

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti



pracovní verze 1.2.3

září 2015



IPR
PRAHA

Nositel: hlavní město Praha

Zpracovatel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Úvod	5
1 Vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti	6
1.1 Metodika vymezení Pražské metropolitní oblasti.....	6
1.2 Syntéza: vymezení Pražské metropolitní oblasti na základě kombinace metod.....	7
2 Analytická část	12
2.1 Socioekonomická analýza.....	12
2.1.1 Základní charakteristika Pražské metropolitní oblasti	12
2.1.2 Odhad denní populace na základě pravidelných denních pohybů zachycených v lokalizačních datech mobilních operátorů.....	22
2.1.3 Využití území podle průměrného stráveného času.....	23
2.2 SWOT analýza.....	25
2.2.1 SWOT analýza: Pražská metropolitní oblast.....	26
2.2.2 SWOT analýza: Doprava	28
2.2.3 SWOT analýza: Ochrana před ekologickými a přírodními riziky.....	31
2.2.4 SWOT analýza: Regionální školství	32
2.3 Analýza stakeholderů	34
2.3.1 Podrobná identifikace subjektů	34
2.3.2 Subjekty relevantní pro ITI PMO	36
2.3.3 Hodnocení vlivu.....	36
2.3.4 Hodnocení zájmu.....	37
2.4 Analýza problémů a potřeb	38
2.4.1 Problémová oblast doprava	38
2.4.2 Problémová oblast ochrana před přírodními a ekologickými riziky	41
2.4.3 Problémová oblast regionální školství.....	42
2.4.4 Strom problémů	47
3 Vize a stanovení cílů	48
3.1 Vize	48
3.2 Globální cíl	48
3.3 Strategie	48
3.3.1 Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava	51
3.3.2 Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky.....	54
3.3.3 Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství	56
4 Horizontální témata	57
4.1 Rovné příležitosti	57
4.2 Udržitelný rozvoj.....	57
5 Popis opatření	59
5.1 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava.....	59
5.1.1 Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO.....	59
5.1.2 Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy.....	60
5.1.3 Specifický cíl 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T.....	62
5.1.4 Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí	62
<i>Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky</i>	64
5.1.5 Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní	64

5.2	<i>Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství</i>	66
5.2.1	Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání.....	66
5.2.2	Specifický cíl 3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce.....	66
6	Popis očekávaných výsledků a výstupů včetně relevantních indikátorů	68
7	Popis souladu se souvisejícími strategickými dokumenty	72
8	Implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti	78
8.1	<i>Popis řízení včetně řídicí a realizační struktury a komunikace nositele Strategie ITI</i>	79
8.1.1	Popis již proběhlých procesů.....	79
8.1.2	Organizační schéma	83
8.1.3	Způsob řízení	86
8.2	<i>Popis realizace partnerské spolupráce</i>	89
8.2.1	Princip partnerství	89
8.2.2	Zapojení veřejnosti	90
8.2.3	Komunikační plán	91
8.3	<i>Monitorování a hodnocení plnění Strategie ITI</i>	94
8.3.1	Popis způsobu monitorování.....	94
8.3.2	Evaluace	95
8.3.3	Řízení změn Strategie ITI	95
8.3.4	Zajištění auditní stopy	96
Přílohy	97
	<i>Příloha č. 1:</i>	97
	<i>Teoretické a metodické přístupy k vymezování urbanizovaných území: kritická rešerše</i>	97
	Vymezování urbanizované krajiny v zázemí Prahy: kritická rešerše	101
	<i>Příloha č. 2:</i>	111
	<i>Integrovaný systém středisek</i>	111
	Diskuse k zohlednění vymezení podle VÚC Pražského regionu.	113
	<i>Příloha č. 3:</i>	114
	<i>Zóny rezidenční suburbanizace 2012</i>	114
	<i>Příloha č. 4:</i>	122
	<i>Vymezování Pražské metropolitní oblasti pomocí dat mobilních operátorů</i>	122
	Vymezování s využitím OD matice dojížděkových vazeb	124
	Vymezování PMO na základě průměrné denní doby strávené v Praze.....	127
	<i>Příloha 5:</i>	130
	<i>Analýza problémů a potřeb Pražské metropolitní oblasti – Názory expertně vybraných respondentů z PMO130</i>	
	Dotazníkové šetření starostů suburbánních obcí.....	130
	Dotazník pro ORP, zástupce MAS.....	132
	Strukturované rozhovory	134
i.	Problémy Pražské metropolitní oblasti obecně	136
ii.	Problémy v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství	137
iii.	potřeby (návrhy opatření) Pražské metropolitní oblasti obecně.....	141
iv.	Potřeby (návrhy opatření) v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství.....	142
	<i>Příloha 6:</i>	145

<i>Harmonogram realizace</i>	<i>145</i>
<i>Příloha 7:.....</i>	<i>146</i>
<i>Finanční plán.....</i>	<i>146</i>
<i>Příloha 8:.....</i>	<i>152</i>
<i>Vzor projektové fiše</i>	<i>152</i>
<i>Příloha 9:.....</i>	<i>155</i>
<i>Návrh jednacího řádu Řídícího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti</i>	<i>155</i>
<i>Návrh jednacího řádu pracovní skupiny.....</i>	<i>158</i>
Seznam použitých zkratk	160

Úvod

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

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

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

Dne 19. 6. 2013 primátor Prahy Tomáš Hudeček a hejtman Středočeského kraje Josef Řihák podepsali Memorandum o vzájemné spolupráci hl. m. Prahy a Středočeského kraje na přípravě ITI PMO. Na základě memoranda byla vytvořena oficiální pracovní skupina, respektive Řídící výbor, v němž Praha a Středočeský kraj mají své zástupce za samosprávu, strategii a implementaci. První setkání pracovní skupiny se uskutečnilo v srpnu 2013. Po široké debatě s partnery v území PMO a s odkazem na relevantní strategické dokumenty obou klíčových partnerů byla identifikována základní témata ITI, která byla označena za pilíře budoucího rozvoje území a řešení stěžejních problémů, které tomuto rozvoji mohou bránit. Patří mezi ně zejména doprava a mobilita, kvalita životního prostředí a regionální školství.

Vypracováním Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (Strategie ITI) byl dne 22. 1. 2014 pověřen Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha), oddělení evropských fondů a projektů. Jejím úkolem je podpora Řídícímu výboru, metodicky vést a řídit přípravu Strategie ITI a má také odpovědnost za koordinaci jednání s relevantními partnery ITI.

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

1 Vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti

Vymezení Pražské metropolitní oblasti bylo zpracováno odborníky z oblasti sociální geografie a regionálního rozvoje z Urbánní a regionální laboratoře (dále URRLab), která působí na Univerzitě Karlově v Praze. Samotnému vymezení metropolitní oblasti předcházela rešerše teoretických a metodických přístupů a přehled vymezení urbanizované krajiny v zázemí Prahy na základě různých zdrojů. Tyto výstupy, uvedené v příloze č. 1, slouží zejména k argumentaci následného výběru metod pro vlastní vymezení Pražské metropolitní oblasti.

1.1 Metodika vymezení Pražské metropolitní oblasti

Vzhledem k různým tématům je možné vymezit funkční území PMO variantně, avšak výsledkem by mělo být jednoznačně vymezené území pro uplatnění ITI v letech 2014-2020, kde lze očekávat nejsilnější dopad plánovaných intervencí. Dále je doporučeno územní vymezení hranic – podle správních, katastrálních či jiných územních jednotek a vysloven požadavek „zohlednit vymezení z územního plánu VÚC Pražského metropolitního regionu, dojížděku za prací a proces suburbanizace.“ Tyto požadavky byly vzaty při zpracování metodiky vymezení Pražské metropolitní oblasti jako závazné. Zároveň se vycházelo z poznatků dosažených v rámci rešerše teoretických a metodických přístupů.

Při tvorbě metodiky se vycházelo z následujících předpokladů:

- Využití vymezené Pražské metropolitní oblasti bude obecnější a širší než jen pro ITI tak, aby se dalo použít i následně pro další práci s urbanizovaným územím v zázemí hlavního města Prahy.
- Vymezení bude založeno primárně na socioekonomických vazbách.
- Metropolitní oblast nebude zasahovat mimo území Středočeského kraje.
- Vymezení bude vycházet z ověřených teoretických a metodických konceptů.
- Vymezení bude vycházet z metodické triangulace a zároveň testovat relevanci nových zdrojů dat.
- Území bude zahrnovat oblasti intenzivních denních kontaktů – bude užší než sídelní aglomerace.
- Území bude zahrnovat kromě centripetálních, rovněž centrifugální a tangenciální vazby.
- Vymezení bude reflektovat existenci stávajících struktur a sítí a případně také jejich budoucí plánovaný vývoj především s ohledem na dopravní funkce v území.
- Na hranicích vymezené oblasti budou ucelené funkční jednotky ve formě subregionů, mikroregionů, spádových oblastí nebo oblastí denních vazeb a aktéři schopní aktivní participace při koordinaci a čerpání ITI.

Vymezení bylo následně provedeno s pomocí triangulace metod:

- (i) vymezení integrovaného systému středisek Prahy
- (ii) vymezení suburbánní zóny Prahy
- (iii) vymezení na základě mobilních dat – dojížděkové vazby a čas strávený v Praze
- (iv) bylo přihlédnuto i k dalším alternativám vymezení (např. v Územním plánu VÚC Pražského metropolitního regionu aj.)

ad (i) Metodika vymezení integrovaného systému středisek vychází z metod sociogeografické regionalizace, teorie Martina Hampla, a je založena na vzájemném vztahu dojížděky do zaměstnání a škol v sídlech Středočeského kraje s tzv. komplexní velikostí větší než 2,5 tis. Výpočet je založen na výsledcích sčítání lidu z roku 2011 (viz příloha č. 2).

ad (ii) Vymezení je založeno na metodice zón rezidenční suburbanizace, které ustanovil pracovní tým URRLab v rámci projektů aplikovaného výzkumu¹. Data budou aktualizována pro rok 2012 (viz příloha č. 3).

ad (iii) Zcela inovativním přístupem je zařazení analýzy vazeb na základě dat mobilních operátorů. K tomu je využita metodika obdobná jako v případě integrovaných systémů sídel a doplnkově rovněž čas strávený obyvateli obcí Středočeského kraje v Praze (viz příloha č. 4).

ad (iv) Diskutována byla vhodnost využít i minulé vymezení VÚC Pražského metropolitního regionu (hodnoceno v rámci přílohy č. 1).

Komplexní mapa (vymezení) Pražské metropolitní oblasti je následně, spíše než na průniku jednotlivých dílčích metod, založena na výběru obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), které jsou ve větší části území zahrnuty v těchto dílčích vymezeních. Syntetické hodnocení jednotlivých obvodů ORP je provedeno v následující rozvaze nad finálním vymezením Pražské metropolitní oblasti.

1.2 Syntéza: vymezení Pražské metropolitní oblasti na základě kombinace metod

Pro finální vymezení metropolitní oblasti Prahy je stěžejní, jaká úroveň statistických jednotek se považuje za její základní stavební kámen. Je mnohem účelnější zvolit větší územní jednotky, které zamezí takovým problémům využití úrovně obcí, které vytvářejí rozsáhlá oscilační území a zároveň i prostor pro zpochybnění zařazení jednotlivých obcí na základě deklaratorního určení prahových kritérií delimitace. K tomuto účelu byly vybrány obvody ORP, které byly již dříve použity ve dvou z využitých metodických přístupů (Hampl 2005; Ouředníček 2013) a které zároveň využívá ve svých analytických publikacích i MMR. Obvody ORP navíc představují silnější „hráče“ schopné čerpat finance v rámci ITI.

Strategie regionálního rozvoje ČR uvádí: „S ohledem na zvýšený požadavek na efektivitu nakládání s veřejnými zdroji je vhodné podporovat postupy a mechanismy založené na spolupráci jednotlivých subjektů v území přispívající ke koordinaci poskytování veřejných služeb. Jako vhodné se jeví vytvoření kapacit a koordinačních mechanismů v rámci území vymezeného správním obvodem ORP, které by dlouhodobě přispívaly k rozvoji daného území a kvalitnímu poskytování veřejných služeb“ (Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020).

¹ Více viz <http://www.atlasobyvatelstva.cz/suburbanizace>.

Tato část tedy využívá syntetické hodnocení obvodů ORP na základě dat získaných ve všech čtyřech uplatněných metodikách. V tabulce č. 1 jsou využita následující kritéria zařazení obvodu ORP do metropolitní oblasti:

1. Přítomnost střediska integrovaného do pražského ISS (cenzus 2011) a nejsilnější vazba – kritické hodnoty 90, resp. 40 oddělují dvě úrovně integrace ORP k Praze
2. Přítomnost střediska integrovaného do pražského ISS (mobilní data 2014) a nejsilnější vazba – kritické hodnoty 1500, 600, 300 relativní územní intenzity kontaktů oddělují tři úrovně integrace ORP k Praze
3. Podíl obcí, které tvoří suburbánní zónu Prahy (vymezení 2012) – kritické hodnoty 50, resp. 25 % obcí v rámci ORP
4. Podíl obcí, jejichž obyvatelé stráví v Praze průměrně alespoň 1 hodinu (2 hodiny) denně – kritické hodnoty (mobilní data 2014)

Do syntetického hodnocení byly následně vybrány jen ty obvody ORP, které splňovaly nebo se alespoň blížily kritickým hodnotám v některém ze sledovaných ukazatelů. Ostatní obvody ORP měly tedy méně než pět pražských suburbií (výjimkou je ORP Lysá nad Labem, kde se nachází pouze 9 obcí, z toho tři jsou pražskými suburbiemi), žádné středisko integrované do ISS a více než jednu hodinu strávilo v Praze méně než 40 % obyvatel obvodu ORP. Do hodnocení tedy vstupovalo celkem 17 obvodů ORP zařazených do tabulky č. 1 na následující straně.

Tabulka č. 1: Syntetické hodnocení pro vymezení Pražské metropolitní oblasti

Název ORP	ISS – nejsilnější vazba	Lokalizační data mobilních telefonů ISS – nejsilnější vazba překračující hranice ORP (průměrná síla vazby = 100)	Podíl obcí pražských suburbíí	Podíl obcí, jejichž obyvatelé stráví v Praze průměrně alespoň 1 hodinu (2 hodiny) denně	
Černošice	204 (Roztoky)	3817	93,7	100,0 (98,7)	VNITŘNÍ METROPOLITNÍ OBLAST
Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	132	5613	86,2	100,0 (98,3)	
Říčany	155	2832	84,6	100,0 (96,2)	
Kladno	276	2507	62,5	89,6 (33,3)	
Beroun	104	509	45,8	97,9 (64,6)	
Neratovice	97	581	50,0	100,0 (33,3)	
Kralupy	90	606	50,0	94,4 (50,0)	
Český Brod	31	147	45,8	100,0 (91,7)	VNĚJŠÍ METROPOLITNÍ OBLAST
Lysá nad Labem	41 (Milovice)	459 (Čelákovice)	33,3 pouze 3 obce	100,0 (66,7)	
Slaný	51	594 (Kladno)	13,5	76,9 (7,7)	
Mělník	42	216	15,4	61,5 (12,8)	
Benešov	36	105	52,9	84,3 (33,3)	
Dobříš	27	131	29,2	96,0 (56,0)	
Příbram	35	123	11,8	23,0 (2,7)	
Kolín	28	166 (Kutná Hora)	20,3	47,8 (4,3)	
Mladá Boleslav	24	289	26,3	12,2 (5,1)	
Nymburk	Méně než 25	276 (Poděbrady)	23,1	48,7 (10,3)	

Poznámka: Hodnoceny jsou jen ty obvody ORP, u kterých bylo reálné zařazení do vymezení metropolitní oblasti

Na základě kritických hodnot jednotlivých využitých metod se odlišily dvě úrovně vymezení Pražské metropolitní oblasti. Kritické hodnoty jednotlivých ukazatelů jsou v tabulce č. 1 naznačeny dvěma intenzitami červené barvy v polích příslušných sloupců.

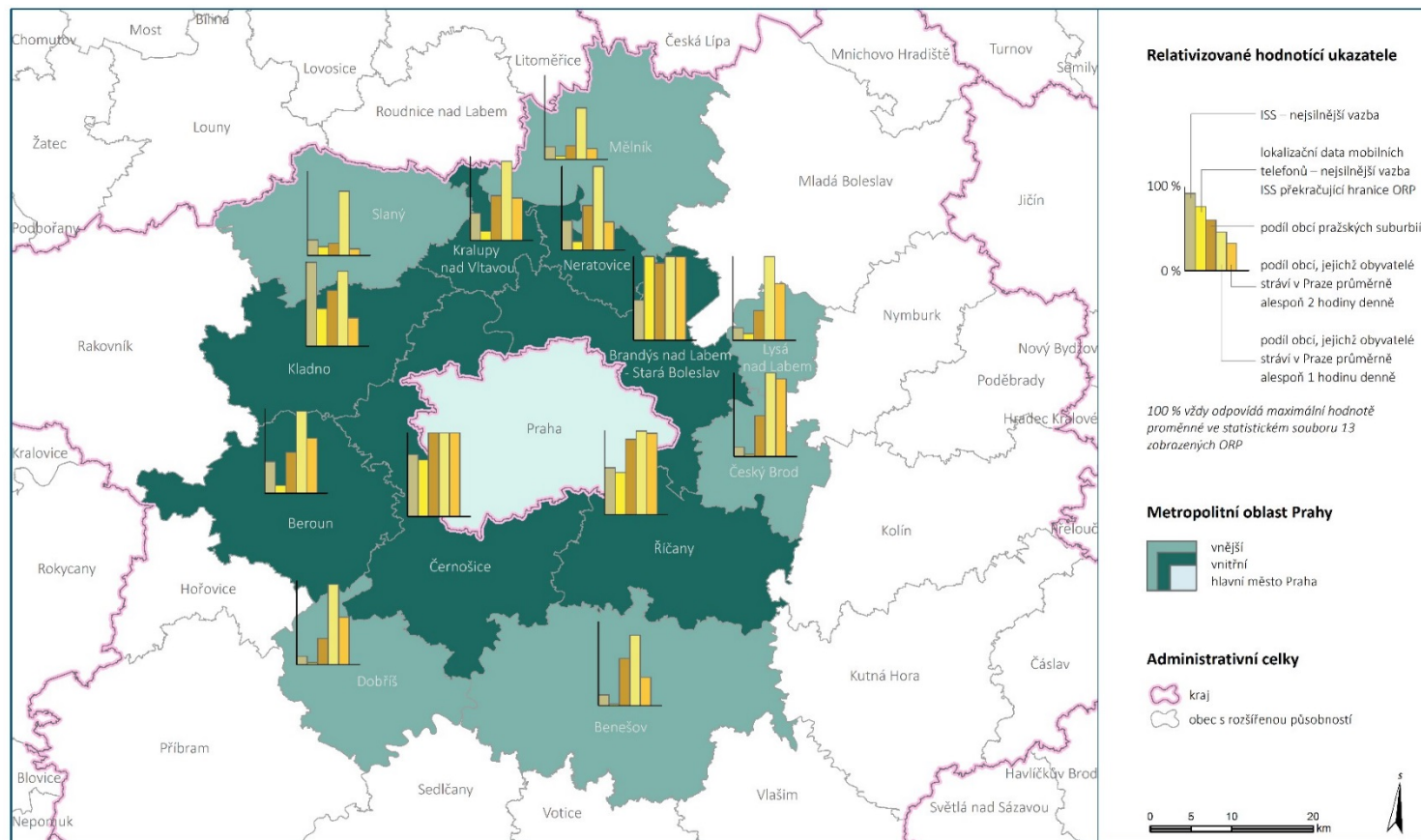
Vymezení vnitřní metropolitní oblasti bylo možné určit intuitivně ještě před započítáním práce. Jde o ORP, které mají společnou hranici s hlavním městem Prahou (Černošice, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Říčany) nebo silné dlouhodobé dojížděkové vazby (Kladno, Neratovice, Kralupy a Beroun). Do vnitřní metropolitní oblasti se zařadily všechny obvody ORP, které měly velmi silné vazby alespoň ve třech hodnocených kritériích a zároveň splňovaly kritéria silných vazeb i v ostatních ukazatelích. Vnitřní a vnější oblast je relativně dobře oddělená zejména v dojížděkových vazbách ISS.


Vnější metropolitní oblast tvoří dalších šest ORP, které splňovaly alespoň ve dvou kritériích prahové hodnoty. Přihlédnuto bylo rovněž k velikosti regionálního střediska tak, že byla zařazena zejména střediska s menší populační velikostí, tedy s relativně nižší autonomií. Z povahy regionálních procesů je však zřejmé, že zařazení okrajových částí je nejvíce problematické. Výběr celých obvodů ORP však delimitaci území do značné míry zjednodušuje. Jednotlivá ORP navíc plní vůči Praze relativně odlišné funkce. Severní regiony jsou dojížděkovou oblastí za prací a školami a disponují dobrou dopravní dostupností (Slaný a Mělník). Tyto obvody ORP mají ekonomické vazby na Prahu a další jádrová města metropolitní oblasti. Naproti tomu jižní a východní ORP (Český Brod, Lysá nad Labem, Benešov a Dobříš) představují obytné a rekreační zázemí města s menšími středisky s potenciálním rozvojem suburbanizace. Vnější metropolitní oblast tvoří území předpokládaného (a do značné míry i jistého) budoucího růstu metropolitní oblasti Prahy.

Ostatní střediska ORP, která vstupovala do některých dílčích analýz, disponují větší autonomií, a proto nejsou do metropolitní oblasti Prahy zařazena. To je zřejmé z porovnání jednotlivých ukazatelů v tabulce č. 1, které pouze v případě Mladé Boleslavi dosahují v jednom případě zvolených kritických hodnot. Východní část metropolitní oblasti (Benátky nad Jizerou, části Kolínska a Nymburska) tvoří zřejmě území budoucí expanze metropolitní oblasti Prahy.

Obrázek č. 1: Výsledné vymezení Pražské metropolitní oblasti na základě syntetického hodnocení ORP

SYNETICKÉ VYMEZENÍ PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI 2014



<p>Metropolitní oblast Prahy</p> <p>- vnitřní (ORP): Černošice, Říčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Kladno, Beroun, Kralupy nad Vltavou, Neratovice - vnější: Mělník, Slaný, Dobříš, Benešov, Český Brod, Lysá nad Labem</p>	<p>Zdroj dat: CE - Traffic a.s. CSÚ (2013); Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Praha, Český statistický úřad. Databáze bytové výstavby v obcích ČR 1997/2012 (interní databáze). Praha, Český statistický úřad. Fompi, M. (2005). Geografická organizace společnosti v České republice: transformací procesy a jejich obecný kontext. Praha, UK, 147 s.</p>	<p>Autor návrhu: Martin Ouředníček</p> <p>Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal</p> 
---	---	---

2 Analytická část

2.1 Socioekonomická analýza

Socioekonomická analýza byla rozdělena na následující dvě na sebe navazující části:

1. Kvantitativní analýza na základě dostupných dat
2. SWOT analýza s důrazem na příležitosti a hrozby – za celou Pražskou metropolitní oblast a podle klíčových témat

2.1.1 Základní charakteristika Pražské metropolitní oblasti

Kvantitativní charakteristiky byly vypočteny v členění na vnitřní a vnější část metropolitní oblasti pouze v několika základních okruzích: komponenty populační měny, bytová výstavba, věková struktura, struktura obyvatelstva podle ekonomické aktivity, vzdělání a národnosti. Všechny charakteristiky jsou uvedeny v delších časových řadách, zachycen je vývoj mezi posledními populačními cenzy 2001 a 2011, v průběžné statistice do roku 2012. Text slouží k hrubé charakteristice metropolitní oblasti. Všechny ukazatele jsou mnohem podrobněji představeny a interpretovány v publikacích zpracovaných specialisty ÚRM (IPR Praha), Středočeského kraje nebo na krajských správách ČSÚ.

Základní charakteristika Pražské metropolitní oblasti je uvedena v tabulce č. 2. Počet obyvatel na území metropolitní oblasti se mezi lety 2001 a 2011 zvýšil o 244 tisíc lidí, Praha se na tomto nárůstu podílela 100 tisíci, vnitřní část 121 tisíci a vnější část metropolitního území 20 tisíci obyvateli (porovnávají jsou však trvale bydlící z cenzy 2001 a obvykle bydlící v roce 2011). Celkově ve vymezeném území rozkládajícím se na 5 tisících km² žijí 2 miliony obyvatel (tj. na 6 % území ČR téměř 20 % populace celé republiky).

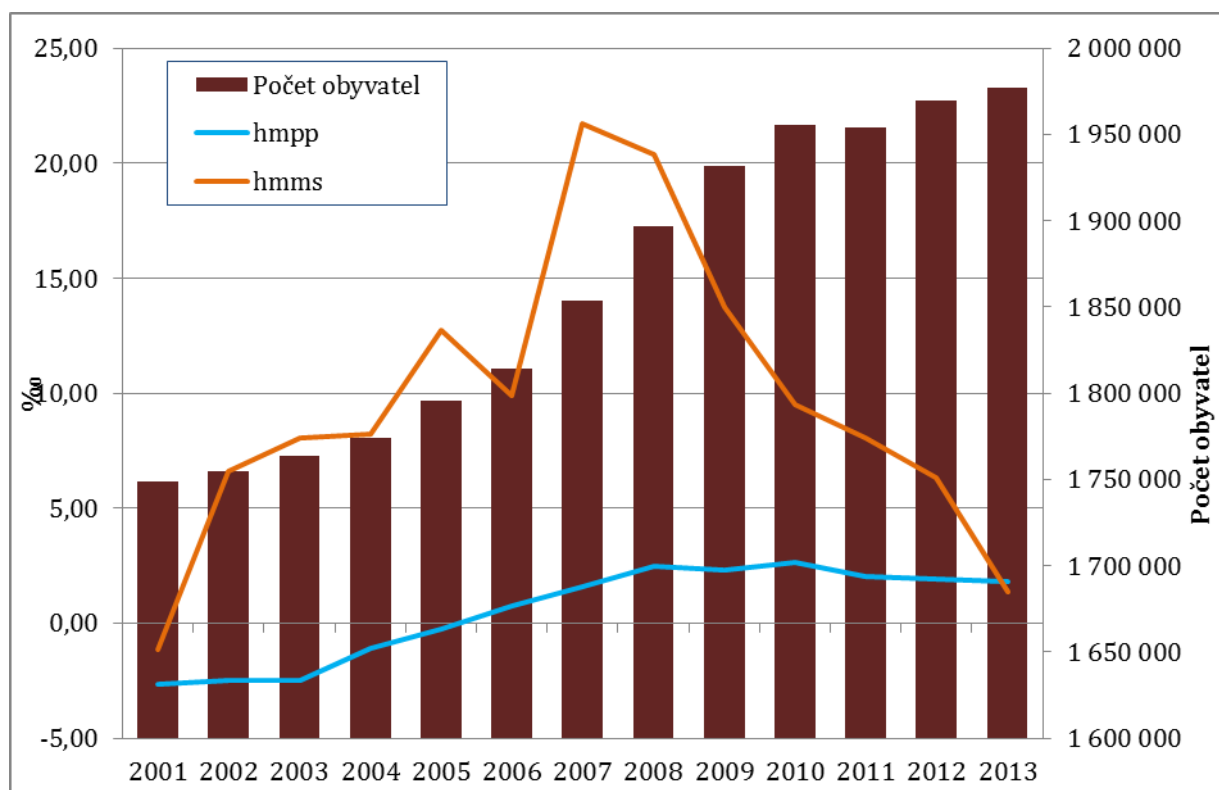
Tabulka č. 2: Základní ukazatele Pražské metropolitní oblasti 2011

Území	Rozloha (km ²)	Počet obcí	Počet ORP	Počet obyvatel r. 2011	Hustota zalidnění r. 2011 (obyv. km ²)
Praha	496,2	1	1	1 268 796	2 557
Vnitřní metropolitní oblast	2 346,9	315	7	527 230	225
Vnější metropolitní oblast	2 140,0	199	6	203 706	95
Pražská metropolitní oblast	4983,1	515	14	1 999 732	401

Zdroj dat: ČSÚ

Z hlediska populační měny hraje v metropolitní oblasti rozhodující úlohu především migrace. Graf č. 1 porovnává vývoj hrubých měr přirozeného přírůstku a migrace v Pražské metropolitní oblasti v letech 2001 až 2013. V grafu je dobře patrná i gradace migrační bilance do roku 2008 a silná korelace s intenzitou bytové výstavby (graf č. 2). Od roku 2008 je ovlivněna intenzita suburbánní bytové výstavby i migrace globální ekonomickou krizí. Hodnoty obou ukazatelů (migrace, bytová výstavba) jsou z hlediska celého Česka na vysoké úrovni a lze očekávat postupující suburbanizační tendence i v následujících letech. Celkově je dobře patrný rostoucí počet obyvatel Pražské metropolitní oblasti, který se v současnosti blíží dvou milionům obyvatel.

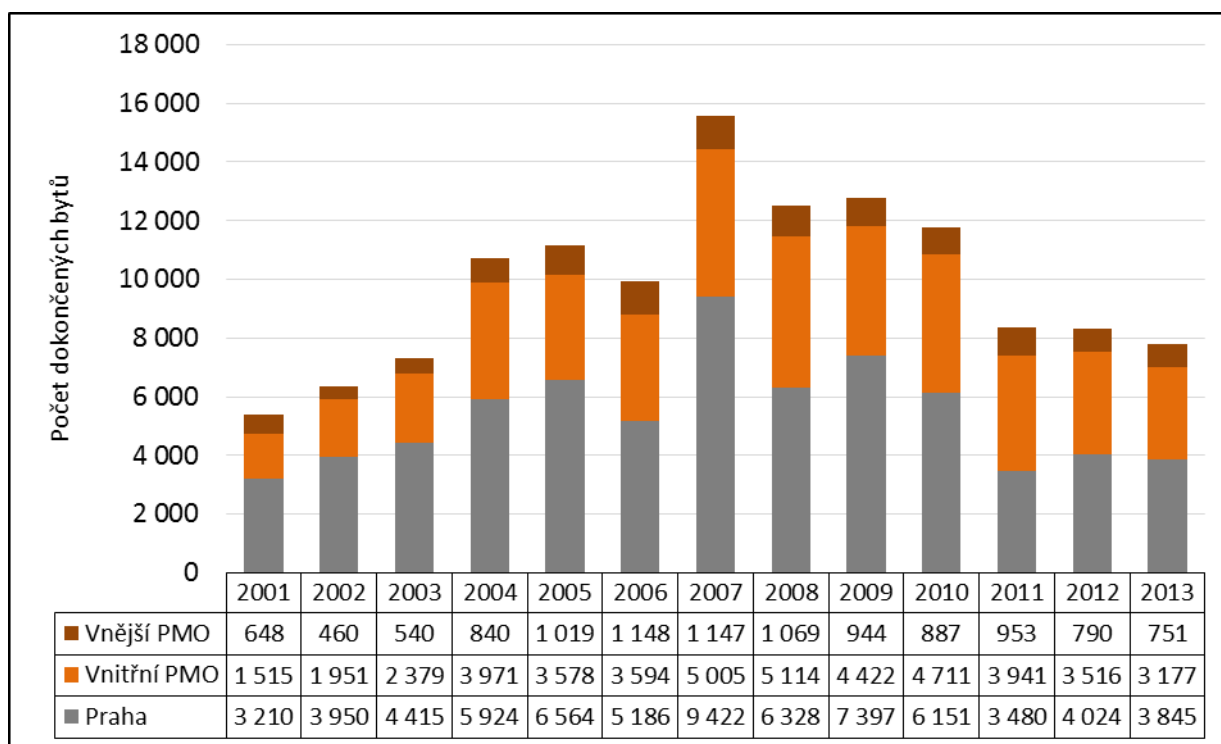
Graf č. 1: Komponenty populační měny a celkový počet obyvatel v Pražské metropolitní oblasti 2001-2013



Zdroj dat: ČSÚ

Poznámka: hmpp – hrubá míra přirozeného přírůstku; hmms – hrubá míra migračního salda

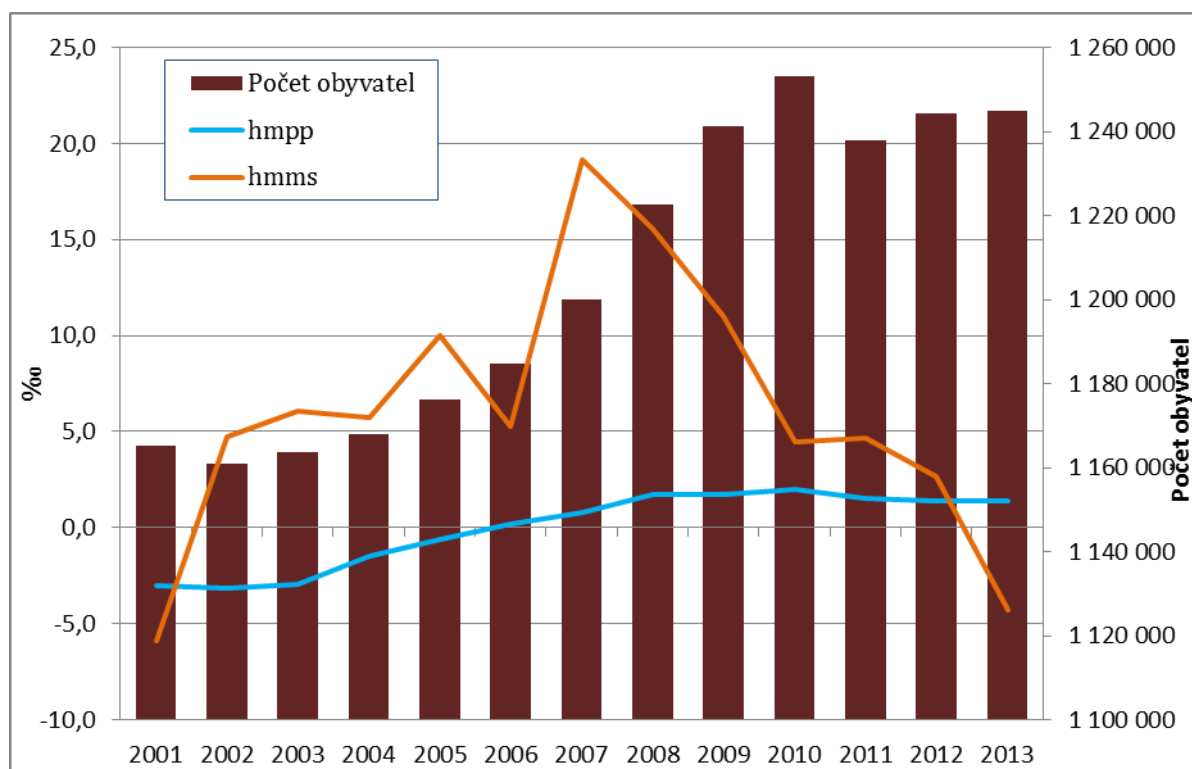
Graf č. 2: Vývoj bytové výstavby (počet dokončených bytů) v Pražské metropolitní oblasti 2001-2013



Zdroj dat: ČSÚ

Ve vnitřním a vnějším pásmu metropolitní oblasti v letech 2001-2013 je znatelný především vliv suburbánní migrace mladších domácností v plodném věku a následná zvýšená úroveň přirozeného přírůstku. Ta byla sice vyšší na celém území Česka, avšak v zázemí velkých měst umocněna specifickou věkovou strukturou migrantů. Tento jev shrnují grafy č. 3, 4, a 5, kdy se zvýšená porodnost projevuje především v těsném zázemí Prahy, tedy na území vnitřní Pražské metropolitní oblasti (graf č. 4).

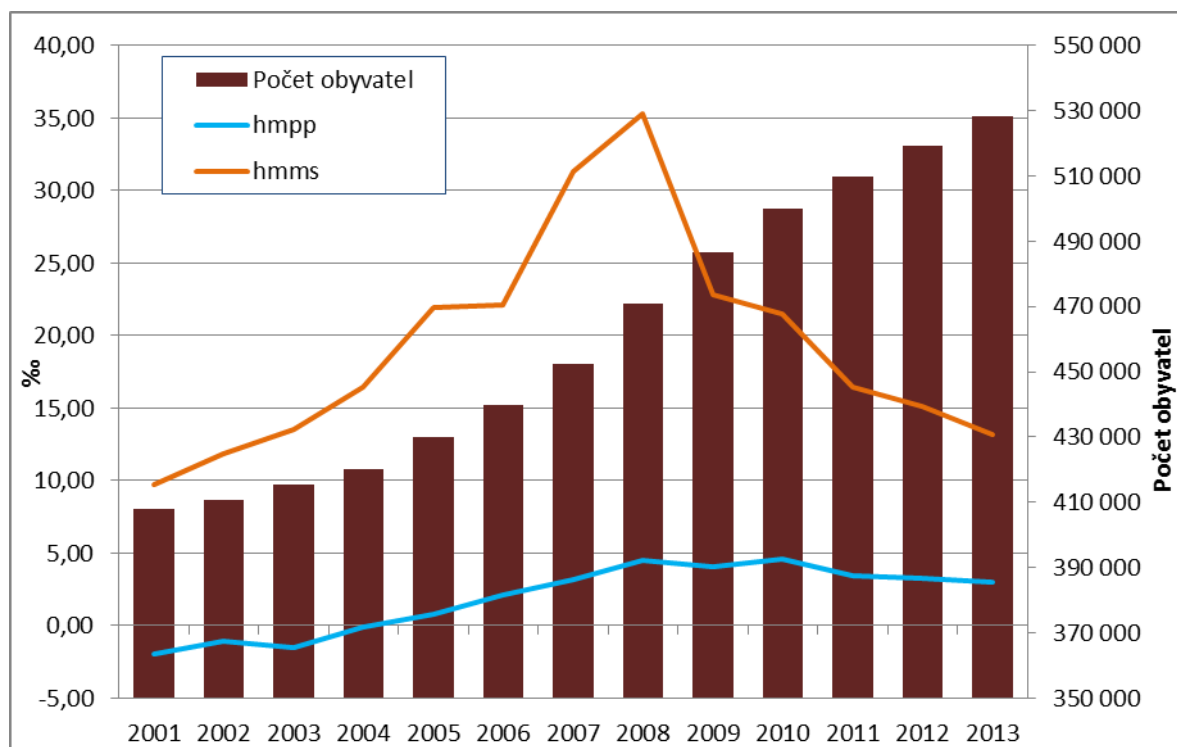
Graf č. 3: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel v Praze v letech 2001-2013



Zdroj dat: ČSÚ

Poznámka: hmpp – hrubá míra přirozeného přírůstku; hmms – hrubá míra migračního salda

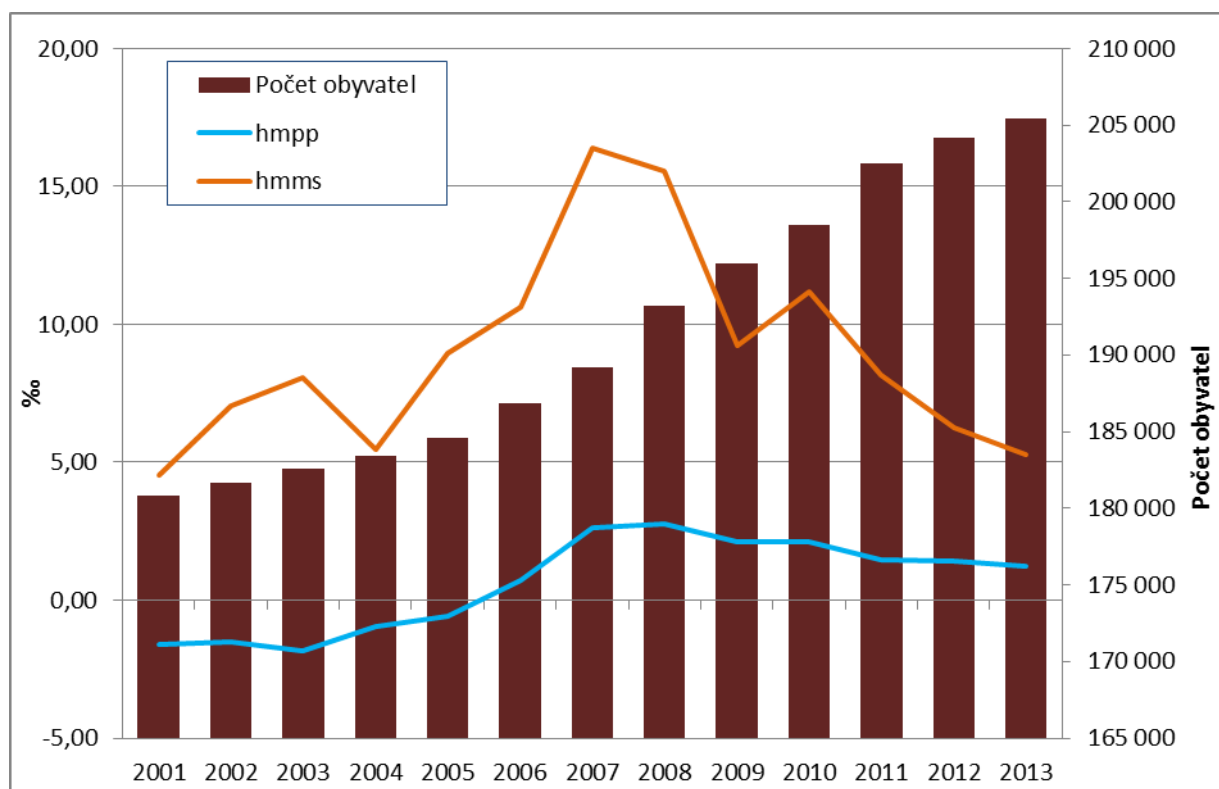
Graf č. 4: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel ve vnitřní PMO v letech 2001-2013



Zdroj dat: ČSÚ

Poznámka: hmpp – hrubá míra přirozeného přírůstku; hmms – hrubá míra migračního salda

Graf č. 5: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel ve vnější PMO v letech 2001-2013



Zdroj dat: ČSÚ

Poznámka: hmpp – hrubá míra přirozeného přírůstku; hmms – hrubá míra migračního salda

Následující část podává základní přehled o změnách ve struktuře populace metropolitní oblasti. Věková struktura jednotlivých částí metropolitní oblasti se významně rozchází zejména následkem přestěhování mladší populace v plodném věku do suburbánní zóny Prahy. Liší se zejména poměr mezi zastoupením dětí a osob ve věku nad 65 let u Prahy a v obou částech zázemí města. Tento vývoj bude v následujících letech významně ovlivňovat především demografické stárnutí.

