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bez vlivu.	

Indikátory sledování vlivů OPPK na veřejné zdraví

Pro stanovení indikátorů sledování vlivů OPPK na veřejné zdraví byla využita metodika tvorby indikátorů pro monitoring a evaluaci zpracovanou MMR⁶, tj. indikátor zdraví by měl, stejně jako ostatní indikátory navržené pro programy v rámci strukturálních fondů, mít funkci:

- charakterizující sociálně ekonomické prostředí (indikátory kontextu),
- být využitelný pro monitorování výstupů a výsledků (důsledků),
- být využitelný pro evaluaci (kvantifikace splnění cílů).

Při návrhu indikátorů pro sledování vlivů OPPK na veřejné zdraví vycházel zpracovatel SEA z „Národního číselníku indikátorů MMR“ (kódy číselníku jsou uvedeny v závorce). Pokud zde nebyl uveden relevantní indikátor, zpracovatel SEA navrhnul doplnění indikátoru (viz níže).

V následující části jsou uvedeny indikátory pro sledování dopadů realizace OPPK na veřejné zdraví (tab. 16).

⁶ Nabídka „indikátorové“ literatury na úrovni Evropské komise a WHO je dostatečná, ale její nevýhodou je, že každá metodika používá různá rozdělení.

Tab. 16

	Referenční cíl	Indikátor	Definice indikátoru a zdroj
	Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Měrné emise za všechny kategorie zdrojů: a) tuhé částice b) SO ₂ c) NO _x d) NH ₃ e) VOC <i>(viz číselník 210600 až 210900)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Emise znečišťujících látek za určité časové období připadajících na jednotku plochy území v tisíci tunách za rok na km² - zdroj: Ministerstvo životního prostředí, Hlavní město Praha
	Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Počet dopravních úrazů dospělých, dětí, chodců, a cyklistů	<ul style="list-style-type: none"> - Počet zraněných, zemřelých dětí, chodců, cyklistů v důsledku dopravní nehody, náklady na léčení - zdroj: Ministerstvo vnitra, BESIP
	Redukce hlukové expozice obyvatel.	Počet obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity hluku	<ul style="list-style-type: none"> - Počet obyvatel v lokalitách a průnik geografického modelu isolinií hluku – hlukových map - zdroj: HMP
	Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	Standardizovaná incidence nádorů	<ul style="list-style-type: none"> - Je poměr pozorovaných k očekávaným novým případům nádorových onemocnění, očekávaný výskyt je založen na věkově specifických hodnotách standardu - zdroj: Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR
	V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	- Počet projektů	<ul style="list-style-type: none"> - Zdroj: projektová dokumentace

Kritéria pro hodnocení a výběr projektů

Kritéria pro hodnocení a výběr projektů z hlediska veřejného zdraví byla stanovena na základě referenčních cílů ochrany veřejného zdraví a jejich indikátorů. Navržená kritéria navazují na environmentální kritéria pro hodnocení a výběr projektů – tj. hodnocení má odpovědět na otázku, jakým způsobem předkládaný projekt může ovlivnit referenční cíle ochrany cíle ochrany veřejného zdraví.

Níže uvedená kritéria (tab. 17) je nutné začlenit do navrženého systému hodnocení a výběru projektů z hlediska životního prostředí a i veřejného zdraví.

Tab. 17 Kritéria pro výběr projektů z hlediska ochrany veřejného zdraví

Referenční cíle	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska ochrany veřejného zdraví
Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami.	Dojde v rámci projektu ke snížení některých znečišťujících látek?
Redukce úmrtnosti a nemocnosti při dopravních nehodách (o 30%) a snížení počtu nehod mezi chodci a cyklisty spolu s rozvojem chůze a cyklistiky.	Obsahuje projekt řešení pro snížení nehodovosti?
Redukce hlukové expozice obyvatel.	Dojde realizací projektu ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva?
Redukce úmrtnosti kardiovaskulárních a respiračních problémů a rizika karcinomů způsobeného dopravou a průmyslem.	X – nelze stanovit
V rámci dopravní politiky aplikovat specifické požadavky kladené na dopravní systémy s ohledem na potřeby seniorů a osob se zdravotním postižením, zejména z hlediska bezpečnosti, přístupnosti a stálosti. Zpřístupnit dopravní síť všem osobám z hlediska jejich mobility a bez bezpečnostních rizik.	Bude v rámci projektu řešena problematika bezpečnosti a přístupnosti seniorů a osob se zdravotním postižením?

Problémy při shromažďování údajů ochrany veřejného zdraví

Zpracovatelé kapitoly hodnocení vlivu na veřejné zdraví identifikovali následující problémy při shromažďování údajů:

- neexistence jednotné metodiky hodnocení vlivu na veřejné zdraví na mezinárodní úrovni,

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

- v současné době se nepočítá ve sledovaných statistikách mimo Státní zdravotní ústav a ÚZIS s indikátory sledování zdravotního stavu obyvatelstva ani vlivu na veřejné zdraví,
- neexistuje databáze indikátorů zdraví relevantních zpracovávaným strategiím.

Závěr: Zdraví obyvatelstva je podmínkou prosperity a vysoká hospodářská úroveň a politická vyspělost naopak pozitivně ovlivňují zdraví. Podpora a ochrana zdraví občanů by proto měly být důležitým kritériem při volbě postupů a strategií jak v ekonomických, tak sociálních resortech. Když všechny resorty budou dbát ve své činnosti na zdravotní hlediska, v řadě případů podpoří své vlastní cíle a podpoří svou práci. Současně je nutné zdraví a jeho ukazatele zahrnout jako objektivní kritérium úrovně všech zásadních rozhodnutí a činností vlády a resortů.

OPPK přináší možnost naučit se šetrně zacházet se životním prostředím i vlastním zdravím. Může napomoci snížení expozice znečišťujícími látkami, expozici hluku a následně dojde k podpoře prevence zdraví.

OPPK přispěje ke zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva a bude mít pozitivní dopady na veřejné zdraví.

V rámci realizace OPPK resp. její realizace by mělo dojít k minimalizaci vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, prostřednictvím podpory environmentálně šetrných druhů dopravy.

13. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Operační program Praha – Konkurenceschopnost je jedním ze dvou operačních programů, jejichž prostřednictvím bude hlavní město Praha čerpat finanční prostředky ze strukturálních fondů EU v programovém období 2007 – 2013 v rámci cíle Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost politiky soudržnosti EU. Finanční prostředky pro OPPK budou zajištěny z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), přičemž se tato podpora vztahuje na celé území hlavního města Prahy.

Operační program Praha - Konkurenceschopnost přispívá k naplňování globálního cíle Národního rozvojového plánu ČR zejména prostřednictvím prioritní osy „Vyvážený a harmonický rozvoj území České republiky“, priority „Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost - Praha“. Cílem této priority je trvale udržitelný rozvoj Prahy jako významného centra socioekonomických, kulturních, vzdělávacích, výzkumných a inovačních aktivit. Tento program je zpracováván Odborem zahraničních vztahů a fondů EU Magistrátu hlavního města Prahy. Při přípravě OPPK byly využity zkušenosti z přípravy dosavadních rozvojových programů, zejména Jednotných programových dokumentů pro Cíle 2 a 3 regionu NUTS 2 hl. m. Praha, zejména z implementace JPD 2. Operační program Praha – Konkurenceschopnost stanovuje v rámci prioritních os specifické cíle a oblasti podpory.

Operační program Praha – Konkurenceschopnost je rozčleněn do následujících kapitol:

1. Sociálně ekonomická analýza a sociální situace regionu
2. Popis zvolené strategie
3. Prioritní osy a oblasti podpory
 - Prioritní osa 1 – Dostupnost a prostředí
 - Prioritní osa 2 – Inovace a podnikání
 - Prioritní osa 3 – Technická pomoc
4. Implementace
5. Finanční plán

Návrhovou část tvoří globální cíl, specifické cíle, prioritní osy a oblasti podpory.

Povinnost provést posouzení vlivů OPPK na životní prostředí je stanovena zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále také zákon o posuzování). Obsah a rozsah posouzení byl stanoven závěrem zjišťovacího řízení podle § 10d zákona o posuzování, který byl vydán Ministerstvem životního prostředí, odborem posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, dne 25. 7. 2006, č.j. 53806/ENV/06. Proces SEA byl zahájen v době, kdy byly připraveny pracovní verze některých částí OPPK, a probíhal dále souběžně se zpracováním OPPK. V rámci SEA byly hodnoceny všechny části OPPK.