Tabulka č. 3: Vývoj věkové struktury Pražské metropolitní oblasti 2003-2012 (údaje v procentech celkové populace)

Věková skupina		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vnější PMO	0-14	15,80	15,61	15,46	15,32	15,38	15,40	15,63	15,89	16,24	16,53
	15-65	70,24	70,47	70,61	70,72	70,63	70,45	69,99	69,53	68,75	67,92
	65+	13,96	13,91	13,93	13,97	13,98	14,14	14,37	14,58	15,01	15,55
Vnitřní PMO	0-14	15,45	15,37	15,37	15,43	15,61	15,86	16,30	16,81	17,20	17,63
	15-65	70,87	71,06	71,16	71,13	71,04	70,78	70,19	69,50	68,62	67,72
	65+	13,68	13,57	13,47	13,44	13,35	13,36	13,51	13,69	14,18	14,65
Praha	0-14	12,67	12,48	12,30	12,17	12,08	12,17	12,43	12,83	13,26	13,66
	15-65	71,49	71,82	72,09	72,16	72,28	72,00	71,48	70,79	69,54	68,70
	65+	15,84	15,70	15,61	15,67	15,64	15,83	16,10	16,38	17,20	17,65

Zdroj dat: ČSÚ

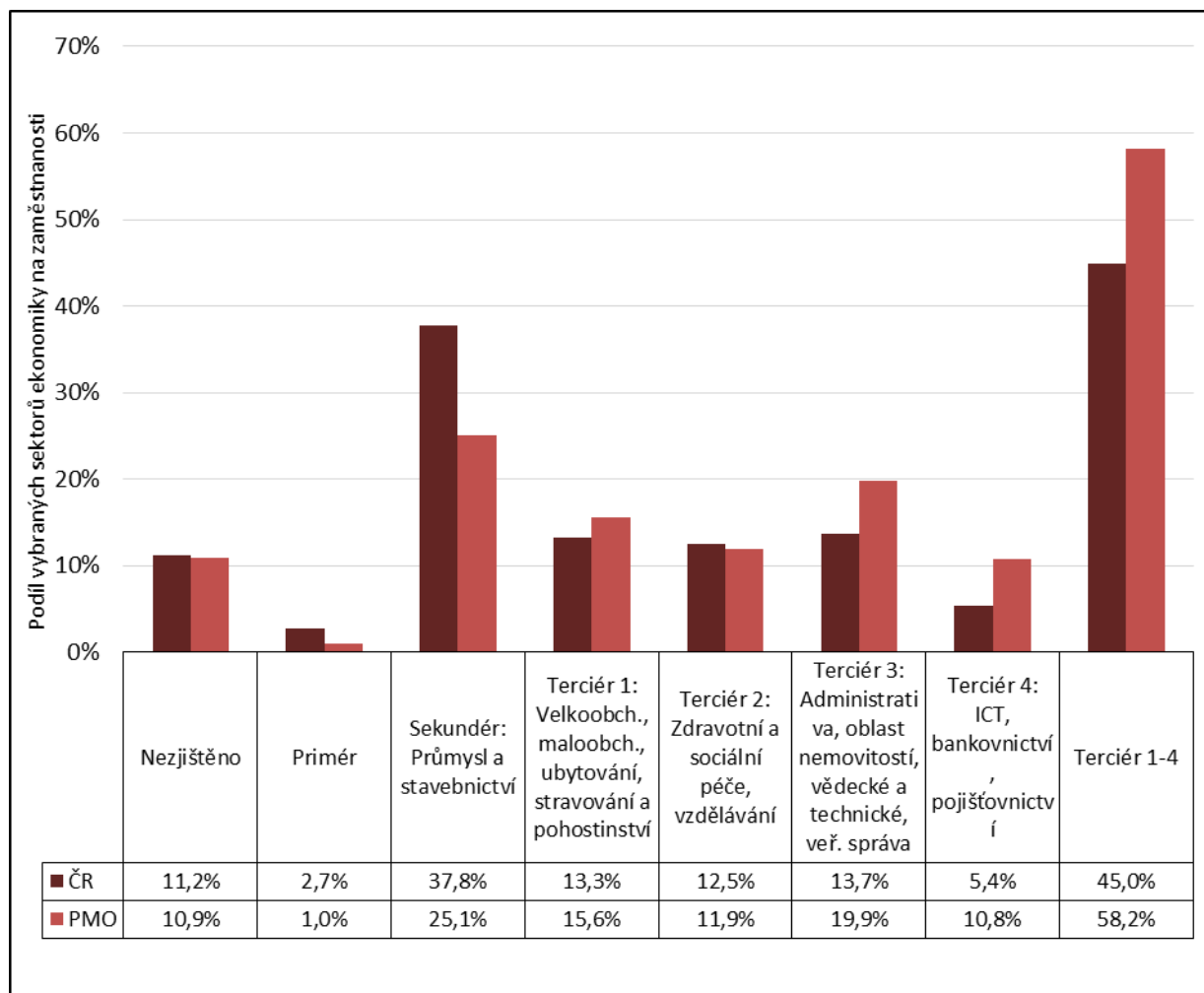
Tabulka č. 4: Vývoj ekonomické struktury obyvatelstva Pražské metropolitní oblasti 2001-2011 (údaje v procentech celkové populace)

	2001			2011		
	Vnitřní PMO	Vnější PMO	Praha	Vnitřní PMO	Vnější PMO	Praha
Podíl ekonomicky aktivních	53,00	51,89	54,32	50,53	49,48	50,81
V tom podíl zaměstnaných	93,42	92,20	94,63	92,62	90,97	93,19
V tom podíl nezaměstnaných	6,58	7,80	5,37	7,38	9,03	6,81
Podíl ekonomicky neaktivních	46,11	47,37	44,41	44,01	45,45	39,48
V tom podíl žáků, studentů	35,11	35,27	35,46	30,82	29,91	29,44

Zdroj dat: ČSÚ

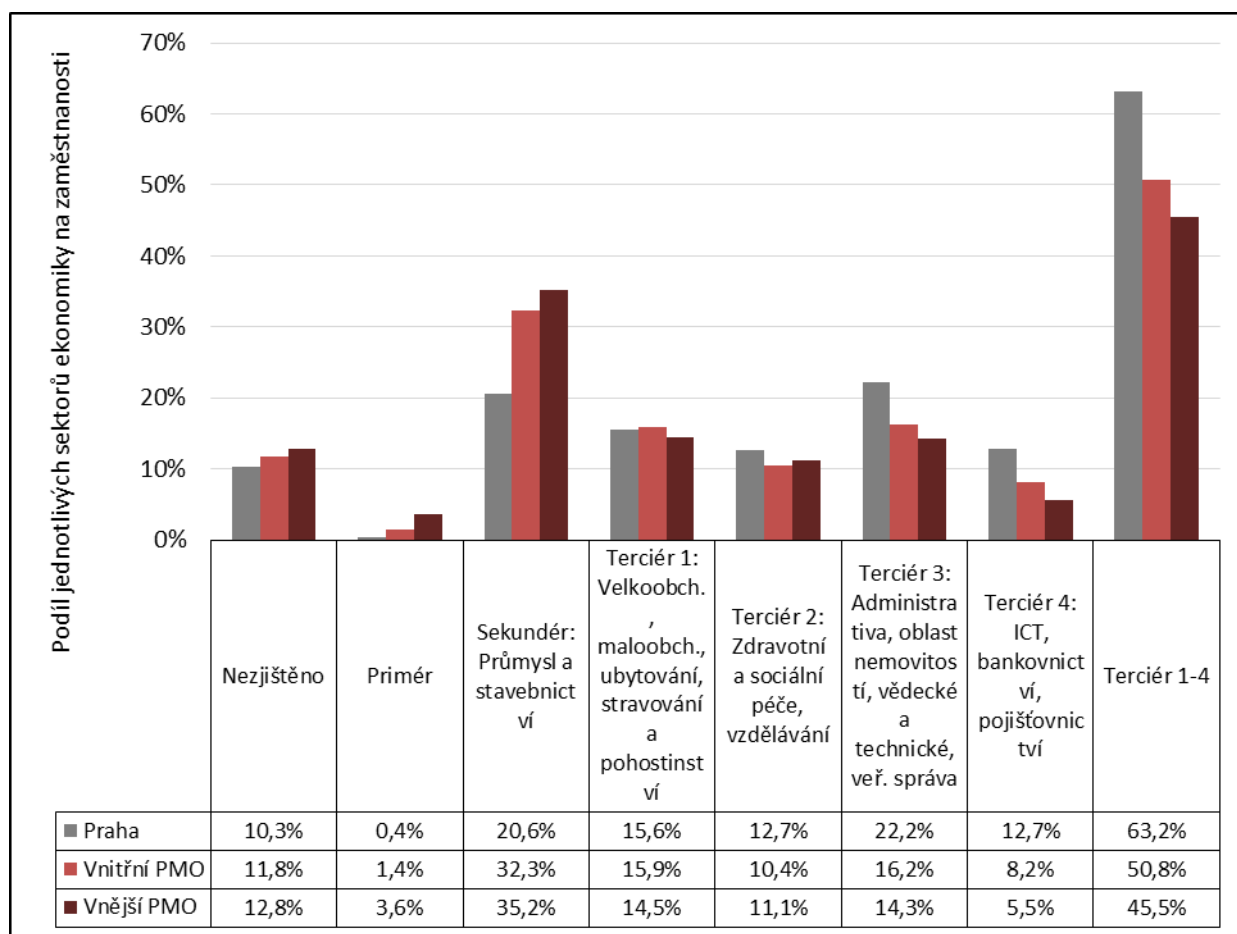
Ekonomická struktura metropolitní oblasti je vysoce příznivá s velmi nízkými hodnotami nezaměstnanosti vůči republikovému průměru. Graf č. 6 zobrazuje rozložení zaměstnanosti ve vybraných sektorech v Pražské metropolitní oblasti vůči průměru v České republice, v němž je patrné velmi silné postavení terciéru v Pražské metropolitní oblasti, oproti priméru a sekundéru. Pozitivně vyznívá silné postavení vyšších tříd terciéru, tedy především vědy a výzkumu, ICT, pojišťovnictví a bankovníctví, přičemž jak ukazuje graf č. 7, hlavní roli na tomto stavu hraje Praha. Velmi významné postavení terciéru lze sledovat i ve vnitřní PMO, naopak vnější oblast PMO se již od průměru České republiky v postavení terciéru neliší, a je tak vidět slábnoucí vliv Prahy jakožto jádrového města. Pozitivně lze hodnotit i postupný přechod některých ekonomických aktivit z jádrového města do těsnějšího zázemí města (Sýkora, Ouředníček 2007).

Graf č. 6: Porovnání zaměstnanosti ve vybraných sektorech v r. 2011: ČR a PMO



Zdroj dat: SLDB 2011

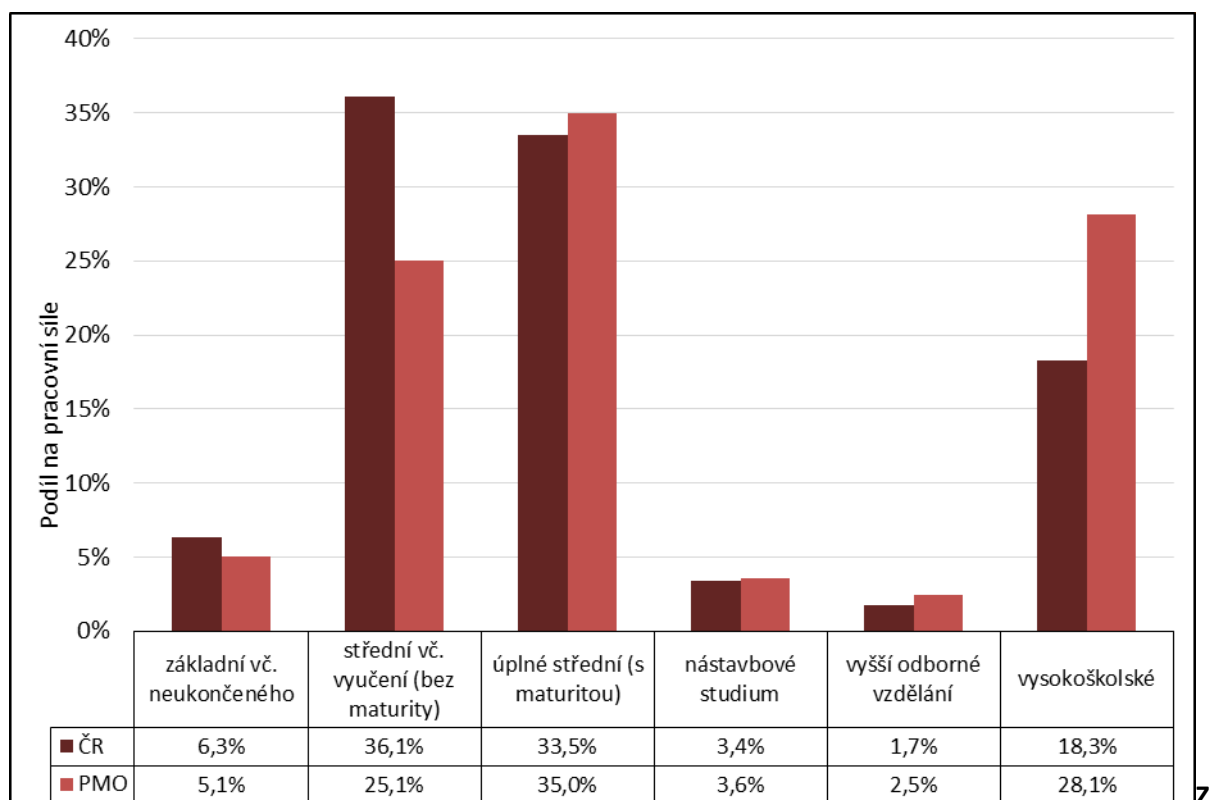
Graf č. 7: Porovnání zaměstnanosti ve vybraných sektorech v r. 2011: Praha, vnitřní a vnější PMO



Zdroj dat: SLDB 2011

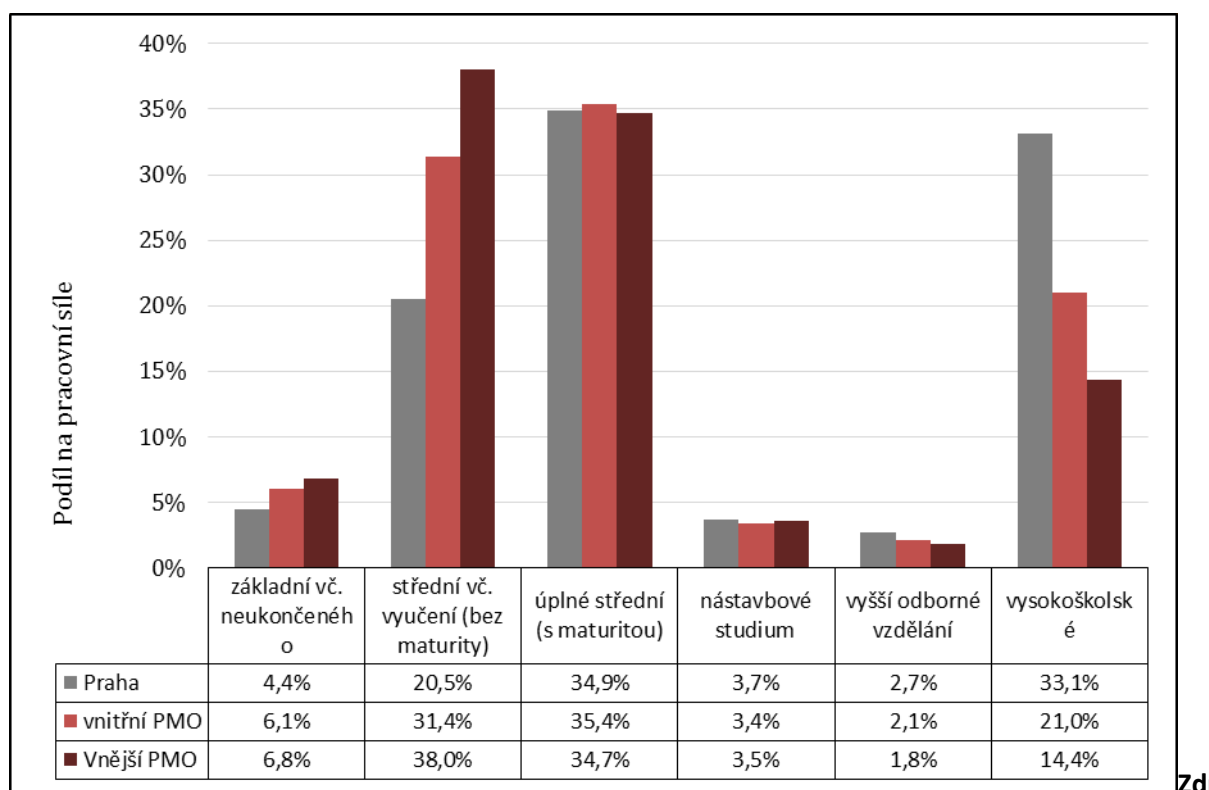
Atraktivita hlavního města, především co se týče struktury pracovních příležitostí je příčinou nadprůměrné koncentrace pracovní síly s vysokoškolským a středoškolským vzděláním (grafy č. 8 a 9), kdy v tomto ohledu opět jednoznačně vyčnívá Praha následovaná vnitřní metropolitní oblastí, kde je také nadprůměrné zastoupení vysokoškolsky vzdělaných pracovníků. Naopak vnější metropolitní oblast je v počtu vysokoškolsky vzdělaných pracovníků podprůměrná. Celkově je tedy vzdělanostní struktura v PMO vysoce nadprůměrná oproti ČR. Po listopadu 1989 se významně proměňuje rovněž národnostní struktura obyvatelstva Prahy a okolních obcí. Data z posledního populačního cenzu jsou však v tomto ukazateli významně ovlivněna podílem osob, které na otázku národnosti neodpověděly. Přesto můžeme z grafů (grafy č. 10 a 11) vysledovat vyšší koncentraci cizích národností v Praze, zatímco zázemí města zůstává relativně málo národnostně diferencované.

Graf č. 8: Vzdelanostní struktura pracovní síly v roce 2011: ČR a PMO



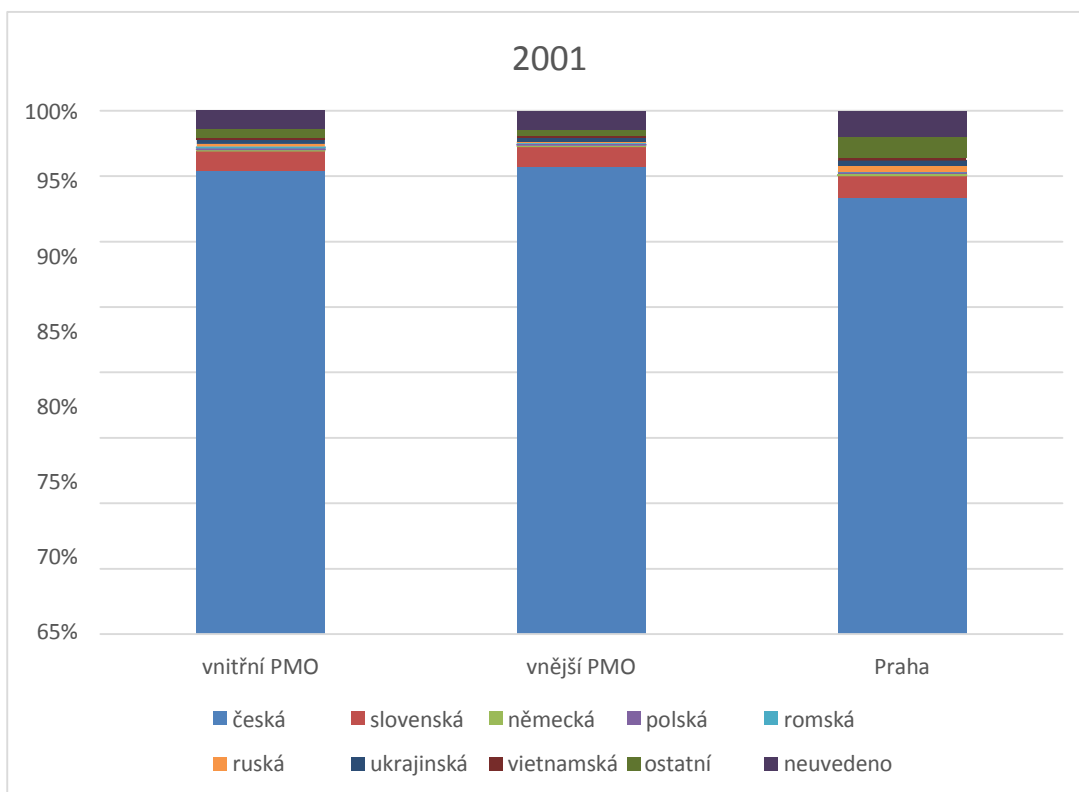
droj dat: SLDB 2011

Graf č. 9: Vzdelanostní struktura pracovní síly v roce 2011: Praha, vnitřní PMO a vnější PMO



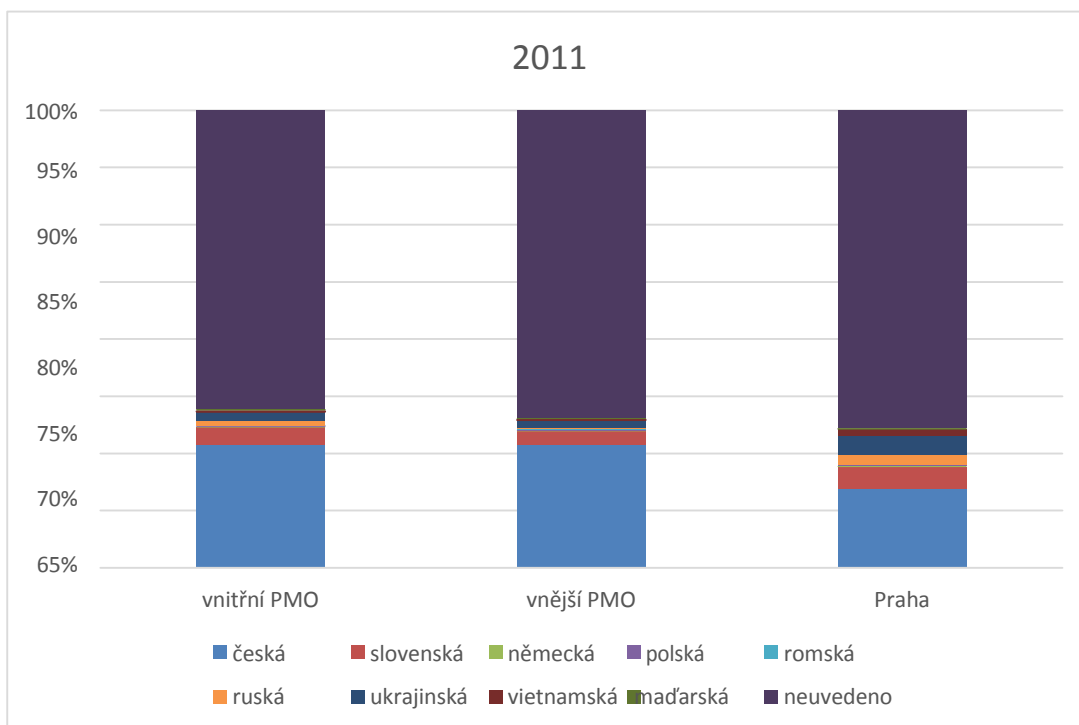
oj dat: SLDB 2011

Graf č. 10: Složení národnostní struktury obyvatelstva Pražské metropolitní oblasti v r. 2001



Zdroj dat: ČSÚ

Graf č. 11: Složení národnostní struktury obyvatelstva Pražské metropolitní oblasti v roce 2011



Zdroj dat: ČSÚ

2.1.2 Odhad denní populace na základě pravidelných denních pohybů zachycených v lokalizačních datech mobilních operátorů

V této kapitole jsou prezentovány výsledky odhadu velikosti a struktury přítomného denního obyvatelstva v jednotlivých částech Pražské metropolitní oblasti. Odhad je založen na lokalizačních datech mobilních operátorů. Výchozím zdroje informací je „origin-destination“ matice (OD matice) denních dojížděkových proudů obyvatel Středočeského kraje. Pražská metropolitní oblast byla pro účely analýzy rozdělena do tří částí/zón, které odpovídají základnímu členění z tabulky č. 1, tj. Praha, vnitřní metropolitní oblast, vnější metropolitní oblast.

Částečným omezením pro preciznější odhad přítomné populace je fakt, že provedený postup bere v úvahu pouze informace o převažujícím denním a nočním místě pobytu a neodráží dílčí denní pohyby a místa pobytu obyvatel v přesnějším časovém členění dne (např. denní doba v hodinách). S ohledem na primární účel vymezení metropolitní oblasti jakožto denního systému integrovaného pravidelně se opakujícími prostorovými pohyby a aktivitami obyvatel však zaměření na primární dojížděkové vazby nepředstavuje závažné omezení. Na druhou stranu pro skutečně precizní studii zaměřenou na přítomné obyvatelstvo Prahy, jeho strukturu a denní a týdenní fluktuaci v řádu hodin by bylo vhodné využít speciální datový výstup z lokalizačních dat, který by zahrnul všechny skupiny návštěvníků a zachycoval odhad jejich místa pobytu v mnohem větším časovém detailu (denní doba v hodinách). Pro takto podrobnou analýzu však není v základní analýze dostatečný prostor.

Klíčové poznatky jsou shrnuty v následujících bodech:

- **Denní obyvatelstvo** – populace vlastní Prahy (v administrativním vymezení) v průběhu dne vzroste oproti nočnímu stavu o přibližně 20 %. Naopak denní populace vnitřní i vnější metropolitní oblasti (jen samotných zón bez Prahy) je přibližně o 9 % menší, než je noční stav.
- **Dojíždka do Prahy** – z vnitřní metropolitní oblasti dojíždí denně do Prahy 25 % obyvatel, což odpovídá vysoké míře provázanosti území s Prahou. Z vnější metropolitní oblasti je dojíždka do Prahy přibližně poloviční a dosahuje 13 % obyvatel.
- **Vyjíždka z Prahy** – naopak do vnitřní metropolitní oblasti dojíždí z Prahy 5 % obyvatel, do vnější však pouze 0,5 % obyvatel Prahy.
- **Struktura denní populace** – denní populace Prahy je z více než 80 % tvořena Pražany, přibližně deseti procenty jsou pak zastoupeni obyvatelé vnitřní metropolitní oblasti. V obdobných proporcích je zastoupeno obyvatelstvo Prahy v denní populaci vnitřní metropolitní oblasti, což opět ukazuje na silnou provázanost mezi Prahou a vymezenou vnitřní metropolitní oblastí. Vnitřní a vnější metropolitní oblast vykazuje nižší vnitřní uzavřenost, jak dokumentují nižší podíly místních obyvatel na denní populaci. V denní populaci vnější metropolitní jsou rovnoměrně zastoupeni jak obyvatelé vnitřní metropolitní oblasti, tak obyvatelé zbývající části Středočeského kraje (viz tabulka č. 5).
- **Upozornění** - odhad denní populace bere v úvahu pouze primární dojížděkové vazby. Pro skutečně precizní studii zaměřenou na přítomné obyvatelstvo Prahy, jeho strukturu a denní a týdenní fluktuaci v řádu hodin by bylo vhodné místo OD matice využít speciální datový výstup.

Tabulka č. 5 zobrazuje složení celkové denní populace v jednotlivých částech Pražské metropolitní oblasti. V sloupcích jsou uvedeny podíly (v procentech) na celkové denní populaci dané části metropolitní oblasti, dle místa bydliště dojíždějícího. To tedy znamená, že například pražská denní populace, je z 83 % tvořena Pražany, z 11 % obyvateli vnitřní metropolitní oblasti, ze 2 % obyvateli vnější metropolitní oblasti, ze 2 % obyvateli zbývající části Středočeského kraje, ze 2 % obyvateli zbývající části Čech a z 1 % obyvateli Moravy (podíly v procentech jsou zaokrouhleny).

Tabulka č. 5: Struktura přítomné denní populace Pražské metropolitní oblasti podle místa bydliště (v procentech celkové populace)

		Složení denní populace jednotlivých částí metropolitní oblasti (v % celkové denní populace dané části metropolitní oblasti)		
		Praha	Vnitřní PMO	Vnější PMO
BYDLIŠTĚ DOJÍŽDĚJÍCÍCH	Praha	83	12	4
	Vnitřní metropolitní oblast	11	74	13
	Vnější metropolitní oblast	2	5	66
	Zbývající část Středočeského kraje	2	7	14
	Zbývající část Čech	2	2	3
	Morava	1	1	0

Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

2.1.3 Využití území podle průměrného stráveného času

Alternativní pohled na vnitřní provázanost obcí v Pražské metropolitní oblasti nabídl přehled délky času stráveného v jednotlivých částech Středočeského kraje (v členění domovská obec, domovské ORP, Praha, ostatní území Středočeského kraje a jinde), který byl vygenerován pro všechny obce v zájmovém území. Průměrný čas strávený v Praze pro obyvatele jednotlivých obcí byl pak využit jako jeden z alternativních postupů vymezení Pražské metropolitní oblasti. Tato kapitola využívá evidenci stráveného času pro zpětnou charakteristiku způsobu využití území Pražské metropolitní oblasti obyvateli jeho jednotlivých částí. Pražská metropolitní oblast byla obdobně jako v předchozí kapitole rozdělena do třech částí/zón, které odpovídají základnímu členění z tabulky č. 1, tj. Praha, vnitřní metropolitní oblast, vnější metropolitní oblast. Pro výpočet průměrných hodnot stráveného času pro tyto tři části/zóny byl využit vážený průměr údajů za jednotlivé obce. Průměrný strávený čas představuje hrubý indikátor využití území obyvatelstvem. S ohledem na jeho povahu není možné z něj odvozovat závěry týkající se prostorového pohybu a využití území pro jednotlivé osoby.

Klíčové poznatky jsou shrnuty v následujících bodech:

- **Obyvatelstvo Prahy** je stále výrazně orientováno na aktivity odehrávající se přímo v Praze. Průměrná doba strávená v Praze přesahuje 22 hodin denně (tabulka č. 6). Krátký průměrný čas strávený mimo Prahu odpovídá nízké relativní vyjížděci obyvatel mimo město. Na

druhou stranu z pohledu Prahy relativně nízký objem vyjížděky představuje pro vnitřní metropolitní oblast relativně významný zdroj denní populace (viz předchozí kapitola).

- ORP ve vnitřní i vnější metropolitní oblasti vykazují mnohem nižší uzavřenost, což dokumentuje poměrně dlouhá denní doba, kterou obyvatelé v průměru stráví mimo své domovské ORP (více než 8 hodin denně).
- **Obyvatelstvo ve vnitřní metropolitní oblasti** využívá z hlediska času téměř srovnatelně území Prahy a ostatní ORP ve Středočeském kraji. Oproti analýze primárních dojížděkových vazeb, analýza průměrného stráveného času ukazuje na mnohem intenzivnější vzájemné propojení zázemí Prahy.
- **Obyvatelstvo ve vnější metropolitní oblasti** využívá území Prahy s přibližně poloviční intenzitou oproti obyvatelstvu vnitřní metropolitní oblasti. Pokles stráveného času v Praze je vyvážen nárůstem času stráveného v okolních ORP ve Středočeském kraji.
- **Upozornění** - průměrný strávený čas představuje hrubý indikátor využití území obyvatelstvem. S ohledem na jeho povahu není možné z něj odvozovat závěry týkající se prostorového pohybu a využití území pro jednotlivé osoby.

Tabulka č. 6: Průměrný denní čas strávený obyvateli jednotlivých částí PMO

Místo stráveného času	Průměrný čas dle jednotlivých částí PMO (v hodinách)		
	Praha	Vnitřní	Vnější
V Praze	22:30	3:30	1:45
V domovském ORP	xxx*	15:50	15:45
Ve zbývajících částech Středočeského kraje**	1:00	4:10	5:40
Mimo Středočeský kraj a Prahu	0:30	0:30	0:50

Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

Poznámky: *V případě Prahy domovské ORP odpovídá kategorii Praha; **datový výstup byl generován před vymezením Pražské metropolitní oblasti. Zbývajících částech Středočeského kraje v tomto případě představuje celé území Středočeského kraje mimo domovské ORP, bez ohledu na vymezení vnitřní a vnější metropolitní oblasti.

2.2 SWOT analýza

Při zpracování SWOT analýzy byly využity zejména níže uvedené strategické dokumenty a podklady expertů za jednotlivé oblasti z Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, vybraných odborů Magistrátu hlavního města Prahy a dotčených odborů Krajského úřadu Středočeského kraje.

SWOT spočívá v klasifikaci a ohodnocení jednotlivých faktorů charakterizujících stav a vývoj oblasti, které jsou rozděleny do 4 základních skupin. Pomocí analýzy je tedy možné identifikovat tyto 4 faktory:

S Silné stránky	W Slabé stránky
O Příležitosti	T Hrozby

Dokumenty využitě pro zpracování SWOT analýzy:

- Program rozvoje Středočeského kraje 2014-2020
- Rozbor udržitelného rozvoje území Prahy 2012
- Program rozvoje Středočeského kraje 2006
- Rozbor udržitelného rozvoje území Středočeského kraje 2013 – druhá úplná aktualizace
- Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji 2012
- Výroční zpráva o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji za školní rok 2012/2013

2.2.1 SWOT analýza: Pražská metropolitní oblast

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relativně vysoký přírůstek obyvatel, kladné migrační saldo, nízký průměrný věk, vysoký podíl ekonomicky aktivních obyvatel, nízký index stáří ▪ Komparativní výhoda v nabídce pracovní síly ▪ Rozvinutá síť sociálních služeb a integrovaného záchranného systému, kvalitně vybavená zdravotnická zařízení ▪ Silná značka města vycházející z historických a kulturních hodnot ▪ Vysoká dostupnost informační infrastruktury ▪ Existence relativně plošných rekreačních oblastí, významných kulturně- historických památek, volnočasové a vzdělávací infrastruktury ▪ Aglomerační ekonomika globálního města s diverzifikovanou ekonomickou základnou ▪ Významné postavení vyšších tříd terciéru (ICT, bankovníctví atd.) ▪ Atraktivita pro sídla mezinárodních korporací ▪ Nízká míra sociální nerovnosti a chudoby 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vysoká dojíždka za prací a službami do Prahy ▪ Zhoršené ovzduší v oblastech zatížených dopravou ▪ Nízká obydlenost nových bytů ▪ Nedostatečná kapacita technické infrastruktury (plynovody, vodovody, elektrické sítě, ČOV) v některých částech metropolitní oblasti ▪ Nedostatek míst v domovech pro seniory, terénních služeb sociální péče, startovacích bytů ▪ Vysoká produkce komunálního odpadu ▪ Nepřehlašování trvalého bydliště přistěhovalých – zkreslení statistik, snížení zisku obcí ze sdílených daní ▪ Nedostatečná transformace a revitalizace starých hospodářských ploch (brownfields) ▪ Vysoký rozsah logistických areálů ▪ Malé možnosti kraje v oblasti efektivní regulace/usměrnění extenzivní rezidenční a komerční suburbanizace ▪ Nedostatek kvalitních a moderních služeb pro investory ▪ Nepřipravenost PMO na probíhající demografické změny
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potenciál využití kvalitní dopravní a technické infrastruktury ▪ Spolupráce obcí, měst a kraje v otázkách územního plánování, rozvoje infrastruktury a investičních aktivit ▪ Potenciál rozvoje pracovního trhu a inovačního podnikání ▪ Podpora využívání ekologicky šetrných technologií ▪ Využití státních dotací na zvyšování kvality 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Snižující se ekonomická konkurenceschopnost PMO v rámci Evropy ▪ Intenzivní výstavba způsobená extenzivní rezidenční a komerční suburbanizací (urban sprawl, zábor půdy, zvyšování podílu zpevněných ploch ▪ Složitější dostupnost služeb v malých obcích ▪ Zvyšující se nepoměr mezi počty obyvatel a pracovních míst

<p>ovzduší</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dostatek vhodných investičních příležitostí/zastavitelných ploch, možnost revitalizace brownfields 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opoždění výstavby důležitých staveb dopravní a technické infrastruktury ▪ V souvislosti se zvyšující se zahraniční migrací možnost zvyšování sociální heterogenity a snižování autoidentifikace lokálních a mikroregionálních komunit ▪ Zvyšující se podíl staveb individuální rekreace v exponovaných oblastech ▪ Zhoršení kvality bydlení, „přetíženost území“ ▪ Zanikání místní obchodní sítě v důsledku nekonkurenceschopnosti vůči nákupním centrům ▪ Nenaplnění rozvojových ambicí obcí
---	--

Hlavní město Praha a jeho bezprostřední zázemí patří mezi nejvýznamnější ekonomická a kulturní centra ve střední Evropě. Plní také mnoho dalších funkcí na nejvyšší hierarchické úrovni v rámci České republiky. Řada jevů a procesů probíhajících v současné době v metropolitní oblasti má pozitivní i negativní konotace. Například proces rezidenční suburbanizace vyvolává bezesporu zvýšenou intenzitu individuální automobilové dopravy i tlak na přírodní složky krajiny. Na druhé straně znamená oživení a diverzifikaci sociálního prostředí i aktivit v dlouhodobě stagnujících sídlech v zázemí města.

Některé aspekty rozvoje obcí metropolitní oblasti jsou dány historickými procesy utváření sídelní struktury. Nejstarší části obcí vznikaly v preindustriálním období. Středisková soustava sídel v průběhu socialismu významně ovlivnila rozvoj velkého počtu tzv. nestřediskových sídel. Zde je nutné hledat počátky některých problémů s nedostatečnou technickou i sociální infrastrukturou. Do značné míry byl v období socialismu snížen i sociální status obyvatelstva menších obcí a kvalita lidského kapitálu. Tyto zděděné problémy se budou ještě po několik desetiletí odrážet v rozvoji zejména nejmenších obcí.

V transformačním období zasáhly do rozvoje metropolitní oblasti zejména systémové změny v ekonomice a restituční a privatizační procesy. Zjednodušeně můžeme říci, že vedly k rozvoji rezidenční a komerční suburbanizace. Tyto procesy však ve srovnání se západními městy nedosahují významné intenzity, což lze dokumentovat například jednoznačně dominantní rolí jádrového města nejen v progresivních výrobních a nevýrobních sektorech, ale i v rezidenční funkci. Na druhou stranu je není možné chápat jako dočasné a budou i nadále působit na rozvoj vnějších částí metropolitního regionu. Jako významnější hrozbu pro metropolitní území jako celek lze chápat zejména nekoordinovaný rozvoj komerční suburbanizace ve formě „urban sprawl“.

Při detailnějším pohledu na každodenní život obyvatel v zázemí města se vynořují spíše dílčí problémy související právě s nedostatečnými investicemi v průběhu uplatňování politiky střediskové soustavy osídlení. Jde zejména o nedostatečnou kapacitu v sektorech školství a sociálních služeb, závislost některých částí metropolitní oblasti na automobilové dopravě,

zanedbaný stav silniční i železniční sítě a nutnost zavedení základní technické infrastruktury (kanalizace, stav domovního fondu). Situaci v efektivním řízení území ztěžuje fragmentace veřejné správy a dominantní úloha samospráv i v případě zásadních investic do území a neúčinný systém regionálního plánování nebo regionální správy území.

2.2.2 SWOT analýza: Doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vysoká hustota silniční a železniční sítě a vodních cest ▪ Dobré spojení většiny sídel Středočeského kraje s hlavním městem pomocí veřejné a soukromé dopravy ▪ Výhodná poloha území (krajem procházejí významné mezinárodní koridory) ▪ Dálnice a rychlostní komunikace byly na území Středočeského kraje realizovány v ucelených úsecích ▪ Snížení zatížení původních hlavních silničních tras procházejících hustě obydleným územím ▪ Rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze ▪ Rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID) ▪ Zájem kraje na zachování provozu na regionálních tratích ▪ Blízkost největšího letiště v ČR ▪ Výstavba cyklistických stezek 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuzavřená realizace koncepčního řešení infrastruktury v některých částech kraje s dopadem na celý kraj (např. okružní a tangenciální vazby), problematické především ve vztahu k návaznosti na síť TEN-T ▪ Neuspokojivý technický stav a parametry silnic při vysokém dopravním zatížení ▪ Špatný technický stav místních komunikací ▪ Neuspokojivý technický stav a parametry železniční sítě (mimo koridor) ▪ Chybějící dopravní obchvaty měst, nedokončený okruh kolem Prahy (Pražský okruh) ▪ Špatné územní plánování některých obcí, které ne vždy počítají s rozšířením dopravní infrastruktury při zvýšení počtu obyvatel. ▪ Nerealizace plánovaných dopravních staveb nadmístního charakteru ▪ Špatná úroveň koordinace záměrů Středočeského kraje s Prahou ▪ Nedostatečná kapacita některých silničních úseků ▪ Nedostatek P+R, popř. B+R v menších regionálních centrech ▪ Chybějící, případně nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou a pěší dopravu ▪ Vysoká dopravní nehodovost, zapříčiněná vysokými dopravními nároky na velmi zanedbané síti silnic II. a III. třídy a jejich křižovatkách ▪ Absence metra linky D a špatná dopravní obslužnost jižních suburbií

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence kvalitního železničního spojení Praha-Kladno ▪ Neprojojení integrovaných systémů veřejné dopravy SID a PID ▪ Neexistence uceleného koncepčního dokumentu pro P+R na území Středočeského kraje ▪ Značný nárůst dopravního zatížení okrajových městských částí hl. m. Prahy dojížděnou ze suburbii realizovanou na historické silniční síti
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dobudování a rozšíření integrované osobní dopravy na celém území Pražské metropolitní oblasti (SID + PID) ▪ Rozšíření intervalové příměstské dopravy ▪ Budování aglomeračního a Pražského okruhu a z toho vyplývající snížení zatížení původních hlavních silničních tras procházejících hustě obydleným územím ▪ Posílení systému P+R a B+R v dopravních uzlech na území okrajových částí Prahy a na území Středočeského kraje ▪ Zavádění informačních dopravních systémů pro podporu veřejné dopravy ▪ Zavádění inteligentních dopravních systémů pro optimalizaci řízení dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravy ▪ Zavádění finančních nástrojů pro podporu veřejné dopravy (množstevní a jiné slevy) ▪ Zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy a další posílení ekologických druhů dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedostatek koncepčního přístupu a optimálního postupu modernizace a výstavby infrastruktury ▪ Nesouhlas části veřejnosti a institucí s plánovanými trasami významných komunikací a městské kolejové dopravy ▪ Neochota majitelů pozemků tyto odprodat a poskytnout za účelem výstavby veřejně prospěšných staveb v oblasti dopravy (obchvaty) ▪ Soudní přezkumy ÚPD ▪ Pomalé odstraňování dopravních závad, riziková místa, nárůst dopravní nehodovosti ▪ Nárůst individuální dopravy na úkor hromadné - nedokončený IDS, zapojení železniční dopravy do IDS, koordinace SID s PID ▪ Riziko vzniku vnitřních periferií ▪ Snížení rozvojového potenciálu mikroregionů se zhoršenou dopravní dostupností

Na jedné straně je nutné vnímat Prahu a její metropolitní oblast jako atraktivní místo v exponovaném střeoevropském prostoru s významnou tranzitní funkcí i jako destinaci turismu, na druhé straně je nutné brát v potaz každodenní život obyvatel a uživatelů metropolitní oblasti při cestách za prací, službami, rekreací a zábavou. Tyto perspektivy jsou mnohdy ve vzájemném střetu, zároveň vytvářejí při fungování dopravního systému zřejmou funkční hierarchii. Z hlediska tranzitní funkce území je nutné dále posilovat napojení na síť TEN-T. Pokud přistoupíme k dopravnímu tématu z hlediska potřeb lokálních aktérů v území, je zřejmé, že

nejvýznamněji je vnímána potřeba kvalitní dopravní sítě pro denní dojížděku za prací, do škol a za službami. V této oblasti došlo v posledních dvou desetiletích k výrazné integraci veřejné dopravy a vylepšení některých dílčích stránek veřejné dopravy (např. kvalita a množství příměstských vlaků, integrace příměstské dopravy), zatímco další aspekty každodenního dojíždění nevykazují zlepšení (nádrazí v tranzitních bodech příměstského prostoru) nebo dochází k jejich zhoršení (rozvoj komerční a rezidenční suburbanizace a s nimi vzrůstající nároky na veřejnou dopravu i silniční síť, dopravní kongesce, nadměrné zatížení sídel s chybějícími obchvaty).

Velký potenciál má podpora kombinované přepravy osobním automobilem a vlakem (popř. autobusem) z vhodně zvolených tranzitních míst suburbánního zázemí Prahy ve formě P+R, podpory parkovacích domů apod. Tyto lokality by však neměly být voleny až na území hlavního města, ale spíše v napojení na kapacitní železniční stanice v suburbánních městech (Úvaly, Černošice, Čelákovice, Říčany apod.) tak, aby nedocházelo k příjezdům většího počtu aut do hlavního města. Z realizovaných studií je zřejmé, že volba dopravního prostředku v území vybaveném kvalitním železničním spojením je výrazně nakloněna k využívání veřejné dopravy. K odvážnějším investicím by bylo následně možné zařadit vybudování nebo vylepšení železničního spojení v některých částech metropolitního regionu, kde železnice zatím nedosahuje požadované kvality (Posázavský pacifik, území mezi Vltavou a D1 s extenzivní rezidenční suburbanizací, Kladno).

2.2.3 SWOT analýza: Ochrana před ekologickými a přírodními riziky

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Předvídatelnost povodňových situací způsobených lokálními dešti ▪ Jsou vymezena rozlivová území vodních toků ▪ Možnost regulace průtoků přehradami na Vltavské kaskádě ▪ Významný pokles emisí z velkých stacionárních zdrojů ▪ Dostatečná zásoba zdrojů pitné vody 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nadměrná těžba v CHKO Český kras a štěrkopísku v blízkosti Labe a Vltavy ▪ Absence vodních nádrží v povodí Sázavy a Berounky k regulaci povodní ▪ Zatěžování krajiny dopravou, intenzivní rekreací, přeměna chat na objekty k trvalému bydlení, snížení prostupnosti krajiny ▪ Ekologická nevyváženost krajiny (nerovnoměrné rozložení lesů, vysoké procento zornění) ▪ Výstavba „na zelené louce“ místo využívání stávajících ploch (např. brownfields)
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Směřování protipovodňových opatření proti místním přívalovým deštům do oblasti prevence ▪ Navrhování a zavádění nových chráněných území, zvýšení ekologické stability podporou funkčnosti ÚSES ▪ Podpora zachování krajinného rázu, měkkých forem turistiky ▪ Podpora vniku a rozšiřování „zeleného prstence“ kolem Prahy ▪ Předcházení urban sprawl pomocí nástrojů územního plánování 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Letní povodně z bouřek způsobené krátkými a intenzivními přívalovými dešti ▪ Hrozba ledových povodní způsobených činnostmi malých vodních elektráren ▪ Zastavování území podél nových komunikací, vč. obchvatů objekty pro bydlení – nové zatížení obyvatelstva hlukem ▪ Zavádění mýtného na dálnicích rychlostních komunikacích a silnicích 1. třídy může mít negativní dopad na kvalitu ovzduší a hlučnost podél komunikací, neboť existuje hrozba přesunu části nákladní dopravy na silnice nižších tříd, které nejsou prozatím zpoplatněny ▪ Zhoršování akustické situace v centrech obcí v okolí silnic I. a II. třídy zejména při růstu intenzity tranzitní dopravy ▪ Pokračující rozvoj suburbanizace

Některé regionální vazby fyzicko-geografického systému nejsou plně integrovány do vymezeného území metropolitní oblasti. Je tedy potřebné např. protipovodňová opatření koordinovat i s přílehlými částmi Středočeského kraje.

2.2.4 SWOT analýza: Regionální školství

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Příznivá sociální struktura obyvatelstva ▪ Kvalifikovanost pracovní síly ▪ Nadprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatelstva ▪ Možnost využití občanské vybavenosti Prahy, včetně škol lokalizovaných v Praze ▪ Dobrá školská vybavenost významných center oblasti ▪ Vytvořená síť škol a školských zařízení ▪ Zvyšující se počet studentů VŠ ▪ Klesající počet obyvatel se základním vzděláním ▪ Stipendium Středočeského kraje na dojíždění do školy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedostačující počet a kapacity mateřských a základních škol v oblastech s velkým nárůstem počtu obyvatel (ORP Černošice, Kladno, Brandýs nad Labem a Říčany) ▪ V oblasti odborného vzdělávání nedostatečné zapojení sociálních partnerů, nedostatečná spolupráce škol a podnikatelských subjektů ▪ Není rozpracován systém odhadu budoucí potřeby pracovních sil v kraji ▪ Dostupnost pražských středních škol vede ke zvyšování dojížděky ▪ Nesoulad mezi nabízenými studijními obory a poptávanými pracovními pozicemi ▪ Nevyhovující a zastaralé vybavení škol ▪ Chybějící praxe absolventům snižuje možnost nalezení práce (zejména technické obory) ▪ Nízký zájem obyvatel o další vzdělávání a nedostatečná nabídka těchto produktů
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ V souladu s předpokládaným růstem je potřebná podpora ve sféře rozvoje kvality lidských zdrojů – vzdělanost, podnikatelská aktivita apod. ▪ Snížení počtu dojíždějících žáků a studentů do Prahy vybudováním potřebné školské infrastruktury ▪ Vyvážená síť muzeí, galerií a veřejně přístupných knihoven s perspektivou nabídky služeb v oblasti celoživotního vzdělávání obyvatel ▪ Podpora výuky cizích jazyků ze strany Středočeského kraje ▪ Podpora spolupráce odborných škol s firmami v regionu ▪ Zvýšení kvality vzdělávání v souladu s požadavky trhu práce 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pokles atraktivity středisek s nevyhovující vybaveností vzdělávacích zařízení ▪ Zvýšení závislosti na hlavním městě v důsledku nesoběstačnosti sídel s nevyhovující vybaveností vzdělávacích zařízení ▪ V souvislosti s demografickou vlnou lze do budoucna očekávat nedostatek kapacit v oblasti základního a částečně středního školství (zejména ve více zalidněných suburbánních oblastech)

- | | |
|---|--|
| ▪ Podpora umístování pracovišť vysokých škol ve smyslu kooperace se SŠ a ZŠ | |
|---|--|

Zásadním faktorem je polarizace dostupnosti, pestrosti nabídky a zřejmě i kvality škol lokalizovaných v Praze a v jejím širším zázemí. To je zřejmé např. v rozdílném zájmu o studium na středních školách v Praze a v regionu. Významným zděděným problémem (slabou stránkou) je dopad střediskové sídelní soustavy na školskou infrastrukturu i degradaci sociálního statusu obyvatelstva v menších obcích metropolitní oblasti. Příмым důsledkem bylo v období socialismu výrazné snížení počtu základních škol, zvýšení dojíždky do škol, ale na druhé straně také mnohem nižší atraktivita zázemí města pro rodiny s dětmi. V souvislosti s přílivem suburbánních migrantů a jejich specifické věkové struktury je jako hlavní problém v současnosti nutné považovat napětí mezi kapacitami předškolních zařízení (jeslí, mateřských škol) a prvního stupně základních škol a počtem domácností poptávajících tyto služby. Suburbánní demografická vlna bude zřejmě pokračovat v jednotlivých školských mikroregionech diferencovaně v závislosti na intenzitě bytové výstavby. Podle našeho názoru je oprávněné předpokládat i v budoucnosti relativně rozsáhlou suburbánní výstavbu s dobře odhadnutelnou a stálou demografickou kompozicí. Podpora mateřských a základních škol se tedy jeví jako nejvýznamnější oblast potenciální podpory. Při odhadu kapacit základních a mateřských škol je možné vycházet např. z demografické prognózy suburbánního zázemí Prahy (Burcin a kol. 2013).

Regionální dosah má zejména druhý stupeň vzdělávání v podobě různě zaměřených středních škol. Největší zájem je opět v souvislosti s rezidenční suburbanizací o víceletá gymnázia v Praze i regionu. I zde je citelný zájem o pražské střední školy, které vykazují mnohem vyšší poptávku. Naopak relativně malý zájem je v současnosti o čtyřleté školy, které se potýkají se slabými populačními ročníky. V případě středních škol je možné vnímat rozsáhlou síť pražských i středočeských škol pozitivně. Rozvíjejí se i různé typy soukromých škol a nabídka se významně diverzifikuje. Je ovšem zřejmé, že spíše než do výstavby nových budov, je nutné investovat především do vybavenosti škol učebními pomůckami, přispívat školám na provoz a investovat výrazně do platů školských pracovníků. Zejména ve vybavenosti a v prostředcích na provoz je možné sledovat výrazné rozdíly mezi školami v různých částech metropolitního regionu. Nedostatečné prostředky na provoz škol jsou významnou bariérou jejich rozvoje i kvality výuky.

2.3 Analýza stakeholderů

2.3.1 Podrobná identifikace subjektů

Důkladná identifikace subjektů, které mohou být potenciálně aktivně zapojeny do přípravy a realizace ITI nebo mohou být jeho realizací významně ovlivněny, byla provedena na základě metodiky uvedené v manuálu pro zpracování integrovaných nástrojů. Jako zdroj pro specifikaci možných subjektů byly využity převážně veřejné databáze, veřejně přístupné zdroje, zpracované analytické materiály a další podkladové materiály, které poskytl pražský magistrát. Při identifikaci subjektů byly vybírány ty, jejichž sídlo a činnost se váže zejména k centru aglomerace.

Zmapována byla:

- všechna města a obce v daném území;
- další územní jednotky (kraje, MAS apod.);
- státní a další veřejné instituce (správa povodí apod.);
- skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací, jako jsou hospodářská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy apod.;
- významné podniky;
- vlastníci a správci důležité infrastruktury (dopravní, energetická, environmentální, telekomunikační, vodohospodářská apod.);
- školská a vzdělávací zařízení - školy, školící poradny, akademická obec (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ, vědeckotechnologické parky).

Tabulka č. 7: Podrobná identifikace možných zájmových subjektů

Všechna města a obce v daném území	hlavní město Praha (hl. m. Praha), 13 obcí s rozšířenou působností Pražské metropolitní oblasti (Brandýs nad Labem, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladno, Benešov, Beroun), které měly za úkol komunikovat s obcemi ve svém správním obvodu
Další územní jednotky (kraje, MAS apod.)	Středočeský kraj, místní akční skupiny (MAS)
Státní a další veřejné instituce (ČSÚ, Úřad práce, správa povodí apod.)	Povodí Vltavy, Správa železniční dopravní cesty, Odbor strategických investic (OSI) a Odbor technické vybavenosti (OTV) Magistrátu hlavního města Prahy, Průhonický park, Český hydrometeorologický úřad (ČHMÚ), jednotlivé rezorty odpovídající tematickému zaměření
Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací, jako je hospodářská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy apod.)	Společná asociace nestátních neziskových organizací hlavního města Prahy a Středočeského kraje (SANNŮ), Svaz měst a obcí České republiky (SMO)
Významné podniky	Dopravní podnik hlavního města Prahy (DP hl. m. Prahy), Povodí Vltavy
Vlastníci a správci důležité infrastruktury (dopravní, energetická, environmentální, telekomunikační, vodohospodářská apod.)	Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), Povodí Vltavy, Technická správa komunikací Praha, Středočeský kraj, Krajská správa a údržba komunikací Středočeského kraje, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID), Magistrát hlavního města Prahy (MHMP), Průhonický park, Dopravní podnik hlavního města Prahy, dopravci jezdící v závazku veřejné služby, České dráhy (ČD), Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)
Školská a vzdělávací zařízení - školy, školící poradny, akademická obec (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ, vědeckotechnologické parky)	

2.3.2 Subjekty relevantní pro ITI PMO

Z identifikovaných subjektů budou vybrány ty subjekty, které jsou relevantní pro řešené území a se vztahem k řešeným tématům. Za tímto účelem bude zpracována tzv. matice vlivu a zájmu ve vztahu k přípravě a naplňování integrované strategie. Klíčoví stakeholdeři budou především ti, kteří patří do skupiny s vysokou úrovní vlivu i zájmu.

Tabulka č. 8: Matice vlivu a zájmů jednotlivých stakeholderů

		VLIV	
		Nízký	Vysoký
ZÁJEM	Nízký	SANNO	ORP (Brandýs nad Labem, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy, Lysá nad Labem, Slaný), ČHMÚ, ČD
	Vysoký		Průhonický park, Středočeský kraj, Povodí Vltavy, OSI, OTV, ROPID, MHMP, DP hl. m. Prahy, ORP (Říčany, Dobříš, Černošice, Kladno, Benešov, Beroun), SMO, TSK hl.m. Prahy, koordinátoři meziobecní spolupráce

Provedená identifikace bude následně sloužit pro analýzu potřeb. Porovnání zjištěných problémů a potřeb zájmového území představuje východisko pro následné stanovení cílů a opatření.

Identifikované subjekty budou v následujících fázích osloveny k zapojení do pracovních skupin, v nichž se budou vytvářet projektové záměry.

2.3.3 Hodnocení vlivu

Hodnocení vlivu bylo identifikováno na základě expertního posouzení vztahu organizace k řešeným tématům. Subjekty expertně označeny vysokým vlivem by měly být osloveny a přizvány do pracovních skupin při přípravě integrovaného nástroje. Na základě posouzení byly dle definovaných prioritních témat identifikovány tyto klíčové subjekty:

Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

- Dotčená města a obce: hlavní město Praha, obce s rozšířenou působností Pražské metropolitní oblasti (Brandýs nad Labem, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladno, Benešov, Beroun)
- Další územní jednotky: Středočeský kraj
- Státní a další veřejné instituce: Správa železniční dopravní cesty
- Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací: Svaz měst a obcí České republiky

- Významné podniky: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, Dopravní podnik hlavního města Prahy, České dráhy
- Vlastníci a správci důležité infrastruktury: Dopravní podnik hlavního města Prahy, České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, Středočeský kraj, Technická správa komunikací Praha, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, Ředitelství silnic a dálnic

Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními a ekologickými riziky

- Dotčená města a obce: hlavní město Praha, obce s rozšířenou působností Pražské metropolitní oblasti (Brandýs nad Labem, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladno, Benešov, Beroun)
- Další územní jednotky: Středočeský kraj
- Státní a další veřejné instituce: Povodí Vltavy, Český hydrometeorologický ústav, Odbor strategických investic a Odbor technické vybavenosti Magistrátu hlavního města Prahy
- Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací: Svaz měst a obcí České republiky
- Významné podniky: Průhonický park, Lesy ČR
- Vlastníci a správci důležité infrastruktury: Povodí Vltavy, Odbor strategických investic a Odbor technické vybavenosti Magistrátu hlavního města Prahy

Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

- Dotčená města a obce: hlavní město Praha, obce s rozšířenou působností Pražské metropolitní oblasti (Brandýs nad Labem, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladno, Benešov, Beroun)
- Další územní jednotky: Středočeský kraj
- Státní a další veřejné instituce: Česká školní inspekce
- Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací: Svaz měst a obcí České republiky
- Významné podniky:
- Vlastníci a správci důležité infrastruktury: Středočeský kraj, obce Pražské metropolitní oblasti

2.3.4 Hodnocení zájmu

Hodnocení zájmu je průběžně prováděno na základě intenzity spolupráce při přípravě podkladů pro jednotlivé pracovní skupiny (elektronická a telefonická komunikace) a účasti na přípravných pracovních jednáních k integrované strategii v Pražské metropolitní oblasti. Byly osloveny veškeré organizace expertně označené jako subjekty s vysokým vlivem.

2.4 Analýza problémů a potřeb

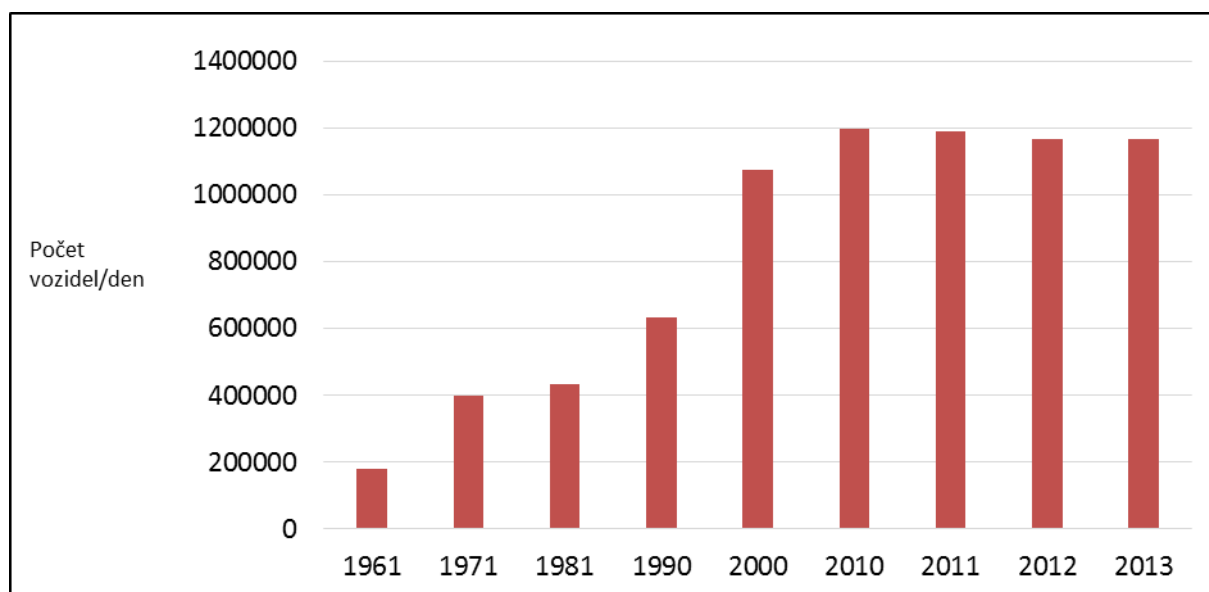
2.4.1 Problémová oblast doprava

Tabulka č. 9: Příčiny a důsledky problémové oblasti dopravní infrastruktury

Příčiny	Nedostatečné kapacity P+R a B+R systémů	Chybějící či nevyhovující cyklistická a pěší infrastruktura	Nedostatečná integrace veřejné dopravy včetně systémů pro přestup na další druhy dopravy	Absence metra linky D a špatná dopravní obslužnost jižních suburbií	Neuzavřené koncové řešení silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh)	
Problémová oblast	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA					
Důsledky neřešení	Výrazné problémy dopravy v klidu	Obtížná průjezdnost některých částí PMO	Snížení ekonomického potenciálu špatně dostupných regionů	Riziko vzniku vnitřních periferií	Zhoršené ovzduší a zhoršená akustická situace v urbanizovaných oblastech	Zvýšená nehodovost na neodpovídající silniční síti
Řeší	1.1.1, 1.1.2, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.4.1					

Graf č. 12 ukazuje vývoj intenzity automobilové dopravy na území hl.m. Prahy od roku 1961 do roku 2013. Z grafu lze vysledovat značnou růstovou tendenci až do roku 2010. Markantní je zejména nárůst mezi lety 1990 a 2000, kdy proběhlo značné zintenzivnění dopravy vlivem transformačních faktorů, které na celém území České republiky působily velice dynamické změny. Od roku 2010 se dá sledovat jistá stagnace, či dokonce mírný pokles intenzity automobilové dopravy na území hlavního města. Tento pokles koreluje s vyšším počtem přepravených přes hranici Prahy v rámci linek PID (viz graf č. 14). Toto lze považovat za dobře nastavený trend, ve kterém je třeba pokračovat a snížit tak dopravní zátěž samotného centra města individuální automobilovou dopravou.

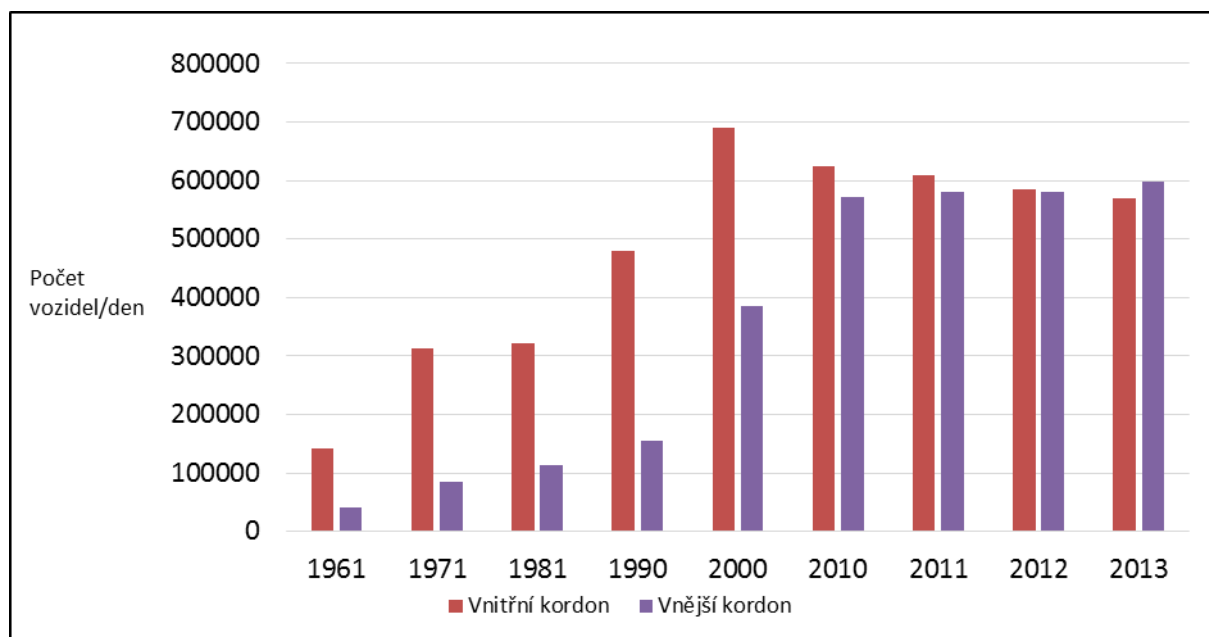
Graf č. 12: Vývoj intenzity automobilové dopravy na území hl. města Prahy



Zdroj: TSK hl.m. Prahy; vlastní zpracování dat

Graf č. 13 zobrazuje rozložení intenzity automobilové dopravy mezi centrálním a vnějším kordonem hlavního města Prahy. Po intenzivním růstu dopravy v centrálních částech hlavního města v transformačním období mezi roky 1990 a 2000 se automobilová doprava začala více přesouvat na vnější kordon, což souvisí převážně s realizací některých úseků Městského okruhu. Rok 2013 byl prvním, kdy doprava po vnějším kordonu převýšila intenzitu dopravy na centrálním kordonu. Toto lze považovat rovněž za velmi pozitivní tendenci, v jejíž podpoře je třeba pokračovat.

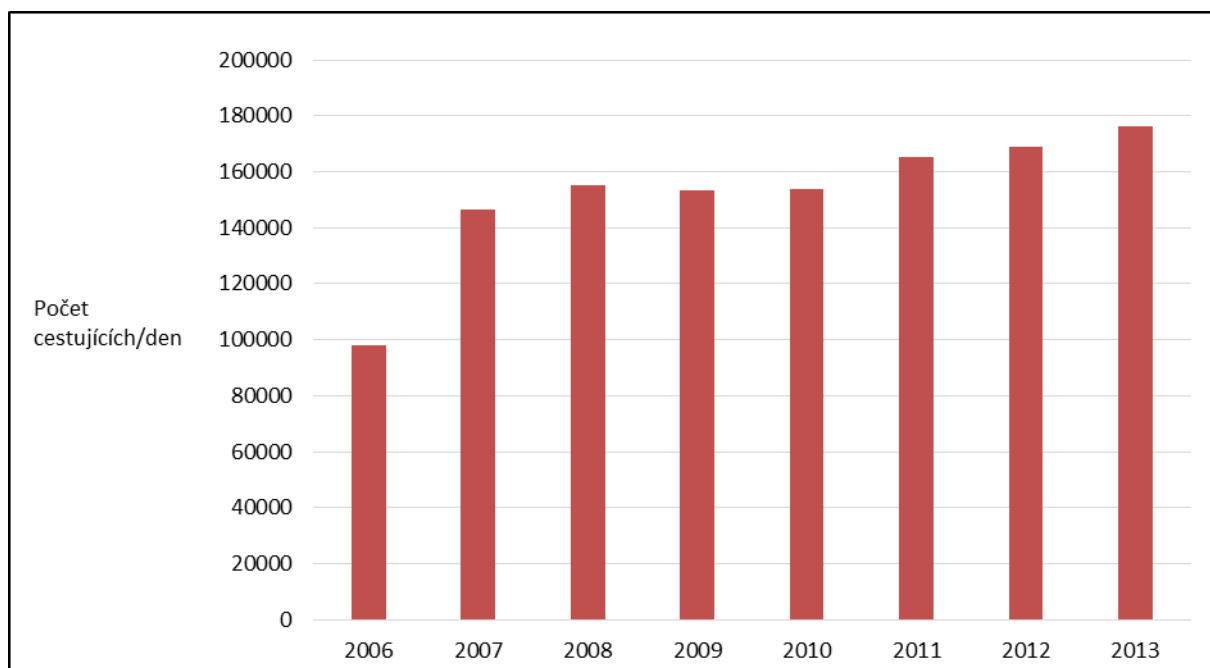
Graf č. 13: Vývoj intenzity automobilové dopravy na vnějším a centrálním kordonu hl. m. Prahy



Zdroj: TSK hl.m. Prahy; vlastní zpracování dat

Tendence v hromadné příměstské dopravě zachycuje graf č. 14, který znázorňuje počet cestujících překračujících hranice Prahy v rámci linek Pražské integrované dopravy (nezahrnuje cestující překračující hranice Prahy v rámci linek Středočeské integrované dopravy). Z něho je patrný rostoucí počet cestujících způsobený vyšším počtem linek zahrnutých do Pražského integrovaného systému dopravy, dále také rozvojem a vyšší kvalitou příměstské železniční dopravy. Rovněž tento trend je pozitivně nastaven, je však třeba dále pracovat na větším integrování linek SID a PID ve Středočeském kraji a zvyšování kvality a pohodlí pro cestující. Dále je třeba podpořit možnosti parkování u dopravních uzlů jak na území Středočeského kraje, tak v okrajových částech hlavního města a umožnit tak pohodlný přestup na veřejnou dopravu.

Graf č. 14: Vývoj počtu cestujících překračujících hranice hl. m. Prahy linkami Pražské integrované dopravy



Zdroj: TSK hl.m. Prahy; vlastní zpracování dat

2.4.2 Problémová oblast ochrana před přírodními a ekologickými riziky

Tabulka č. 10: Příčiny a důsledky problémové oblasti ochrana před ekologickými a přírodními riziky

Příčiny	Nedostatečné zprůtočnění vodních toků	Nedostatečný retenční potenciál krajiny	Špatné přirozené rozlivy vody v krajině	Nedostatek vodních děl určených k regulaci povodně	Nedostatečné varovné, hlásné a výstražné systémy
Problémová oblast	OCHRANA PŘED EKOLOGICKÝMI A PŘÍRODNÍMI RIZIKY				
Důsledky neřešení	<p>Časté vysoké škody způsobené povodněmi</p> <p>Ohrožení života a zdraví obyvatel PMO</p> <p>Snížení rozvojového potenciálu postižovaných oblastí</p> <p>Urychlení odtoku srážek a vznik povodní z přivalových dešťů</p>				
Řeší	2.1.1, 2.1.2				

Tabulka č. 11: Předběžné vyčíslení škod pro jednotlivé kraje postižené povodněmi v červnu 2013

Kraj	Počet		Celkem (v tis. Kč)
	Postižené obce	Vypracované přehledy odhadů nákladů	
Jihočeský	339	269	2 012 647
Královehradecký	125	108	871 745
Liberecký	82	72	568 409
Plzeňský	169	95	279 270
Středočeský	381	381	4 091 519
Ústecký	86	74	3 523 108
Hl. m. Praha	1	1	3 841 484
Karlovarský	26	-	20 128
Pardubický	-	-	161 000
Celkem	1209	1000	15 369 411

Zdroj: ČHMÚ – Vyhodnocení povodní v červnu 2013

2.4.3 Problémová oblast regionální školství

Tabulka č. 12: Příčiny a důsledky problémové oblasti kvalita a dostupnost vzdělání

Příčiny	Příliv migrantů ve specifické věkové struktuře do suburbánních zón Prahy	Nedostatečná kapacita předškolních a školních zařízení v suburbii Prahy	Chybějící propojení škol s trhem práce	Zastaralé či nevyhovující vybavení škol pro potřeby kvalitní výuky
Problémová oblast	KVALITA A DOSTUPNOST VZDĚLÁNÍ			
Důsledky neřešení	Pokles atraktivity středisek s nevyhovující vybaveností vzdělávacích zařízení	Vysoká dojíždka za vzděláním do hlavního města	Nízká uplatnitelnost absolventů na trhu práce	Snížení kvality vzdělávání
Řeší	3.1.1, 3.2.1			

Mateřské školy jsou nedílnou součástí vzdělávacího systému ČR a jejich dostatečné kapacity jsou nutnou podmínkou i pro zajištění včasného návratu rodičů na trh práce. Tabulka č. 13 přehledně uvádí výrazný nárůst nevyřízených žádostí do mateřských škol ve všech sledovaných ORP za posledních 9 let. Hranice 1 tisíce nevyřízených žádostí byla překročena především v obcích nacházejících se v prstenci okolo Prahy (Kladno, Brandýs nad Labem, Říčany a Černošice), kde je situace dlouhodobě nejkritičtější. S tím souvisí i tendence nárůstu počtu odvolání proti nepřijetí do mateřských škol (graf č. 16). Včasné podání odvolání zvyšuje pravděpodobnost dodatečného přijetí, za poslední čtyři roky se tak počet odvolání zvýšil o téměř 100 %.

Tabulka č. 13: Zamítnuté žádosti o přijetí do mateřských škol

ORP	MATEŘSKÉ ŠKOLY - ZAMÍTNUTÉ ŽÁDOSTI O PŘIJETÍ								
	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014
Benešov	109	126	88	162	284	417	440	515	227
Beroun	16	57	94	182	359	546	467	564	455
Kladno	92	332	333	486	915	994	1194	1447	1400
Slaný	48	49	49	136	195	238	224	217	230
Český Brod	5	32	36	62	118	125	159	151	187
Kralupy nad Vltavou	41	19	61	35	60	85	123	160	181
Mělník	13	41	123	172	162	186	246	411	274
Neratovice	43	84	91	52	112	187	225	135	169
Lysá nad Labem	92	44	50	141	211	353	513	317	491
Brandýs nad Labem	187	245	351	632	1018	1118	1197	1348	1447
Říčany	240	267	351	455	494	707	732	1005	737
Černošice	364	472	1609	1004	1243	1452	1619	2110	1851
Dobříš	15	19	25	56	136	118	142	241	325
Celkem	1265	1787	3261	3575	5307	6526	7281	8621	7974

Poznámka: Do počtu žádostí jsou zahrnuty i žádosti, které byly podány současně na několik MŠ.