Základní rámec pro hodnocení jednotlivých částí tvoří sada referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Tyto cíle byly stanoveny na základě analýzy relevantních existujících koncepčních dokumentů mezinárodní, národní a regionální úrovně a zohledňují stávající problémy a témata v životním prostředí důležitá pro území hlavního města Prahy. Finální výběr cílů bylo proveden tak, aby zvolené cíle odpovídaly obsahu jednotlivých priorit a oblastí podpory v rámci OPPK.

Na základě hodnocení byly SEA posuzovatelem navrženy úpravy socioekonomické analýzy a SWOT analýzy viz příloha č.1.

Nejdůležitější částí OPPK z hlediska hodnocení možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou jednotlivé oblasti podpory OPPK.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Pro zjištění, zda OPPK může při realizaci mít závažné vlivy na životní prostředí, bylo provedeno hodnocení jednotlivých navržených oblastí podpory vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, tj. zda a jakým způsobem přispívají (či nikoliv) k naplňování referenčních cílů.

Na základě vyhodnocení navrhl zpracovatel SEA doplnění dílčí problematiky do oblastí podpory a podmínky implementace u negativně hodnocených oblastí podpory.

Dalším významným výstupem hodnocení je návrh systému indikátorů ke sledování vlivů implementace OPPK na životní prostředí a environmentálních kritérií pro hodnocení a výběr projektů předkládaných v rámci OPPK.

V rámci SEA bylo provedeno také hodnocení vlivů OPPK na veřejné zdraví (viz kap.13) a na pačiči oblasti a evropsky významné lokality (viz kap.5).

Nedílnou součástí procesu posouzení vlivů na životní prostředí je zapojení veřejnosti. V průběhu procesu posouzení vlivů OPPK na životní prostředí měla veřejnost příležitost se vyjádřit k oznámení koncepce, které bylo zveřejněno dne 21.6. 2006 v informačním systému SEA na www.ceu.cz/EIA/SEA/Koncepce/. Připomínky bylo možno zasílat do 20 dnů ode dne zveřejnění. Na základě připomínek veřejnosti byl vydán Ministerstvem životního prostředí dne 25. 7. 2006 závěr zjišťovacího řízení, který byl taktéž zveřejněn v Informačním systému SEA.

Finální verze koncepce a SEA dokumentace bude mj. také zveřejněna v informačním systému SEA. K oběma dokumentům bude možno zasílat připomínky ve lhůtě 30 dnů od data zveřejnění.

Nad rámec požadavků zákona byly učiněny další kroky v rámci zapojení veřejnosti. SEA zpracovatel zřídil internetovou stránku věnovanou procesu posouzení vlivů Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost na životní prostředí na www.integranet.cz. Na internetové stránce byly zveřejňovány jednotlivé pracovní verze koncepce, které byly též zveřejňovány na internetové stránce Magistrátu hlavního města Prahy www.praha-mesto.cz. Dále na internetových stránkách SEA posuzovatele může veřejnost nalézt informace o veřejných setkáních, výstupy z těchto setkání a kontaktní informace pro sběr připomínek.

Veřejnost byla informována o procesu SEA a o veřejných setkáních také prostřednictvím informací v médiích (tisk, rádia).

V úvodních fázích procesu SEA OPPK byl uspořádán veřejný seminář dne 30. 5. 2006, který se konal v budově Nové radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1. Tohoto semináře se zúčastnilo cca 30 osob ze státní správy, veřejné správy, akademických institucí, privátní sféry a neziskových organizací. Po představení OPPK a postupu SEA proběhla relativně bohatá diskuse. Diskuse se týkala informací o OPPK v Listech hlavního města Prahy, aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy, nastavení širšího rámce problematiky pro OPPK, zařazení cyklodopravy, ICT, vědy a výzkumu atd.

14. Souhrnné vypořádání vyjádření obdržných z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

Proces posouzení vlivů OPPK na životní prostředí probíhal souběžně s přípravou samotného strategického dokumentu. V rámci SEA OPPK bylo uspořádáno úvodní veřejné setkání s veřejností a veřejnost dále měla možnost vznášet připomínky či dotazy (písemnou či elektronickou formou) v průběhu celého dosavadního průběhu posouzení.

14.1. Způsob zohlednění závěru zjišťovacího řízení

Tab. 18

Jednotlivé body závěru zjišťovacího řízení: vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí by se mělo zaměřit zejména na následující aspekty:	Způsob zohlednění v rámci SEA OPPK
Vyhodnocení souladu koncepce s koncepčními dokumenty pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví zpracovanými v EU, v ČR pak na celostátní a regionální úrovni.	V rámci SEA OPPK byl hodnocen soulad předkládané koncepce s relevantními evropskými, národními i regionálními koncepčními dokumenty. Tyto dokumenty posloužily mj. jako podklad pro formulování referenčních cílů ochrany životního prostředí, jejichž prostřednictvím pak proběhlo vlastní hodnocení. Hodnocení vlivu OPPK na jednotlivé referenční cíle lze tedy interpretovat též jako míru souladu OPPK s konkrétním koncepčním dokumentem, na jehož základě byl daný referenční cíl formulován. Úplný přehled koncepčních materiálů použitých při hodnocení OPPK je součástí kapitoly 3. Sada referenčních cílů s výčtem koncepčních dokumentů, na jejichž základě byly jednotlivé cíle formulovány je součástí kapitoly 6 SEA dokumentace.
Vyhodnocení, zda a jak koncepce v navrhované podobě přispěje k naplňování cílů stanovených Tematickou strategií pro městské životní prostředí.	Tematická strategie pro městské životní prostředí byla jedním z referenčních dokumentů použitých pro SEA hodnocení, včetně formulování referenčních cílů ochrany životního prostředí. OPPK zaměřením svých priorit reflektuje hlavní tematické oblasti identifikované Tematickou strategií, zejména důrazem na rozvoj veřejné městské dopravy, snižování energetické náročnosti města, a opatření ke snížení a předcházení znečištění složek životního prostředí. V rámci SEA hodnocení je navrhována řada doporučení a podmínek realizace projektů, které dále posilují pozitivní vliv OPPK na naplňování cílů Tematické strategie, především pokud jde o posílení principu partnerství a účasti místních iniciativ při plánování a realizaci rozvoje města. V souladu s cíli Tematické strategie je rovněž i princip integrovaného přístupu k plánování a řízení rozvoje města, který je jedním z hlavních principů jimiž se řídí doporučení formulovaná v rámci SEA OPPK.
Vyhodnocení, zda koncepce řeší negativní dopady	Hodnocení vlivů OPPK s ohledem na možné

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

<p>pozemní dopravy (hluk, emise) na zdraví obyvatelstva, obytnou zástavbu a chráněné objekty.</p>	<p>negativní vlivy pozemní dopravy bylo provedeno prostřednictvím referenčních cílů 2 (Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM₁₀ v horizontu roku 2010), 3 (Snižovat vypouštění, emise a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek) a 10 (Snižovat zátěž populace v sídlech z expozice dopravním hlukem). Hodnocení vlivů na zdraví obyvatelstva bylo provedeno samostatně a jeho výsledky shrnuje kapitola 13. Vzhledem k závažnosti a vysoké relevanci problematiky dopravy z hlediska OPPK, byl této tématice věnován značný prostor, zejména v kapitolách 7 a 8 SEA dokumentace.</p>
<p>Vyhodnocení, zda a jak je do koncepce zahrnuta podpora environmentálně šetrné dopravy, snižování zatížení tranzitní a nákladní silniční dopravou.</p>	<p>Problematika je zohledněna referenčním cílem 9 (Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření). Vzhledem k závažnosti a vysoké relevanci problematiky dopravy z hlediska OPPK, byl této tématice věnován značný prostor, zejména v kapitolách 7 a 8 SEA dokumentace.</p>
<p>Vyhodnocení, zda a jak koncepce řeší snižování suspendovaných částic PM_{2,5}.</p>	<p>Předložená koncepce přímo problematiku snižování suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} neřeší. Avšak napomáhá snižování produkce suspendovaných částic pomocí snížení emisní zátěže z dopravy. V rámci SEA je zmíněná problematika zohledněna prostřednictvím referenčního cíle 2 (Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM₁₀ v horizontu roku 2010) a referenčního cíle vlivu na veřejné zdraví 1 (Snížení expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími látkami). U jemných suspendovaných částic frakce PM_{2,5} se provádí jejich monitoring až od roku 2005, kde nadále je důležité pokračovat v jejich monitoringu.</p>
<p>Vyhodnocení, zda koncepce řeší dopravu komplexně, včetně možnosti rozvoje pěší a cyklistické dopravy a zda podporuje budování oddělených stezek pro pěší a cyklisty.</p>	<p>OPPK není nástrojem koncepčního řešení dopravy v Praze, řeší pouze dílčí segmenty problematiky, dané mj. i omezeními vyplývajícími z charakteru dokumentu (Operační program pro čerpání prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF)). V rámci SEA hodnocení byla zformulována řada doporučení a kritérií pro realizaci projektů tak, aby dopravní projekty ucházející se o podporu v rámci OPPK zohledňovaly nutnost komplexního řešení dopravy, včetně pěší a cyklistické.</p>
<p>Vyhodnocení, zda a jak koncepce podporuje</p>	<p>Součástí SEA OPPK je hodnocení vlivů na lokality</p>