Zdroj: MŠMT Praha

Zpracoval: Mgr. M. Roubal

stav k 15. 11. 2013

Tabulka č. 14: Kapacita a naplněnost škol a školských zařízení na území Středočeského kraje

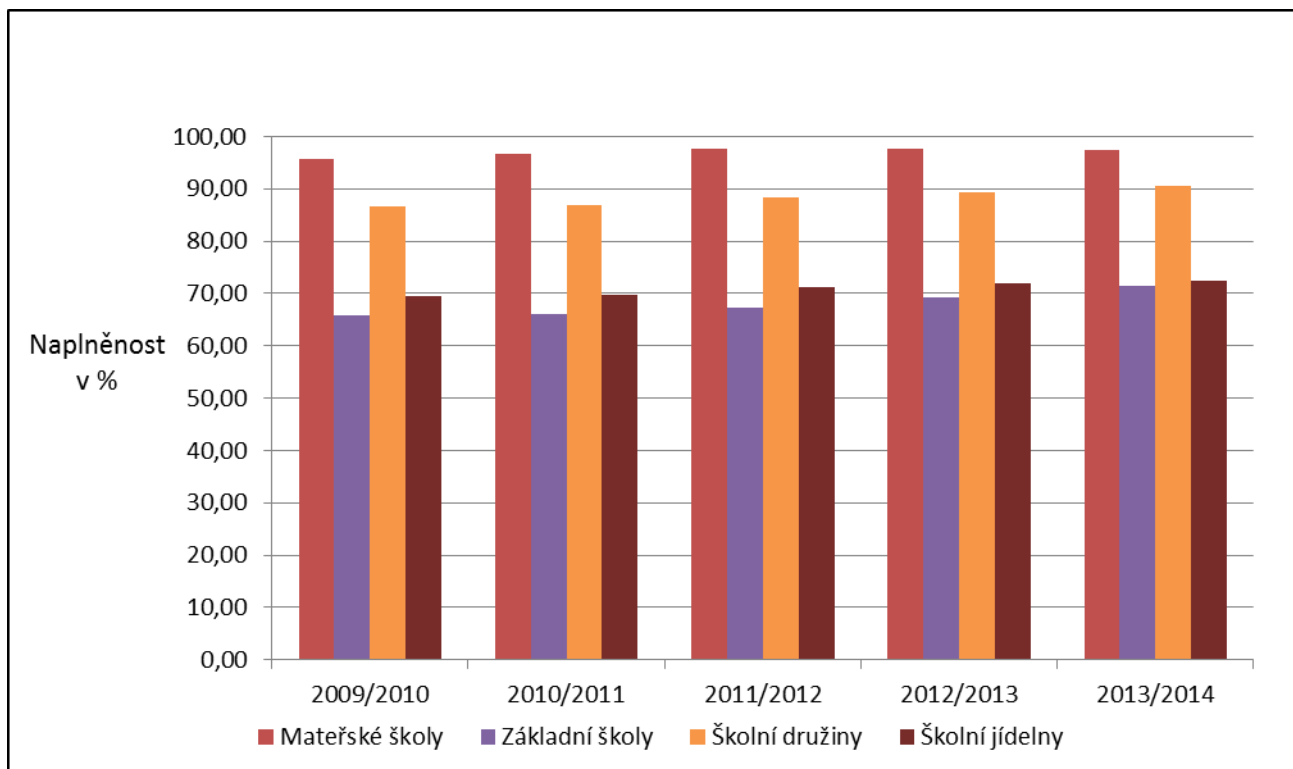
Škola zařízení	2009/2010			2010/2011			2011/2012			2012/2013			2013/2014		
	Kap. v RŠ	Žáci	%	Kap. v RŠ	Žáci	%	Kap. v RŠ	Žáci	%	Kap. v RŠ	Žáci	%	Kap. v RŠ	Žáci	%
MŠ	38377	36768	95,81	40635	39248	96,59	43163	42175	97,71	45359	44288	97,64	47862	46673	97,52
ZŠ	143338	94185	65,71	143928	95039	66,03	144548	97437	67,41	145401	100706	69,26	144885	103660	71,55
ŠD	33831	29334	86,71	35062	30489	86,96	36699	32436	88,38	38600	34486	89,34	40653	36836	90,61
ŠJ	201729	140391	69,59	219888	153269	69,70	222656	158363	71,12	225491	162375	72,01	233231	169103	72,50

Zdroj: MŠMT Praha

Vysvětlivky: RŠ – regionální školství; MŠ – mateřské školy; ZŠ – základní školy; ŠD – školní družiny; ŠJ – školní jídelny

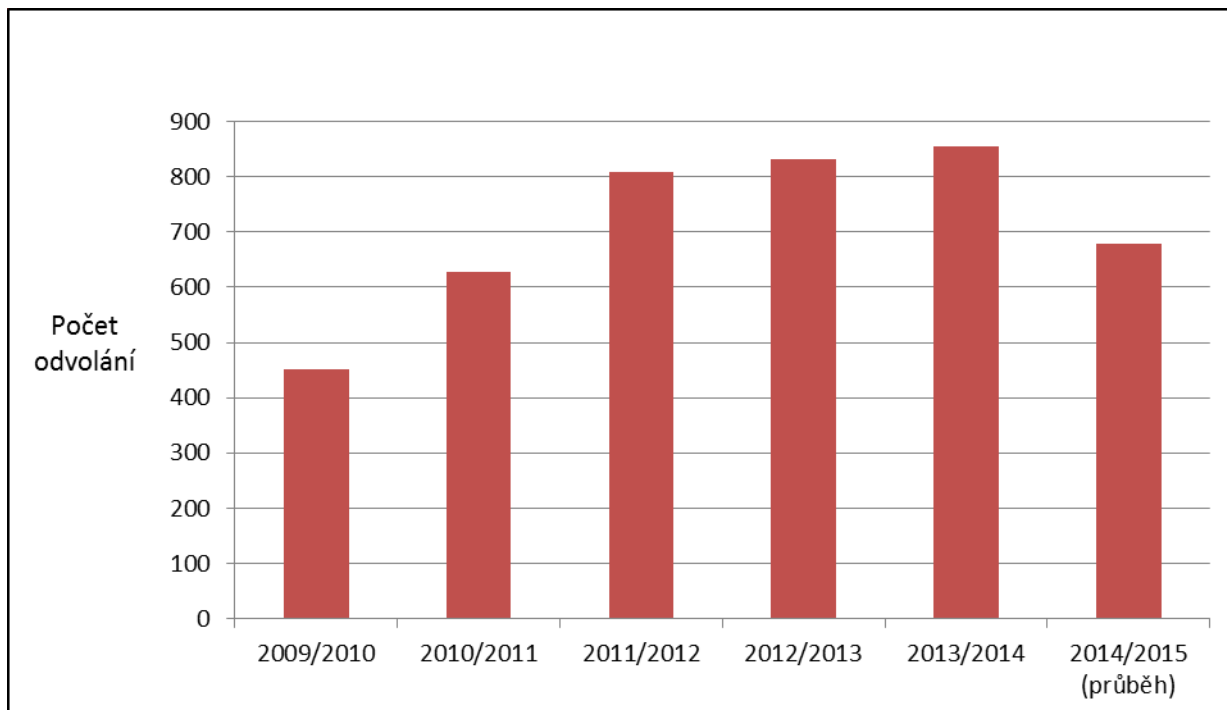
Situace základního školství ve Středočeském kraji není o nic příznivější. Na rozdíl od mateřských škol je docházka do základní školy povinná, o to větší nutností je tak zajištění dostatečné kapacity v obci, v níž mají žáci trvalý pobyt, popřípadě v obci spádové. V grafu č. 15 lze pozorovat rostoucí naplněnost základních škol a souvisejících školských zařízení, především tedy školních družin. Počet dětí ve Středočeském kraji, které nastupují do prvních tříd základních škol, odráží silné ročníky v mateřských školách. Obce akutně zajišťují nové kapacity na úkor kvality vzdělávání, kdy jsou nuceny například rušit odborné učebny, a na úkor zázemí pro pedagogy či družinu (chybějí samostatné prostory). Obce, které jsou spádové pro širší území, ruší smlouvy s okolními obcemi, aby prvořadě zajistily své požadavky. Přes veškerá tato opatření však narůstá počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na základních školách, jak lze vyčíst z grafu č. 17.

Graf č. 15: Naplněnost škol a školských zařízení ve Středočeském kraji



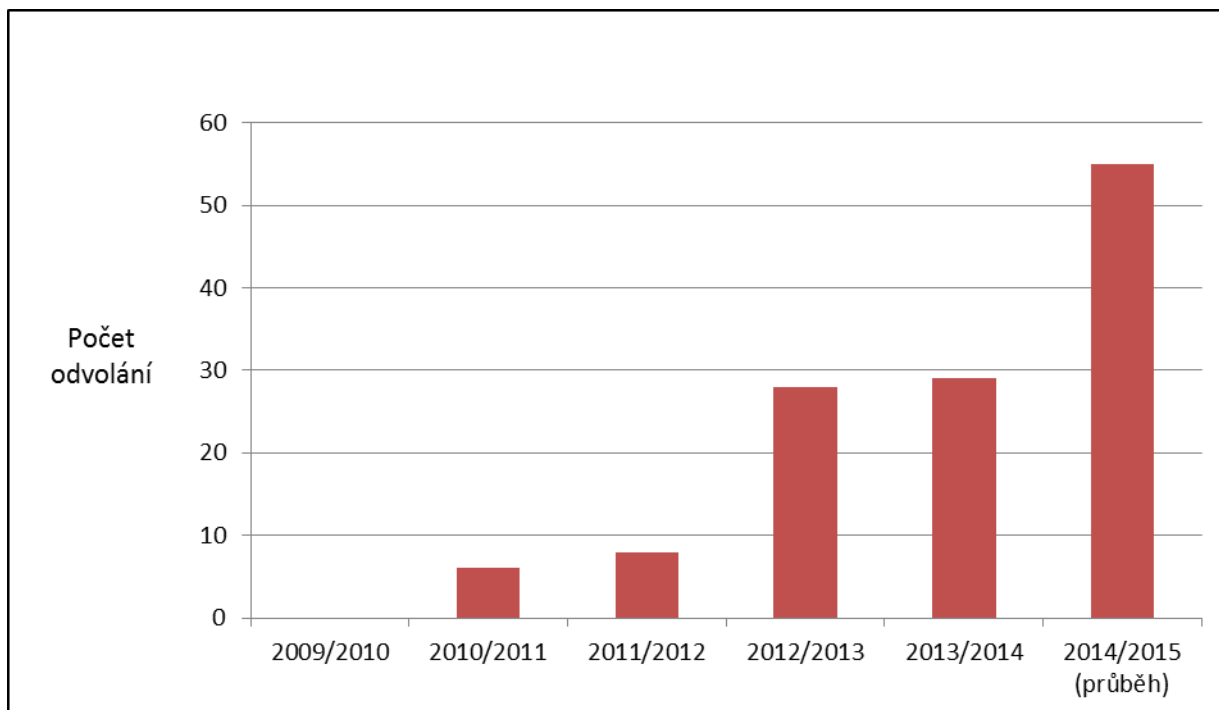
Zdroj: MŠMT Praha

Graf č. 16: Počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na mateřských školách ve Středočeském kraji



Zdroj dat: MŠMT

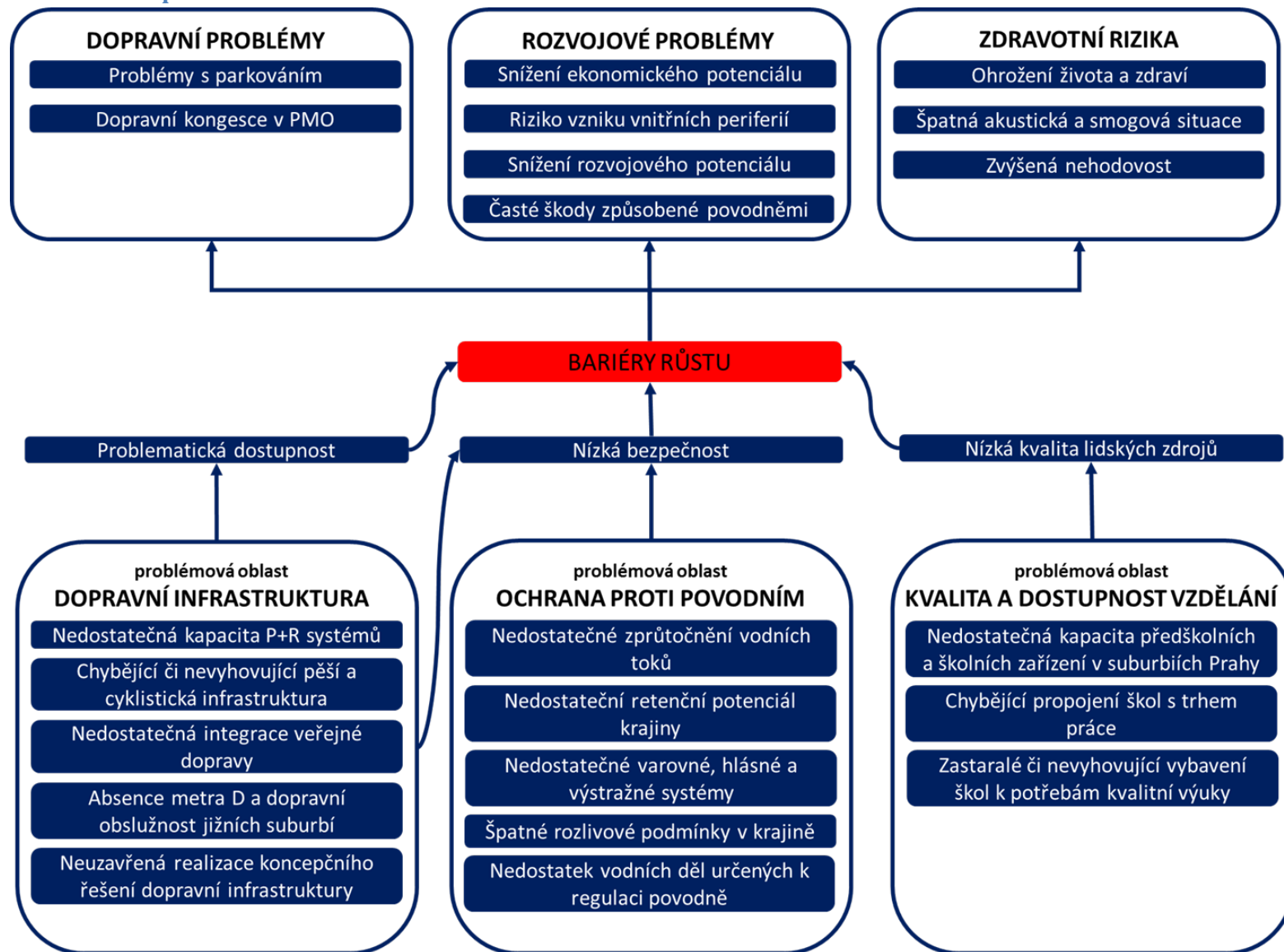
Graf č. 17: Počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na základních školách ve Středočeském kraji



Zdroj dat: MŠMT

Obdobná situace je i na území hl. m. Prahy, kde je vzhledem k hustotě osídlení problém uspokojit vlastní poptávku po dostatečné kapacitě vzdělávacích zařízení, natož tak ještě absorbovat poptávku ze svého zázemí. Zároveň se hlavní město potýká se specifickými požadavky na životní styl a se začleňováním heterogenních a multikulturních skupin obyvatel do vzdělávacího systému tak, aby nedošlo k prohlubování bariér mezi všemi obyvateli města. Tyto požadavky jsou zohledněny v Operačním programu Praha – pól růstu ČR, kde bude možné tyto problémy řešit kombinovaně v rámci specifických aktivit financovaných z multifundové prioritní osy 4: Vzdělání a vzdělanost, a to prostřednictvím individuálních výzev.

2.4.4 Strom problémů



3 Vize a stanovení cílů

Poznámka: Jedná se o pracovní verzi návrhové části Strategie ITI. Návrhová část a související přílohy budou dále upravovány a upřesňovány dle aktuálního vyjednávání s dotčenými Řídicími orgány a na základě skutečné výše alokace pro jednotlivá opatření.

Na základě výstupů analytické části byla pro Pražskou metropolitní oblast formulována vize a dále globální cíl větvcí se do prioritních oblastí a jejich specifických cílů. Na tuto definovanou strukturu priorit navazuje tzv. intervenční část strategie rozpracovaná do úrovně opatření.

3.1 Vize

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

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

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

3.2 Globální cíl

V případě Pražské metropolitní oblasti nejde o homogenní prostor se společnými rysy. Pražská metropolitní oblast se skládá z velmi koncentrovaného území Prahy s kumulací ekonomických a administrativních funkcí. Toto koncentrované území je obklopené prstencem rezidenčního zázemí s požadavky vyplývajícími z dynamicky rostoucího počtu obyvatel. Tato situace vyvolává požadavky na infrastrukturní kapacity a nabídku služeb jak v Praze samotné, tak v jejím zázemí. Vzhledem k intenzivnímu pohybu obyvatel mezi Prahou a obcemi Středočeského kraje je nutné přizpůsobit i infrastrukturu, která obě území vzájemně propojuje. Území je rovněž propojené povodími hlavních řek.

Globálním cílem PMO je tedy propojení jádra a zázemí pražské aglomerace do jednoho funkčního celku s efektivně rozmístěnou infrastrukturou veřejných služeb, který bude jednak dobře dopravně propojený a jednak bude společně chráněný před přírodními riziky, a to při celkovém respektování zdravého životního prostředí.

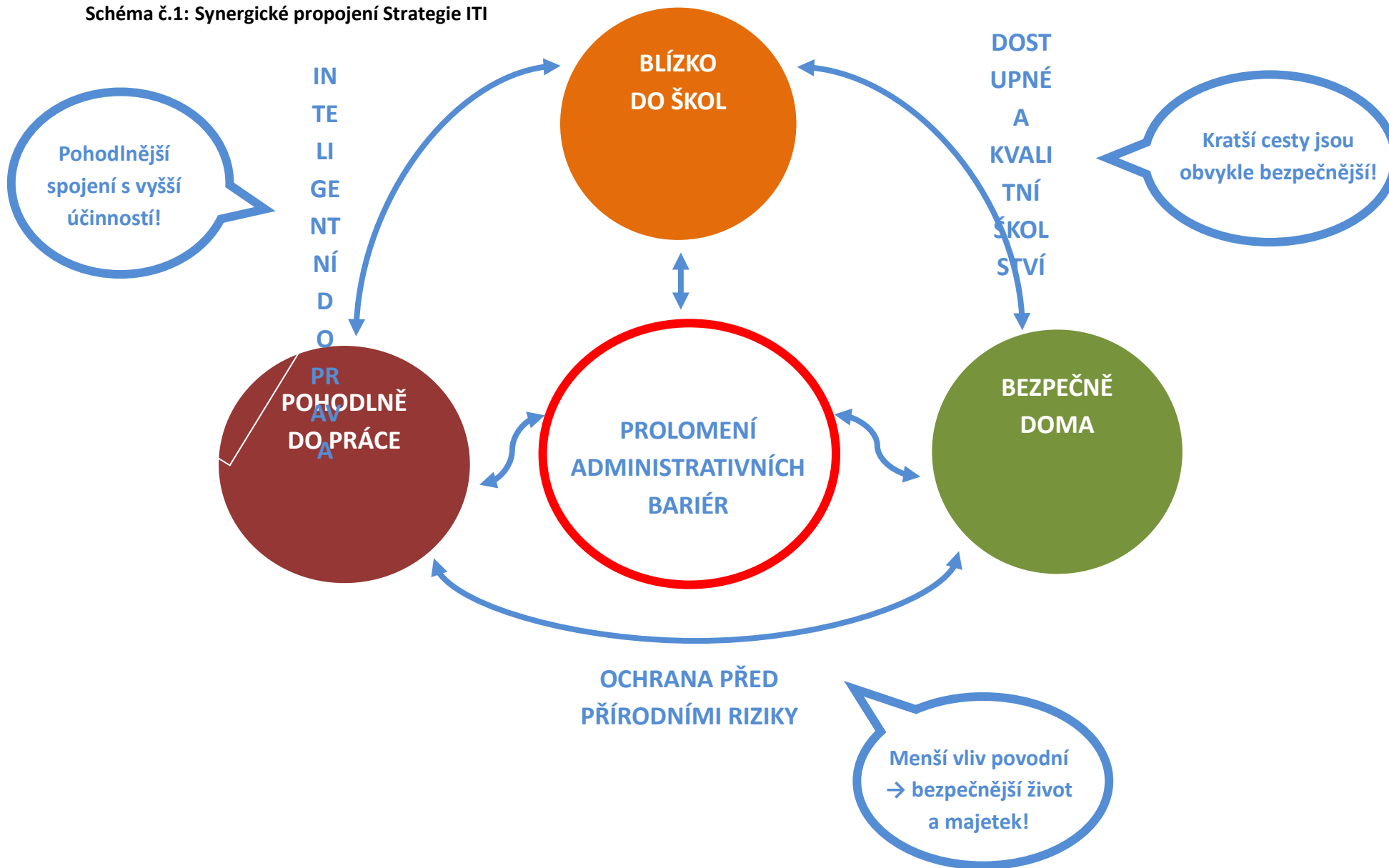
3.3 Strategie

Strategie PMO reaguje na specifika území pražského metropolitního území, přičemž se koncentruje na 3 problémové oblasti: oblast dopravy, oblast ochrany před přírodními riziky a oblast regionálního školství. Schéma strategie je uvedeno v tabulce níže.

Tabulka č. 15: Základní strategické vymezení Strategie ITI

INTEGROVANÁ STRATEGIE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI				
VIZE PMO	Pražská metropolitní oblast v roce 2023: Blízko do škol, pohodlně do práce, bezpečně doma!			
GLOBÁLNÍ CÍL	Globálním cílem PMO je propojení jádra a zázemí pražské aglomerace do jednoho funkčního celku s efektivně rozmístěnou infrastrukturou veřejných služeb, který bude jednak dobře dopravně propojený a jednak bude společně chráněný před přírodními riziky, a to při celkovém respektování zdravého životního prostředí.			
PRIORITNÍ OBLAST	PO 1 - INTELIGENTNÍ DOPRAVA	PO 2 - OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI RIZIKY	PO 3 - DOSTUPNÉ A KVALITNÍ ŠKOLSTVÍ	
	Cíl: Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí.	Cíl: Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly.	Cíl: Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.	
SPECIFICKÉ CÍLE	1. Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO	1. Zabezpečit území před následky povodní	1.	Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání
	2. Posílit preferenci hromadné dopravy		2.	Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce
	3. Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T			
	4. Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí			

Schéma č.1: Synergické propojení Strategie ITI



3.3.1 Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava

Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava	
Cíl prioritní oblasti	Prostupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí
Vazba na konkrétní výstup SWOT analýzy	<p>Z hlediska potřeb lokálních aktérů v území PMO je zřejmé, že klíčová je potřeba kvalitní dopravní sítě pro denní dojížděku za prací, do škol a za službami. V této oblasti sice došlo v posledních dvou desetiletích k výrazné integraci veřejné dopravy a vylepšení některých dílčích stránek veřejné dopravy (např. kvalita a množství příměstských vlaků, integrace příměstské dopravy), ale další aspekty každodenního dojíždění nevykazují zlepšení (např. kvalita nádraží v tranzitních bodech příměstského prostoru) nebo dochází k jejich zhoršení (rozvoj komerční a rezidenční suburbanizace a s nimi vzrůstající nároky na veřejnou dopravu i silniční síť, dopravní kongesce, nadměrné zatížení sídel s chybějícími obchvaty). Komplexní integrovaný systém dopravy (Prahy a Středočeského kraje) stále neexistuje a je jednou z významných bariér dalšího rozvoje území především v zázemí aglomerace. Problémem, který se výrazně dotýká obyvatel pražské metropolitní oblasti, je tak nedokončená integrace dopravních systémů, včetně nedostatečného zapojení železniční dopravy do IDS.</p> <p>V aglomeraci je stále nedostatečné propojení některých okrajových lokalit a suburbii kolejovou dopravou, včetně chybějící doprovodné infrastruktury (např. chybějící přestupy na železnici, metro; chybějící záchytná parkoviště). Špatnou dopravní obslužnost vykazují zejména jižní suburbia (absence linky D metra).</p> <p>Analýza ukázala, že došlo k nárůstu individuální dopravy na úkor hromadné dopravy, ve vazbě na růst počtu obyvatel zázemí Prahy, a to zejména v důsledku procesu suburbanizace. Zvýšení kvality i rychlosti zejména veřejné dopravy by mělo napomoci tento trend zvrátit.</p> <p>Doprava na území PMO má negativní vliv na životní prostředí a obyvatele PMO, obyvatelé měst jsou zde nadměrně zatěžováni emisemi ze zastaralého vozového parku veřejné dopravy (zejména autobusové příměstské dopravy).</p> <p>Území PMO má rovněž nedostatečnou infrastrukturu pro cyklistickou dopravu, která má potenciál stát se ve vybraných oblastech alternativou k individuální automobilové dopravě pro dojíždění do práce.</p> <p>PMO má ovšem i významnou tranzitní funkci v exponovaném středoevropském prostoru. Na území ale stále existují lokality s nedostatečným napojením na hlavní dopravní tahy sítě TEN-T, není dokončena realizace koncepčního řešení infrastruktury v některých částech kraje s dopadem na celý Středočeský kraj (např. tangenciální vazby). Dále chybí krajský (aglomerační) okruh, který by pomohl odvést tranzitní dopravu z vysoce urbanizovaného území Prahy a není dokončen městský okruh, řešící automobilovou dopravu především v zázemí aglomerace. Území celkově vykazuje vysokou dopravní zátěž, zejména tranzitní dopravou vůči PMO.</p>
Význam prioritní oblasti	Zásadní význam pro integraci veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji, zvýšení atraktivity veřejné dopravy na úkor individuální dopravy. Odlehčení tranzitní dopravy z urbanizovaného území. Zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí.
Vazba na jiné prioritní oblasti	PO2: Ochrana před přírodními riziky PO3: Dostupné a kvalitní školství
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none"> o hlavní město Praha o další města a obce na území PMO

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Středočeský kraj ○ ROPID/nový organizátor (právnícká osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících) ○ Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. ○ dopravci v oblasti veřejné osobní dopravy ○ Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje ○ Technická správa komunikací hl. m. Prahy ○ SŽDC
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblastí	<p>Výčet indikátorů (vycházející z jednotlivých OP):</p> <p><i>Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě</i></p> <p><i>Podíl cyklistiky na přepravních výkonech</i></p> <p><i>Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě</i></p> <p><i>Počet vytvořených parkovacích míst</i></p> <p><i>Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy</i></p> <p><i>Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu</i></p> <p><i>Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě</i></p> <p><i>Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras</i></p> <p><i>Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras</i></p> <p><i>Počet parkovacích míst pro jízdní kola</i></p> <p><i>Počet osob přepravených veřejnou dopravou</i></p> <p><i>Množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů</i></p> <p><i>Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut</i></p> <p><i>Celková délka nově postavených silnic</i></p> <p><i>Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic</i></p> <p><i>Délka nových silnic II. třídy</i></p> <p><i>Délka nových silnic III. třídy</i></p> <p><i>Délka rekonstruovaných silnic II. třídy</i></p> <p><i>Délka rekonstruovaných silnic III. třídy</i></p> <p><i>Hodnota úspory času ve veřejné dopravě</i></p> <p><i>Počet vozidel parkujících na místech v systému P+R</i></p> <p><i>Odhadované roční snížení emisí skleníkových plynů</i></p> <p><i>Délka nových podélných dělících preferenčních opatření</i></p> <p><i>Počet vozidel parkujících na P+R</i></p> <p><i>Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města)</i></p> <p><i>Počet vytvořených parkovacích míst vybavených pro dobíjení elektromobilů</i></p> <p><i>Úspora nafty v provozu městské autobusové dopravy</i></p> <p><i>Počet parkovacích míst pro jízdní kola</i></p>
Významná rizika	<p>Hlavními riziky jsou nedostatečné legislativní zabezpečení přípravy dopravních staveb (např. výkupy pozemků, majetkové vztahy apod.) a obtížné dosahování konsenzu hlavních aktérův oblasti veřejné dopravy na území 2 krajů, resp. Hl. m. Prahy a Středočeského kraje.</p>
Časový rámec	<p>2016-2023</p>
Výčet opatření	<ul style="list-style-type: none"> ○ Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy ○ Opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy

- Opatření 1.2.1: Zavedení a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky
- Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu
- Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T
- Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu
- Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě

3.3.2 Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky

Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky	
Cíl prioritní oblasti	Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly
Vazba na konkrétní výstup SWOT analýzy	Území PMO je postihováno povodněmi, včetně letních povodní z bouřek způsobených krátkými a intenzivními přivalovými dešti. Navzdory tomu, že některé oblasti mají kvalitní protipovodňová opatření, je PMO vysoce urbanizované území a povodně zde způsobují stále velmi vysoké škody. Praha disponuje rozvinutým systémem protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce, který ochraňuje zejména historické centrum Prahy. Problémy se však vyskytují v povodí drobných vodních toků vstupujících do Prahy – Botič, Rokytky, Říčanský potok apod, které ohrožují nejen dotčená města a obce ve Středočeském kraji, ale zejména přilehlé městské části hlavního města. Chybí koordinovaný přístup v řešení protipovodňové problematiky napříč celých toků na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje. V povodí Sázavy a Berounky není dostatek vodních nádrží k regulaci povodní. Komplexně není vybudován ani preventivní systém ochrany proti povodním ve smyslu zajištění varovného systému a nedostatečné jsou rovněž předpovědní systémy a modely pro území PMO.
Význam prioritní oblasti	Zásadní význam pro koordinovaný přístup v řešení protipovodňové problematiky PMO.
Vazba na jiné prioritní oblasti	PO1: Inteligentní doprava
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none"> ○ hlavní město Praha ○ další města a obce na území PMO ○ Středočeský kraj ○ Povodí Vltavy, s.p. ○ Český hydrometeorologický ústav
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	<p>Výčet indikátorů (vycházející z OP):</p> <p><i>Počet obyvatel dotčených rozlivem Q100</i></p> <p><i>Nepropustně zpevněná plocha připojená na jednotnou kanalizaci</i></p> <p><i>Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním</i></p> <p><i>Území s identifikovanou svahovou nestabilitou</i></p> <p><i>Délka řešených kilometrů toků</i></p> <p><i>Objem retardované dešťové vody</i></p> <p><i>Počet obnovených, vystavěných a rekonstruovaných vodních děl sloužících k povodňové ochraně</i></p> <p><i>Plocha nově stabilizovaných objektů svahových nestabilit v rámci OPŽP 2014+</i></p> <p><i>Počet obcí s nedostatečnou povodňovou ochranou</i></p> <p><i>Počet obcí s digitálním povodňovým plánem</i></p> <p><i>Počet studií v oblasti s potenciálním povodňovým rizikem s návrhem povodňové ochrany přírodě blízkým způsobem</i></p>
Významná rizika	Hlavním rizikem v této oblasti je nezbytná koordinace širokého spektra aktérů a rovněž majetkové vztahy, které v některých případech brání komplexnímu protipovodňovému zabezpečení oblasti.
Časový rámec	2016-2023
Výčet opatření	<ul style="list-style-type: none"> ○ Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření

o Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní

3.3.3 Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství

Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství	
Cíl prioritní oblasti	Metropolitní oblast podporující dostupné a kvalitní školství, metropolitní oblast reflektující výzvy znalostní ekonomiky a potřeby dynamického trhu práce.
Vazba na konkrétní výstup SWOT analýzy	<p>V souvislosti s přílivem suburbánních migrantů a jejich specifické věkové struktury vykazují oblasti s velkým nárůstem počtu obyvatel v zázemí Prahy (např. ORP Černošice, Kladno, Brandýs nad Labem a Říčany) nedostatečný počet a nedostatečné kapacity mateřských škol. Jelikož i v budoucnosti lze očekávat relativně rozsáhlou suburbánní výstavbu s obdobným demografickým složením, lze očekávat přetrvávání tohoto problému ve vybraných lokalitách i v následujících letech.</p> <p>Na území PMO byly místně identifikovány i nedostatečné kapacity základních škol, zejména v krátkodobém a střednědobém výhledu (viz též výše) a zejména zastaralá a nevyhovující infrastruktura školních budov (ZŠ i SŠ), mimo jiné i v důsledku zavedené střediskové soustavy v období socialismu. Zejména ve vybavenosti a v prostředcích na provoz je možné sledovat výrazné rozdíly mezi školami v různých částech metropolitního regionu. Nedostatečné prostředky na provoz škol jsou významnou bariérou jejich rozvoje a kvality výuky, což pak představuje jednu z bariér dalšího rozvoje regionu.</p> <p>Propojení škol a potřeb trhu práce není v regionu dostatečné, malý důraz je kladen na praxi, což ve svém důsledku vede k nižšímu uplatnění absolventů škol na trhu práce. Existuje rovněž rozdílný zájem žáků o studium na středních školách v Praze a v zázemí, resp. zbývající části aglomerace.</p>
Význam prioritní oblasti	Zásadní význam z hlediska zajištění dostatečných kapacit a nabídky kvalitních odborných vzdělávacích zařízení v zázemí hlavního města Prahy.
Vazba na jiné prioritní oblasti	PO1: Inteligentní doprava
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none"> ○ hlavní město Praha ○ další města a obce na území PMO a jimi zřizované organizace ○ Středočeský kraj a jím zřizované organizace ○ Školské právnické osoby ○ Školy a školská zařízení
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	<p>Výčet indikátorů (vycházející z OP):</p> <p><i>Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém</i></p> <p><i>Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení</i></p> <p><i>Počet osob využívající zařízení péče o děti do 3 let</i></p> <p><i>Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení</i></p> <p><i>Počet podpořených vzdělávacích zařízení</i></p>
Významná rizika	Rizika v této oblasti lze spatřovat v proměnlivosti potřeb trhu práce a z toho plynoucí proměny požadavků směrem ke vzdělávacímu systému. Rizikem je i nedostatečná územní kooperace aktérů v oblasti vzdělávání, která by však měla být řešena prostřednictvím Krajských akčních plánů a Místních akčních plánů.
Časový rámec	2016-2023
Výčet opatření	<ul style="list-style-type: none"> ○ Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání ○ Opatření 3.2.1: Rozšíření kapacit a technického vybavení škol (MŠ, ZŠ, SŠ)

4 Horizontální témata

Horizontální témata definovaná Evropskou komisí průřezově zasahují do všech oblastí socioekonomického rozvoje. Dodržování horizontálních principů je cílem každého operačního programu a je tedy třeba je chápat i jako součást cílů strategie ITI.

Jde o problematiku rovných příležitostí a udržitelného rozvoje, která je podrobněji rozepsána níže.

4.1 Rovné příležitosti

Princip rovných příležitostí a ochrana před diskriminací na základě pohlaví, rasového nebo etnického původu, náboženského vyznání nebo víry, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace byly respektovány při zpracování Integrované strategie ITI pro PMO. Ve všech prioritních oblastech a specifických cílech bude respektován horizontální princip rovných příležitostí – jelikož opatření, na která se specifické cíle dělí vycházejí ze specifických cílů operačních programů, které podmínku dodržování rovných příležitostí musí splňovat a projekty, které by negativně ovlivňovaly princip rovných příležitostí nebudou v OP vůbec podporovány. Při realizaci jednotlivých OP bude brán zřetel na příspěvek k rovnému zacházení, aby měly všechny sociální skupiny stejný přístup k čerpání prostředků. Řídící orgány přislíbili, že zajistí, aby otázka rovných příležitostí a rovného zacházení byla sledována ve všech oblastech intervencí na úrovni projektů.

V rámci integrované strategie se princip rovných příležitostí nejvíce promítá do prioritní oblasti č. 3 – Dostupné a kvalitní školství. Jak specifický cíl 3.1 (Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání), tak specifický cíl 3.2 (Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce) směřují k rovnoprávnému přístupu dětí ke vzdělávání a zároveň napomáhají integraci všech žáků, primárně pak žáků se speciálními vzdělávacími potřebami (SVP).

Také prioritní oblast č. 1 – Inteligentní doprava přispívá svým způsobem ke zrovnoprávnění společnosti, protože nabízí řešení přijatelné pro všechny společenské vrstvy a aplikací doplňkových opatření na zvýšení bezbariérovosti provozu veřejné dopravy umožňuje využívání ekologických způsobů dopravy co nejširšímu spektru koncových uživatelů.

U prioritní oblasti č. 2 – Ochrana před přírodními riziky je dodržování principu rovných příležitostí samozřejmostí.

4.2 Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj uspokojuje potřeby současnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucím generacím naplňovat jejich vlastní potřeby. Základním dokumentem na národní úrovni řešícím problematiku udržitelného rozvoje v ČR, je Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR.

Dodržování principu udržitelného rozvoje je rovněž garantováno již na úrovni OP, kdy se řídicí orgány zavázaly, že nebudou podporovat projekty, které by negativně ovlivňovaly udržitelný rozvoj. Minimální zásady udržitelného rozvoje budou vyžadovány na úrovni každého projektu a následně hodnoceny jako součást realizace projektu. Environmentální aspekty představují důležité kritérium pro výběr projektů.

V rámci integrované strategie se na udržitelný rozvoj bude zaměřovat primárně prioritní oblast č. 1, a to podporou a zatraktivněním udržitelných forem dopravy (veřejná doprava, cyklistická doprava) včetně aktivit na nákup nízkoemisních vozidel pro veřejnou dopravu. Prioritní oblast 2 se zaměřuje na ochranu před povodněmi, ale i zde se dbá na zavádění především přírodně blízkých opatření (rozlivy vody do krajiny, zvýšení retenčního potenciálu koryt vodních toků, apod.)

Prioritní oblast č. 3 se tematicky váže na téma udržitelného rozvoje jen okrajově, ale jelikož budou podporovány také investiční projekty na výstavbu, přístavbu či rekonstrukci budov bude nutné i zde dbát na přísné dodržování tohoto horizontálního principu, což je zajištěno ze strany Integrovaného regionálního operačního programu, ze kterého budou aktivity financovány.

5 Popis opatření

5.1 Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

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

- **Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO**
- **Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy**
- **Specifický cíl 1.3 Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T**
- **Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí**

5.1.1 Specifický cíl 1.1 Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO

Pro specifický cíl 1.1 *Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob uvnitř PMO* byla definována 2 opatření, využívající jako zdroje financování IROP a OP PPR.

Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémy pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy	
Cíl opatření	Posílit využití veřejné dopravy zatraktivněním a zkapacitněním přestupních terminálů v zázemí Prahy
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	Na území PMO došlo k nárůstu individuální dopravy na úkor hromadné dopravy, ve vazbě na růst počtu obyvatel zázemí Prahy, a to zejména v důsledku procesu suburbanizace. Velký potenciál v této oblasti má železnice, kde ovšem chybí atraktivní a kvalitní terminály i návaznost na další druhy dopravy. Zvýšení kvality i rychlosti veřejné dopravy, prostřednictvím posílení přestupních terminálů, zvýšení jejich úrovně a systémů pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy napomůže tento trend zvrátit.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none">• Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu<ul style="list-style-type: none">○ Terminály využity k přestupu alespoň na jeden druh veřejné dopravy v místech, která jsou z hlediska dopravy spádová pro podstatnou část regionu a odkud vedou autobusové či železniční trasy do Prahy• Výstavba nebo modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R)<ul style="list-style-type: none">○ Záchytná parkoviště, která propojují využití individuální automobilové dopravy a veřejné dopravy tak, aby se zkrátila a urychlila cesta osobními automobily do spádové oblasti; jejich umístění se předpokládá především u dopravních terminálů u železničních stanic v regionu před Prahou, a to s vysokým obratem cestujících a potenciálem zachycení co největšího počtu osobních automobilů z blízké dojezdové vzdálenosti zastávky
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">• hlavní město Praha• další města a obce na území PMO• Středočeský kraj• ROPID/nový organizátor (právnícká osoba založená kraji a obcemi)

	<p>pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dopravci jezdící v závazku veřejné služby na území PMO • České dráhy a.s. (správa majetku) • SŽDC
--	---

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

Cíl opatření	Posílit využití veřejné dopravy zkapacitněním přestupních terminálů na území Prahy
Zdroj financování	OP PPR, PO 2, IP 2.2, SC 2.2: Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy
Zdůvodnění opatření	Na území PMO došlo k nárůstu individuální dopravy na úkor hromadné dopravy, ve vazbě na růst počtu obyvatel zázemí Prahy, a to zejména v důsledku procesu suburbanizace. Doplnkově s opatřením 1.1.1 je nutné posílit systémy pro přestup na veřejnou dopravu na vybraných územích hl. m. Prahy tak, aby byla veřejná doprava více využívána.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Realizace záchytných parkovišť systému P+R u stanic a zastávek drážní dopravy včetně doplňkových služeb úschovy jízdních kol B+R <ul style="list-style-type: none"> ○ Podpora nejvyužívanějších vstupů do Prahy, kde doposud kapacitní nabídka parkovacích systémů je poddimenzovaná nebo není vůbec zajištěna
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • ROPID/nový organizátor (právnícká osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících) • Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. • TSK hl. m. Prahy • České dráhy a.s. • SŽDC

5.1.2 Specifický cíl 1.2 Posílit preferenci hromadné dopravy

Pro specifický cíl 1.2 *Posílit preferenci hromadné dopravy* byla definována 2 opatření využívající jako zdroje financování IROP a OP PPR.

Opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky

Cíl opatření	Posílit preferenci veřejné dopravy oproti dopravě individuální v zázemí Prahy
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	V posledních dvou desetiletích došlo k výrazné integraci veřejné dopravy na území hl. m. Prahy a části Středočeského kraje, ale komplexní integrovaný systém dopravy pro Prahu a Středočeský kraj stále neexistuje a je jednou z bariér dalšího rozvoje území. Inteligentní dopravní systémy (ITS) a dopravní telematika (včetně informačních systémů pro cestující a odbavovacích systémů) není dostatečně používána.
Popis opatření a	<ul style="list-style-type: none"> • Výstavba, rekonstrukce nebo modernizace ITS a dopravní telematiky

typových aktivit	<p>pro veřejnou dopravu</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zřízení a doplnění zařízení aktivní preference na SSZ na prioritních křižovatkách měst a obcí ve Středočeském kraji • Zavádění nebo modernizace řídicích, informačních a platebních systémů pro veřejnou dopravu <ul style="list-style-type: none"> ○ Vybudování komplexního integrovaného dopravního systému pro Prahu a Středočeský kraj prostřednictvím realizace centrálního dispečinku veřejné dopravy pro oblast Prahy a Středočeského kraje, pořízení a instalace pro preferenci do vozidel dopravců Středočeského kraje, rozšíření sítě samoobslužných prodejních zařízení apod.
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • další města a obce na území PMO • Středočeský kraj • ROPID/nový organizátor (právnícká osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících) • Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. • dopravci v oblasti veřejné osobní dopravy
Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu	
Cíl opatření	Zvýšit plynulost povrchové městské veřejné dopravy na území hl. m. Prahy
Zdroj financování	OP PPR, PO 2, IP 2.2, SC 2.2: Zvyšování atraktivity užívání městské veřejné dopravy
Zdůvodnění opatření	Zvýšení plynulosti povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu v Praze přispěje k jejímu zrychlení a tedy zatraktivnění pro cestující. Opatření pro preferenci povrchové městské dopravy byla v minulých letech na části území Prahy realizována, systém však není dokončen.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Oddělení tramvajového pásu od uličního provozu • Realizace nebo vyznačení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy či vyhrazených řadicích pruhů pro autobusy • Úpravy křižovatek a úpravy světelných signalizačních zařízení (zařízení pro detekci vozidel před křižovatkou, úpravy signálních programů, apod.) pro preferenci tramvají nebo autobusů • Instalace zařízení pro aktivní detekci v autobusech městské veřejné dopravy • Doplnková opatření k rychlejšímu a bezpečnějšímu nástupu a výstupu na zastávkách tramvají a autobusů, případně úpravy dopravního značení a režimu parkování směřující k plynulejšímu průjezdu tramvají nebo autobusů
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • ROPID/nový organizátor (právnícká osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících) • TSK hl. m. Prahy • Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

- dopravci v oblasti veřejné osobní dopavy

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

Pro specifický cíl 1.3 *Zvýšit regionální mobilitu napojením na infrastrukturu TEN-T* bylo definováno 1 opatření využívající jako zdroje financování IROP.

Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T	
Cíl opatření	Zrychlit napojení vybraného území na síť TEN-T
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7b, SC 1.1 Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoj sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T
Zdůvodnění opatření	PMO má významnou tranzitní funkci v exponovaném středoevropském prostoru. Není dokončena realizace koncepčního řešení infrastruktury v některých částech kraje s dopadem na celý Středočeský kraj (např. tangenciální vazby - chybí krajský (aglomerační) okruh). Na území PMO existují stále lokality s nedostatečným napojením na hlavní dopravní tahy sítě TEN-T. Nekvalitní napojení území představuje jednu z rozvojových bariér. Území PMO celkově vykazuje vysokou dopravní zátěž, zejména tranzitní dopravou, přičemž s nárůstem (komerční i rezidenční) suburbanizace dále roste zatížení vnitřních částí některých sídel, která nemají vybudovaný silniční obchvat.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce, modernizace, popř. výstavba silnic navazujících na síť TEN-T <ul style="list-style-type: none"> ○ Podpora významných úseků, především silnic II. třídy, které zajistí lepší propojenost regionů s Prahou, propojenost regionů uvnitř PMO, investice do jednotlivých úseků aglomeračního okruhu ve Středočeském kraji • Budování obchvatů sídel na vybrané regionální silniční síti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • další města a obce na území PMO • Středočeský kraj • Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

5.1.4 Specifický cíl 1.4 Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí

Pro specifický cíl 1.4 *Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí* byla definována 2 opatření využívající jako zdroj financování IROP.

Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu	
Cíl opatření	Zvýšit využití cyklistické dopravy
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	Území PMO má nedostatečně rozvinutou infrastrukturu pro cyklistickou dopravu, která má potenciál stát se ve vybraných oblastech alternativou k individuální automobilové dopravě pro dojíždění do práce a za službami.
Popis opatření a	<ul style="list-style-type: none"> • Výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras

typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Realizace cyklistických jízdních pruhů • Budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy (zejména veřejné) <ul style="list-style-type: none"> ○ V případě budování cyklostezek a cyklotras na území Středočeského kraje, sledovat návaznost těchto tras na území hl. m. Prahy
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • další města a obce na území PMO • Středočeský kraj

Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě	
Cíl opatření	Snížení uhlíkové zátěže z dopravy na území PMO
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	Území PMO a jeho obyvatelé jsou zatěžováni emisemi ze zastaralého vozového parku veřejné dopravy. Modernizace vozového parku prostřednictvím pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel přispěje ke zmírnění negativních vlivů dopravy na životní prostředí i zdraví obyvatel.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • další města a obce na území PMO • Středočeský kraj • ROPID • dopravci v oblasti veřejné osobní dopravy

Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

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

- **Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní**

5.1.5 Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní

Pro specifický cíl 2.1 *Zabezpečit území před následky povodní* byla definována 2 opatření využívající jako zdroj financování OP ŽP.

Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření	
Cíl opatření	Ochránit území před povodněmi realizací protipovodňových opatření
Zdroj financování	OP ŽP, PO 1, IP 2, SC 1.3 Zajistit povodňovou ochranu v intravilánu
Zdůvodnění opatření	Území PMO je postihováno povodněmi, včetně letních povodní z bouřek, způsobených krátkými a intenzivními přívalovými dešti. Navzdory tomu, že některé oblasti mají kvalitní protipovodňová opatření, je PMO vysoce urbanizované území a povodně zde způsobují stále velmi vysoké škody. Jedná se o administrativně náročné území s velkým množstvím subjektů, tedy orgánů a obcí, na jejichž území se jednotlivé části toků nacházejí a je nutné zajištění koordinace všech těchto subjektů. Hlavní město Praha má rozvinutý systém protipovodňových opatření sloužící k ochraně významných částí města. Nemá však nástroje k zajištění dostatečné protipovodňové ochrany na tocích mimo její administrativní hranice.
Popis opatření a typových aktivit	Realizace přírodě blízkých protipovodňových opatření, především na drobných vodních tocích, které vstupují do Prahy a v případě povodní mají dopad i na dotčené městské části hl. m. Prahy. Dílčí opatření budou realizovány v souladu komplexního řešení daného problému s přihlédnutím na dopad na území nejen Středočeského kraje, ale i Prahy <ul style="list-style-type: none">• Zprůtočnění koryt vodních toků• Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže)• Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině• Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití• Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">• hlavní město Praha• další města a obce na území PMO• Středočeský kraj• Povodí Vltavy, s.p.

Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní	
Cíl opatření	Rozšířit preventivní opatření proti povodním na území PMO
Zdroj financování	OP ŽP, PO 1, IP 2, SC 1.4 Podpořit preventivní protipovodňová opatření
Zdůvodnění opatření	Území je proti povodním postupně preventivně zabezpečováno. Mnoho obcí má již vytvořené povodňové plány, včetně plánů digitálních, a vybudované má i varovné systémy. Komplexní preventivní systém ochrany proti

	povodním nicméně není na celém území PMO dosud vytvořen. Předpovědní systémy a modely pro území PMO jsou rovněž nedostatečné, chybí informační systém o vývoji povodňové situace pro celé území, který by napomohl včasné realizaci protipovodňových opatření, přičemž území je povodněmi často zasahováno, včetně těmi přívalovými.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Budování, rozšíření a zkvalitnění varovných, hlásných, předpovědních a výstražných systémů na lokální úrovni • Analýzy odtokových poměrů včetně návrhů možných protipovodňových opatření • Digitální povodňové plány
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • další města a obce na území PMO • Středočeský kraj • Povodí Vltavy, s.p. • Český hydrometeorologický ústav

5.2 Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

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

- **Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání**
- **Specifický cíl 3.2 Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce**

5.2.1 Specifický cíl 3.1 Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání

Pro specifický cíl 3.1 *Zvýšit kapacitu předškolního vzdělávání* bylo definováno 1 opatření využívající jako zdroj financování IROP.

Opatření 3.1.1: Budování kapacit předškolního vzdělávání	
Cíl opatření	Navýšit kapacity mateřských škol
Zdroj financování	IROP PO 2, IP10, SC 2.4 Zvýšení kvality a dostupnost infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
Zdůvodnění opatření	V souvislosti s přílivem suburbánních migrantů a jejich specifické věkové struktury vykazují oblasti s velkým nárůstem počtu obyvatel v zázemí Prahy (např. ORP Černošice, Kladno, Brandýs nad Labem a Říčany) nedostatečný počet a kapacity mateřských škol. Jelikož i v budoucnosti lze očekávat relativně rozsáhlou suburbánní výstavbu s obdobnou demografickou skladbou, lze očekávat přetrvávání tohoto problému ve vybraných lokalitách i v následujících letech a přesun problému dále na základní vzdělávání, kde jsou již nyní kapacity nedostatečné. V těchto lokalitách je nutné rozšířit stávající kapacity předškolních zařízení tak, aby nedocházelo k vytváření přílišného tlaku na dopravní systémy a rodičům byl tak umožněn včasný návrat do zaměstnání.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none">• Rozšiřování kapacit pro předškolní vzdělávání
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">• hlavní město Praha• další města a obce na území PMO• organizace zřizované nebo zakládané obcemi• školy a školská zařízení v oblasti předškolního a základního vzdělávání• Středočeský kraj

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

Pro specifický cíl 3.2 *Zvýšit kapacitu a kvalitu vzdělávacích zařízení v souladu s požadavky trhu práce* bylo definováno 1 opatření využívající jako zdroj financování IROP.

Opatření 3.2.1: Rozšíření kapacit a technického vybavení vzdělávacích zařízení (MŠ, ZŠ, SŠ)	
Cíl opatření	Zkvalitnit infrastrukturu ve vzdělávacích zařízeních s důrazem na potřeby

	technických oborů a potřeby rozvoje klíčových kompetencí
Zdroj financování	IROP PO 2, IP10, SC 2.4 Zvýšení kvality a dostupnost infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
Zdůvodnění opatření	<p>Na území PMO byly místně identifikovány i nedostatečné kapacity základních škol, zejména v krátkodobém a střednědobém výhledu (viz též výše) a zejména zastaralá a nevyhovující infrastruktura školních budov (ZŠ i SŠ), mimo jiné i v důsledku zavedené střediskové soustavy v období socialismu. Zejména ve vybavenosti a v prostředcích na provoz je možné sledovat výrazné rozdíly mezi školami v různých částech metropolitního regionu. Nedostatečné prostředky na provoz škol jsou významnou bariérou jejich rozvoje a kvality výuky, což pak představuje jednu z bariér dalšího rozvoje regionu.</p> <p>Propojení škol a potřeb trhu práce není v regionu dostatečné, malý důraz je kladen na praxi, což ve svém důsledku vede k nižší uplatnitelnosti absolventů škol na trhu práce.</p> <p>Existuje rovněž rozdílný zájem žáků o studium na středních školách v Praze a v zázemí, resp. zbývající části aglomerace, a je tedy nutné zaměřit se i na zkvalitnění podmínek výuky ve středních školách v zázemí Prahy.</p>
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Výstavba, rekonstrukce a vybavení odborných učeben, laboratoří, dílen, center odborné přípravy a pozemků pro výuku přírodovědných a technických oborů a pro výuku technických a řemeslných dovedností • Rekonstrukce a vybavení vzdělávacích zařízení pro rozvoj vybraných klíčových kompetencí • Rozvoj vnitřní konektivity škol (a školských zařízení) v učebnách, laboratořích a dílnách a připojení k internetu • Úpravy budov a učeben, vybavení nábytkem, stroji, didaktickými pomůckami, kompenzačními pomůckami a kompenzačním vybavením pro vzdělávání dětí, žáků a studentů se SVP <ul style="list-style-type: none"> ○ Jednotlivé aktivity a realizované projekty musí prokazovat soulad s prioritami akčního plánu v daném území. V případě podpory infrastruktury pro základní vzdělávání je nutné, aby dotyčný místní akční plán obsahoval formu dohody o efektivní využitelnosti této investice zřizovatelů a škol, kterých se problematika týká, tedy ve spádové oblasti
Časový plán realizace	2016-2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> • hlavní město Praha • další města a obce na území PMO • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • školy a školská zařízení v oblasti předškolního, základního a středního vzdělávání • Středočeský kraj • organizace zřizované nebo zakládáné krajem

6 Popis očekávaných výsledků a výstupů včetně relevantních indikátorů

Monitorovací indikátory byly určeny pro úroveň opatření, přičemž kvantifikují předpokládané výstupy a výsledky realizace strategie. Indikátory byly vybrány z relevantních operačních programů, resp. z NČI. Výběr indikátorů tedy odpovídá přiřazení opatření k jednotlivým specifickým cílům operačních programů, z nichž budou opatření financována.

Na úrovni indikátoru je sledováno:

- příslušnost k prioritní oblasti, specifickému cíli a opatření
- identifikační kód
- operační program, specifický cíl
- název indikátoru
- jednotka měření
- výchozí hodnota
- cílová hodnota
- zdroj a způsob měření.

Poznámka: Doplnění hodnot k indikátorům lze očekávat po zpřesnění návrhové části a jednotlivých opatření.

Tabulka č. 16: Indikátorová soustava ITI PMO

Specifický cíl/opatření	ID	OP/specifický cíl	Název	Výstup/výsledek	Jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Zdroj a způsob měření
1.1/1.1.1	75201	IROP/1.2	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	výstup	terminály	0	10	žadatel/příjemce
1.1/1.1.1	76401	IROP/1.2	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	výstup	parkovací místa	0	570	žadatel/příjemce
1.1/1.1.1	74001	IROP/1.2	Počet vytvořených parkovacích míst	výstup	parkovací místa	0	2313	žadatel/příjemce
1.1/1.1.2	74001	OP PPR/2.2	Počet vytvořených parkovacích míst	výstup	parkovací místa	0		žadatel/příjemce
1.1/1.1.1, 1.1.2	75120	IROP/1.2	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	výsledek	%	30	35	statistika
1.2/1.2.1	70401	IROP/1.2	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	výstup	ks	0	5	žadatel/příjemce
1.2/1.2.2	74901	OPPPR/2.2	Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření	výstup	km	0		žadatel/příjemce
1.2/1.2.1	75120	IROP/1.2	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	výsledek	%	30	35	statistika
1.2/1.2.2	74010	OPPPR/2.2	Počet vozidel parkujících na P+R	výsledek	vozidla/rok			statistika
1.3/1.3.1	72200	IROP/1.1	Celková délka nově postavených silnic	výstup	km	0	8,37	žadatel/příjemce
1.3/1.3.1	72300	IROP/1.1	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	výstup	km	0	63,48	žadatel/příjemce
1.3/1.3.1	72210	IROP/1.1	Plocha území dostupného z TEN_T do 45 minut	výsledek	km ²	67761	68079	statistika
1.4/1.4.1	76101	IROP/1.2	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	výstup	km	0	67,6	žadatel/příjemce
1.4/1.4.1	76310	IROP/1.2	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	výsledek	%	7	10	žadatel/příjemce

Specifický cíl/opatření	ID	OP/specifický cíl	Název	Výstup/výsledek	Jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Zdroj a způsob měření
1.4/1.4.2	74801	IROP/1.2	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	výstup	vozidla	0	10	žadatel/příjemce
1.4/1.4.2	75120	IROP/1.2	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	výsledek	%	30	35	statistika
2.1/2.1.1	43300	OPŽP/1.3	Délka řešených kilometrů toků	výstup	km	0		žadatel/příjemce
2.1/2.1.1	43500	OPŽP/1.3	Počet obnovených, vystavěných a rekonstruovaných vodních děl sloužících k povodňové ochraně	výstup	ks	0		žadatel/příjemce
2.1/2.1.1	42300	OPŽP/1.3	Objem retardované dešťové vody	výstup	m3	0		žadatel/příjemce
2.1/2.1.1	43200	OPŽP/1.3	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	výsledek	osoby	0		žadatel/příjemce
2.1/2.1.1	44301	OPŽP/1.3	Plocha nově stabilizovaných objektů svahových nestabilit v rámci OPŽP 2014+	výstup	ha v kat. III	0		Registry České geologické služby - svahové nestability
2.1/2.1.1	44311	OPŽP/1.3	Snížení plochy území s identifikovanými svahovými nestabilitami	výsledek	ha			Registry České geologické služby - svahové nestability
2.1/2.1.2	43002	OPŽP/1.4	Počet obcí s digitálním povodňovým plánem	výstup	obce			žadatel/příjemce
2.1/2.1.2	43400	OPŽP/1.4	Počet studií v oblasti s potenciálním povodňovým rizikem s návrhem povodňové ochrany přírodě blízkým způsobem	výstup	studie			žadatel/příjemce
2.1/2.1.2	43200	OPŽP/1.4	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	výsledek	osoby			žadatel/příjemce
3.1/3.1.1	50001	IROP/2.4	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	výstup	osoby	0	11008	žadatel/příjemce
3.1/3.2.1	50000	IROP/2.4	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	výstup	zařízení	0	71	žadatel/příjemce

Specifický cíl/ opatření	ID	OP/ specifický cíl	Název	Výstup/ výsledek	Jednotka	Výchozí hodnota	Cílová hodnota	Zdroj a způsob měření
3.1/3.1.1, 3.2.1	50030	IROP/2.4	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	výsledek	%	5,4	5	Statistika, EUROSTAT
3.1/3.1.1	50020	IROP/2.4	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	výsledek	%	77,3	90,5	Statistika, EUROSTAT

7 Popis souladu se souvisejícími strategickými dokumenty

Strategie byla zpracována v souladu se strategickými dokumenty, které z úrovně evropské, národní a regionální mají vztah k řešenému území i k vymezeným tématům.

Tabulka č. 17: Vazby na strategické dokumenty

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
Evropský	Územní agenda Evropské unie 2020	Priorita rozvoje 5: Zlepšení územního propojení pro jednotlivce, komunity a podniky	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
Evropský	Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje	2.4 Čistá městská doprava a dojíždění	
Evropský	Plán na ochranu vodních zdrojů Evropy	2.1 Využívání půdy a ekologický stav vod v EU: problémy a řešení	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		2.4 Zranitelnost vod v EU: problémy a řešení	
Národní	Vazba na Dohodu o partnerství	Priorita financování 5: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		Priorita financování 8: Ochrana životního prostředí a krajiny a přizpůsobení se změně klimatu	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		Priorita financování 2: Kvalitní vzdělávací systém (celoživotní učení) produkující kvalifikovanou a adaptabilní pracovní sílu	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství
Národní	Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020	Priorita 1; Opatření 1.3 Podpora integrace dopravních systémů	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
		Priorita 7; Opatření 7.2 Posílení preventivních opatření proti vzniku živelních pohrom; 7.3 Obnova území po vzniku živelních pohrom	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		Priorita 1; Opatření 1.5 Adaptabilita trhu práce	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství
		Priorita 3; Opatření 3.1 Zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami	
Národní	Národní program reforem ČR	Klíčová osa 4.2; Stěžejní oblast 4.2.3 Dopravní infrastruktura (dopravní problémy měst a aglomerací a snižování závislosti dopravy na ropě)	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		Klíčová osa 4.2; Stěžejní oblast 4.2.6 Environmentální politika (snižování rizika povodní a dopadů sucha)	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		Klíčová osa 3.3; Stěžejní oblast 3.3.4 Zvýšení kvality a dostupnosti předškolní péče, sloučitelnost rodinného a pracovního života	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství
		Klíčová osa 3.3; Stěžejní oblast 3.3.5 Reformní opatření v základním a středním školství	
Národní	Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR	Pilíř 2. Infrastruktura	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
Národní	Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)	Prioritní osa 2; Priorita 2.1 Podpora dynamiky národní ekonomiky a posilování konkurence-schopnosti (průmyslu a podnikání, zemědělství, služeb)	
		Prioritní osa 3; Priorita 3.2 Zvyšování kvality života obyvatel území	

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
		Prioritní osa 4; Priorita 4.3 Adaptace na změny klimatu	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		Prioritní osa 1; Priorita 1.3 Přizpůsobit politiky a služby demografickému vývoji a podpořit mezigenerační a rodinnou soudržnost	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství
		Prioritní osa 2; Priorita 2.3 Rozvoj lidských zdrojů, podpora vzdělávání, výzkumu a vývoje	
Národní	Dopravní politika ČR	4.2.4 Funkční systém osobní dopravy (specifický cíl obsahuje opatření týkající se zavádění preference veřejné dopravy)	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech (specifický cíl obsahuje opatření týkající se zavádění preference veřejné dopravy)	
Národní	Dopravní sektorové strategie 2. fáze	1.8 Zlepšení městské mobility; Priorita A 5.2 Výstavba nových přestupních terminálů hromadné dopravy; Priorita D 1 Podpora rozvoje infrastruktury veřejné dopravy	
Národní	Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020	2. Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší; 2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		3. Ochrana přírody a krajiny; 3.1 Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny	

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
		4. Bezpečné prostředí; 4.1 Předcházení rizik; 4.2 Ochrana prostředí před negativními dopady krizových situací způsobenými antropogenními nebo přírodními hrozbami	
Národní	Národní plán povodí Labe (v procesu SEA)	IV.5. Cíle ke snížení nepříznivých účinků povodní a sucha	
Národní	Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe (v procesu SEA)	2 Ochrana před ohrožením – 2.1 Management povodí a odtoku přírodě blízkými opatřeními; 2.2 Regulace průtoků ve vodních tocích; 2.3 Opatření v korytech vodních toků a v inundačním území	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		3 Připravenost – 3.1 Předpovědní a výstražná povodňová služba; 3.2 Povodňové/krizové/havarijní plány	
Národní	Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR	Pilíř 5. Vzdělanost; klíčová iniciativa 5.20 Zvýšení kvality a dostupnosti předškolní výchovy	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství
Národní	Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2020	Specifický cíl 2: Odstranění slabých míst vzdělávacího systému	
Regionální	Strategický plán hl. m. Prahy	I 1.1 Preference veřejné dopravy v provozu, tarifní politice a investicích	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		I 1.2 Rozhodující role a význam kolejových druhů dopravy v integrovaném systému a posílení zájmu o jejich užívání	
		B 4.1 Realizace protipovodňových opatření	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		I 6.1 Zásadní zlepšení stavu a úrovně provozování stokového systému včetně čištění odpadních vod	

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
Regionální	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 - 2020	B 1.1 Rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		B 2.1 Zlepšení dopravní obslužnosti Středočeského kraje – veřejná doprava	
		E 1.1 Ochrana významných a chráněných území, krajiny a krajinných prvků, ochrana neživé přírody	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
		C.1 Zajištění podmínek vzdělávání obyvatel a zlepšení možnosti jejich uplatnění na trhu práce	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní školství
Regionální	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje	4.1.1 Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		4.1.2 Plochy a koridory dopravy nadmístního významu	
Regionální	Regionální plán Pražské integrované dopravy na rok 2013 s výhledem na období 2014- 2017	5.1.7. Preferenční opatření pro veřejnou hromadnou dopravu	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
		5.8. Informační a odbavovací systémy	
Regionální	Povodňový plán Středočeského kraje	Opatření k ochraně před povodněmi (varování při nebezpečí povodně, povodňové plány)	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky

Využití integrovaných nástrojů v rámci evropských fondů a s tím související zpracování integrovaných strategií v České republice není v současné době možné opřít o dřívější zkušenosti dobré či nevhodné praxe. Teprve pro programové období 2014-2020 došlo v evropské legislativě k významnějšímu posílení urbánní dimenze a tím k většímu zapojení měst/aglomerací do implementace strukturálních fondů. Ostatní členské státy jsou stejně jako Česká republika ve fázi rozpracování svých integrovaných strategií, inspirace ze zahraničí je tedy poměrně omezená. Jednou z mála výjimek je studie „Integrované územní investice měst - Srovnávací studie Slovenska, Polska, Nizozemska a České republiky“, která je výstupem souběžně realizovaného projektu Svazu měst a obcí ČR "Horizontální podpora nositelů integrovaných nástrojů ITI a IPRÚ pro realizaci integrovaných strategií v programovém období 2014-2020", a která obsahuje podrobnější informace o připravovaných integrovaných strategiích samospráv v sousedním Slovensku, Polsku a Nizozemí.

8 Implementace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

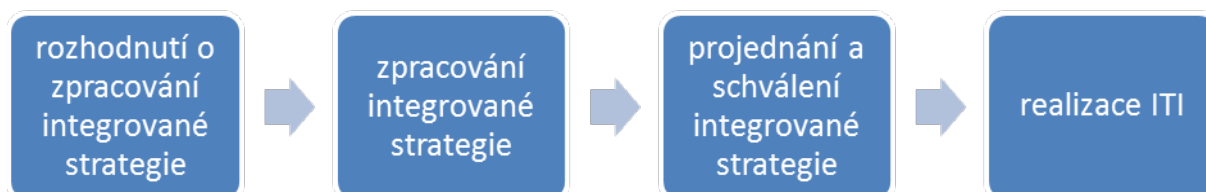
Nastavení implementační struktury a procesů musí odpovídat požadavkům stanoveným v Metodickém pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014-2020, který schválila vláda ČR svým usnesením ze dne 27. srpna 2014 č. 682 a který je v současné době aktualizován. Reflektován musí být také požadavek, který vyplývá z článku 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 (o ERDF), který odkazuje na povinnost, aby se nositelé ITI podíleli na výběru operací, a tudíž plnili částečně roli zprostředkujícího subjektu. V tomto rozsahu může být nastavení implementační struktury a procesů obdobné jako v ostatních případech ITI. Na rozdíl od nich je však nutné reflektovat skutečnost, že ostatní města se řídí zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, avšak pro Prahu je určujícím zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů. Další specifikum spočívá ve škále a struktuře partnerských organizací. Ve většině případů ITI se jedná o monocentrické aglomerace, jejichž jádrem je největší statutární město. Tam, kde se jedná o polycentrickou aglomeraci, jsou rovnocennými nositeli ITI všechna statutární města v aglomeraci. V případě Pražské metropolitní oblasti však vedle nositele ITI hraje klíčovou roli partnera Středočeský kraj. Toto jsou základní specifika, jež je nutné v implementačním modelu zohlednit.

8.1 Popis řízení včetně řídicí a realizační struktury a komunikace nositele Strategie ITI

8.1.1 Popis již proběhlých procesů

Způsob řízení Integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti závisí na aktuální fázi:

Schéma č.2: Fáze přípravy a realizace Strategie ITI



Popis dosavadního procesu zpracování Strategie ITI, doba zpracování a popis postupného projednávání dokumentu v různých platformách, s řídicími orgány apod.

Dne 19. června 2013 podepsal hejtman Středočeského kraje MVDr. Josef Řihák s pověřeným primátorem hlavního města Prahy RNDr. Tomášem Hudečkem, Ph.D., Memorandum o vzájemné spolupráci Středočeského kraje a hlavního města Prahy, kterým vyjádřili vůli spolupracovat na přípravě ITI. Na základě podepsaného memoranda uložila dne 2. července 2013 usnesením č. 1157 Rada hlavního města Prahy ředitelce Útvaru rozvoje hlavního města Prahy zajistit koordinaci přípravy a plnění konkrétních opatření vedoucích k naplňování memoranda, a to v součinnosti se zástupci Středočeského kraje, dotčenými odbory Magistrátu hlavního města Prahy a dalšími zainteresovanými subjekty. Dne 22. ledna 2014 byl ředitel IPR Praha pověřen primátorem hlavního města Prahy zajištěním tvorby Strategie k ITI. Na základě tohoto pověření také IPR Praha čerpal na první část přípravy ITI prostředky z Operačního programu Technická pomoc.

Jednotlivé části Strategie ITI byly v pracovních verzích postupně projednávány s členy pracovních skupin a Řídicího výboru přípravy ITI Praha (viz níže) Finální verze Strategie ITI bude předložena ke schválení Zastupitelstvu hlavního města Prahy jako nositele Strategie ITI a Zastupitelstvu Středočeského kraje, jako klíčového partnera, kde bude realizována většina rozvojových intervencí.

Na podzim roku 2014 byla Strategie ITI podrobena oponentnímu řízení ze strany externích expertů Ministerstva pro místní rozvoj. Přípomínky byly s oponenty projednány a následně vypořádány. Obdobná aktivita proběhla na jaře 2015, kdy se uskutečnilo oponentní řízení v rámci projektu MEDUIN. Některá doporučení expertů byla klíčová pro změnu zaměření ITI. Další změny zaměření ITI oproti původním pracovním verzím vyplývala z jednání a diskusí s jednotlivými řídicími orgány operačních programů, která probíhala opakovaně v průběhu celého procesu přípravy Strategie ITI. Úpravy víceméně spočívaly v redukci navržených opatření, a to jak vzhledem k šíři podporovaných aktivit, tak zejména s ohledem na omezenou disponibilní alokaci určenou pro integrované nástroje.

Po celou dobu procesu tvorby Strategie ITI probíhala vzájemná kontinuální koordinace nositelů ITI, většinou na úrovni úřednické, několikrát však také za účasti primátorů statutárních měst jednotlivých nositelů. Jednání s primátory probíhala také na úrovni řídicích orgánů nebo např. s předsedou vlády.

Dne 12. 12. 2014 se uskutečnilo společné jednání zástupců ITI se zástupci všech řídicích orgánů operačních programů, Ministerstva pro místní rozvoj a Evropské komise (DG Regio).

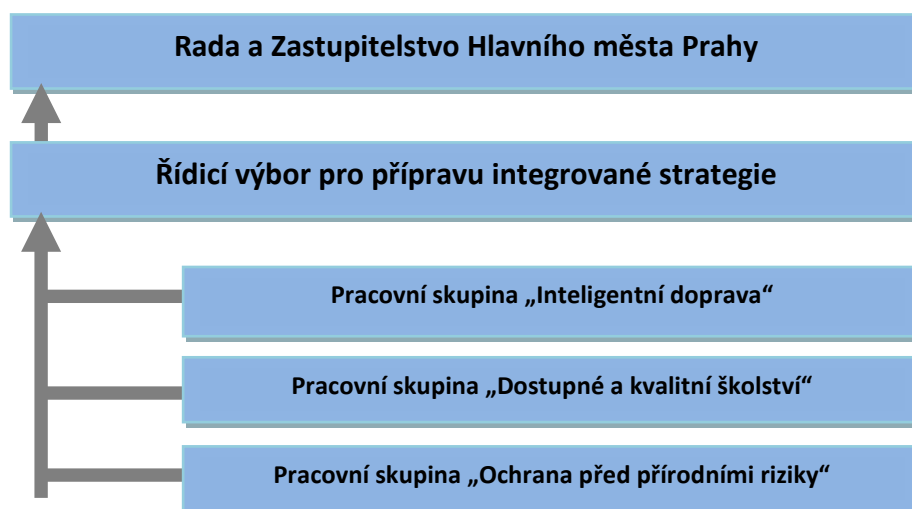
Zástupci nositele se také účastnili jednání Regionální stálé konference ve Středočeském kraji a Národní stálé konference, kde byla Strategie ITI představena.

Strategie ITI byla podrobena posuzování vlivu na životní prostředí (SEA), přičemž v rámci procesu SEA proběhlo xx.xx.xxxx veřejné projednání. Připomínky byly vypořádány a dne xx.xx.xxxx bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno souhlasné stanovisko.

Popis dosavadního realizačního týmu

Pro účely přípravy a zpracování ITI vznikl Řídicí výbor přípravy ITI Praha složený ze zástupců Magistrátu hlavního města Prahy, IPR Praha, Středočeského kraje a zástupců zpracovatele ITI. Vstupní jednání proběhlo dne 11. 03. 2014. Řídicí výbor přípravy ITI Praha se oficiálně sešel 5krát. Jednání měla charakter technicko-koordinační, ale především se věnovala věcnému zaměření Strategie ITI ve všech jejích částech zpracování. Na jednáních byli členové seznamováni s výstupy z analytické části Strategie ITI, výstupy z pracovních skupin, vymezením území pro účely ITI, stanovením cílů a opatření.

Schéma č.3: Organizační schéma pro přípravnou fázi



Na základě identifikovaných možných témat pro řešení prostřednictvím ITI byly vytvořeny 3 pracovní skupiny (pro každou prioritní oblast zvlášť):

Pracovní skupina „doprava“ ve složení:

- Magistrátu hlavního města Prahy
- IPR Praha
- Středočeského kraje
- Zástupců obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Externích zpracovatelů Strategie ITI
- Odborných subjektů a partnerů (DPP, ROPID, TSK Praha...)

Pracovní skupina „regionální školství“ ve složení:

- Magistrátu hlavního města Prahy
- IPR Praha
- Středočeského kraje
- Zástupců obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Externích zpracovatelů Strategie ITI

Pracovní skupina „životní prostředí“ ve složení:

- Magistrátu hlavního města Prahy
- IPR Praha
- Středočeského kraje
- Zástupců obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Externích zpracovatelů Strategie ITI
- Odborných subjektů a partnerů (Povodí Vltavy, ČHMÚ...)

Složení pracovních skupin bylo navrženo s ohledem na analýzu stakeholderů. Prostřednictvím pracovních skupin byly zainteresovány ty subjekty, které mohou mít významný vliv na rozvoj řešeného území. Pracovní skupiny byly utvořeny za účelem zpracování návrhové části Strategie ITI, zejména z důvodu rozpracování jednotlivých zvolených prioritních témat do úrovně specifických cílů a opatření. Tyto pracovní skupiny byly vnímány jako otevřená platforma, kam byly v průběhu konkretizace prioritních témat v případě potřeby přizvány i další relevantní subjekty. Každá z pracovních skupin se ve fázi přípravy scházela opakovaně (viz tabulka č. 18). Pracovní skupiny zároveň vykonávaly svou činnost prostřednictvím e-mailové komunikace.

Tabulka č. 18: Termíny jednání pracovních skupin

Pracovní skupina	Termíny jednání
Doprava	12. 6. 2014; 3. 7. 2014; 5. 2. 2015; 13. 3. 2015; 14. 9. 2015
Regionální školství	12. 6. 2014; 3. 7. 2014; 5. 2. 2015
Životní prostředí	12. 6. 2014; 3. 7. 2014; 28. 7. 2014; 5. 2. 2015; 22. 6. 2015

Popis způsobu projednání v pracovních skupinách a Řídícího výboru pro přípravu ITI Praha, včetně uvedení postupů, jimiž se tyto orgány řídily

Zpracovaný koncept Strategie ITI byl průběžně projednáván s partnery v území identifikovaných zejména v analýze stakeholderů. Se všemi subjekty byl koncept projednáván průběžně, protože relevantní partneři byli členy pracovních skupin, a měli tak přímý vliv na výslednou podobu Strategie ITI.

Řídící výbor pro přípravu ITI Praha byl v průběhu finalizace Strategie ITI transformován do Řídícího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti (Řídící výbor ITI PMO). Tento výbor byl ustaven usnesením Rady hlavního města Prahy dne xx. xx. 2015. Součástí usnesení bylo také schválení jeho jednacího řádu.

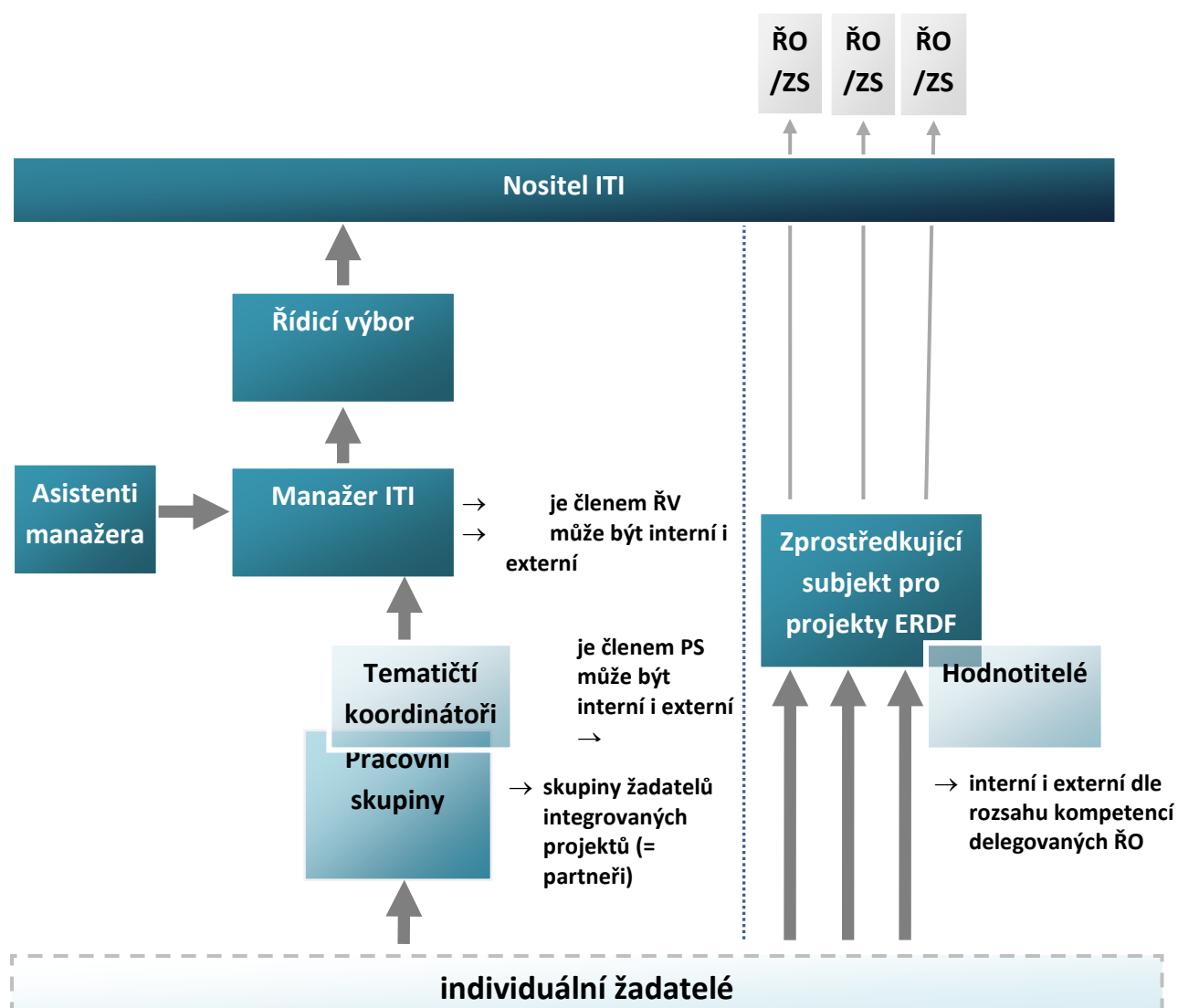
Vzhledem k tomu, že pracovní skupiny byly otevřenou platformou, víceméně poradním orgánem pro vhodné nastavení strategické části Strategie ITI, nerozhodovaly, nedocházelo k hlasování, proto nebyly svázány žádným statutem či jednacím řádem. Ty budou závazné až ve fázi realizaci Strategie ITI. Návrh jednacího řádu Řídícího výboru ITI PMO a pracovních skupin je uveden v příloze č. 9.

8.1.2 Organizační schéma

Nositelem ITI Pražské metropolitní oblasti je hlavní město Praha. Část agendy spojené s přípravou a realizací ITI je určena IPR Praha, část je v gesci Magistrátu hlavního města Prahy.

Na zaměstnance v roli zprostředkujícího subjektu nositele se vztahuje Metodický pokyn k rozvoji lidských zdrojů vydaný Národním orgánem pro koordinaci.

Schéma č.4: Organizační schéma pro realizační fázi²



² Pracovní skupiny budou tvořeny podle aktuálních potřeb. Minimálně bude jedna pracovní skupina pro každou prioritní oblast ITI, s ohledem na jejich akceschopnost mohou být rozděleny i do úrovně specifických cílů nebo opatření ITI. Tematičtí koordinátoři naopak mohou mít na starosti více pracovních skupin (např. s příbuznými tématy).

Roli nositele ITI vykonávají příslušné orgány hlavního města Prahy, které přijímají zásadní rozhodnutí dle zákona o hlavním městě Praha. Jedná se o Radu a Zastupitelstvo hlavního města Prahy. V jejich gesci je schvalování Strategie ITI a schvalování podstatných změn Strategie ITI.

Nositel ITI prostřednictvím níže uvedených orgánů bude v rámci realizace ITI provádět koordinaci aktivit v souladu s harmonogramem ITI, monitorovat naplňování a přijímat opatření k jejímu plnění (vč. její aktualizace). Nositel ITI je odpovědný za jeho přípravu, za naplňování principu partnerství a koordinaci aktivit místních aktérů v daném území, výběr vhodných projektů pro plnění cílů ITI, monitoring a reporting průběhu plnění ITI, realizaci Strategie ITI jako celku a plnění jejích schválených cílových hodnot (které vznikají agregací hodnot realizovaných projektů). Nositel zodpovídá také za publicitu ITI jako celku.

Statutární orgány nositele

- schvalují Strategii ITI, změny prioritních oblastí a specifických cílů Strategie ITI, změny rozpočtu specifických cílů a opatření, změny indikátorů, uzavření partnerské smlouvy s realizátorem integrovaného projektu

Řídící výbor ITI PMO

- schvaluje změny harmonogramu, změny finančního plánu v letech, monitorovací zprávy ITI, zařazení souboru integrovaných projektů do ITI
- projednává a doporučuje statutárním orgánům nositele ke schválení Strategii ITI, změny prioritních oblastí a specifických cílů, změny rozpočtu specifických cílů a opatření, změny indikátorů, uzavření partnerské smlouvy s realizátorem integrovaného projektu

Manažer ITI (IPR Praha)

- je členem Řídícího výboru ITI PMO (bez hlasovacího práva)
- administruje změny prioritních oblastí a specifických cílů, harmonogramu, prioritních oblastí a specifických cílů, rozpočtu specifických cílů a opatření, finančního plánu v letech, indikátorů
- administruje monitorovací zprávy ITI (ve spolupráci s asistenty)
- administruje výzvy spojené s realizací ITI (ve spolupráci s asistenty)
- zajišťuje včasné řešení případných problémů
- zajišťuje agendu spojenou s Řídícím výborem ITI PMO
- vyhodnocuje pokrok v realizaci ITI a naplňování jeho cílů/indikátorů (ve spolupráci s asistenty)
- předkládá soubory integrovaných projektů (výstup z pracovní skupiny) Řídícímu výboru ITI PMO

Asistent manažera (IPR Praha)

- administruje monitorovací zprávy
- administruje výzvy spojené s realizací ITI
- komunikuje s příjemci / žadateli integrovaných projektů a v případě potřeby podněcuje absorpční kapacitu
- vyhodnocuje pokrok v realizaci ITI a naplňování jeho cílů/indikátorů/finančního plánu

- zajišťuje publicitu a PR pro ITI

Pracovní skupina

- prostřednictvím svých členů sleduje přípravu strategií a projektů, které by mohly ovlivnit realizaci Strategie ITI
- navrhuje řešení identifikovaných problémů
- snaží se dojít (konsensem) ke zpracování souboru projektů naplňující příslušné opatření v celém svém rozsahu

Tematický koordinátor (Krajský úřad Středočeského kraje)³

- koordinuje spolupráci subjektů v území souvisejících s daným tématem (v rámci PS)
- napomáhá vytváření partnerství mezi subjekty v rámci jednotlivých témat řešených ITI
- zajišťuje agendu spojenou s PS
- podílí se na přípravě výzev spojených s realizací ITI z věcného hlediska

Zprostředkující subjekt pro projekty ERDF (Magistrát Hlavního města Prahy, Kancelář ředitele Magistrátu, oddělení projektování a ITI⁴)

- provádí hodnocení předložených integrovaných projektů, zejména posuzování souladu projektu s cíli Strategie ITI, a předává toto hodnocení ŘO
- v případě hodnocení kvality projektů (závisí na míře kompetencí delegovaných ŘO) zajišťuje odborné hodnocení prostřednictvím externích hodnotitelů

Popis administrativních kapacit

Tabulka č. 19: Administrativní kapacita

Orgán	Personál	Umístění
Řídicí výbor	členství bez pracovněprávního vztahu	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře Hl. m. Prahy
Manažer ITI	1 zaměstnanec IPR Praha na plný úvazek	IPR Praha, Sekce strategií a politik, Kancelář strategie a rozvoje
Asistent manažera	1 zaměstnanec IPR Praha na plný úvazek	IPR Praha, Sekce strategií a politik, Kancelář strategie a rozvoje
Pracovní	ad hoc sestavené na	platforma bez organizačního zakotvení v organizační

³ Vzhledem k nutnosti zahrnutí nositele do struktur hlavního města Prahy a zároveň k významu Středočeského kraje v rámci Pražské metropolitní oblasti se jako vhodné jeví tematické koordinátory najmout z řad odborných pracovníků Krajského úřadu Středočeského kraje. Pokud by na financování řízení ITI byly použity prostředky z Operačního programu Technická pomoc, bylo by však nutné uzavřít formu právního vztahu s hlavním městem Prahou (DPČ či DPP), respektive s IPR Praha, který bude zajišťovat procesy probíhající na straně žadatele, bude tedy koordinátorem příjmu podpory.

⁴ V organizační struktuře musí být jasně oddělena úroveň manažer ITI (a jeho týmu) od úrovně zprostředkujícího subjektu. Zároveň příslušný útvar, v němž bude zařazen zprostředkující subjekt, nesmí být ve střetu zájmů, pokud by takový útvar zpracovával projektové žádosti. Vzhledem k tomu, že v oddělení projektování a ITI budou sice připravovány projekty města, ale žádný z nich nebude součástí ITI, nejedná se o střet zájmů.

skupiny	základě výzev města bez pracovněprávního vztahu	struktura hl. m. Prahy
Tematičtí koordinátoři	2-3 zaměstnanci IPR Praha na poloviční úvazek	IPR Praha, Sekce strategií a politik, Kancelář strategie a rozvoje (personálně obsazené z řad pracovníků Středočeského kraje)
Zprostředkující subjekt pro projekty ERDF	2 zaměstnanci MHMP, všichni na plný úvazek, financování z OPTP	MHMP, odbor Kancelář ředitele Magistrátu, oddělení projektování a ITI
Hodnotitelé	soubor externích subjektů objednávaných na základě ad hoc smluvního vztahu k hodnocení série projektů (DPP) dle požadavků ŘO, financování z OPTP	ad hoc kontrakty pod Odborem Kanceláře ředitele Magistrátu MHMP

Popis oddělení funkcí

Předpokládá se, že většina realizovaných intervencí bude na území Středočeského kraje, hlavní město Praha tak nebude žadatelem o dotace u projektů realizovaných v rámci ITI Pražské metropolitní oblasti, kde plní funkci nositele. Z tohoto důvodu nehrozí střet zájmů. Přesto má nositel jasně oddělené role na úrovni manažera ITI od rolí souvisejících s výběrem projektů. Výběr projektů bude probíhat u zprostředkujícího subjektu, který bude zařazen do organizační struktury Magistrátu hlavního města Prahy, do odboru Kanceláře ředitele Magistrátu. Koordinaci žadatelů ve fázi přípravy projektových záměrů a řízení Strategie ITI budou vykonávat pracovníci IPR Praha, který je příspěvkovou organizací hlavního města Prahy a kde budou zařazeni manažer ITI, jeho asistent a tematičtí koordinátoři.

Posuzování souladu projektů se Strategií ITI bude probíhat v Řídicím výboru ITI PMO, který je zastoupen na partnerském principu. Každý člen Řídicího výboru ITI PMO zároveň podepíše etický kodex, jímž deklaruje zamezení střetu zájmů.

8.1.3 Způsob řízení

Konkrétní postupy při řízení Strategie ITI budou popsány v interním operačním manuálu nositele, kde budou detailně popsány níže uvedené procesy a postupy. Interní operační manuál nositele není součástí Strategie ITI a bude postupně rozpracováván v souladu s požadavky řídicích orgánů. Stejně tak s ohledem na probíhající audit designace jednotlivých řídicích orgánů budou rozpracovány interní postupy ZS ITI.

Posilování absorpční kapacity a poskytování konzultací

Nositel ITI dlouhodobě posiluje absorpční kapacitu celého území aktivní komunikací s klíčovými aktéry se vztahem k tématům řešeným v rámci Strategie ITI. Po dobu příprav Strategie ITI byla kontinuálně vedena a doplňována databáze projektových záměrů za účelem vhodného nastavení

Strategie ITI, zejména stanovení expertního odhadu cílových hodnot monitorovacích indikátorů, reálné nastavení harmonogramu a finančního plánu.

Schválená Strategie ITI bude zveřejněna na webových stránkách hlavního města Prahy, IPR Praha a Středočeského kraje. O zajišťování absorpční kapacity budou pečovat tematičtí koordinátoři. S ohledem na nastavený harmonogram bude nositel vyhlašovat jednotlivé výzvy k zapojení potenciálních žadatelů do pracovních skupin. Výzvy budou zveřejněny na úřední desce hlavního města Prahy a Středočeského kraje, na jejich webových stránkách a stránkách IPR Praha a dalšími běžnými postupy, jako jsou tištěná média, případně dalšími komunikačními kanály.

Tematičtí koordinátoři budou také kontaktními místy pro konzultace potenciálním žadatelům, resp. předkladatelům projektových záměrů (fiší). Budou konzultovat vhodnost zaměření projektových záměrů jak vzhledem ke Strategii ITI, tak s ohledem na možnosti podpory v jednotlivých specifických cílech operačních programů. Kontakty na tematické koordinátory budou uvedeny na webových stránkách hlavního města Prahy, IPR Praha a budou uváděny ve vyhlašovaných výzvách.

Příprava výzev nositele

Nositel ITI bude prostřednictvím IPR Praha vyhlašovat výzvy k zapojení potenciálních žadatelů do pracovních skupin, v nichž budou projektové záměry diskutovány a vzájemně koordinovány tak, aby byl vytvořen soubor projektů naplňující parametry výzvy.

Výzva nositele k zapojení do pracovních skupin bude navazovat na příslušnou výzvu řídicího orgánu. Text a parametry výzvy bude připravovat manažer ITI ve spolupráci se svým asistentem a příslušným tematickým koordinátorem. Parametry výzvy bude schvalovat Řídicí výbor ITI PMO. Hodnotící kritéria budou také předmětem schvalování v Monitorovacím výboru příslušného operačního programu.

Po schválení výzvy nositele zajistí manažer její zveřejnění na úřední desce, na webových stránkách a minimálně jedním v místě obvyklým způsobem. Ve výzvě musí být uvedena lhůta, do které mohou potenciální žadatelé předkládat projektové záměry ve standardizované podobě. Vzor projektové fiše bude přílohou výzvy. Lhůta pro možnost zapojení se do pracovní skupiny nesmí být kratší než 20 pracovních dní. Ve výzvě musí být uvedeny kontaktní údaje na manažera ITI či jeho asistenta a na příslušného tematického koordinátora. Další podrobnosti k formě výzvy budou uvedeny v interním operačním manuálu nositele.

Postup projednávání projektových záměrů v pracovní skupině

Po uplynutí termínu k předkládání projektových záměrů stanoveném ve výzvě nositele k zapojení potenciálních žadatelů do pracovní skupiny svolá příslušný tematický koordinátor jednání pracovní skupiny. Pozvání na první jednání pracovní skupiny v rámci dané výzvy obdrží všichni předkladatelé projektových záměrů. Pozvánka je rozeslána e-mailem a adresát je vyzván k potvrzení účasti. V případě, že tematický koordinátor neobdrží reakci adresáta, je adresát osloven datovou schránkou nebo poštou. Jednání pracovní skupiny se mohou zúčastnit i další osoby, které spolupracovaly na přípravě Strategie ITI, a to i v případě, že nepředkládají žádný projektový záměr. Rolí těchto osob jsou odborné konzultace poskytované ostatním členům pracovní skupiny.

Na prvním jednání pracovní skupiny představí manažer ve spolupráci s tematickým koordinátorem ITI, zejména danou tematickou oblast, ale také hlavní principy integrovaného nástroje. Členům pracovní skupiny je na prvním jednání vysvětlen záměr vytvoření souboru projektů, který v souhrnu naplní parametry výzvy. Tímto jsou členové pracovní skupiny motivováni k hledání konsenzuálních řešení a k případným úpravám předložených projektových záměrů. Následně každý předkladatel krátce představí svůj projektový záměr.

Pokud některý předkladatel sám usoudí, že vzhledem k nastaveným podmínkám výzvy není jeho záměr vhodný k realizaci v rámci ITI, z pracovní skupiny odstoupí a o této skutečnosti se učiní záznam. Ostatní členové pracovní skupiny usilují o nalezení konsenzuálního řešení při dosažení souboru projektů naplňujícího parametry výzvy. Za tímto účelem mohou probíhat i následná jednání pracovní skupiny. Časový prostor pro konání pracovních skupin nepřekročí 15 pracovních dnů od prvního zasedání pracovní skupiny v dané výzvě.

Pokud dojdou členové ke konsenzu při tvorbě souboru projektů a výstupem z jednání pracovní skupiny nejsou konkurenční soubory projektů, předá tematický koordinátor manažerovi ITI zfinalizovaný soubor projektů k projednání v Řídicím výboru ITI PMO.

Pokud členové pracovní skupiny nedojdou k úplnému konsenzu a vznikne několik konkurenčních souborů projektů, předá tematický koordinátor manažerovi ITI všechny vytvořené soubory projektů s vlastním komentářem analyzujícím vztah souboru projektů k parametrům výzvy (např. podíl plnění indikátorů, podíl požadovaných prostředků, úplnost řešení z hlediska podporovaných aktivit apod.). Konkrétní postupy budou stanoveny v interním operačním manuálu nositele.

Posouzení projektových záměrů v Řídicím výboru ITI PMO

Nejpozději do 10 pracovních dnů po předání výstupů z pracovní skupiny svolá manažer ITI jednání Řídicího výboru ITI PMO. Na jednání Řídicího výboru ITI PMO manažer představí obdržené soubory projektů. K představení záměrů může být přizván tematický koordinátor.

Manažer informuje Řídicí výbor ITI PMO o stavu naplnění výzvy prostřednictvím souborů projektů. V případě, že se nejedná o konkurenční soubory projektů (v součtu nepřesahují alokaci výzvy a naplňují požadované hodnoty indikátorů), posoudí Řídicí výbor ITI PMO soulad souboru projektů jako celku a jednotlivých projektových záměrů se Strategii ITI. Podrobnosti budou popsány v interním operačním manuálu nositele.

V případě, že se jedná o konkurenční soubory projektů (v součtu přesahují alokaci výzvy či nenaplňují požadované hodnoty indikátorů), posoudí Řídicí výbor ITI PMO míru přispění jednotlivých souborů projektů k parametrům výzvy (zejména v kontextu výše plnění indikátorů a požadovaných prostředků). V daném kontextu Řídicí výbor ITI PMO zváží, kterému souboru projektů vydá doporučení, příp. zda vůbec některému souboru doporučení vydá. V případě nevydání doporučení musí být rozhodnutí dostatečně odůvodněno. Odůvodnění musí být zformulováno přímo na jednání Řídicího výboru ITI PMO, nesmí být přenecháno manažerovi.

Konkrétní postupy stanoví interní operační manuál nositele.

Rozpracování projektových záměrů do podoby konkrétních projektových žádostí

Do 5 pracovních dnů po projednání souborů projektů v Řídicím výboru ITI PMO informuje manažer ITI (příp. ve spolupráci s tematickým koordinátorem) jednotlivé předkladatele projektových záměrů o usnesení Řídicího výboru ITI PMO.

Předkladatel projektového záměru, který byl doporučen Řídicím výborem ITI PMO, zpracuje standardní žádost o dotaci dle pravidel příslušného řídicího orgánu. Žádost vypracuje v monitorovacím systému MS2014+. Projektová žádost musí být zpracována a předložena zprostředkujícímu subjektu v termínu stanoveném v projektové fiši. Žádost musí mít veškeré parametry uvedené v projektové fiši. Povinnou přílohou žádosti o dotaci předkládané zprostředkujícímu subjektu je usnesení Řídicího výboru ITI PMO a projektová fiše. Zprostředkující subjekt posoudí, zda se projektová žádost v základních parametrech shoduje s projektovou fiší. Vzor projektové fiše je uveden v příloze č. 8.

Konkrétní postupy budou stanoveny v interním operačním manuálu nositele.

Role zprostředkujícího subjektu nositele ITI

Integrované projekty financované z prostředků ERDF budou v první fázi hodnoceny zprostředkujícím subjektem nositele. Budou hodnoceny minimálně z hlediska přijatelnosti a formálních náležitostí. Hodnotící kritéria jsou podmíněna schválením v Monitorovacím výboru příslušného operačního programu. Zapojení zprostředkujícího subjektu nositele do implementační struktury podléhá auditu designace.

Pokud žadatel nesouhlasí se stanoviskem Řídicího výboru ITI PMO, může své námitky uplatnit u zprostředkujícího subjektu. V tomto případě může žadatel i přes nedoporučující stanovisko Řídicího výboru ITI PMO projektovou žádost zpracovat a předložit a požádat zprostředkující subjekt o přezkoumání stanoviska Řídicího výboru ITI PMO.

Zprostředkující subjekt v tomto případě důsledně posoudí stanovisko Řídicího výboru ITI PMO a posoudí projektovou žádost také s ohledem na soulad projektu se Strategií ITI. Zprostředkující subjekt v tomto kontextu posoudí také integrovanost projektu s ostatními předloženými projekty (soubor projektů).

Detailní postupy budou popsány v interním operačním manuálu nositele, kde budou také popsány procesy vedoucí k řízení změn v integrovaných projektech.

8.2 Popis realizace partnerské spolupráce

8.2.1 Princip partnerství

Princip partnerství je v maximální míře zohledňován již ve fázi zpracování Strategie ITI a s ohledem na něj je koncipován i plán implementace.

Široká škála partnerů z veřejného, soukromého i neziskového sektoru je do všech fází zapojována především prostřednictvím pracovních skupin. Výchozím podkladem pro oslovení konkrétních subjektů byla analýza stakeholderů (viz kapitola Analýza stakeholderů), která identifikovala všechny relevantní partnery v území na základě vyhodnocení jejich možného vlivu a zájmu v souvislosti s řešenými tématy.

Vzhledem k zajištění akceschopnosti pracovních skupin bylo v některých případech nutné obrátit se pouze na jednoho zástupce za celou skupinu subjektů, a to zastřešující organizaci. Tento postup je v souladu s partnerským principem a zajišťuje partnerství také na nižších úrovních využitím principu delegace. Tento přístup vyžaduje vzájemnou komunikaci těch subjektů, které mají společně prosazovat své zájmy na úrovni ITI. Souběžně s tím nositel ITI zajišťuje adresnou distribuci důležitých informací městům a obcím v aglomeraci.

Provazba s Místními akčními skupinami je řešena zejména prostřednictvím Regionální stálé konference, kde má Pražská metropolitní oblast také svého zástupce. Ke koordinaci činností dochází také pomocí Regionálního akčního plánu.

Ve fázi realizace ITI navíc budou mít další potenciální partneři / realizátoři integrovaných projektů, kteří nebyli na základě provedené analýzy identifikováni, možnost zapojit se do pracovní skupiny a svůj projektový záměr koordinovat s nositelem ITI a ostatními partnery.

Pro ošetření práv a odpovědností v rámci realizace strategie může nositel uzavírat s jednotlivými předkladateli projektových záměrů smlouvu o partnerství.

8.2.2 Zapojení veřejnosti

Nositel ITI se v průběhu přípravy zaměřuje také na nastavení způsobu komunikace s veřejností v souvislosti s potřebou informování a získání zpětné vazby.

Informace o průběhu zpracování Strategie ITI, pozvánka na veřejné projednání atd. jsou / budou průběžně zveřejňovány na internetových stránkách. Stejným způsobem budou zveřejňovány také informace o průběhu implementace ITI.

Široká veřejnost měla možnost zapojit se do přípravy Strategie ITI také prostřednictvím účasti na veřejném projednání. Tímto způsobem byl s veřejností projednán koncept Strategie ITI před jejím finálním dokončením.⁵ Smyslem projednání byla prezentace dosavadních výstupů veřejnosti v rámci hodnocení SEA s možností dílčích úprav či doplnění.

Nositel prostřednictvím e-mailové komunikace předává informace o průběhu zpracování také přímo adresně přímo vybraným subjektům, které se zajímají (mohou či měli by se zajímat) o připravovaný dokument Strategie ITI.

⁵ Vychází také ze zákonné povinnosti v rámci procesu SEA.

8.2.3 Komunikační plán

Komunikační plán je popsán prostřednictvím níže uvedených tabulek č. 20 a 21, ze kterých je patrné nastavení systému a způsobu komunikace směrem ke konkrétním cílovým skupinám. Je však logické, že komunikační struktura je živým organismem a je tedy možné, že v případě potřeby může dojít v nastavení komunikačního plánu k dílčím změnám.

Tabulka č. 20: Vnitřní komunikace nositele

Příjemce informace	Obsah komunikace	Komunikační kanál	Odpovědnost za přenos informace
Administrátoři PS (přípravná fáze)	informace o rozhodnutích Řídicího výboru ITI PMO týkajících se především tematického zaměření ITI	jednání Řídicího výboru ITI PMO	Řídicí výbor ITI PMO
Tematičtí koordinátoři (realizační fáze)	informace o rozhodnutích Řídicího výboru ITI PMO (např. změny ITI)	osobní / e-mailová komunikace	manažer ITI
Manažer ITI	informace o plnění indikátorů, harmonogramu, případných změnách a problémech v projektových záměrech apod.	osobní / e-mailová komunikace	tematičtí koordinátoři
	informace o rozhodnutích Řídicího výboru ITI PMO	jednání Řídicího výboru ITI PMO	Řídicí výbor ITI PMO
Řídicí výbor ITI	návrh Strategie ITI ke schválení	jednání Řídicího výboru ITI PMO	manažer ITI
	informace o plnění indikátorů, harmonogramu, případných změnách a problémech v projektových záměrech apod.	jednání Řídicího výboru ITI PMO	manažer ITI
Nositel ITI	návrh Strategie ITI ke schválení	zasedání statutárního orgánu nositele ITI	Řídicí výbor ITI PMO
	informace o plnění indikátorů, harmonogramu, případných změnách a problémech	jednání Řídicího výboru ITI PMO	Řídicí výbor ITI PMO

	v projektových záměrech apod.		
--	-------------------------------	--	--

Tabulka č. 21: Vnější komunikace nositele

Příjemce informace	Obsah komunikace	Prostředek komunikace	Odpovědnost za přenos informace
Řídící orgány OP	představení konceptu Strategie ITI	jednání RSK a NSK	zástupce nositele ITI, který je členem NSK (zároveň výstupy od RSK)
	časový harmonogram výzev ŘO OP pro ITI apod.	jednání RSK a NSK	zástupce nositele ITI, který je členem NSK (zároveň výstupy od RSK)
	oznámení / zdůvodnění změn v průběhu realizace ITI (vliv na harmonogram, finanční plán apod.)	Žádost o změnu Strategie ITI (MS2014+; do 10 pracovních dnů)	manažer ITI
MMR ČR	představení konceptu Strategie ITI	jednání NSK	zástupce nositele ITI, který je členem NSK
	oznámení / zdůvodnění změn v průběhu realizace ITI (vliv na harmonogram, finanční plán apod.)	Žádost o změnu Strategie ITI (MS2014+; do 10 pracovních dnů)	manažer ITI
	přehled vývoje realizace ITI, informace o schválených a realizovaných projektech, přehled plnění indikátorů, harmonogramu, finančního plánu	Zpráva o plnění Strategie ITI (MS2014+; 2x ročně); Závěrečná zpráva o plnění Strategie ITI (MS2014+)	manažer ITI
Národní stálá konference	představení konceptu Strategie ITI	jednání NSK	zástupce nositele ITI, který je členem NSK

			(zároveň výstupy od RSK)
	časový harmonogram výzev ŘO OP pro ITI apod.	jednání NSK	zástupce nositele ITI, který je členem NSK (zároveň výstupy od RSK)
Regionální stálá konference	představení konceptu Strategie ITI	jednání RSK	zástupce nositele ITI (člen Řídicího výboru ITI PMO), který je členem RSK
	časový harmonogram výzev ŘO OP pro ITI apod.	jednání RSK	zástupce nositele ITI (člen Řídicího výboru ITI PMO), který je členem RSK
Partneři ve fázi přípravy	konzultace tematického a strategického zaměření ITI	jednání pracovních skupin	administrátor PS
Partneři ve fázi realizace (realizátoři projektů)	konzultace rozsahu, obsahového zaměření, harmonogramu, cílů projektových záměrů	jednání pracovních skupin	tematický koordinátor
Veřejnost	průběžné informace o přípravě a realizaci Integrované územní investice Pražské metropolitní oblasti (především v důležité milníky, změny)	veřejná projednání	manažer ITI
		webové stránky hl. m. Prahy a Středočeského kraje (příp. na úředních deskách)	manažer ITI
		adresné elektronické zasílání informací	manažer ITI

8.3 Monitorování a hodnocení plnění Strategie ITI

8.3.1 Popis způsobu monitorování

Podle Metodického pokynu pro integrované nástroje musí nositel ITI:

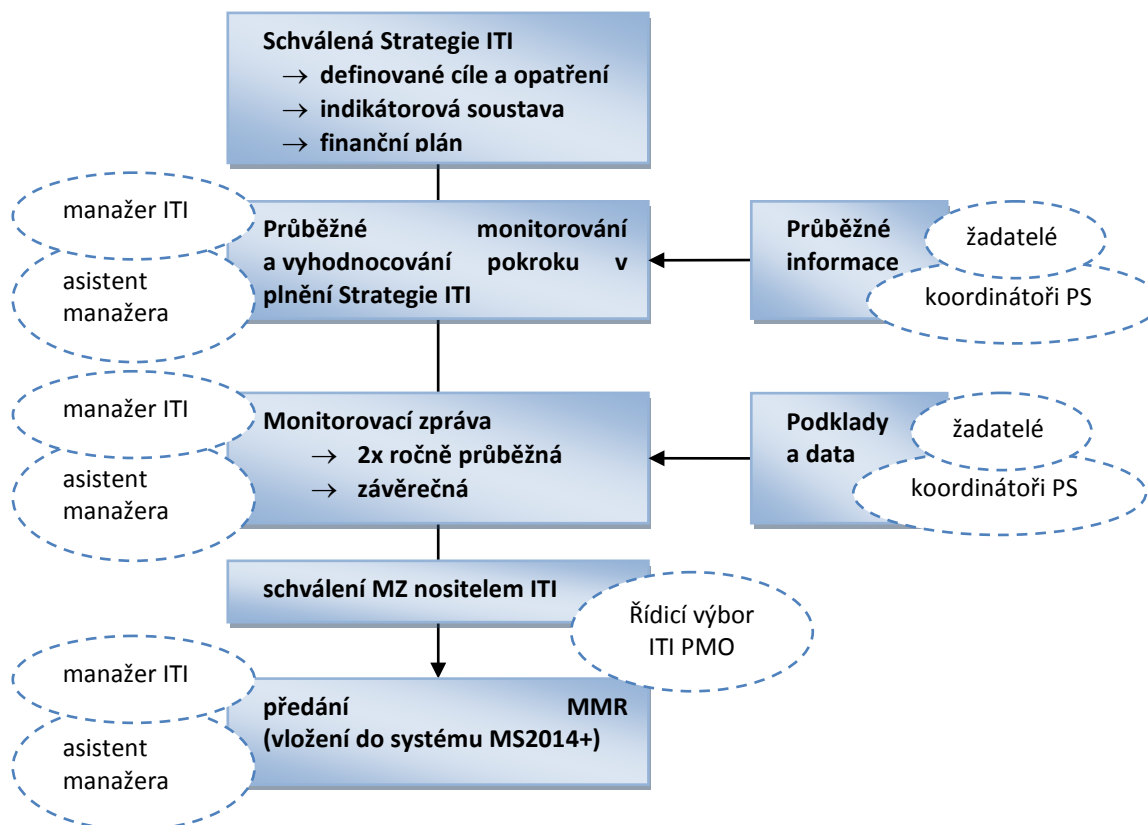
- předkládat 2x ročně MMR - ORP Zprávu o plnění Strategie ITI (včetně přehledu vývoje realizace ITI, schválených a realizovaných projektů a plnění podmínek ITI včetně plnění indikátorů, dodržení harmonogramu a finančního plánu);
- po ukončení posledního integrovaného projektu předložit Závěrečnou zprávu o plnění Strategie ITI;
- provést tzv. mid-term evaluaci provádění a plnění ITI.

Nositel ITI bude mít zajištěn dostatečný administrativní aparát pro výkon činností spojených s monitorováním a hodnocením plnění Strategie ITI. Tyto činnosti budou zajišťovány prostřednictvím manažera ITI (ve spolupráci s asistenty).

Pro monitorování pokroku v realizaci ITI je navržena sada indikátorů, které jsou zvoleny s ohledem na jejich schopnost co nejlépe odrážet vývoj situace při realizaci.

Podklady pro zpracování povinných monitorovacích zpráv bude manažer ITI (ve spolupráci s koordinátory PS) získávat od jednotlivých realizátorů integrovaných projektů, kteří budou k předávání těchto informací nositeli ITI zavázáni smlouvou o partnerství.

Schéma č.5: Grafické znázornění procesu monitoringu a vyhodnocování plnění Strategie ITI včetně odpovědností



Manažer s využitím dat z monitorovacího systému a ve spolupráci se svým asistentem, tematickými a územními koordinátory zpracuje návrh monitorovací zprávy, kterou projedná Řídící výbor ITI PMO. Po odsouhlasení Řídícím výborem ITI PMO zajistí manažer ITI projednání monitorovací zprávy v Zastupitelstvu hlavního města Prahy. Pokud je součástí monitorovací zprávy také návrh podstatných změn, musí být Zastupitelstvem hlavního města Prahy schválena. Zastupitelstvo Středočeského kraje monitorovací zprávu může projednat a vzít na vědomí.

Po schválení monitorovací zprávy zajistí manažer její předání Ministerstvu pro místní rozvoj.

8.3.2 Evaluace

Nejpozději v roce 2018 bude provedena mid-term evaluace ITI. Evaluační plán připraví manažer ve spolupráci se svým týmem a nejpozději v roce 2017 zajistí jeho schválení v Řídícím výboru ITI PMO a Zastupitelstvu hlavního města Prahy.

8.3.3 Řízení změn Strategie ITI

Nepodstatné změny definované v MPIN manažer oznámí příslušnému řídicímu orgánu a Ministerstvu pro místní rozvoj spolu s nejbližší monitorovací zprávou.

Podstatné změny nejprve projedná na základě podnětu manažera ITI Řídící výbor ITI PMO. Pokud se jedná o změny harmonogramu, indikátorů, finančního plánu či věcného zaměření Strategie ITI, musí být schváleny Zastupitelstvem hlavního města Prahy a projednány Zastupitelstvem Středočeského kraje. Vyžaduje-li to naléhavost, podá manažer ITI žádost příslušnému řídicímu orgánu a Ministerstvu pro místní rozvoj o schválení změn bezprostředně po jejich interním schválení v orgánech nositele.

V opačném případě může manažer ITI zpracovat žádost o schválení změn do nejbližší monitorovací zprávy.

8.3.4 Zajištění auditní stopy

Za zajištění dostatečné auditní stopy všech procesů souvisejících s realizací ITI zodpovídá manažer ITI. Ze všech jednání je pořizován písemný záznam. Jedná-li se o zápisy z jednání pracovních skupin a Řídicího výboru ITI PMO, je zápis ověřen tematickým koordinátorem, resp. předsedajícím. Archivují se veškerá usnesení z jednání pracovních skupin a Řídicího výboru ITI PMO. Eviduje se veškerá agenda související s vyhlášováním výzev (vč. termínů zveřejnění), evidují se všechny přijaté projektové záměry. Jakékoli námitky a stížnosti se evidují, vč. informace o způsobu jejich vypořádání.

Interní operační manuál nositele blíže popíše způsob evidence a archivace dokumentů.

Přílohy

Příloha č. 1:

Teoretické a metodické přístupy k vymezení urbanizovaných území: kritická rešerše

Vymezení urbanizovaných území patří mezi dlouhodobé úkoly sídelní geografie a urban studies obecně. Zatímco v preindustriálním období bylo městské prostředí jasně ohraničené a od venkovského zázemí bylo většinou i oddělené městskými hradbami, v současnosti je systém osídlení charakteristický plynulým přechodem urbánního v suburbánní a suburbánního ve venkovské prostředí (urban-rural continuum). V aktuálním vědeckém diskurzu i v dokumentech decizní sféry se tak objevují různé typologie venkovů (Perlín, Kučerová, Kučera, 2010) nebo oddělení městského, suburbánního a venkovského osídlení (Ouředníček, Špačková, Novák, 2013). Šíření městského způsobu života ve formě tzv. nepřímé urbanizace však výrazně ztěžuje vymezení městského a venkovského prostředí nebo městské a venkovské společnosti. Podle Raye Pahla je v současné urbanizované společnosti město „všude a nikde“ a nemůže být jasně definováno a ohraničeno (Pahl, 1970). V detailním pohledu na současná suburbánní sídla například v zázemí Prahy je zřejmé, že i v rámci jedné předměstské vesnice s novou suburbánní výstavbou vedle sebe mohou bydlet domácnosti se zcela rozdílným životním stylem a závislostí na jádrovém městě (Doležalová, Ouředníček, 2006). Proto je velmi obtížné rozhodnout o takových sídlech jako celku, zda je (sub)urbanizováno a patří svým charakterem do metropolitní oblasti, či nikoli.

Potřeby statistické komparace, územního plánování, ale i výzkumu však nutí takové delimitace vytvářet na základě různých kritérií. Frey a Zimmer (2001) rozlišují při delimitaci metropolitních oblastí ekologické, ekonomické a sociální aspekty. Za nejjednodušší a zároveň ve světové sídelní statistice nejrozšířenější patří ekologické aspekty, které zohledňují především populační velikost a hustotu zalidnění. V českém prostředí rozvinul tyto myšlenky zejména Jaromír Korčák, který využil pro vymezení urbanizovaných území tzv. areálů maximálního zalidnění (1966). Metodu dále rozvíjel Martin Hampl (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987). Ekonomické aspekty vymezení metropolitních území zohledňují ekonomickou strukturu obyvatelstva, dojížděku a koncentraci pracovních příležitostí. Tento pohled vedl k ustavení zatím nejsilnějšího směru k vymezení metropolitních území v podobě metropolitních statistických oblastí (MSA), funkčních městských regionů (FUR) nebo metropolitních pracovních oblastí (MLA). Za spíše okrajový a do současnosti málo využívaný přístup lze považovat zahrnutí sociálních aspektů urbanizovaného prostředí, tedy hodnocení životního stylu, stylu trávení volného času, mluvy a životních hodnot (Doležalová, Ouředníček, 2006). Frey a Zimmer nazývají taková území jako functional community area (Frey, Zimmer, 2001). I když je tento přístup vymezení metropolitních areálů zřejmě nejsprávnější z hlediska metodiky sledování, pro praktické účely a komparaci jednotlivých metropolitních oblastí nebo opakované využití má zřejmé limity z hlediska náročnosti zjišťování sledovaných aspektů. Využití jednotlivých přístupů je přirozeně determinováno také podrobností sledování a dostupností datové základny. Zatímco ekologický přístup je založený na jednoduchých kvantitativních charakteristikách populační velikosti a hustoty a může být tedy široce využit i při zkoumání velkého počtu sídel (mezinárodní srovnání), výpočet dojížděkových vztahů je z hlediska náročnosti prací již možno využít zejména na mezoměřítku a výzkum životního stylu

založený na sledování jednotlivých domácností nebo jednotlivců se hodí spíše pro případovou studii konkrétních komunit nebo lokalit.

Za nejznámější koncepty vymezení metropolitních areálů lze považovat metropolitní statistické oblasti (MSA) ustavené ve Spojených státech, dále funkční městské regiony (FUR) využívané od počátku 80. let především v Evropě a metropolitní pracovní oblasti (MLA) spojené zejména s britskou sídelní geografii.

V současnosti se může označení metropolitní oblast sice vnímat jako obecný termín pro velká urbanizovaná sídla, ale ve vědecké komunitě jde především o americký statistický koncept. Metropolitní oblasti byly poprvé definovány ve Spojených státech pro sčítání lidu 1910. Byly vytvořeny zejména pro statistické účely a tvořily je seskupení zastavěných území velkých jádrových měst (tedy administrativních území) s jejich okolními předměstími. Metropolitní oblasti byly původně považovány za ekonomické jednotky, kde mezi aktivity lokalizované v jádrových městech patřil export, import a funkce služeb, které obsluhovaly obyvatelstvo okolního zázemí sociálně a ekonomicky integrovaného do jádrové oblasti. V tomto období do značné míry korespondovaly morfologické a funkční aspekty metropolitních území, proto byly ve 40. letech využívány k delimitaci pouze populační velikost a hustota zalidnění. Později, se sílící urbanizací, se definice metropolitních oblastí několikrát změnila. V roce 1949 byl ustaven koncept standardní metropolitní oblasti, která zohledňovala funkční integraci obyvatelstva okolních sídel již s využitím dojížděvky do práce (Standard Metropolitan Area - SMA). Dnes je v USA stanovena následující hierarchie oblastí:

- Metropolitní statistická oblast (MSA) – skupina okresů (nebo podobných administrativních jednotek) s celkovou populační velikostí přesahující 100 000 obyvatel a obsahující jádrové město větší než 50 000 obyvatel a okolní předměstí;
- Konsolidovaná metropolitní statistická oblast (CMSA) – větší jednotky s více než 1 000 000 obyvatel
- Primární metropolitní statistická oblast (PMSA) – oddělená část CMSA, která má vlastní jádrové město

Analytici definují také metropolitní pracovní oblasti (MLA), které zasahují za hranice zastavěných území a zahrnují také místa s alespoň pěti procenty ekonomicky aktivních obyvatel dojíždějících do metropolitní oblasti (Johnston, 2009). Tento koncept (standard metropolitan labour areas) je především geografy ve Spojeném království považován za období tzv. denního městského systému (daily urban system).

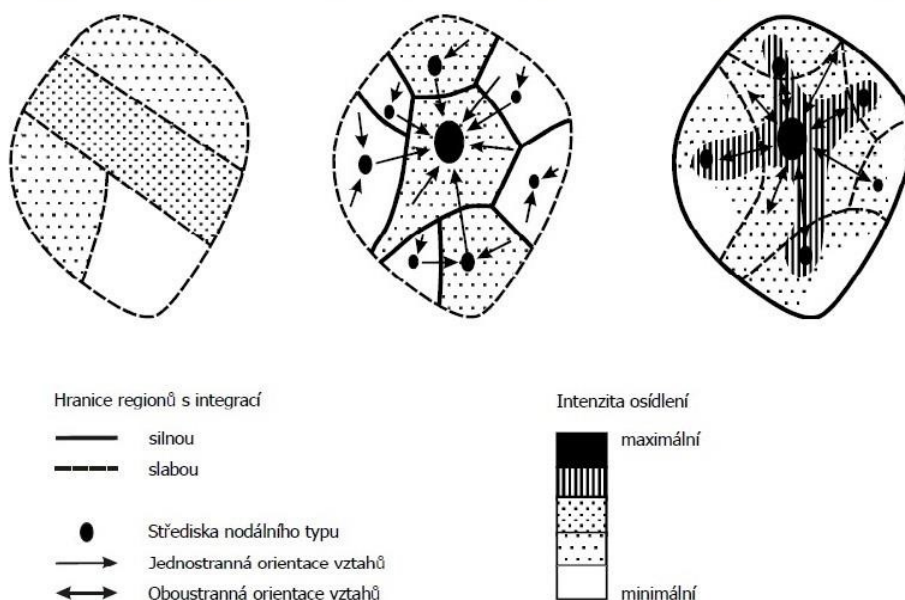
Počátkem 80. let se v Evropě pozornost geografů zaměřila na srovnávací studie vývoje urbanizačního procesu ve vybraných evropských zemích založené na výsledcích sčítání lidu v letech 1980/1981. Téměř současně byla publikována úvodní práce mezinárodního projektu CURB (The Costs of Urban Growth) v edici Urban Europe s názvem A Study of Growth and Decline (van den Berg a kol., 1982) a práce dvojice autorů Petera Halla a Dennise Haya Growth Centres in the European Urban System (Hall, Hay, 1980). Obě práce využívají pro hodnocení vývoje evropských měst funkčních městských regionů (functional urban region), které umožňují srovnávat vztah mezi populačním růstem jádra a zázemí města. Dennis Hay vydal později společně s Paulem Cheshirem další komparativní studii hodnotící města států Evropského společenství pod názvem Urban Problems in Western Europe (Cheshire, Hay, 1989). Koncept funkčních městských regionů paradoxně téměř nebyl využíván

v praktické sféře např. územního plánování, ve vědeckých kruzích však zůstává do současnosti významným metodickým nástrojem. To je zřejmé například i v některých pracích české sídelní geografie. Funkční městský areál vymezený hranicí 20-30 % dojížděky na datech populačního cenzu z roku 2001 využívá například Ondřej Mulíček (Mulíček, 2008, s. 108). V jiné práci Mulíček a Sýkora (2011) definují funkční městský region (FMR) jako území sestávající z jádrového města a obcí v jeho zázemí, ze kterých vyjíždělo do centra denně za prací minimálně 25 % ekonomicky aktivních zaměstnaných osob.

V českém prostředí je chápání termínu metropolitní oblast silně svázán s procesem metropolizace zejména v teoretickém a metodickém přístupu Jiřího Musila a Martina Hampla. Metropolizací je označován vyšší stupeň urbanizace, který je spojen s prohlubující se dělbou práce a rostoucí vzájemnou závislostí mezi jednotlivými městy (Musil, 1967, s. 203). Metropolitní oblast se liší od zájmového zázemí měst používaného zejména v územním plánování. Zatímco zájmové území je prostorovým průmětem ekonomických, technických a správních vztahů města s jeho okolím, metropolitní oblast je funkčním celkem, který vznikl v důsledku společenské dělby práce mezi jednotlivými sídly. Tato dělba práce (funkcí) mezi jednotlivými prvky metropolitních oblastí se vyvíjí postupně od preindustriální, industriální až k současné postindustriální fázi vývoje systému osídlení (obrázek č. 1). Právě pro současnost je typická oboustranná (vícestranná) organická sounáležitost a kooperace sídelních jednotek, vysoká územní koncentrace kontaktů mezi prvky metropolitního území (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987; Hampl, 2005). Z těchto teoretických úvah následně vychází i metodický přístup k vymezení metropolitních areálů v rámci tzv. integrovaných systémů středisek (viz příloha č. 2). Tento přístup je využíván jako jedna z metod i ve vymezení Pražské metropolitní oblasti.