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

<p>rozšiřování, obnovu a ochranu ploch soustavy veřejné zeleně ve městě a ÚSES včetně zvyšování ochrany lokalit soustavy NATURA 2000.</p>	<p>soustavy Natura 2000 dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Dále je problematika ochrany a rozšiřování ploch zeleně zohledněna referenčním cílem 7 (Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a obnovu ekologických funkcí vodních toků).</p>
<p>Vyhodnocení, zda a jak koncepce řeší prevenci vzniku odpadů a jejich recyklaci a tím snižování měrné produkce odpadů.</p>	<p>Problematika je zohledněna prostřednictvím referenčních cílů 5 (Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečné vlastností) a 6 (Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace) a zejména v navazujících indikátorech a kritériích pro výběr projektů.</p>
<p>Vyhodnocení, jak jsou do koncepce promítnuty principy ochrany ZPF.</p>	<p>OPPK uvedenou problematiku samostatně neřeší, avšak principy ochrany ZPF jsou adekvátně zohledňovány v rámci zpracování a schvalování územního plánu hlavního města Prahy (ÚPn), kde součástí ÚPn je mapa záborů zemědělského půdního fondu, která rozlišuje kvalitu půd podle bonitovaných půdně ekologických jednotek a tříd ochrany. Při zpracování návrhu ÚPn bylo dbáno na to, aby byly zabírány výjimečně půdy I. a II. třídy ochrany, v souladu s platnou legislativou ČR. Ochrana zeleně je v rámci ÚPn definována jako „celoměstský systém zeleně“, který je schválen v závazné části územního plánu, a je veden jako součást nezastavitelného území. Navržené oblasti podpory v OPPK musí respektovat schválený územní plán hl. m. Prahy nebo v rámci změn ÚPn, musí být provedena změna, která bude posouzena i vzhledem k ochraně ZPF. V rámci hodnocení SEA je uvedená problematika zohledněna v referenčních cílech 7 (Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků) a 8 (Podporovat využívání brownfields) a zejména v navazujících indikátorech a kritériích pro výběr projektů směřujících k omezování územní náročnosti podporovaných projektů.</p>
<p>Sadu referenčních cílů doporučujeme upravit dle relevantních připomínek obsažených v předaných vyjádřeních a zároveň vyhodnotit metody a postupy, kterými budou dosahovány.</p>	<p>Připomínky došlé v rámci zjišťovacího řízení byly využity při formulování finální sady referenčních cílů. Jednotlivé oblasti podpory OPPK byly vyhodnoceny z hlediska jejich příspěvku k plnění referenčních cílů ochrany.</p>
<p>Všechna vyjádření a připomínky, které MŽP obdrželo v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení koncepce vypořádat.</p>	<p>Vypořádání došlých připomínek viz tabulka 15.2.</p>

Připomínky došlé v rámci zjišťovacího řízení Posouzení vlivů Operačního programu Praha - Konkurenceschopnost na životní prostředí a veřejné zdraví

Tab. 19

Autor připomínky	Připomínky	
<p>Hlavní město Praha, RNDr. Miloš Gregar, radní hlavního města Prahy</p>	<p style="text-align: center;">Připomínka</p> <p>Protože vztah obsahu jednotlivých priorit a opatření předpokládaných ve výše uvedených kapitolách operačního programu a jejich možného ovlivnění složek životního prostředí bude bezpochyby zprostředkovaný a obtížně definovatelný, mělo by být jádro posouzení zaměřené na ověření jejich souladu s koncepčními dokumenty pro ochranu životního prostředí a veřejného zdraví zpracovanými v EU v ČR pak na celostátní i regionální úrovni. Není účelné požadovat zpracování ve více variantách nebo požadovat posouzení přeshraničních vlivů.</p>	<p style="text-align: center;">Vypořádání připomínky</p> <p>Připomínka vzata na vědomí, při hodnocení byla značně pozornost věnována hodnocení souladu koncepce s referenčními cíli ochrany životního prostředí, formulovanými na základě analýzy relevantních koncepčních dokumentů zpracovaných v EU, ČR i na regionální úrovni.</p>
<p>HYGIENICKÁ STANICE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY</p>	<p>Z praxe OOVZ se jeví jako nejzávažnější hluková zátěž zejména z pozemní dopravy, která je zároveň i hlavním zdrojem znečištění ovzduší ve městě. Její objekty považujeme za klíčové. Problematika potenciální hlukové zátěže musí být i jedním z hlavních určujících aspektů pro změnu využívání území a objektů.</p> <p>Ochrana obyvatel před nepříznivými vlivy prostředí města může být problematická i při realizaci cíle „Omezit závislost chodu města na vnějších dodávkách energie“.</p> <p>Variantní řešení přichází v úvahu až u konkrétních dílčích dokumentů a projektů, kde OOVZ vydá stanovisko na základě posouzení vlivu na zdravotní stav obyvatel pro navržené varianty autorizovanou osobou.</p>	<p>Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení.</p> <p>Připomínka vzata na vědomí. Problematika možných nepříznivých dopadů využívání alternativních zdrojů energie na životní prostředí byla v rámci hodnocení zohledněna.</p> <p>Hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví na projektové úrovni je nezbytným krokem v rámci implementace OPPK. V odůvodněných případech je na místě rovněž variantní zpracování projektových záměrů.</p>
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ odbor ekologie krajiny a lesa</p>	<p>K Vašemu dopisu č.j.: 3819/ENV/06 ze dne 2.6.2006, sdělujeme, že za odbor ekologie krajiny a lesa žádáme, aby do referenčních cílů výše uvedené koncepce byla zařazena ochrana zemědělské půdy.</p>	<p>Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení. Vzhledem k urbánnímu charakteru dotčeného území, považuje posuzovatel SEA za vhodnější soustředit se obecněji na zachování rozsahu nezastavěných ploch a ochranu jejich kvality.</p>
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO</p>	<p>Z hlediska odboru ekologie lidských sídel a člověka doporučujeme, aby se vyhodnocení koncepce zaměřilo při posouzení vlivů na životní a prostředí a veřejného zdraví na to, zda OPPK</p>	<p>Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení.</p>

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

<p>PROSTŘEDÍ Odbor ekologie lidských sídel a člověka</p>	<p>v navrhované podobě přispěje k naplňování cílů stanovených Tematickou strategií pro městské životní prostředí (dokument COM (2005) 718 final).</p>	
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY odboru ochrany ovzduší</p>	<p>Upozorňujeme, že suspendované částice velikostních frakcí PM10 a PM2,5 nejsou označovány jako ultrajemné, jak je uvedeno v části B, kapitole 8., EU strategie ochrany ovzduší. V části C, kapitole 3. ovzduší nesouhlasíme s tvrzením, podle něhož „na území Prahy nedochází k překračování imisních limitů pro oxid uhelnatý“. Podle sdělení odboru ochrany ovzduší, které vyšlo ve Věstníku MŽP 12/2005 a kterým byly vymezeny oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, došlo v roce 2004 k překročení imisního limitu pro oxid uhelnatý na 1% území hlavního města, konkrétně na 21,4% území městské části Praha 13. Dále upozorňujeme na skutečnost, že cílový imisní limit pro benzo(a)pyren byl v roce 2004 překročen na 62,3% území Prahy, nikoli na všech monitorovacích stanicích, jak je uvedeno v části C, kapitole 3. tohoto oznámení. V kapitole 4., části C, doporučujeme pro hodnocení referenčních cílů OP Praha – Konkurenceschopnost v oblasti kvality ovzduší použít indikátory uvedené v Národním číselníku indikátorů pro programovací období 2007-2013, který v květnu 2006 vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj.</p>	<p>Připomínky (respektive informace v nich obsažené) byly využity při zpracovávání SEA dokumentace.</p>
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČESKÉ REPUBLIKY odboru ochrany vod (OOV)</p>	<p>Povrchová voda- hodnotí se pouze 2 profily ležící na území Prahy, Vltava-Podolí a Berounka – Lahovice. V profilu Vltava- Podolí byly ve IV. třídě ukazatele pro olovo a chlorofyl, ostatní ukazatele ve všech skupinách byly hodnoceny do III. třídy. Profil Berounky-Lahovice měl IV. třídu pouze pro ukazatele BSK, V. třídou byl klasifikován v tomto profilu chlorofyl. Všechny ostatní ukazatele, včetně kovů dosáhly maximálně III. třídy. Odpadní vody- kromě Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV) jsou na území hl.m. Prahy v provozu nebo v rekonstrukci další pobočné (lokální) ČOV (celkem 24), do kterých ústí povětšinou splašková kanalizační síť (jednotnou síť mají pouze 3 čistírny) a slouží malým městským částem, které v minulosti byly samostatnými obcemi. V současné době ÚČOV nesplňuje velmi přísné požadavky na vypouštění znečištění v ukazatelích celkového dusíku a celkového fosforu. Ve všech ukazatelích bylo roční vypouštění znečištění z ÚČOV nižší než povolené znečištění Odborem výstavby MHMP ze dne 22.11.2000. <u>Předpokládané vlivy koncepce na vodu ve vymezeném dotčeném území</u> U jednotlivých navržených priorit a oblastí intervence lze předpokládat možné vlivy na vodu. Míra vlivů bude také záviset na konkrétní území lokalizaci v dalších fázích přípravy dokumentů a následných projektů. Podle odboru ochrany vod bude v rámci zpracování SEA OP Praha- Konkurenceschopnost, důležité nastavit limity a podmínky z hlediska ochrany vod, za kterých mohou být konkrétní aktivity realizovány.</p>	<p>Připomínky (respektive informace v nich obsažené) byly využity při zpracovávání SEA dokumentace</p> <p>Problematika ochrany vod byla zohledněna referenčními cíli 3 (Snižovat vypouštění, emisí a úniků prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek) a 7 (Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a obnovu ekologických funkcí vodních toků). Byly formulovány podmínky a doporučení pro</p>