Obrázek č. 1: Vývoj prostorové struktury sociálně-geografického systému

Statický (pre-industriální) systém Dynamický (industriální) systém Organický (post-industriální) systém

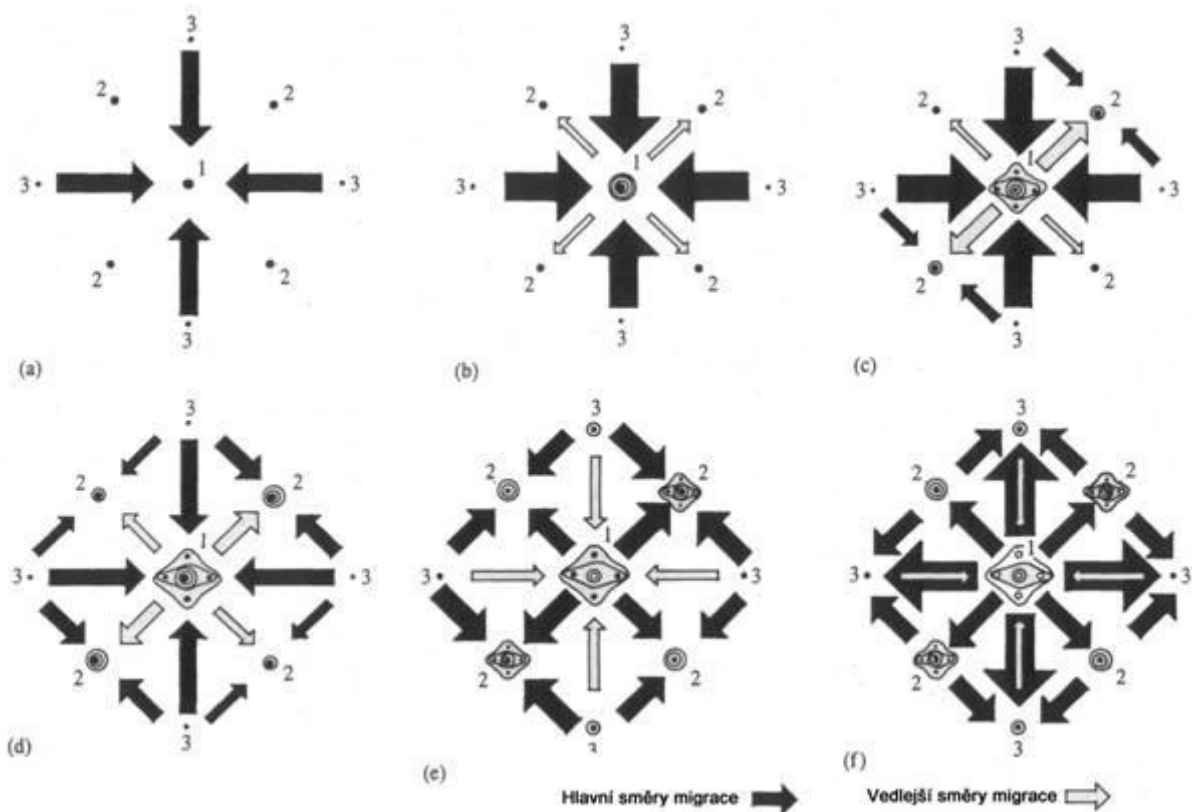


Zdroj: Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987

Nejvýznamnějším procesem, který přispívá k vnitřní diverzifikaci metropolitních oblastí v postsocialistických zemích, je proces suburbanizace (Oučedníček, 2007). Jde o přesun obyvatelstva

a jeho aktivit z jádrových měst do zázemí. Dominantní úlohu přitom hrají migrační pohyby obyvatelstva, které postupně mění charakter z centralizačních na decentralizační (viz obrázek č. 2 vycházející z teorie diferenciální urbanizace). Zdaleka nejde jen o přesun rezidenční funkce, ale o decentralizaci pracovních příležitostí, služeb, administrativy i zábavy. Do značné míry se následkem suburbanizace mění systém stanic, které jsou obyvatelstvem využívány v rámci denního systému aktivit a kontaktů. Řada aktivit se neodehrává pouze ve vztahu suburbium – jádrové město, ale postupně se rozvíjí celá řada centrifugálních a tangenciálních pohybů a procesů (obrázek č. 2). Charakteristickými znaky rezidenční suburbanizace je nová bytová výstavba a migrace obyvatelstva z jádrového města. Tyto dvě charakteristiky jsou také využity při delimitaci zón rezidenční suburbanizace (Ouředníček, Špačková, Novák, 2013), a tedy i jako druhého pilíře vymezení metropolitní oblasti Prahy.

Obrázek č. 2: Vývoj systému osídlení podle teorie diferenciální urbanizace



Zdroj: Geyer, Kontuly, 1993

Podobně jako u výše popsaného procesu metropolizace dochází v důsledku suburbanizace k mnohostranné orientaci vztahů, v tomto případě však spíše u jednotlivých lidí, domácností nebo firem než mezi jednotlivými sídly. Systém kontaktů si lze představit spíše s využitím konceptů časoprostorové geografie (Hägerstrand, 1982; Novák, Sýkora, 2007; Novák, Novobilský, 2013) jako síť jednotlivých cest nebo dlouhodobějších rytmů pohybů v rámci metropolitní oblasti. V současnosti lze k mapování denních pohybů obyvatelstva využít nejen data ze sčítání lidu (dojíždka do škol a za prací), ale také data poskytovaná operátory mobilních telefonů. Na rozdíl od dat z populačního cenzu je možné mapovat nejen tyto dva druhy pohybů, ale také celou řadu dalších cest, např. za službami, zábavou, z rodinných důvodů apod. Změny v charakteru práce a stále obtížnější lokalizace místa bydliště i pracoviště ve statistické evidenci, společně se značnou chybovostí a neúplností

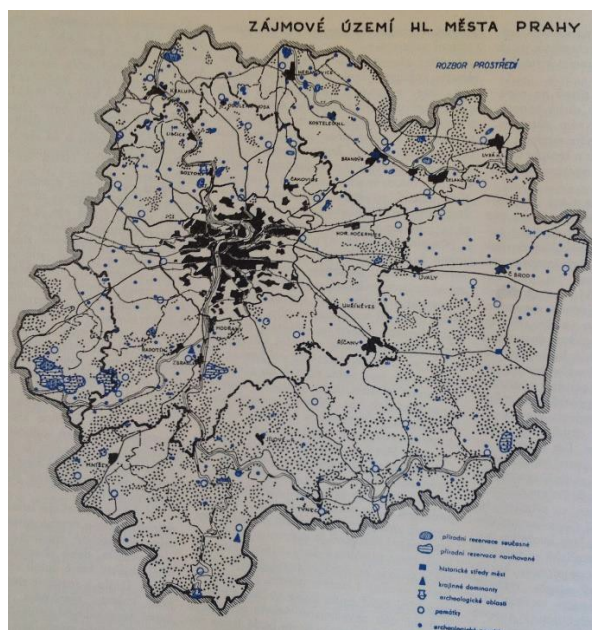
dojížděkových dat, vybízí ke komparaci statistické evidence s jiným druhem informace. Mapování denních cest s využitím dat operátorů mobilních telefonů tak představuje třetí složku metodického přístupu vymezení Pražské metropolitní oblasti.

Vymezení urbanizované krajiny v zázemí Prahy: kritická rešerše

Velká města představují v současnosti obtížně ohraničitelná území, jejichž regionální svazky se rozprostírají v rozsáhlých oblastech mimo administrativní hranice města. Podobným způsobem je organizována regionální sídelní struktura v zázemí Prahy. Stavební růst Prahy překročil v 19. století středověké hradby a městské domy, městské obyvatelstvo a městský způsob života se rozšířil do původně ryze venkovského zázemí. Od té doby je problematika vymezení urbanizované krajiny v zázemí Prahy aktuální otázkou v akademických textech i pro praktické účely zejména regionálního plánování. Již počátkem 20. století využívala československá statistika pro hodnocení charakteristik obyvatelstva a bydlení sídelní aglomerace (Sčítání bytů, 1921), které sloužily v pozdější době zejména jako jednotky územního plánování (Hůrský 1961; Lorenz, 1963; Matoušek 1976; Terplan 1986; 1988; 1993). Aglomerace nebo metropolitní území jsou u nás většinou vymezovány účelově pro cíle konkrétních úkolů, především plánovací praxe (obrázek č. 3). V případě Prahy šlo od 2. světové války zejména o vymezování Pražské (středočeské) aglomerace nebo Pražského metropolitního regionu, což jsou nejčastěji používané názvy urbanizované oblasti hlavního města. Rozdílná vymezení aglomerace Prahy lze objevit jak v geografických studiích, tak v urbanistických a plánovacích dokumentech (viz tabulka č. 1). V novějších publikacích Českého statistického úřadu (ČSÚ) lze najít informace za Pražskou středočeskou aglomeraci (PSA), jejíž vymezení s malými změnami odpovídá tzv. Pražské sídelně regionální aglomeraci z roku 1976. Zároveň ČSÚ používá tzv. Pražskou metropolitní oblast – tedy území hlavního města Prahy a okresů Praha-východ a Praha-západ. Toto zjednodušené vymezení je vhodné zejména při práci s daty za území okresů, kde není nutná přesná delimitace a jsou k dispozici data pouze za větší územní jednotky.

Tabulka č. 1 udává přehled vymezení urbanizovaného zázemí hlavního města Prahy zhruba od 60. let 20. století v člancích a dokumentech věnujících se buď speciálně pražské problematice, nebo obecněji celému systému osídlení v Česku. Z přehledu je zřejmá vysoká variabilita jednotlivých vymezení, která zároveň odpovídá i odlišnému účelu jednotlivých studií a přirozeně také využití datové základně a jednotek vnitřního členění urbanizovaného území.

Obrázek č. 3: Zájmové území hlavního města Prahy



Zdroj: Lorenz, 1963

Tabulka č. 1: Urbanizovaná území Prahy

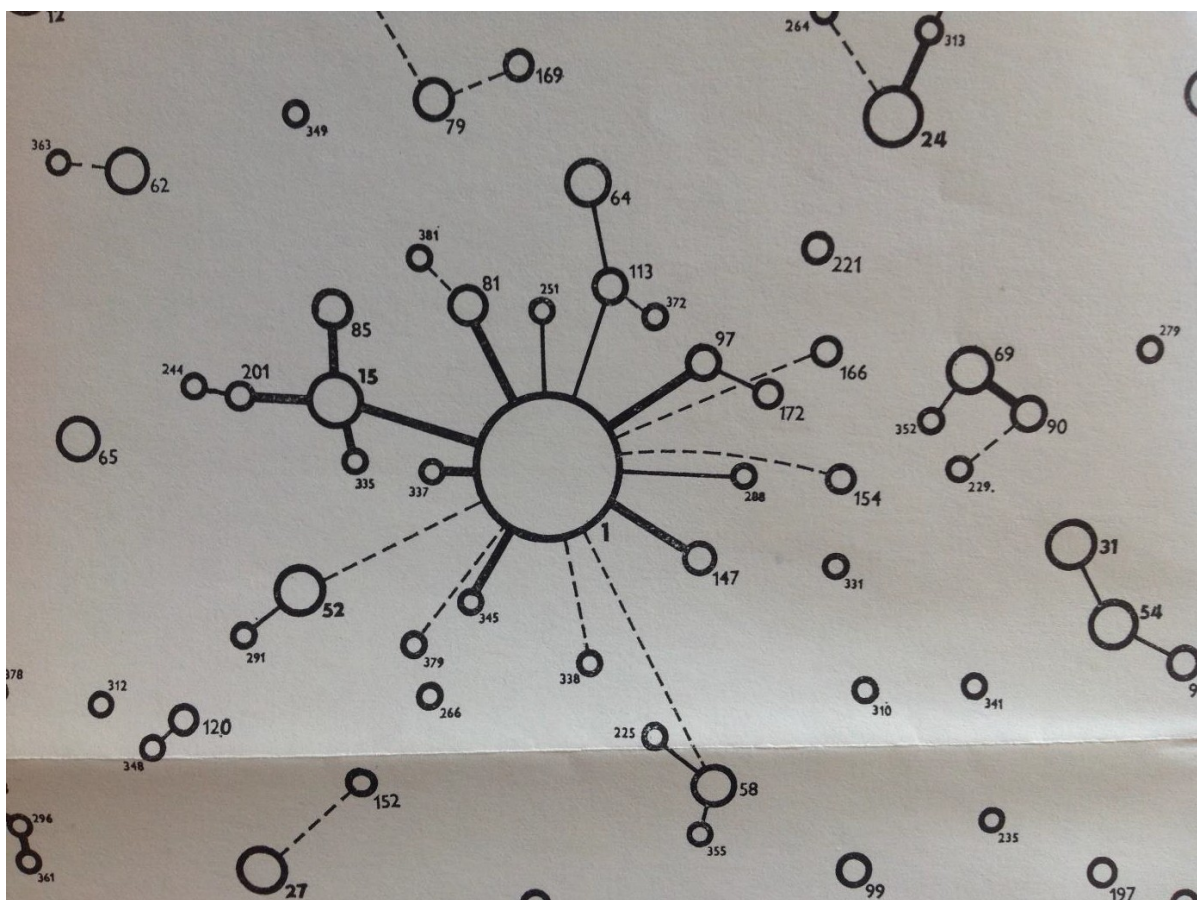
Název urbanizované oblasti	Rozloha (km ²)	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (obyv./km ²)	Pramen
Praha aglomerace	280	1 069	3 813	Blažek 1962; Votrubec 1965
Metropolitní oblast	3 107	1 561	502	Kühnl 1971; Mašek 1970
Pražská - středočeská aglomerace	2 780	1 580	568	Matoušek 1976
Pražská - středočeská aglomerace	3 640	1 680	460	Havlík 1983
Pražská aglomerace	3 350	1 600	478	Hrůza, Borovička 1983
Pražská - středočeská aglomerace	2 990	1 614	540	Musil, Ryšavý, Velíšková
Pražská - středočeská aglomerace	4 116	1 736	422	TERPLAN 1986
Pražský metropolitní region	2 011	1 407	700	Grime, Kára 1990
Pražský region	3 917	1 737	443	TERPLAN 1993
Pražská aglomerace	4 000	1 700	450	Hrůza 1994
Pražská středočeská aglomerace	3 912	1 725	441	ČSÚ 1998
Pražská metropolitní oblast	1 667	1 369	821	ČSÚ 1998
Polyreg	2 227	1 409	633	Mulíček, Sýkora 2011
Zásady územního rozvoje 2009	2 308			
Zásady územního rozvoje 2013	3 149			Středočeský kraj 2013
Studie ČSÚ	1 832	1 350	737	ČSÚ 2009
Praha – integrovaný systém středisek 2001	3 974	1 358	342	Hampl 2005
Zóna rezidenční suburbanizace Prahy 2010	3 732	1 922	515	Špačková, Ouředníček, Novák
Pražský metropolitní region	4 152	1 988	479	Ouředníček 2013
Praha – integrovaný systém středisek 2011	4 983	2 000	401	Dosud nepublikováno
Zóna rezidenční suburbanizace Prahy 2013	4 224	2 282	540	Dosud nepublikováno

Poznámka: Počty obyvatel se vztahují vždy k příslušnému roku sledování.

Rešerše takového množství podkladů věnujících se vymezení urbanizovaného území Prahy umožňuje určité shrnující hodnocení. Obecným znakem textů obsahujících vymezení urbanizovaných území je metodická roztržitost a často i slabé zdůvodnění kritérií delimitace urbanizovaného území v zázemí Prahy. To je zejména případ dokumentů vznikajících mimo akademické prostředí, kde jde často více o praktické zohlednění požadavků aktérů v území než o nezávislé kvantitativní hodnocení. Je nutné zároveň připomenout, že v převážné většině analyzovaných studií nebylo samotné vymezení urbanizovaného území cílem, nýbrž jen nástrojem k analýze dalších jevů a procesů. Často nebylo nutné zahrnout přesně vymezené území a ani přesně argumentovat výběr jednotek patřících do vymezeného území. To na druhé straně znemožňuje kvalifikovaně posoudit vhodnost metodiky vymezení. Následující text je tak spíše přehledem různých vymezení než analýzou metodických přístupů v jednotlivých publikacích. Podrobněji si budeme všimnout zejména těch prací, kde jsou uvedena alespoň základní kritéria a případně i důvody jejich volby opřené o relevantní teoretické koncepty.

Pravidelně je vymezena metropolitní oblast Prahy v regionalizacích vzniklých na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze podle metodiky Martina Hampla. Metodika vymezování integrovaných systémů středisek zohledňuje reciproční dojížděkové vztahy mezi jednotlivými sídly metropolitní oblasti. Mapa na obrázku č. 4 nabízí vymezení tzv. integrovaných systémů středisek z roku 1980. Nejnovější vymezení na základě dat ze sčítání lidu 2011 je využito jako první z metod této studie.

Obrázek č. 4: Vymezení integrovaného systému středisek v zázemí Prahy v roce 1980

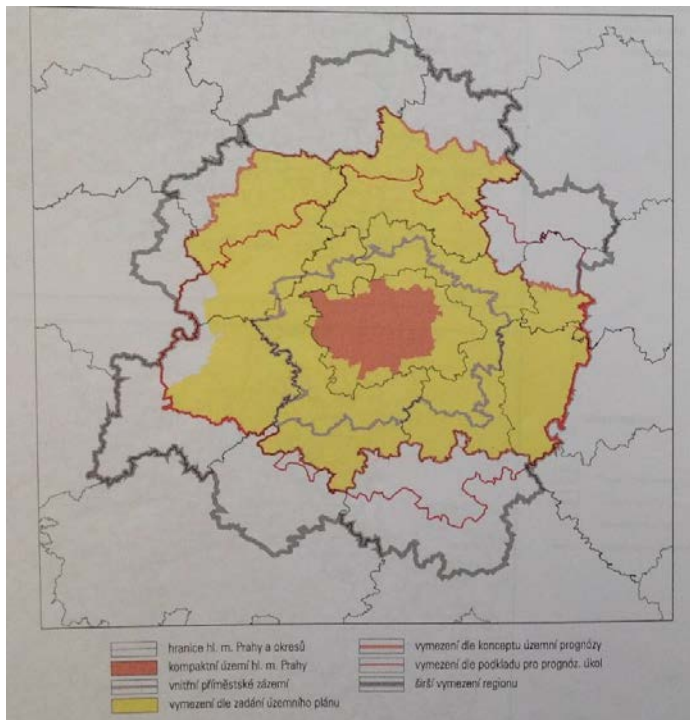


Zdroj: Hampl, Gardavský, Kühnl (1987) na datech ze SLDB 1980

Zatímco vymezení integrovaného systému středisek v roce 1980 nabízelo pouze seznam integrovaných sídel, vymezení integrovaných systémů středisek (ISS) provedené na základě dat ze sčítání 2001 (HAMPL, 2005) již využívalo vymezení oblasti na základě správních obvodů ORP (označena tučně). Mezi střediska v roce 2001 patřily Praha, Beroun, Zdice, Kladno, Libušín, Slaný, Stochov, Unhošť, Mělník, Horní Počápy, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, Čelákovice, Odolena Voda, Říčany, Úvaly, Černošice, Hostivice, Jesenice, Průhonice, Roztoky, Rudná. Metropolitní areál byl následně vytvořen celými obvody ORP (metropolitní obvody), kde bylo lokalizováno alespoň jedno středisko příslušného ISS. V zájmu ucelenosti celého areálu byl zařazen také obvod Český Brod a Lysá nad Labem s výsledným počtem 1.358,500 obyvatel v roce 2001.

Martin Hampl se podílel i na vymezení území Velkého územního celku Pražského metropolitního regionu, kde byla do značné míry využita metodika popsaná v předchozích dvou odstavcích. Vymezení zpracované ateliérem AURS (2000) pro potřeby územního plánování bylo však několikrát modifikováno především na základě vyjádření jednotlivých aktérů veřejné správy a v koordinaci s jinými (okolními) územními plány tak, aby se území zpracovaná v jednotlivých dokumentech nepřekrývala. Vymezení podle zadání územního plánu je k dispozici na obrázku č. 5, konečné vymezení z roku 2006 na obrázku č. 6.

Obrázek č. 5: Vymezení podle konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu



Zdroj: AURS, 2000

Obrázek č. 6: Vymezení podle textové části územního plánu VÚC Pražského regionu



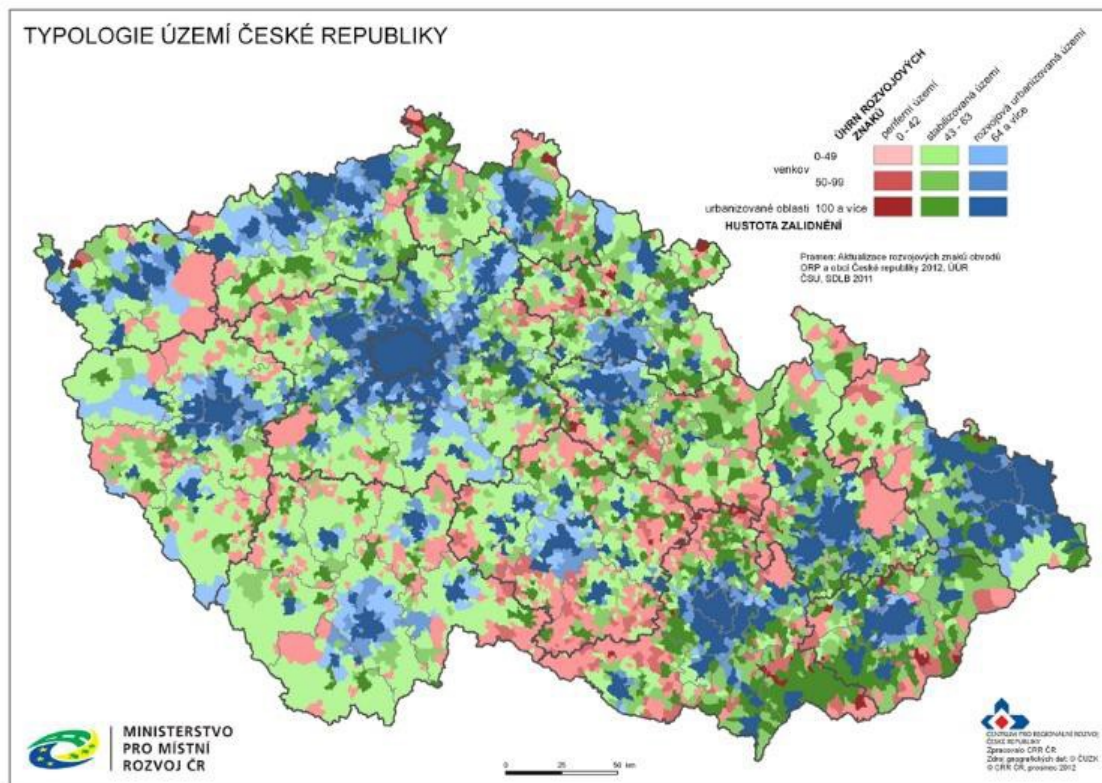
Zdroj: AURS, 2006

Publikace Českého statistického úřadu (ČSÚ 2009) si všímá území intenzivních vztahů mezi hlavním městem Prahou a Středočeským krajem a hodnotí vybrané oblasti propojení obou území v rámci funkčního městského regionu vymezeného v rámci projektu POLYREG na základě kritéria min. 25 % ekonomicky aktivních zaměstnaných vyjíždějících za prací (Mulíček, Sýkora, 2011). Finální podoba byla upravena tak, aby byl územně celistvý. Toto území představuje oblast s velmi intenzivními vazbami a v textu je nazýváno funkčním městským regionem, funkční městskou oblastí Prahy nebo funkčním urbanizovaným územím, označováno je zkratkou FUR. Problematika propojení Prahy a území Středočeského kraje byla také diskutována s Útvarem rozvoje hl. m. Prahy a pro hodnocení vztahů bylo doporučeno území převzaté z Politiky územního rozvoje z roku 2006. Jde o tzv. rozvojovou oblast Praha, tedy území, které má s hlavním městem nižší intenzitu kontaktů než funkční městský region, ale území, které je Prahou využíváno a v rámci kterého se postupem času může intenzita kontaktů měnit, stupňovat. Rozvojová oblast Praha je schematicky vymezena územím správních obvodů obcí s rozšířenou působností Beroun, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Neratovice, Říčany. V analýze ČSÚ byla na základě doporučení Útvarem rozvoje hl. m. Prahy k těmto přidána ještě území správního obvodu Dobříš a Slaný.

V nejnovější současnosti lze najít vymezení urbanizovaných oblastí v zázemí Prahy zejména v nejrůznějších materiálech decizní sféry Ministerstva pro místní rozvoj a obou krajů (Hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Typologie území České republiky uvedená ve Strategii regionálního

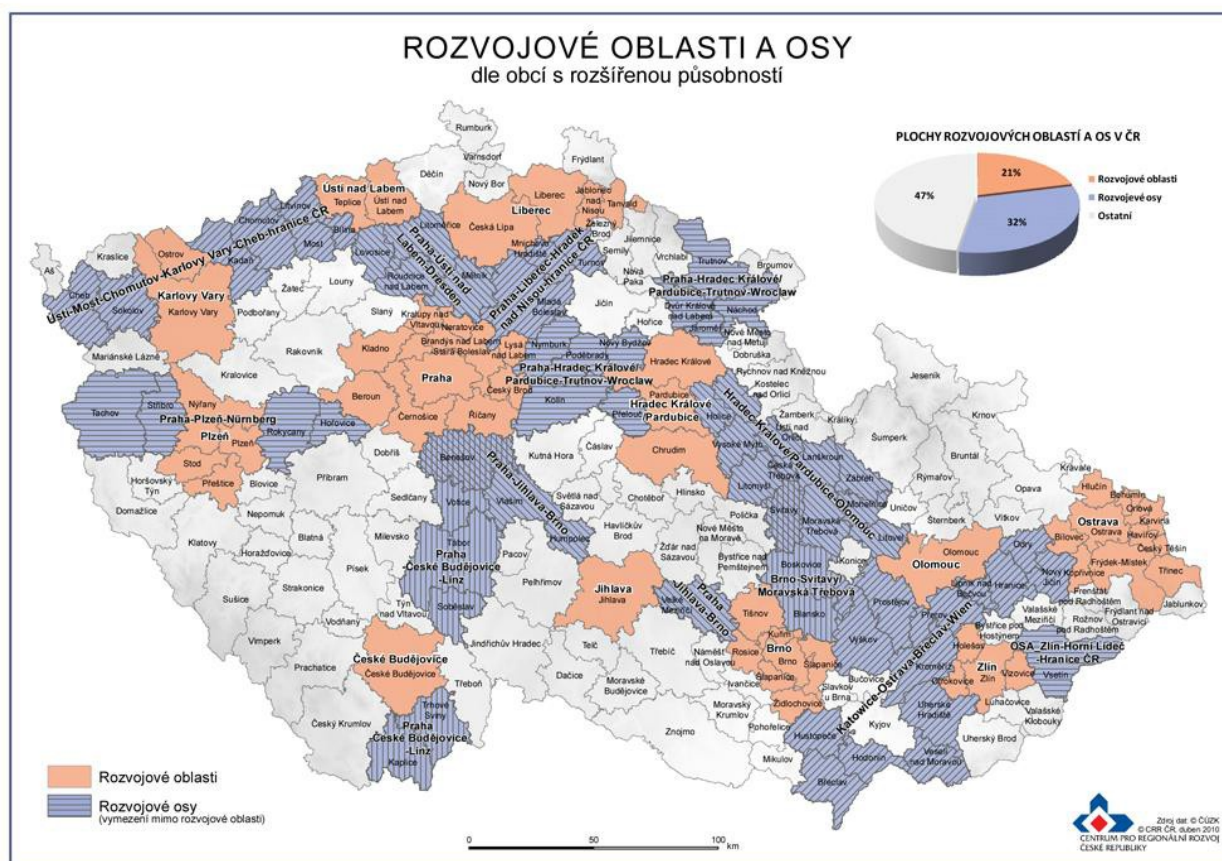
rozvoje (MMR, 2013) vymezuje urbanizovaná území na úrovni krajů, Centrum pro regionální rozvoj následně upravil vymezení rozvojových oblastí a os pro území obvodů ORP (obrázek č. 7 a č. 8).

Obrázek č. 7: Typologie území České republiky



Zdroj: Strategie regionálního rozvoje (MMR, 2013)

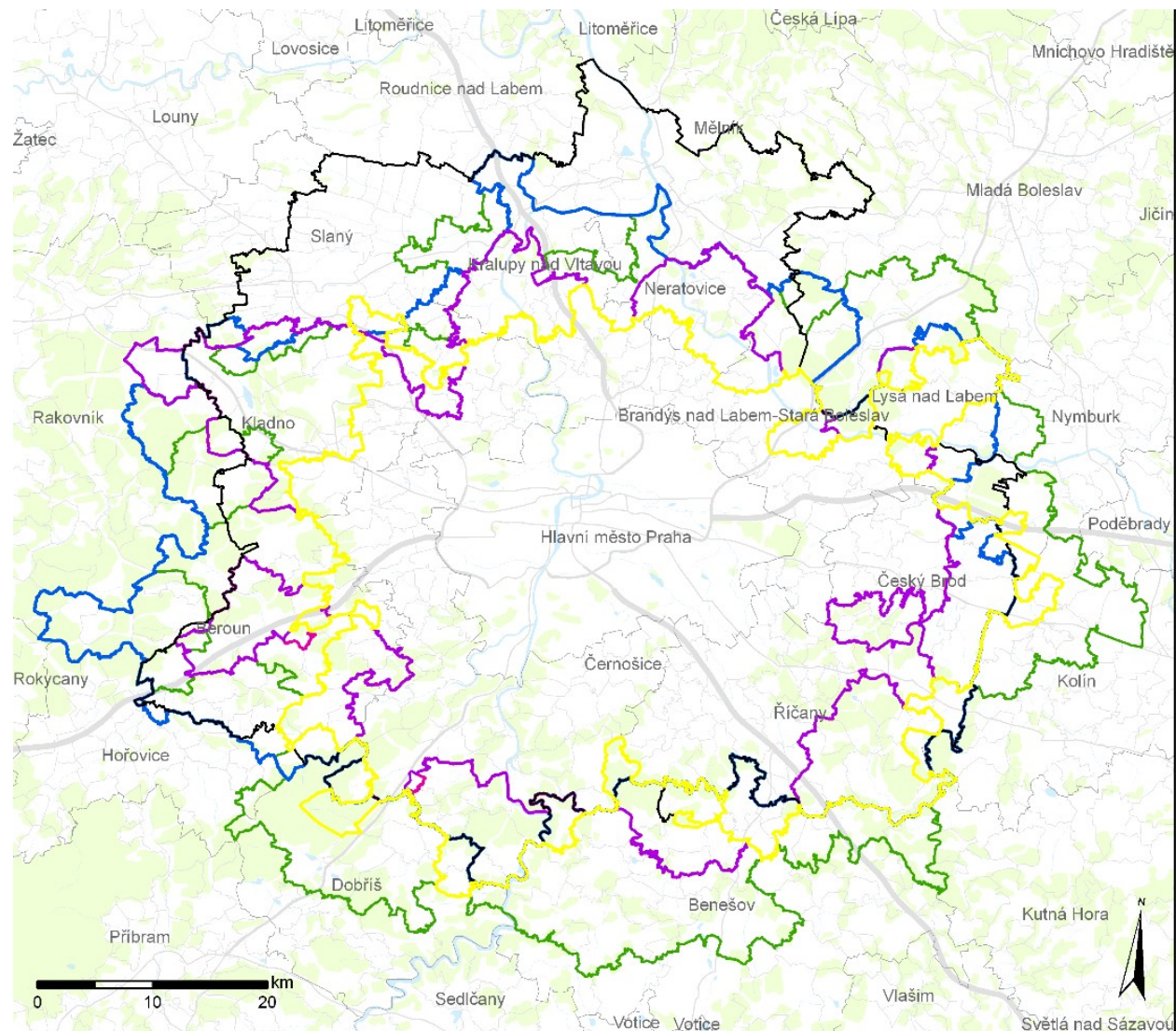
Obrázek č. 8: Vymezení rozvojových oblastí a os na základě obvodů ORP v roce 2010



Zdroj: Centrum pro regionální rozvoj České republiky

Obrázek č. 9 následně nabízí vymezení pražského urbanizovaného území na základě zpřesnění vymezení Rozvojové oblasti Praha v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje a Prahy, vymezení v projektu POLYREG, dále hranice VÚC Pražského regionu a oblast intenzivních dojížděkových vztahů vypočtený pracovníky IPR Praha. Tato vymezení jsou vytvořena na úrovni obcí a mohou sloužit jako indikativní představa o dosahu urbanizovaného území Prahy na základě různých kritérií, ale i percepce expertů z plánovací praxe.

Obrázek č. 9: Vymezení urbanizovaného území v zázemí Prahy



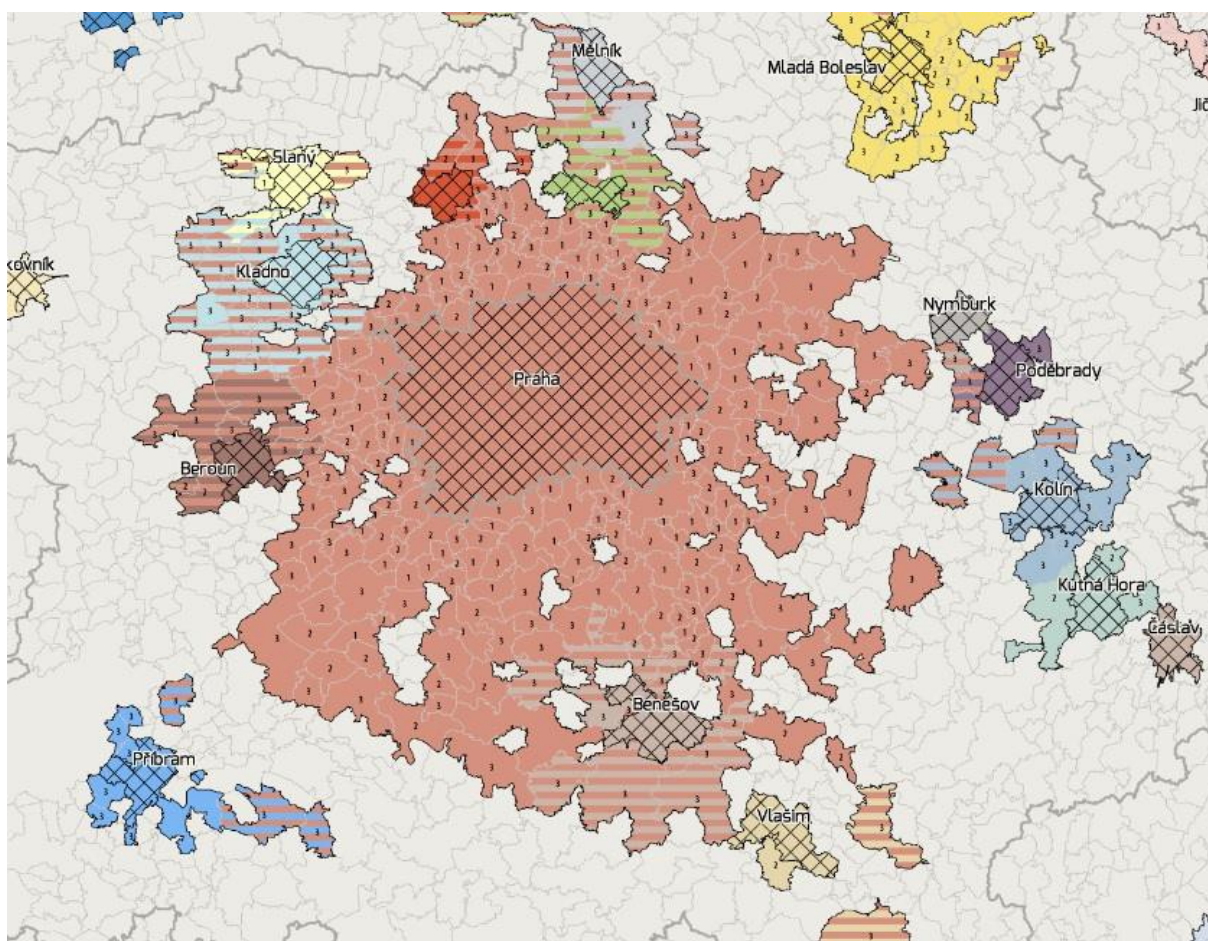
HRANICE PRAŽSKÉHO REGIONU

-  POLYREG
-  hranice VÚC Pražského regionu
-  Rozvojová oblast Praha dle ZÚR SČK (2012)
-  Rozvojová oblast Praha - odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy (2009)
-  Rozvojová oblast Praha - odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy (2013)
-  oblast intenzivních dojíždkových vztahů dle SLDB 2011

Zdroj: Hranice poskytnuté v GIS od IPR Praha; Mulíček, Sýkora (2011)

Pro hodnocení rozsahu a dopadů suburbanizace byla vytvořena pro území celého Česka metodika sledování rezidenční suburbanizace, která na základě dat o bytové výstavbě a směrové migraci vymezuje tři zóny rezidenční suburbanizace v zázemí českých měst s populací více než 10 000 obyvatel. Obrázek č. 10 ukazuje rozsah suburbánních obcí ve výřezu jádrových měst Pražské metropolitní oblasti a také jejich příslušnost k jádrovým městům. Aktualizované vymezení pro rok 2012 je dále podrobně popsáno v následující kapitole jako jedna z metod vymezení Pražské metropolitní oblasti. Využitím zón rezidenční suburbanizace vznikl také tzv. Pražský metropolitní region, který se využíval v průběhu let 2012-2013 při přípravě populační prognózy (Burcin a kol., 2013) a také pro kartografickou vizualizaci problémů spojených s rezidenční suburbanizací v rámci programu Technologické agentury ČR Omega (obrázek č. 11). Více viz www.atlasobyvatelstva.cz v sekci Suburbanizace.

Obrázek č. 10: Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy 2010



Zdroj: www.atlasobyvatelstva.cz (2012)

Příloha č. 2:

Integrovaný systém středisek

Následující část je věnována vymezení integrovaných systémů středisek (ISS) jako základní kostry metropolitních areálů v ČR (2011). Podrobně se tématu věnuje Martin Hampl (2005) v knize Geografická organizace společnosti v České republice (část 4.3, s. 88–90). S ohledem na zaměření analýzy jsou detailněji hodnocena sídla metropolitní oblasti Prahy.

Základními znaky metropolitních areálů je dosažení vysokého stupně územní koncentrace obyvatelstva a ekonomiky na jedné straně a vysoké míry vnitřní funkční propojenosti, resp. územní dělby práce na straně druhé. Oba tyto aspekty zohledňuje syntetickým způsobem územní koncentrace vzájemných kontaktů dílčích částí těchto areálů – obcí a jejich seskupení. V podmínkách Česka nabízí dostupná informační základna pro toto hodnocení především údaje z cenzu o pracovní a školské dojíždě/vyjíždě. Tyto procesy mají rozhodující podíl na prostorové mobilitě obyvatelstva a jsou dostatečně reprezentativní pro hodnocení jak obyvatelstva, tak i ekonomiky (představované zjednodušeně počtem a lokalizací pracovních příležitostí). Populační a ekonomické souvislosti zachycuje zprostředkovaně i školská vyjíždka, která navíc zohledňuje také vazby sociálně ekonomické a sociálně populační.

Územní intenzitu/koncentraci kontaktů mezi vnitřními jednotkami metropolitních areálů je možné hodnotit „objemem vzájemné pracovní a školské dojíždě“ mezi dvojicemi jednotek (obcemi apod.) vztaženým ke komunikační vzdálenosti těchto jednotek. Územní intenzita takto charakterizované propojenosti jednotek je pochopitelně výrazně podmíněna populační, pracovní a školskou velikostí jednotek. Z těchto důvodů je vhodné omezit sledování pouze na jednotky relativně významnější. Na základě výsledků předchozích studií (Hampl, 2005 aj.) byla proto zvolena jako minimální (kritická) komplexní velikost 2,5 (KV – je definována jako součet 1/3 relativizované populační velikosti středisek a 2/3 relativizované pracovní velikosti středisek – při relativizaci vůči celé České republice a vyjádření v jednotkách 0,1 promile podílu na veškerém obyvatelstvu, resp. statistikou podchycených pracovních příležitostí). Střediska jsou převážně ztotožněna s obcemi, v některých případech jsou však obce spojovány do aglomerací (např. Beroun a Králův Dvůr).