		<p>jednotlivé oblasti podpory. Byla rovněž navržena úprava OPPK o rozšíření podpory na omezení průmyslového znečištění vod v místě jeho vzniku.</p>
<p>MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 13</p>	<p>Souhlasíme ze zpracovanou a posuzovanou koncepcí, která hodnotí aspekty z pohledu ochrany přírody a krajiny a zabývá se konkrétními referenčními cíly jako jsou např.: „Zlepšovat retenční funkce krajiny, Zabezpečovat ochranu a obnovu migračních tras, koridorů a zastávek migrujících druhů, Podpora vzniku a rozšiřování zelených prstenců kolem města zkvalitnit ochranu a péči o sídelní zeleň a další přírodní složky urbanistického území , atd. Na Základě novelizace zák. č. 114/1992 Sb., se zabývá v souladu s příslušnými směnicemi vytvářením soustavy chráněných území pro stanovené druhy ptáků ,dalších živočichů a rostlin. Priorita je kladena na typy přírodních stanovišť vytvářející chráněná území, evropsky významné lokality a ptačí oblasti které spolu vytvářejí soustavu chráněných území Natura 2000.</p> <p>Z hlediska odpadového hospodářství</p> <p>K dosažení cílů koncepce je zapotřebí zajistit efektivnost plateb za směsný komunální odpad. Platba nepokryvají celkovou výši nákladů obce a rostoucí náklady (zvýšení DPH, růst poplatku za ukládání odpadu na skládky...) musí obec hradit z jiných rozpočtových příjmů, které by mohly být využity na plnění environmentálních cílů ať už např. na zajištění zvýšení materiálového využití bioodpadů přímo u zdroje či na kompostárnách či jiných účelů.</p> <p>Z hlediska vodního hospodářství</p> <p>Souhlasíme s aspekty této koncepce hodnotící povrchové a podzemní vody vč. problematiky odpadních a splaškových vod zejména z hlediska ochrany zdrojů vod.</p> <p>Z hlediska ochrany ovzduší</p> <p>Mobilní zdroje znečišťování ovzduší mají významný podíl na celkových emisích v případě tuhých znečišťujících látek (TZL) 38%, oxidů dusíku 50%, oxidu uhelnatého 52% těžkých organických látek (VOC) 31%. Odhady vývoje emisí znečišťujících látek z mobilních zdrojů znečišťování ovzduší (DHV CR, spol. s.r.o.) do roku 2010 předpovídají nárůst nákladní automobilové dopravy o 24% a výkony veřejné autobusové dopravy mají mít nárůst o 23%. Nejméně ovlivňuje ovzduší železniční doprava, která se podílí na emisích 7-11%. Domníváme se, že tento okruh mobilních zdrojů znečišťování ovzduší je potřeba řešit prioritně</p>	<p>Problematika poplatků za komunální odpad není v OPPK řešena</p> <p>Přípomínky (respektive informace v nich obsažené) byly využity při zpracovávání SEA dokumentace</p>

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

	<p>silničními obchvaty, zpoplatněním kamionové dopravy, z velké části tuto převést na železnici, kde bude potřeba snížit přepravní náklady, zakázat jízdy kamionů po silnicích II., III. tříd a po místních komunikacích v obdobích (které budou využívat po zpoplatnění) a u autobusové dopravy využívat ekologická paliva a investovat do obměny vozového parku. S nárůstem cen plynu a elektrické energie dochází u malých tepelných zdrojů k přechodu zpět na tuhá paliva, zejména na hnědý uhlí, čímž se malé zdroje podílí a budou podílet na nezanedbatelných přírůstcích emisí oxidu uhelnatého, oxidu siřičitého a oxidu dusíků. Tomuto jevu se dá předejít tím, že dojde ke snížení cen ekologičtějších tuhých paliv, jakými jsou dřevěné brikety z biomasy.</p> <p>Z hlediska dopravy</p> <p>S příchodem nových investorů dochází k dynamickému rozvoji území, který kromě pozitivních přínosů, jako je např. vznik nových pracovních míst apod., přináší i mnohá negativa. Jedním z nich je prudký nárůst nákladní i osobní automobilové dopravy. Tento nežádoucí trend je možné omezit především budováním oddělených stezek pro pěší a cyklisty, vhodně umístěných nejenom do stávajícího území, ale i do území nově vznikajícího. Vhodně vybudované stezky mohou usnadnit pohyb a dostupnost jednotlivých cílů na sledovaném území a tím ztraktivnit nemotoristickou dopravu oproti dopravě automobilové. Z tohoto důvodu by nově příchozí investoři měli ve svých záměrech řešit otázku dopravy komplexně, včetně možnosti rozvoje pěší a cyklistické dopravy v dané oblasti.</p>	<p>Problematika zohledněna v referenčním cíli 9 (Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření). V rámci SEA byla formulována řada podmínek realizace projektů a doporučení v uvedeném smyslu.</p>
<p>MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 14</p>	<p>V rámci zpracovávané a posuzované koncepce se především zaměřit na snížení a znečištění ovzduší a hlukové zátěže způsobené dopravou a ochranu ploch veřejné zeleně s cílem postupného zkvalitnění složek životního prostředí.</p>	<p>Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení.</p>
<p>MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16</p>	<p>Rada žádá oznamovatele o věnování zvýšené pozornosti v Prioritě 1- částem Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů, Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy a Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch.</p>	<p>Připomínka využita při zpracování SEA dokumentace</p>
<p>MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 17</p>	<p>K oznámení zasíláme následující vyjádření Operační program Praha-konkurenceschopnost dopracovat tak, aby bylo možné čerpat finanční prostředky i na následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v oblasti snížení prašnosti- na opravy chodníků, opravy komunikací - snížení hluku- protihluková opatření stávajících objektů (výměna oken) - výstavba zeleně v plochách dle územního plánu a ke zlepšení kvality bydlení v sídlištích, na rekultivovaných skládkách - úpravy veřejných prostranství center městských částí - úpravy dětských hřišť, opravy sportovišť 	<p>Připomínka směřuje ke zpracovateli koncepce. Rozsah aktivit oprávněných pro příjem podpory je omezen příslušným nařízením Evropského parlamentu a Rady o Evropském fondu pro regionální rozvoj. Uváděné aktivity jsou vesměs ve stávajícím návrhu OPPK zohledněny. V rámci SEA OPPK byla některé ze zmíněných oblastí řešena (problematika kvality ovzduší, snižování hlukové zátěže, rozšiřování ploch přírodního charakteru) a jednotlivé oblasti podpory OPPK hodnoceny z hlediska jejich dopadu na cíle ochrany životního prostředí v těchto oblastech a případně doporučeny úpravy a doplnění</p>

		příslušných částí OPPK.
MĚSTKÁ ČÁST PRAHA 2	K požadavku doporučení z hlediska aspektů zpracovávané a posuzované koncepce, složek životního prostředí, vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví Městská část Praha 2 sděluje, že vyhodnocení by se zejména mělo zaměřit na cíle v oblasti „Prevence a řešení přírodních a technologických rizik“ týkajících se zkvalitnění životního prostředí zejména ve snížení hlukové a emisní zátěže obyvatel a omezení zatížení území automobilovou dopravou.	Připomínka využita při zpracování SEA dokumentace
MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-21	V rámci uvedeného programu doporučujeme podporovat rozšiřování a obnovu ploch zeleně ve městech, včetně zvyšování ochrany lokalit systému Natura 2000, v MČ Praha 21 se jedná konkrétně o oblast Blatova a přírodního parku Klánovice-Čihadla.	Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení.
MĚSTKÁ ČÁST PRAHA 3	Za nejpodstatnější systémový nedostatek Vaší koncepce považujeme nejasné a nedostatečné provázání s územním plánováním. Bez konkrétních mechanismů a nástrojů k jejich realizaci (prosazování, vymahatelnost) se, byť nepochybně pozitivními úmysly vedené a všeobecně užité strategie, mohou stát pouhými proklamacemi. Doporučujeme proto koncepci koordinovat a přepracovat ve spolupráci s územně plánovacími experty Ministerstva pro místní rozvoj ČR a se zpracovateli aktuálních strategických programů HMP0 a ÚPnSU HMP. Mnohé problémové okruhy uvedené v programu, jsme nuceni na našem území řešit průběžně. Jedná se například o přípravu změn v územním plánu a visí zástavby území řešit průběžně. Jedná se například o přípravu změn v územním plánu a vizi zástavby území opuštěných železnic, konkrétně o území Nákladového nádraží Žižkov (o kterém je možno uvažovat jako o brownfields.) Dále máme připravenou koncepci řešení dopravy, obsahující záměr zavedení parkovací zóny, budování hromadných podzemních garáží apod.	Připomínka směřuje ke zpracovateli koncepce. OPPK je v první řadě nástrojem pro čerpání prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF)). Jde o dokument strategické povahy, jehož cílem není řešení územních souvislostí a až na výjimky také neobsahuje konkrétní územní průměty. Nejedná se o připomínku
MĚSTKÁ ČÁST PRAHA 5	Z hlediska ochrany přírody a krajiny považujeme vyjmenované problémy a cíle za plně odpovídající základním potřebám v ochraně a zlepšování životního prostředí v Praze. Za velmi důležité považujeme rozšíření územního systému stability a přeměnu jeho nefunkčních složek na funkční, včetně jeho napojení na významné krajinné prvky a další plochy přírodního nebo přírodně blízkého charakteru v zastavěném území tak, aby nedocházelo k fragmentaci a izolaci jednotlivých společenstev. Současně považujeme za důležité zachování rozsahu celoměstského systému zeleně a postupnými úpravami (výsadby, revitalizace vodních prvků) zvyšování jeho stabilizační funkce v krajině. Z hlediska odpadového a vodního hospodářství (ing. Tobolková): Z hlediska vodního a odpadového hospodářství je zpracovaný materiál pro životní prostředí přínosný pro svou přehlednou podobu a je cenným zdrojem informací a zaměřením do příštích let v oblasti ochrany vod, čištění odpadních vod nakládání s odpady. Pro odpadní vody je pro hl. město Prahu rozhodující činnost ÚČOV, která splňuje limity stanovené vodoprávním úřadem MHMP: Z hlediska povrchové vody považujeme za významné rozšiřování revitalizaci vodních toků	Připomínka využita při zpracování SEA dokumentace, zejména při formulování doporučení a kritérií pro výběr projektů. Připomínka využita při zpracování SEA dokumentace

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

	<p>a zlepšování retenční funkce krajiny. Neopomenutelnou složkou ve vodoprávní oblasti je ochrana před povodněmi.</p> <p>V oblasti odpadového hospodářství je rozhodující strategie prevence vzniku odpadů a jejich recyklace a tím snižování měrné produkce odpadů . Nástrojem pro realizaci těchto cílů je kromě oblasti ekologické výchovy i ekonomický tlak (vyšší poplatky za ukládání odpadů , za spalování).</p> <p>Pokud se týká cílů a opatření zaměřených na zlepšování kvality ovzduší v hlavním městě Praze, ty hodnotíme jako potřebné komplexní a dobře reflektující situaci a naší metropoli a domníváme se , že jejich důsledným uplatňováním v praxi se tato situace může jedinečně zlepšovat. Rovněž nastolený časový rámec pro realizaci těchto opatření pokládáme za vyhovující.</p>	<p>Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení.</p> <p>Připomínka vzata na vědomí</p>
<p>MĚSTKÁ ČÁST PRAHA 7</p>	<p>Že koncepce „Operační program Praha – Konkurenceschopnost“ působí dojmem rozsáhlé obecnosti až zbytečnosti a mnoho z referenčních cílů se netýká řešení problematiky hl.m. Prahy. Vzhledem k povaze dokumentu se komise vyjadřuje pouze k tomu, že je nedostatečně řešeno snižování suspendovaných částice PM 2,5. Požaduje další zkoumání vlivu koncepce „Operační program Praha- Konkurenceschopnost“ na životní prostředí v rámci řízení dle zákona č. 100/2001 SB. ve znění zákona č. 93/2004 SB. konkrétně vliv na ovzduší , jmenovitě řešení suspendovaných částic PM 2,5</p>	<p>Vypořádáno v rámci vypořádání závěru zjišťovacího řízení.</p>

15. Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci

Ze shrnutí dílčích výstupů vyhodnocení vlivů Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost na životní prostředí a veřejné zdraví vyplývá, že nebyly identifikovány závažné negativní vlivy.

Vzhledem k vysoké míře obecnosti OPPK bude možno identifikovat konkrétní vlivy až u jednotlivých projektů. Proto se SEA posuzovatel zaměřil na nastavení environmentálních indikátorů a kritérií pro výběr projektů, jejichž vhodné použití by mělo přispět k minimalizaci negativních a optimalizaci pozitivních vlivů projektů na životní prostředí a veřejné zdraví.

SEA posuzovatel na základě vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví navrhuje souhlasné stanovisko k návrhu Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost za dodržení následujících podmínek:

Podmínky souhlasného stanoviska:

Při sledování implementace OPPK současně sledovat implementaci OPPK z hlediska dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména:

- Zapracovat navržené environmentální indikátory do celkového systému sledování dopadů implementace OPPK (jako indikátory a jako kritéria pro hodnocení a výběr projektů).
- Navázat systém monitoringu na systém hodnocení a výběru projektů s využitím environmentálních kritérií.
- Pravidelně zveřejňovat výsledky monitoringu.
- Zajistit dostatečné personální a odborné kapacity pro oblast životního prostředí v rámci celkového systému sledování dopadů OPPK.
- Projednat navržený celkový systém sledování dopadů implementace OPPK a zejména způsob začlenění problematiky životního prostředí do celkového systému před jeho zahájením s Ministerstvem životního prostředí.
- Zajistit dostatečnou informovanost všech do implementace OPPK zainteresovaných skupin (zejména žadatelů) o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí.

Při výběru projektů v rámci OPPK zohlednit problematiku životního prostředí s využitím navržených environmentálních kritérií pro výběr projektů, zejména:

- Zapracovat vybraná environmentální kritéria do celkového systému hodnocení a výběru projektů (je nutné provést výběr vhodných environmentálních kritérií či případně provést reformulaci, tak aby odpovídaly dané oblasti podpory, respektive jednotlivým projektům).
- Navázat systém environmentálního hodnocení projektů na monitoring dopadů implementace OPPK na životní prostředí.
- Zajistit dostatečné personální a odborné kapacity pro oblasti životního prostředí v rámci hodnocení projektů.
- Projednat navržený celkový systém hodnocení a výběru projektů a zejména způsob

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

začlenění problematiky životního prostředí do celkového systému před jeho zahájením s Ministerstvem životního prostředí.

- Zajistit dostatečnou informovanost žadatelů o environmentální problematice a o možných vazbách předkládaných projektů na životní prostředí.

Při přípravě a realizaci jednotlivých projektů využít navržené podmínky realizace k minimalizaci negativních a optimalizaci pozitivních vlivů na životní prostředí.

B. Podmínky souhlasného stanoviska: Každé opatření, navržené v koncepci Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost pro programové období 2007 – 2013 bude realizováno s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

C. Doporučení

1. Zpracovat při aktualizaci OPPK návrhy zpracovatele SEA na doplnění OPPK z hlediska životního prostředí.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Příloha č. 1

Číslo	Text připomínky/doporučení zpracovatele SEA	Způsob zohlednění v OPPK
<i>Celkové zaměření OPPK</i>		
	Nevhodně je používán termín „ekologický“, např. „ekologicky fungující systémy technické infrastruktury“, „ekologická paliva“, „ekologické parametry nakládání s odpady“. SEA posuzovatel doporučuje tento termín ve výše uvedených případech vypustit či nahradit pojmem environmentální či environmentálně šetrný.	Neakceptováno: v některých případech se jedná o citace. <i>Verze 4.1. OPPK</i>
	Kapitola „2.2.4 Absorbční kapacita regionu“ svým obsahem spíše přísluší do analytické části OPPK. Pakliže informace ohledně absorpční kapacity regionu sloužily jako jeden z podkladů pro formulování cílů, priorit a odhadu rozložení nákladů OP Praha – Konkurenceschopnost (kap. 2.2.3), měly by tyto informace logicky předcházet kapitole 2.2.3.	Akceptováno. <i>Verze 4.1. OPPK</i>
	V analýze současné ekonomické a sociální situace regionu SEA posuzovatel doporučuje doplnit popis stávající situace pokud jde o využívání obnovitelných zdrojů energie a úspory energií. Vzhledem k tomu, že OP počítá s alokací na podporu obnovitelných zdrojů je analýza současné situace žádoucí ke splnění principu logického rámce dokumentu a odůvodnění alokace.	Akceptováno. <i>Verze 4.2. OPPK</i>
	V analýze současné ekonomické a sociální situace regionu doporučuje SEA posuzovatel doplnit využívání potenciálu energetických úspor a alternativních paliv v dopravě. Vzhledem k tomu, že jde o oblast s vysokým potenciálem environmentálních přínosů a OPPK připouští její podporu (v rámci oblasti podpory 1.6), je třeba, aby analytická část OPPK obsahovala popis stávající situace.	Akceptováno. <i>Verze 4.2. OPPK</i>
	Zpracovatel SEA dále doporučuje v analýze současné ekonomické a sociální situace regionu rozšířit analýzu současného stavu systému Pražské integrované dopravy, zejména pokud jde o příčiny neuspokojivé situace ohledně kapacity systému záchytných parkovišť (P+R) a rezerv v zapojení železniční dopravy.	Vysvětleno.
	Zpracovatel SEA doporučuje v analýze současné ekonomické a sociální situace regionu zohlednit problematiku napojení MSP např. v odvětví výroby potravin nebo strojírenství na jednotnou kanalizační soustavu, což představuje značnou dodatečnou zátěž systému kanalizační soustavy respektive ČOV, v analytické části OPPK (zejména pokud jde o podíl MSP na zátěži jednotné kanalizační soustavy a možnosti jeho snížení selektivním předčišťování a aplikací nových technologií a inovací).	Vysvětleno. Bude řešeno v rámci výběrových kritérií projektů.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

	V analýze současné ekonomické a sociální situace regionu SEA posuzovatel doporučuje doplnit informace o stavu a funkčnosti existujících prvků ÚSES a dalších ekologicky cenných krajinných prvků včetně identifikace a lokalizace hlavních oblastí „civilizačního tlaku“ na území zajišťující zachování ekologických funkcí krajiny.	Diskutováno, bude dořešeno v rámci oblasti podpory 1.4. úpravou textu. <i>Verze 4.2. OPPK</i>
	Rozdělení SWOT analýzy do dvou částí lišících se mírou obecnosti a vztahu k tématickému zaměření OPPK nepovažujeme za vhodné řešení. První SWOT analýza mezi slabými stránkami zcela opomíjí špatný stav životního prostředí. Doporučujeme tuto část vyřadit, případně sloučit s částí SWOT analýza – Specifické faktory, která je z hlediska návaznosti na popisnou část OPPK i z hlediska logické provázanosti s dalšími částmi dokumentu lepší.	Vysvětleno.
	Při srovnávání některých hodnot v analýze současné ekonomické a sociální situace regionu je vhodné užít přepočtu na velikost populace nebo plochu, např. výkony MHD (Tabulka č. 8) má omezenou vypovídací schopnost (absolutní nikoliv relativní hodnoty).	Vysvětleno.
	Předpokládáme, že zdrojem informací jsou různé podkladové studie např. Plán odpadového hospodářství, Územní energetická koncepce, atd, které mohou být stručně citovány jako zdroj informací, doporučení a pod. Na konci analýzy současné ekonomické a sociální situace regionu by měl být zařazen úplný seznam všech referencí (použitá literatura).	Vysvětleno.
	Kapitola životní prostředí socioekonomické analýzy téměř neobsahuje časové trendy, doporučujeme doplnit.	Neakceptováno. Neexistují data na MHMP.
	Doporučujeme zvážit doplnění OPPK o podrobnější analýzu trendů v oblasti problematiky brownfields.	Akceptováno. <i>Verze 4.2. OPPK</i>
	<i>Oblasti podpory</i>	
	Do oblasti podpory 1.5 Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik doplnit podporu omezení průmyslového znečištění vod v místě jeho vzniku a zamezit tak nadměrné zátěži infrastruktury pro čištění odpadních vod (např. odběr vody pod výpustí odpadních vod odběratele, využití předčisticích zařízení).	Diskutováno. Bude upraven text ve smyslu připomínky. <i>Verze 4.2. OPPK</i>
	SEA posuzovatel doporučuje doplnění popisu konkrétních aktivit týkajících se ochrany lokalit soustavy Natura 2000.	Diskutováno. Bude upraven text. <i>Verze 4.2. OPPK</i>
	Vedle posílení sekundárních dopravních sítí, modernizaci stávajících významných prvků uliční sítě zajišťujících důležité dopravní vazby ve městě, zvyšování jejich propustnosti, plynulosti provozu, snížení nehodovosti	Akceptováno. Bude upraven text ve

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

	<p>a eliminaci kolizí s pěším provozem by se měla tato oblast podpory zaměřit na snižování hlukové zátěže a emisí z mobilních zdrojů, zejména automobilové kamionové dopravy. Proto by měl zpracovatel doplnit, jak tohoto cíle bude dosaženo (viz úvaha v analytické části o „překladišti mezinárodní dopravy“. Chybí byt' předběžná představa, kterých kritických problémů se tato oblast bude týkat.</p>	<p>smyslu připomínky.</p> <p><i>Verze 4.2. OPPK</i></p>
	<p><i>Indikátory</i></p>	
	<p>„Nárůst počtu osob navštěvujících revitalizovaná území - původně znehodnocené areály, veřejná prostranství, plochy zeleně, vodní plochy a nádrže (cílová hodnota bude zjišťována půl roku až 1 rok po revitalizaci)“ navrhuje nahradit podílem revitalizovaných území z dnešní celkové rozlohy. Nejde o to, aby území byla „navštěvována“, ale využita, např. i ke komerčním účelům.</p>	<p>Diskutováno.</p> <p>Bude upraven text.</p> <p><i>Verze 4.2. OPPK</i></p>

Příloha č.2

OBLAST PODPORY 1.1: Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy			
Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	+2	Nejvyšší produkce CO ₂ v dopravě pochází z individuální automobilové dopravy (IAD), podpora veřejné dopravy stimulující přechod osob dopravujících se individuálně na veřejnou, zejména tramvajovou dopravu, povede k omezení emisí CO ₂	
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	+2	Projekty v této oblasti podpory mohou vést ke snížení podílu IAD a tedy k relativnímu snížení emisí z dopravy.	
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	+1	Projekty v této oblasti podpory mohou vést ke snížení podílu IAD a tedy k relativnímu snížení emisí prioritních látek vzdušnou cestou a dále ke snížení havarijních úniků při dopravních nehodách..	
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	+1	Modernizace a zkapacitnění MHD bude znamenat energetické úspory.	
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	0		Při rekonstrukci a budování infrastruktury by měly být uplatňovány postupy minimalizující vznik odpadu (stavebního) a podporováno použití recyklovaných materiálů
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		Při rekonstrukci a budování infrastruktury by měly být uplatňovány postupy minimalizující vznik odpadu (stavebního) a podporováno použití recyklovaných materiálů

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	-0,5	Implementace oblasti podpory může znamenat zábor ploch přírodního charakteru.	Infrastruktura a zejména parkoviště a odstavné plochy by neměly být budovány na úkor zelených ploch. Pokud nebude možné realizovat konkrétní projekt bez záboru takových ploch, je nutné aby součástí projektu byla také realizace náhradních ploch na území hl. m. Prahy minimálně ve stejném rozsahu a kvalitě jako zabrané plochy.
Podporovat využívání brownfields	0		Při budování infrastruktury přednostně využívat brownfields, pokud to lokalizace projektu bude umožňovat.
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	+2	Oblast podpory je přímo zaměřena na podporu tohoto cíle.	Součástí opatření by měla být organizační opatření, stimuluje snížení podílu IAD, např. dopravní omezení, řešení návaznosti MHD na železniční dopravu, záchytná parkoviště apod.
Snížovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	-1/+1	Lze očekávat dopady realizace oblasti podpory na hlukovou zátěž obyvatel. Na této úrovni hodnocení však nelze odhadnout celkovou míru a charakter vlivu. Vzhledem k možnému snížení frekvence individuální dopravy v důsledku realizace oblasti podpory by bylo možné očekávat snížení hlukové zátěže, na druhé straně vozidla hromadné dopravy jsou často významným zdrojem hluku (tramvaje). Tyto vlivy (pozitivní i negativní) se projeví na lokální úrovni při realizaci jednotlivých projektů.	Součástí hodnocení vlivů na projektové úrovni je nutné detailní vyhodnocení problematiky hlukové zátěže, a návrh, přijetí a realizace účinných protihlukových opatření
Zlepšovat hospodaření s vodou	0		
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního	0		Zapojit co nejširší spektrum partnerů do plánování a přípravy jednotlivých projektů.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy			
---	--	--	--

OBLAST INTERVECE 1.2: Zlepšení dostupnosti sítí TEN-T, zkvalitnění důležitých dopravních vazeb

Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	-1	<p>Celkový dopad lze jen obtížně odhadnout. Obecně je možné předpokládat, že zkvalitnění silniční infrastruktury vyvolává větší intenzitu dopravy a tím i vyšší emise CO₂.</p> <p>Na druhé straně, modernizace uliční sítě a výstavba nových komunikací povede k redukci dopravních kongescí s pozitivním efektem z hlediska snížení emisí z dopravy ve městě (nižší měrné emise na jednotku výkonu).</p>	<p>Opatření doplnit organizačními a managementovými opatřeními, která budou stimulovat snižování podílu IAD (která by byla jinak větší propustností pozitivně stimulována). Opatření v dopravě by rovněž měla zabránit nežádoucímu soustředování dopravy do města či jeho středu (nálevkovitý efekt). Opatření by měla být zejména zaměřena na lepší vyřešení návaznosti IAD na MHD, resp. ŽD na MHD.</p>
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	-1/+1	<p>Celkový dopad implementace oblasti podpory lze jen obtížně odhadnout. Obecně je možné předpokládat, že zkvalitnění silniční infrastruktury vyvolává větší intenzitu dopravy a tím i zvýšení emisí.</p> <p>Na druhé straně, modernizace uliční sítě a výstavba nových komunikací povede k redukci dopravních kongescí s pozitivním efektem z hlediska snížení emisí z dopravy ve městě . (nižší měrné emise na jednotku výkonu).</p>	
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	-1/+1	<p>Celkový charakter a míru vlivu realizace opatření nelze na této úrovni hodnocení odhadnout (Viz výše). Dalším aspektem celé problematiky je možnost kontaminace životního prostředí při haváriích kamiónů přepravujících nebezpečné látky. Zkvalitnění silniční infrastruktury může snížit pravděpodobnost jednotlivé havárie, stejně tak může vést</p>	<p>Při hodnocení na projektové úrovni je nutné posoudit i riziko havárií spojených s možností úniku nebezpečných látek (např. blízkost vodního toku u realizování komunikace) a navrhnout příslušná opatření ke snížení těchto rizik.</p>

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

		k nárůstu objemu nebezpečných látek přepravovaných po silnicích s odpovídajícím nárůstem pravděpodobnosti havárie.	
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	0		
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	0		Při rekonstrukci a budování infrastruktury by měly být uplatňovány postupy minimalizující vznik odpadu (stavebního) a podporováno použití recyklovaných materiálů.
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		Při rekonstrukci a budování infrastruktury by měly být uplatňovány postupy minimalizující vznik odpadu (stavebního) a podporováno použití recyklovaných materiálů.
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	-1	Implementace oblasti podpory může znamenat zábor ploch přírodního charakteru.	Technická řešení nových komunikací by měla by měla usilovat o minimalizaci nároků na zábor nových ploch. Pokud nebude možné realizovat konkrétní projekt bez záboru takových ploch, je potřeba, aby součástí projektu, v případě, že je to možné, byla také realizace náhradních ploch na území hl. m. Prahy nejlépe ve stejném rozsahu a kvalitě jako zabrané plochy.
Podporovat využívání brownfields	+1	Existuje potenciál k využití brownfields např. přednostním umístěním dopravních staveb na tato místa.	Při výstavbě nových komunikací preferovat lokalizaci na brownfields.
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	-1/+0,5	Rozvoj infrastruktury pro IAD může znamenat odklon obyvatel od jiných způsobů dopravy např. MHD. Na druhé straně zlepšení návaznosti na jiné druhy dopravy (železnice) může přispět k jejich většímu využívání.	
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	-1	Změny v dopravní infrastruktuře mohou mít lokálně kladný i záporný vliv na úroveň hlukové zátěže,	Součástí hodnocení vlivů na projektové úrovni je nutné detailní vyhodnocení problematiky hlukové

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

		obecně se však hluková zátěž spíše jen přesouvá a každý růst intenzity dopravy a rychlosti zvyšuje hlukovou zátěž. Úpravy tras, např. jejich opatření protihlukovými zábranami, může přispět k lokálnímu snížení zátěže populace hlukem.	zátěže, a návrh, přijetí a realizace účinných protihlukových opatření.
Zlepšovat hospodaření s vodou	0		
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	0		

OBLAST PODPORY 1.3: Rozvoj a dostupnost ICT služeb

Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	+0,5	Používání internetu zejména e-sluzeb městské správy a pod. sníží počet cest na úřad za účelem vyřízení administrativních záležitostí. E-government má v tomto ohledu v Praze značný potenciál mj. i vzhledem k přítomnosti centrální firem.	
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	+0,5	Používání internetu zejména e-sluzeb městské správy může výhledově snížit počet cest na úřad za účelem vyřízení administrativních záležitostí, což může znamenat snížení dopravní zátěže a následné snížení emisí.	Součástí projektů na podporu této oblasti by měla být také propagace a vzdělávání obyvatel tak, aby byli schopni nabízených služeb účinně využívat.
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	0		

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	0	Vyšší využití ICT by mohlo přinést pokles energetické náročnosti tvorby HDP	
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	0	Používání internetu, zejména e-sluzeb městské správy bude mít vliv určitý na redukci spotřeby papíru na formuláře a žádosti včetně korespondence. Rizikem může být nárůst produkce elektroodpadu.	
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	0		
Podporovat využívání brownfields	0		
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	0		
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	+0,5	Lze očekávat, že zkvalitněním e-sluzeb může dojít ke snížení potřeby cestování obyvatel (cesty na úřad, práce z domova atd.), tj. snížení dopravní a tím i hlukové zátěže. Používání internetu zejména e-sluzeb městské správy sníží počet cest na úřad za účelem vyřízení administrativních záležitostí.	
Zlepšovat hospodaření s vodou	0		
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	0/+0,5	Zvyšování využití ICT by mělo přinést mj. lepší informovanost a možnosti zapojení veřejnosti do rozhodování	

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

--	--	--	--

OBLAST PODPORY 1.4: Revitalizace opuštěných, znehodnocených nebo sociálně problémových území a ploch			
Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	0		
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	0	Vhodně provedená rekultivace (např. konverze brownfieldu na zelenou plochu) může mít vliv na snížení sekundární prašnosti	
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	+1	Odstraňováním starých ekologických zátěží a revitalizací znečištěných ploch dojde k zamezení šíření nebezpečných látek do životního prostředí.	
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	0		
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	0		
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	+2	Výsledné vlivy budou záviset na konkrétních projektech a konečném využití revitalizovaných ploch. V rámci této oblasti podpory by mohlo dojít k rozšíření	

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

		a obnově ploch zeleně. Revitalizace těchto ploch může přispět ke zvyšování podílu ploch přírodního charakteru, pokud bude revitalizace takto nasměrována.	
Podporovat využívání brownfields	+2	Tato oblast podpory je přímo zaměřena na využití a revitalizaci brownfields.	
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	0		
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	0	Realizace zelené plochy se stromovou výsadbou může lokálně snížit hlukovou zátěž	Při rozhodování o budoucím využití revitalizovaného území nutné zvážit riziko zvýšení hluku (např. z výrobní činnosti, z indukované dopravy)
Zlepšovat hospodaření s vodou	0		
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	0		Zapojit co nejširší spektrum partnerů do plánování a přípravy jednotlivých projektů.

OBLAST PODPORY 1.5: Prevence a řešení přírodních nebo technologických rizik

Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	0		
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy	0		

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010			
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	+1	Zlepšení funkcí kanalizační sítě přispěje ke snížení úniků prioritních nebezpečných látek do životního prostředí. V rámci revitalizace toků a jejich okolí mohou být odstraněny případné staré ekologické zátěže.	
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	0		
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	0		
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	+2	Vzhledem k zaměření oblasti podpory lze předpokládat celkový pozitivní vliv. Existuje však také riziko realizace projektů, které mohou zhoršit stav vodní sítě či znamenat lokální úbytek přírodních ploch	Podmínkou je realizace jednotlivých opatření (např. protipovodňová a protihluková opatření) za respektování podmínek ochrany přírody a krajiny. Součástí případného hodnocení vlivů na projektové úrovni by měla být i problematika ochrany biodiverzity a ekologických funkcí toků. Zároveň je nutné řešit protipovodňovou ochranu v koordinaci s opatřeními na horních úsecích toků. Při nutnosti záboru plochy přírodního charakteru (např. pro realizaci protihlukových a protipovodňových opatření) musí být součástí projektu realizace náhradních ploch na území hl. m. Prahy minimálně ve stejném rozsahu a kvalitě jako zabrané plochy.
Podporovat využívání brownfields	0		

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	0		
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	+2	Oblast podpory je přímo zaměřena mimo jiné i na budování protihlukových opatření podél komunikací. Otázkou zůstává jejich účinnost.	
Zlepšovat hospodaření s vodou	+2	Oblast podpory je zaměřena na zlepšení parametrů vodohospodářské infrastruktury a zlepšení hospodaření s vodou v území.	
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	0		Zapojit co nejširší spektrum partnerů do plánování a přípravy jednotlivých projektů.

OBLAST PODPORY 1.6: Úsporné a udržitelné využívání energií a přírodních zdrojů

Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	+2	Úspory energie, resp. využití obnovitelných zdrojů energie výrazně přispěje ke snížení emisí CO ₂ .	
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	+2	Modernizace povede ke snížení spalování paliva. Spalování biomasy může s sebou nést zvýšené emise některých látek. Podporou zavádění alternativních pohonů v dopravě by mohlo dojít ke snížení emisí těchto látek.	Podpořené projekty by neměly vést ke zvyšování kapacit na spalování odpadů.
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních	+2	Realizace oblasti podpory přispěje k plnění cíle jednak snížením odpovídajících emisí do ovzduší, jednak snížením	

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

nebezpečných látek.		úniků prioritních látek při skládkování odpadů. Míra kladného vlivu na referenční cíl bude záviset na konkrétních druzích podpořených aktivit.	
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	+2	Oblast podpory je přímo zaměřena na plnění cíle.	
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	+2	Oblast podpory je přímo zaměřena na plnění cíle.	
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	+2		
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	-0,5/0	Při realizace projektů na využití vodní energie může dojít k lokálnímu ohrožení biodiverzity a ekologické funkce toku toto riziko je poměrně závažné v porovnání s případným relativně zanedbatelným energetickým přínosem	Při realizace projektů na využití vodní energie může dojít k lokálnímu ohrožení biodiverzity a ekologické funkce toku. Tato problematika musí být detailně vyhodnocena na projektové úrovni.
Podporovat využívání brownfields	0		
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	+1	Oblast podpory je částečně zaměřena na plnění cíle.	Podpora alternativních paliv u vozidel MHD by neměla být vyloučena ani omezena na špičkové technologie.
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	0	Automobily s alternativním pohonem zpravidla vykazují nižší hlučnost, nicméně vzhledem k předpokládanému malému rozsahu podpory této problematiky nebude pozitivní vliv na celkovou situaci na území Prahy významný.	
Zlepšovat hospodaření s vodou	0		
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního	0	Velký potenciál PPP vliv bude záviset na způsobu zapojení partnerů v rámci přípravy a projednávání navržených projektů	Zapojit co nejširší spektrum partnerů do plánování a přípravy jednotlivých projektů.

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy			
---	--	--	--

OBLAST PODPORY 2.1: Rozvoj inovačního prostředí a partnerství mezi základnou výzkumu a vývoje a praxí			
Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	+0,5	Zavádění inovačních technologií do praxe může přispět k významnému snížení energetické náročnosti tvorby HDP a tedy i ke snížení emisí CO ₂ , nicméně nelze předpokládat významné pozitivní vlivy na území hl. m. Prahy v programovacím období.	
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010	+0,5	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení emisí těchto látek.	
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	+0,5	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení spotřeby a následně i úniků prioritních nebezpečných látek.	
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	+1	Inovační technologie by měly v budoucnu znamenat i významnou úsporu energií.	
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	+0,5	Inovační technologie by měly v budoucnu přinést i snížení produkce odpadů a snížení jejich nebezpečných vlastností vývojem např. rozložitelných obalů, nahrazováním nebezpečných látek při výrobě atd.	
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	0		
Podporovat využívání brownfields	0		Výstavbu infrastruktury pro inovace přednostně situovat na plochy brownfields.
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	0	Vývoj inovací v oblasti alternativních pohonů budou důležitým přínosem pro životní prostředí zejména ve velkých městech.	
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	0	Vývoj inovací v oblasti dopravních prostředků, povrchů vozovek mohou vést ke snížení hluku z dopravy.	
Zlepšovat hospodaření s vodou	0	V důsledku zavádění inovačních technologií může docházet k postupným úsporám v hospodaření s vodou především v průmyslu.	
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	0		
Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	0		

OBLAST PODPORY 2.2: Podpora příznivého podnikatelského prostředí

Referenční cíl/ opatření	Hodnocení	Komentář	Podmínky implementace
Snižovat emise CO ₂	0	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít k významnému snížení emisí CO ₂ .	
Snižovat emise tak, aby nebyly překročeny emisní stropy pro území hl. m. Prahy pro oxid siřičitý, oxidy	+1	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení emisí těchto látek.	Přednostní podpora nejlepších dostupných technologií (BAT)

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

dusíku, těkavé organické látky a suspendované částice PM ₁₀ v horizontu roku 2010			
Snižovat vypouštění a úniky prioritních látek a zastavení nebo postupné odstranění vypouštění a úniků prioritních nebezpečných látek.	+1	Pomocí zavádění inovačních technologií do praxe může dojít ke snížení emisí těchto látek.	Přednostní podpora nejlepších dostupných technologií (BAT)
Snižovat spotřebu energie a více využívat obnovitelné zdroje energie.	+1	Inovační technologie by měly v budoucnu znamenat i významnou úsporu energií.	Přednostní podpora nejlepších dostupných technologií (BAT)
Předcházet vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností	+1	Inovační technologie by měly v budoucnu přinést i snížení produkce odpadů a snížení jejich nebezpečných vlastností vývojem např. rozložitelných obalů, nahrazováním nebezpečných látek při výrobě atd.	Přednostní podpora nejlepších dostupných technologií (BAT)
Zvyšovat podíl separovaných odpadů a zvýšit podíl využívání odpadů s upřednostněním recyklace	0		
Zvyšovat podíl ploch přírodního charakteru na území hl. m. Prahy a podporovat ekologickou stabilitu a ekologické funkce vodních toků	0		
Podporovat využívání brownfields	0		Výstavbu infrastruktury pro inovace přednostně situovat na plochy brownfields.
Podporovat environmentálně šetrné formy dopravy včetně managementových opatření	-0,5/+1	Riziko zvýšení dopravní náročnosti při zavádění "just in time" přístupů apod. Vývoj inovací v oblasti alternativních pohonů budou důležitým přínosem pro životní prostředí.	
Snižovat zátěž populace z expozice dopravním hlukem	0	Vývoj inovací v oblasti dopravních prostředků, povrchů vozovek mohou vést ke snížení hluku z dopravy.	
Zlepšovat hospodaření s vodou	0	V důsledku zavádění inovačních technologií může docházet k postupným úsporám v hospodaření s vodou především v průmyslu.	
Podporovat zavádění environmentálních systémů řízení - EMS, EMAS a ISO 14001	+1	Oblast podpory je částečně zaměřena na plnění referenčního cíle	

Ing. Jana Svobodová & REC ČR

Zapojit široké spektrum partnerů do ochrany životního prostředí a navázat partnerství veřejného, nevládního a soukromého sektoru při ochraně životního prostředí a plánování rozvoje území hl. m. Prahy	+2	Oblast podpory je zaměřena na plnění referenčního cíle	
---	-----------	--	--