Sledování i poměrně malých středisek je oprávněné především z hlediska potřeby, podrobnosti/citlivosti vymezení ISS a následně i celého metropolitního areálu. Nicméně pro formování metropolitních areálů jsou podstatná propojení středních a zejména velkých středisek. V tomto smyslu je třeba při finálním vymezování ISS, resp. metropolitního areálu preferovat interakce mezi významnějšími středisky a menší střediska podle jejich polohy přiřazovat k ISS, i když nedosahují potřebné intenzity propojení.

Důležitým a současně obtížným úkolem je nalezení/stanovení kritických hodnot u sledovaných interakcí pro vlastní vymezení ISS. V tomto případě se nabízí kombinované hodnocení několika aspektů:

- a) Vyhodnocení empirických rozložení četností intenzit propojení u širšího souboru středisek, u nichž lze předpokládat potenciální návaznosti metropolizačního typu.
- b) Předchozí hledisko doplňuje využití dřívějších hodnocení ISS (1980, 1991, 2001), která se vztahovala k celé České republice.
- c) Základní orientaci pro vymezení i pro výběr metropolitních areálů (z hlediska „dostatečné“

velikosti) poskytuje také vymezení koncentračních areálů obyvatelstva, resp. i areálů pracovních příležitostí podle koncepce Jaromíra Korčáka (1966), rozvedené v další studii (Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987).

- d) Konečně lze využít i různé typy územně a regionálně plánovacích dokumentů (např. někdejší vymezení sídelně – regionálních aglomerací).

Vzhledem k relativní kontinuitě v rozrůznění intenzit interakcí v širším souboru „dvojic středisek“ je vhodné rozlišit alespoň tři úrovně, pracovní označené jako silné, střední a slabé, resp. hraniční. Podle prvních dvou výše uvedených kritérií a s ohledem na kvalitu, resp. na neúplnost údajů z censu 2011 (nebylo podchyceno přes 40 % pracovní dojíždky a zhruba 30 % dojíždky školské) je možné stanovit pro zmíněné kategorie interakcí tyto hodnoty: 90 dojíždějících/vyjíždějících mezi oběma středisky na km silniční vzdálenosti – silná vazba; 60 – střední vazba a 40 – slabá/kritická/minimální vazba. Podle toho lze tedy vymezovat ISS třístupňově, i když za finální vymezení je oprávněné považovat vymezení nejširší.

V jednotlivých metropolitních areálech dochází k vytvoření tří zón jen výjimečně. V případě pražského metropolitního areálu je možné zřetelně odlišit pouze dvě zóny – jádrovou, určenou silnými vazbami, a nejširší/marginální, určenou především vazbami slabými. V prvním případě, který představuje zcela dominantní část areálu, jde o „okruh“ tvořený středisky Beroun, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Říčany a Černošice. V druhém případě dochází o rozšíření, resp. o přiřazení Zdic, Slaného, Mělníka a Milovic. Menší střediska tato dvě základní vymezení mohou pouze doplňovat. Pro vymezení celého metropolitního areálu hlavního města lze doporučovat vymezení podle obvodů obcí s rozšířenou působností vzhledem k jejich relativní organičnosti a určité právní subjektivitě:

- 1) Základní metropolitní prostor by tudíž zahrnoval Prahu a obvody Berouna, Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, Černošic, Kladna, Kralup nad Vltavou, Neratovic a Říčan.
- 2) Finální vymezení by zahrnovalo ještě obvody Lysé nad Labem, Mělníka, Slaného a z důvodu územní celistvosti ještě obvod Českého Brodu.

Pro potřeby řízení a plánování by pochopitelně mohlo být vymezení dále upraveno, a to především s ohledem na investiční záměry.

Doplňující poznámka:

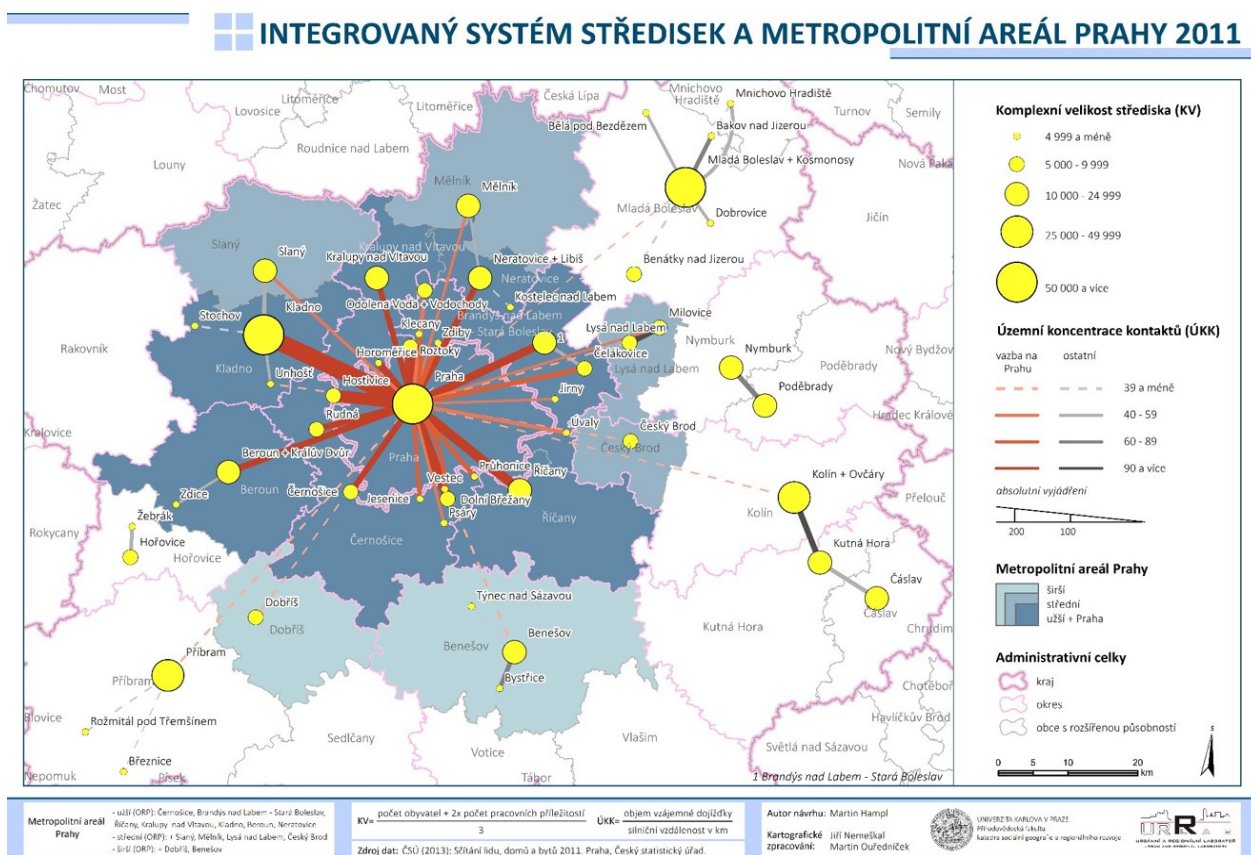
Při specifikaci metropolitních areálů je z celkového hlediska nejpodstatnější dosažení „dostatečné“ velikosti. V případě Prahy je to samozřejmě jednoznačné, ale v případě celé České republiky je to diskutabilní. Zde je nutné zohlednit i specifika národního systému osídlení. V Česku je možné hovořit na jedné straně o dosažení velkoměstské velikosti (celého ISS) a na straně druhé o výrazném významovém postavení, vyjádřeném jak regionální působností (mezoregionální centra), tak i „diskontinuitou“ ve velikostní diferenci ISS. Ta je právě v ČR výrazně vyvinutá mezi 12. a 13. centrem metropolitního, resp. nadnodálního typu: 12 ISS krajských měst (bez Jihlavy).

Diskuse k zohlednění vymezení podle VÚC Pražského regionu.

Na základě studia dokumentů, ve kterých je rámcově popsána metodika vymezení VÚC Pražského regionu (AURS 2000, 2006), a po diskusi se zpracovatelem tohoto vymezení (Martin Hampl jako spoluautor této studie) jsme se rozhodli toto vymezení ve finální části nezohlednit. Vedly nás k tomu následující důvody:

1. Metodika vymezení čerpala z teoretických konceptů a metodických přístupů vymezení ISS, avšak byla založena na více než 10 let starých datech – nové vymezení ISS na datech z roku 2011 je tudíž aktuálnější a odpovídá lépe současnému stavu v území
2. Vymezení VÚC nerespektuje hranice obvodů ORP, což je jeden z požadavků, na kterém se domluvil zpracovatel se zadavatelem studie
3. Přesná pravidla a kritéria vymezení VÚC nebyla v žádné dostupné publikaci obsažena a nebylo je tedy možné zpětně prověřit. Texty relevantních dokumentů navíc svědčí o častých změnách vymezení především v důsledku praktických problémů vytváření územně plánovací dokumentace ve středočeském prostoru.

Obrázek č. 12: Vymezení Pražského metropolitního regionu na základě integrovaných systémů středisek 2011



Příloha č. 3:

Zóny rezidenční suburbanizace 2012

Metodika vymezení zón rezidenční suburbanizace vychází z potřeby sledování rezidenční suburbanizace vyjádřené v Usnesení vlády České republiky ze dne 11. srpna 2010 č. 576 ke Zprávě o problematice nežádoucího rozšiřování zástavby do okolí měst, která mimo jiné ukládá předložit návrh systému jednotného sledování a vyhodnocování změn rozsahu území přeměněného zástavbou vyvolanou procesem rozpínání (živelného růstu) sídel (tzv. „urban sprawl“). Podrobnější popis teoretického zarámování a využití metodiky je k dispozici například v publikaci Ouředníček, Špačková, Novák (2013) nebo přímo v textu metodiky (Ouředníček, Špačková, Novák, 2014), která je k dispozici na webové stránce www.suburbanizace.cz.

Suburbanizace představuje přesun obyvatelstva a jeho aktivit z jader metropolitních regionů do jejich zázemí (tabulka č. 2). Rezidenční suburbanizaci, jako dílčí složku suburbanizace vztahující se k obyvatelstvu, lze operacionalizovat jako migraci (změnu trvalého bydliště) obyvatelstva směrem z jádrových měst metropolitních regionů do jejich zázemí. Za jádrová města lze v České republice považovat města s více než 10 000 obyvateli ležící mimo suburbánní zóny měst. Velikost suburbánní zóny je zjišťovaná proměnná, která bude vymezena na základě kombinace statistických indikátorů.

Tabulka č. 2: Matice zdrojových a cílových oblastí migrace a definice suburbanizace (a dalších procesů)

Typ prostředí		Cílové místo migrace		
		Město	Suburbium	Venkov
Zdrojové místo migrace	Město	meziměstská migrace	SUBURBANIZACE	deurbanizace (kontraurbanizace)
	Suburbium	reurbanizace	tangenciální migrace (vnitrometropolitní)	deurbanizace (kontraurbanizace)
	Venkov	urbanizace (ev. reurbanizace)	urbanizace (ev. reurbanizace)	meziregionální migrace

Základním předpokladem metodiky je možnost dlouhodobě sledovat rozsah rezidenční suburbanizace na území celé České republiky. Za základní statistickou jednotku pro sledování rozsahu suburbanizace v makroměřítku České republiky je vhodné zvolit z několika důvodů obce (resp. území vymezené administrativními hranicemi obcí). Ty jsou vhodné také proto, že představují nejmenší územní jednotky samosprávy.

Vymezení suburbánní zóny Prahy bylo provedeno variantně ve třech různých úrovních intenzity (zónách) rezidenční suburbanizace, který modelově odpovídá difúznímu šíření suburbánní výstavby a migrace do nového bydlení. Výhodou a základním předpokladem metodiky je, že všechny potřebné datové zdroje pocházejí ze statistik Českého statistického úřadu a jsou veřejně dostupné a pravidelně sledované podle relativně ustálené metodiky.

Do metodického postupu vstupují následující statistická data:

- Počet přistěhovalých - zdrojem jsou údaje o individuálním stěhování v jednotlivých letech, konkrétně data za přistěhovalé osoby s uvedeným zdrojovým a cílovým místem (obcí) změny trvalého bydliště a kódem obce podle číselníku ČSÚ.
- Počet dokončených bytů - zdrojem je každoroční statistika dokončených bytů podle obcí České republiky s uvedeným kódem obce podle číselníku ČSÚ.
- Počet obyvatel obce k 31. 12. sledovaného roku.

Metodika vychází ze základní definice suburbanizace, která nezohledňuje pouze prostorovou distanci nové výstavby (morfologický aspekt), ale je založena na vztahu mezi jádrovým městem (zdrojovou oblastí migrace) a suburbanizovanou obcí (cílovou oblastí migrace). Tento vztah je pro metodiku zásadní. Do vymezení suburbánních zón vstupují všechna města, jejichž populační velikost je rovna nebo přesahuje počet 10 000 trvale bydlících obyvatel podle evidence ČSÚ. Město musí dosáhnout stanovené hranice k 31. 12. předchozího roku. Za jádrové město se nepovažuje obec, která svými charakteristikami splňuje podmínky pro zařazení do kategorie suburbanizované obce (jde konkrétně o města v zázemí Prahy Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Říčany, Čelákovice a Milovice). U menších měst lze na základě empirických prací doložit spíše izolované případy rezidenční výstavby bez vytvoření souvislých zón suburbanizace. Rovněž dopady na životní prostředí u těchto měst jsou nižší. To platí částečně i u kategorie měst 10-20tisícových, které jsou do monitoringu zařazeny spíše z preventivních důvodů možného rozvoje suburbanizace v blízké budoucnosti.

Za území zasažené rezidenční suburbanizací považujeme takové obce, které mají vysokou intenzitu bytové výstavby a zároveň vysokou intenzitu přistěhování z jádrového města. Obě podmínky jsou pro zachycení podstaty procesu suburbanizace významné a nestačí naplnit pouze jednu z nich. V České republice se nachází mnoho rozvojových ploch, které vykazují relativně vysoké intenzity bytové výstavby, avšak neleží uvnitř metropolitních regionů. Jde například o výstavbu rekreačního bydlení na Šumavě nebo v Krkonoších, popř. i výstavbu uvnitř kompaktního území města. Na druhé straně existují obce s vysokými migračními přírůstky obyvatelstva, které ovšem nejsou spojeny s novou výstavbou. Příkladem může být několik desítek obcí s domovy pro seniory nebo jiné podobné instituce, stěhování obyvatelstva do starší zástavby apod. Kombinace vysokých absolutních a relativních hodnot přistěhovalých z daného jádrového města a vysokých intenzit bytové výstavby můžeme oprávněně považovat za nejvýstižnější indikátory suburbanizace v České republice.

Celkem byly v zázemí jader metropolitních regionů Středočeského kraje vymezeny tři suburbánní zóny podle intenzity probíhajícího procesu. Při vymezení jsme pracovali s územími obcí bez jejich vnitřního členění. I když v některých případech je možné popsat suburbanizaci i uvnitř administrativních hranic města, tj. suburbia se fakticky nacházejí i v okrajových částech Prahy nebo jiných větších měst, nebereme tyto případy při posuzování makroregionálních vzorců suburbanizace v potaz. Pro zařazení obce mezi suburbanizované byla stanovena následující kritéria:

- Populační velikost k 31. 12. 2012 byla menší než 10 000 trvale bydlících obyvatel (výjimkou jsou pražská suburbia s roční intenzitou výstavby ve sledovaném období mezi lety 1997-2012 vyšší než 2,5 bytu na 1 000 obyvatel; konkrétně jde o Brandýs nad Labem - Starou Boleslav, Říčany

a Čelákovice). Tyto ojedinělé případy je nutné posuzovat individuálně, nemechanicky a s expertní znalostí podstaty vazeb mezi jádrovou oblastí a suburbii v metropolitních regionech.

- Poměr populačních velikostí suburbia a jádra (zdrojového místa migrace) je 1 : 20 nebo menší. V případě menších jader je poměr populačních velikostí snížen s ohledem na rozsah a intenzitu bytové výstavby a specifickou situaci nejmenších měst takto: u obcí s minimální průměrnou roční intenzitou bytové výstavby 5 bytů na 1 000 obyvatel je poměr snížen na 1 : 5; u obcí s nižší intenzitou bytové výstavby, jejichž jádro má méně než 25 tisíc obyvatel, je poměr upraven na 1 : 10. U menších jádrových měst tak mohou být za suburbia považovány i větší obce v příslušném poměru k jádrovému městu.
- Počet nových bytových jednotek musel ve sledovaném období 1997-2012 dosáhnout kritické úrovně alespoň 20 bytů.
- Mezi přistěhovalými do obce musí být alespoň 30 % migrantů stěhujících se z jádrového města. V České republice však také existují suburbia se dvěma zdrojovými místy migrace a v tomto případě je minimální součet podílu přistěhovalých z obou center stanoven na 40 %. Do tohoto kroku manuální kontroly vstupují všechny obce, které splňují všechny předchozí podmínky (zejména kritérium bytové výstavby). Týká se to například obcí Unhošť (v zázemí Prahy a Kladna).

Dále byl specificky řešen vztah suburbií k více jádrům. Poměrně velká část suburbií má zdrojové oblasti ve více městech. Typicky jde o suburbia lokalizovaná ve sféře vlivu dvou měst (např. Praha a Kladno). Kromě již dříve zjišťovaných suburbií s dvěma jádry, byla ověřena vícejadernost i v případě ostatních suburbií. Do procesu výběru vstupovaly hodnoty za druhý, třetí a čtvrtý nejsilnější proud přistěhování, přičemž za dostatečně silný proud byl považován 10 % migrantů pocházejících z daného města. Z tohoto souboru pak byla vyřazena jádra, která jsou od suburbia fyzicky odlehlá, a je velmi nepravděpodobné zachování každodenní vazby mezi městem a suburbiem. Příslušnost suburbií k více jádrům dokumentuje mapa na obrázku č. 13.

Pro rozčlenění obcí do jednotlivých zón intenzity suburbanizace byla použita kritéria intenzity přistěhování a objemu bytové výstavby; platí tato pravidla:

Tabulka č. 3: Kritéria pro zařazení do zón rezidenční suburbanizace

Zóna podle intenzity suburbanizace	Minimální intenzita roční bytové výstavby v období 1997-2012	Minimální objem bytové výstavby v období 1997-2012
1. suburbánní zóna	10 bytů na 1 000 obyvatel	50 bytů
2. suburbánní zóna	5 bytů na 1 000 obyvatel	30 bytů
3. suburbánní zóna	-	-

V zázemí Prahy bylo vyčleněno celkem 376 obcí zasažených procesem rezidenční suburbanizace. Jejich rozčlenění do zón je k dispozici v tabulce č. 4.

Tabulka č. 4: Počty obcí v suburbálních zónách Prahy 2012

Typ obce	Počet obcí
zóna1	94
zóna2	133
zóna3	149
Celkem	376

Tabulka č. 5: Počty a podíly suburbíí Prahy v jednotlivých ORP

	Zona1	Zona2		Zona3		Zóny1,2,3		
	počet obcí	relativně	počet obcí	relativně	počet obcí	relativně	počet obcí	podíl
Černošice	32	40,51 %	28	35,44 %	14	17,72 %	74	93,67 %
Říčany	17	32,69 %	18	34,62 %	9	17,31 %	44	84,62 %
Brandýs nad Labem	27	46,55 %	16	27,59 %	7	12,07 %	50	86,21 %
Kladno	2	4,17 %	7	14,58 %	21	43,75 %	30	62,50 %
Český Brod	3	12,50 %	4	16,67 %	4	16,67 %	11	45,83 %
Beroun	4	8,33 %	5	10,42 %	13	27,08 %	22	45,83 %
Kralupy nad Vltavou	2	11,11 %	5	27,78 %	2	11,11 %	9	50,00 %
Neratovice	1	8,33 %	2	16,67 %	3	25,00 %	6	50,00 %
Benešov	2	3,92 %	16	31,37 %	9	17,65 %	27	52,94 %
Dobříš	1	4,17 %	4	16,67 %	2	8,33 %	7	29,17 %
Mělník	0	0,00 %	4	10,26 %	2	5,13 %	6	15,38 %
Slaný	1	1,92 %	0	0,00 %	6	11,54 %	7	13,46 %
Kolín	0	0,00 %	4	5,80 %	10	14,49 %	14	20,29 %
Kutná Hora	0	0,00 %	2	3,92 %	8	15,69 %	10	19,61 %
Mladá Boleslav	2	2,02 %	12	12,12 %	12	12,12 %	26	26,26 %
Nymburk	0	0,00 %	0	0,00 %	9	23,08 %	9	23,08 %
Příbram	0	0,00 %	1	1,32 %	8	10,53 %	9	11,84 %

Poznámka: Mezi metropolitní ORP byla nakonec zařazen i obvod ORP Lysá nad Labem, který sice nedosáhl limitního počtu pěti pražských suburbií, ale mezi devíti obcemi ORP byla 3 suburbia (33,3 %).

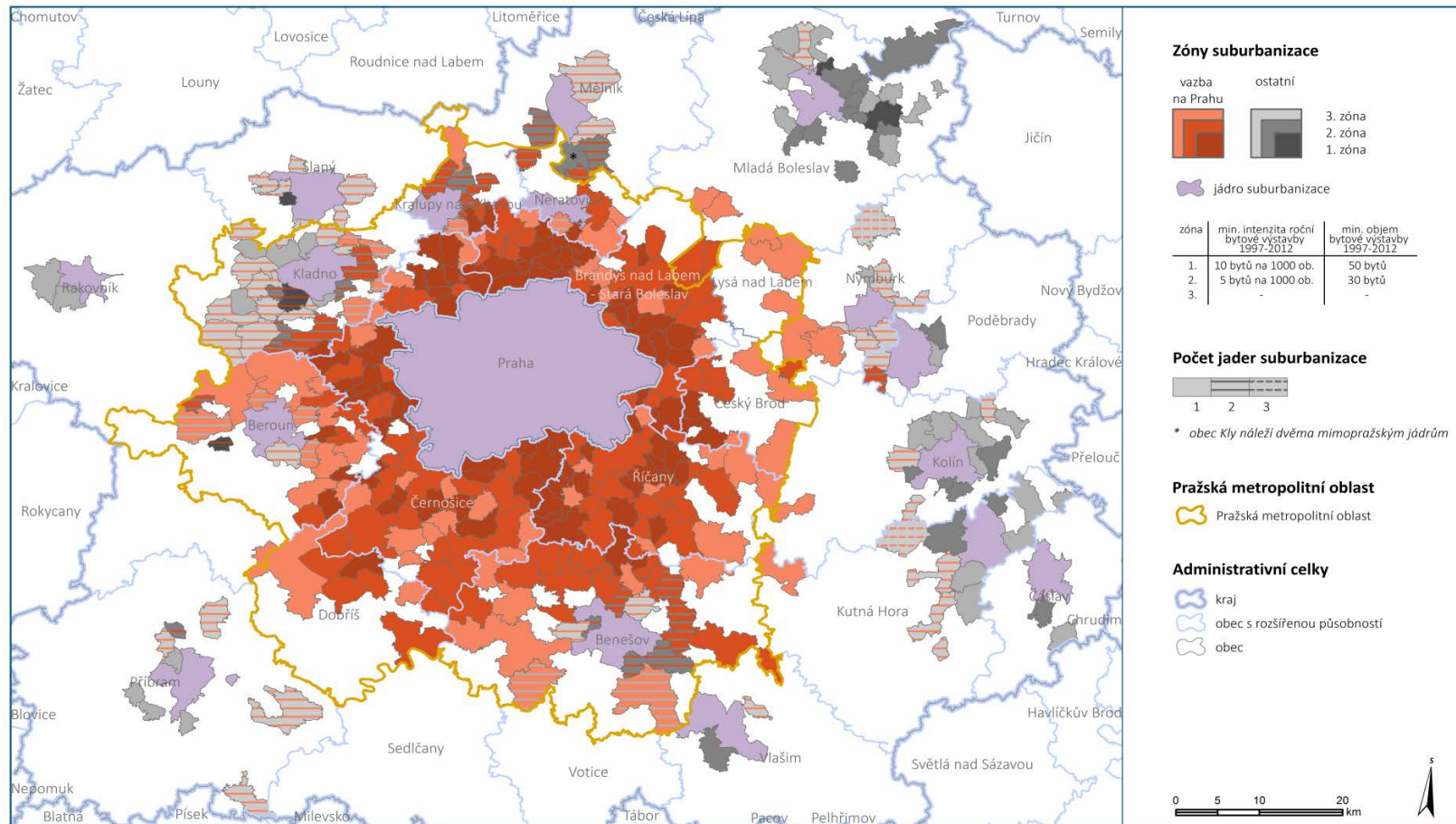
Pro všechny obvody ORP s více než pěti pražskými suburbii (bez ohledu na zařazení do zón) byl následně vypočten podíl obcí/pražských suburbií k celkovému počtu obcí v obvodu ORP. Výsledné hodnoty jsou k dispozici v tabulce č. 5. Za hraniční hodnotu pro zařazení do Pražské metropolitní oblasti považujeme alespoň čtvrtinu (25% podíl) obcí, které jsou vázány na Prahu jako její suburbia. Další mezní hodnoty pro tři úrovně metropolitního regionu byly stanoveny na 40 a 70 % (viz mapy na obrázcích č. 13 a č. 14).

Na následujících stranách:

Obrázek č. 13: a

Obrázek č. 14: Vymezení Pražského metropolitního regionu na základě zón rezidenční suburbanizace 2012

ZÓNY REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE V ZÁZEMÍ PRAHY 2012



Suburbánní obce - počet obyvatel v roce 2012 menší než 10 000
- poměr populačních velikostí jádra x suburbium 1:20
- alespoň 20 nových bytů mezi lety 1997-2008
- alespoň 30 % migrantů z jádra

Vícejadernost suburbii je dána existencí dalších zdrojových oblastí suburbia. Pro zařazení druhého nebo třetího jádra byla stanovena hranice 10 % migrantů z daného města.

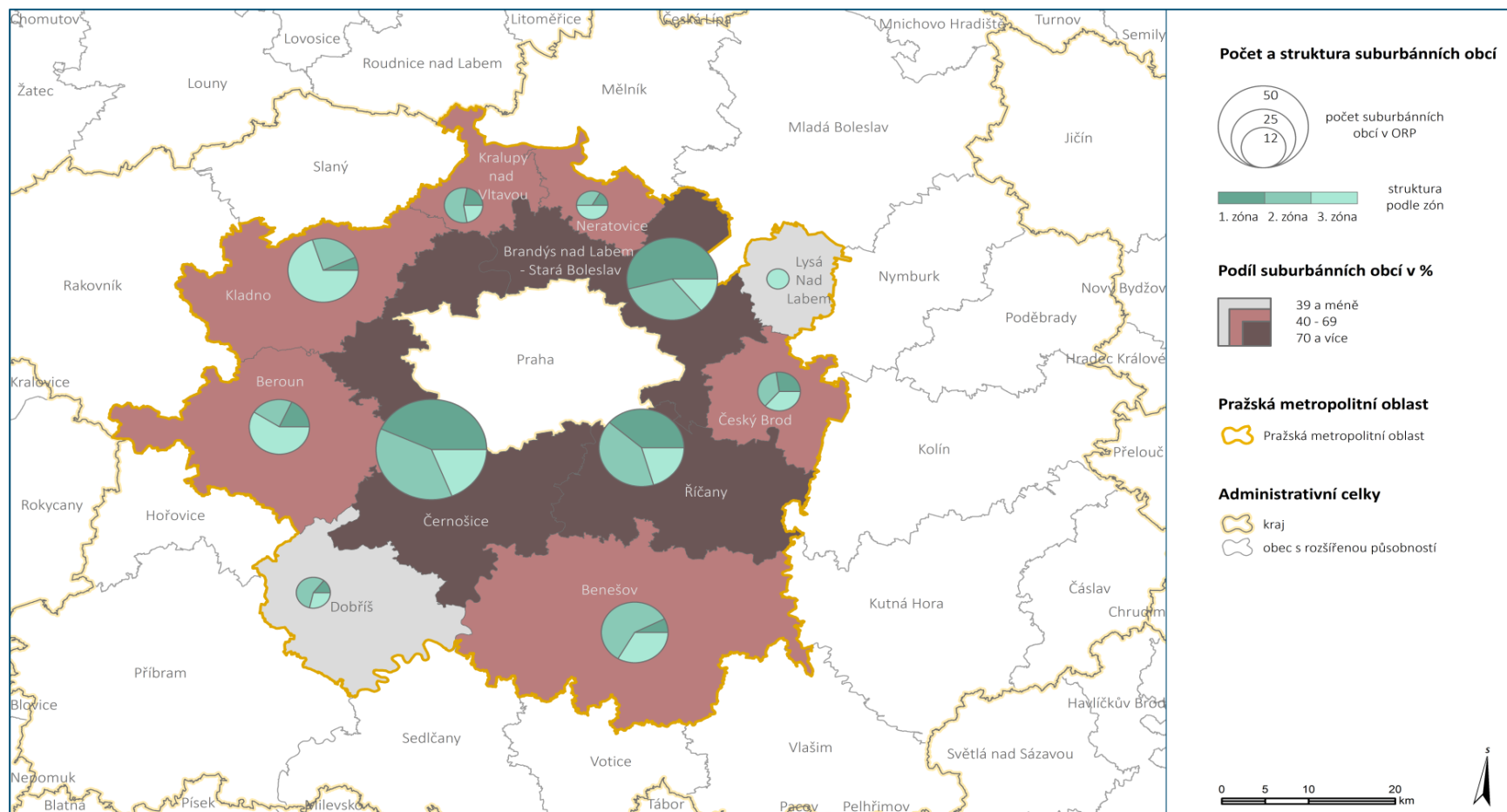
Zdroj dat: ČSÚ (2013): Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Praha, Český statistický úřad.
Datažoba bytové výstavby v obcích ČR 1997-2012 (interní databáze). Praha, Český statistický úřad.

Autoři návrhu: Petra Špačková
Martin Ouředníček

Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

URR
URBAN AND REGIONAL LABORATORY



Pražská metropolitní oblast

(ORP) Benešov, Beroun, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Neratovice, Říčany

Kritérium pro zařazení do metropolitní oblasti bylo dosažení alespoň 25% podílu suburbií na celkovém počtu obcí ORP. Do úvahy byly brány pouze ORP Středočeského kraje, ve kterých se nacházelo alespoň pět pražských suburbií. Výjimku tvoří ORP Lysá nad Labem, která byla přidána expertně.

Zdroj dat: ČSÚ (2013): Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Praha, Český statistický úřad. Databáze bytové výstavby v obcích ČR 1997-2012 (interní databáze). Praha, Český statistický úřad.

Autoři návrhu: Petra Špačková, Martin Ouředníček
Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal



UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



URBANĚ A REGIONÁLNÍ LABORÁTOR
URBAN AND REGIONAL LABORATORY

Příloha č. 4:

Vymezení Pražské metropolitní oblasti pomocí dat mobilních operátorů

Tato subkapitola je věnována vymezení Pražské metropolitní oblasti s využitím lokalizačních dat mobilních telefonů. Teoretický vstup je postaven na textu Novák a Novobilský (2013) publikovaném ve třetím čísle časopisu Urbanismus a územní rozvoj.

Všeobecně nejznámějším lokalizačním zařízením jsou přístroje GPS, avšak světově nejrozšířenějším zařízením umožňujícím lokalizaci je překvapivě mobilní telefon (např. v České republice používá mobilní telefon 94 % obyvatel starších 15 let, přičemž ve věkových skupinách 16-54 let míra používání mobilního telefonu dosahuje 99 %; ČSÚ, 2012). Pod pojmem lokalizační data mobilních telefonů se neskrývají informace o přesné poloze přístroje (a jeho uživatele) v řádu metrů, jak tomu je v případě zařízení GPS. Způsob lokalizace funguje na odlišných principech a výsledné informace ani zdaleka nedosahují takové prostorové přesnosti.

Přenos signálu mobilního telefonu je zajištěn pomocí sítě pozemních vysílačů. Každý vysílač obsluhuje mobilní telefony ve svém okolí a vytváří prostorově vymezenou buňku mobilní sítě. Informace o tom, ke které buňce mobilní sítě je telefon právě připojen, v sobě proto zahrnuje také informaci o jeho přibližné poloze. V případě městského prostředí je hustota vysílačů vyšší, a tím pádem je velikost buněk menší, ve venkovském prostředí je tomu naopak. Proto také přesnost lokalizace dosahuje stovek metrů v centrech velkých měst a klesá až k úrovni kilometrů ve venkovských oblastech (Ahas et al. 2007, Novák 2010).

Rámcová informace o vysílači (skupině vysílačů), v jejichž dosahu se mobilní telefon nalézá, je velice důležitá i pro samotné fungování mobilní sítě. Na základě této informace je totiž realizováno spojení v případě příchozího volání či SMS. V zájmu lepšího fungování telefonu v mobilní síti je proto průběžně, čas od času, zjišťována identita obsluhujícího vysílače. Obdobně v případě odchozího volání, odeslané SMS či MMS jsou informace o anténě, která zajišťovala spojení mobilního telefonu s mobilní sítí, uloženy v podkladových záznamech určených pro následné vyúčtování služeb uživateli mobilního telefonu (tzv. CDR databázích). V databázích mobilního operátora tak existuje v reálném čase datová indikace rozložení mobilních telefonů v prostoru. Každý mobilní telefon je reprezentován unikátním identifikačním kódem, který však není propojen s žádnými dalšími informacemi o jeho majiteli (telefonní číslo nebo jakýkoliv jiný údaj). Omezená prostorová přesnost lokalizačních údajů a kontinuální přepracovávání na statistiky o území neumožňují z dat identifikovat konkrétní jednotlivce.

Z databází obsahujících anonymní sekvence dat indikujících rozložení mobilních telefonů v prostoru jsou získávány relevantní informace o prostorové mobilitě a přítomném obyvatelstvu pomocí sofistikovaného geostatistického modelování. Algoritmy pracují s obrovským balíkem anonymních, časově různě hustých a prostorově nepřesných dat. Místo bydliště a pracoviště (resp. hlavních míst denního a nočního pobytu) je identifikováno na úrovni územně širší oblasti na základě převažující přítomnosti mobilního telefonu v jednotlivých buňkách mobilní sítě během noční nebo denní doby. Převažující místo denní a noční přítomnosti je určeno z opakovaně potvrzované přítomnosti v této

oblasti. Obdobný princip identifikace přibližné oblasti bydliště a přibližné oblasti pracoviště byl představen v publikacích Ahas et al. (2009, 2010).

Lokalizační data pro vymezení Pražského metropolitní oblasti měla následující podobu:

Zdrojová data: zbytková signalizační data mobilního operátora

Rozsah: data pokrývají cca 40 % populace

Časová perioda: 18. - 20. 3. 2014 (tj. úterý, středa, čtvrtek), jde o standardní pracovní dny, bez neobvyklých událostí (jako jsou například svátky, prázdniny a podobně).

Územní rozsah: Středočeský kraj a Praha, všichni uživatelé, kteří v daném území měli identifikované dominantní místo denního či nočního pobytu.

Forma extrahovaných výstupů využitých ve studii: Výchozím datovým zdrojem pro vymezení je tzv. *origin-destination matice* (OD matrix) na úrovni obcí zachycují dominantní místo nočního a denního pobytu jednotlivých uživatelů mobilních telefonů. Pro určení dominantního místa nočního pobytu byl zvolen časový interval mezi 1. a 5. hodinou ranní a pro dominantní místo denního pobytu interval mezi 10. a 14. hodinou. Doplňkovým datovým zdrojem je specializovaný model, který na základě informací o prostorové mobilitě obyvatelstva odhaduje průměrnou denní dobu, kterou populace jednotlivých obcí strávila v různých částech Středočeského kraje. Konkrétně jde o následující územní kategorie: a) domovská obec, b) domovské ORP, c) Praha, d) ostatní území Středočeského kraje, e) jinde.

Ochrana soukromí: Každý mobilní telefon je reprezentován unikátním identifikačním kódem, který však není propojen s žádnými dalšími informacemi o jeho majiteli (telefonní číslo nebo jakýkoliv jiný údaj). Omezená prostorová přesnost lokalizačních údajů a kontinuální přepracovávání na statistiky o území neumožňují z dat identifikovat konkrétní jednotlivce. Charakter obsažených informací proto nemá povahu osobních údajů.

Data představují reprezentativní vzorek populace uživatelů mobilního telefonu. Osoby v produktivním věku vyloučené ze vzorku představují velmi omezenou skupinu populace. Dále ve vzorku chybí část nejmladší dětské populace (která se však většinou nepohybuje bez doprovodu dospělé osoby) a část seniorů, v obou případech však s ohledem na současné rozšíření mobilního telefonu jde o velmi malý počet osob. Využití dat od jednoho mobilního operátora hrozí deformace vzorku uživatelů způsobené odlišnými sociodemografickými profily zákazníků jednotlivých mobilních operátorů. S ohledem na účely studie – hrubé zachycení dojížděkových vazeb a hodnocení funkčních vazeb v systému osídlení využítá data lze považovat za reprezentativní vzorek celé populace.

Nespornou výhodou lokalizačních dat oproti dojížděkovým datům zachyceným v cenzu je pokrytí některých skupin populace, které nelze v případě sčítání lidu efektivně sledovat. Lokalizační data poskytují informace o:

1. dojížděkových vazbách ekonomicky neaktivní populace (senioři, školou nepovinné děti, nezaměstnaní, matky na mateřské dovolené),
2. aktuálních dojížděkových vazbách osob, které mají proměnlivé místo pracoviště (řemeslníci, technici, architekti),
3. dojížděkových vazbách osob, které jsou zaměstnané či studují, ale nevyplnili řádně sčítací arch (ve sčítání lidu nebylo podchyceno přes 40 % pracovní dojížděky a zhruba 30 % dojížděky školské).

Vymezení s využitím OD matice dojížděkových vazeb

Charakter využitých datových výstupů extrahovaných z lokalizačních dat mobilních telefonů umožňuje pro vymezení metropolitního areálu využít metodicky téměř shodný postup jako v případě vymezení integrovaných systémů středisek na základě údajů ze sčítání lidu. S ohledem na odlišnou povahu dat, kdy lokalizační data představují reprezentativní vzorek populace a data z populačního cenzu celý soubor, nebylo možné použít stejné kritické hodnoty pro ukazatel územní intenzity kontaktů, který je založen na absolutních údajích o dojíždějících. Při vymezení na základě lokalizačních dat mobilních telefonů došlo pouze ke dvěma dílčím změnám:

Vstupní soubor jednotek, mezi kterými byla hodnocena územní intenzita kontaktů, byl vedle všech sídel s KV větší než 2,5 dále rozšířen o sídla, která sice nedosahují takové komplexní velikosti, ale jejich populační velikost přesahuje 2 500 obyvatel. Tato změna pouze zpřesňuje vymezení kostry sídel, jež tvoří ISS.

Pro **určení mezních/kritických hodnot** intenzity územních kontaktů byl zvolen následující postup. V prvním kroku bylo nutné relativizovat na absolutních údajích založené hodnoty ukazatele územních intenzit kontaktů. Za tímto účelem byla využita transformace pomocí referenční hodnoty, která odpovídala průměrné intenzitě územních kontaktů v souboru všech existujících územních vazeb mezi sídly z bodu 1 (průměrná intenzita kontaktů = 100). Pro vymezení metropolitního areálu bylo stěžejní určení spodní kritické hodnoty. Rozhodujícím faktorem pro její určení byly empirické hodnoty pro vazby vyššího řádu, které propojují střediska jednotlivých ISS. Vazby integrující metropolitní areál by měly být silnější, než jsou vazby mezi metropolitními areály navzájem. V tomto případě se jednalo o vazby Praha – Mladá Boleslav (hodnota relativizované územní intenzity kontaktů 289) a Praha – Plzeň (hodnota relativizované územní intenzity kontaktů 230). Jako spodní mezní hranice proto byla určena hodnota 300 relativizované územní intenzity kontaktů (tj. 300násobek průměrné intenzity existujících vazeb v celém Středočeském kraji). Následné rozčlenění územních vazeb dle intenzity na silné, střední a slabé má nezávazný, orientační, charakter. Hraniční hodnoty intervalů pro jednotlivé kategorie byly určeny na základě rozložení četnosti hodnot relativizované územní intenzity kontaktů. Tj. za hraniční body byly zvoleny hodnoty, ve kterých dochází k výrazným rozdílům mezi hodnotou nejsilnější vazby ve spodní kategorii a hodnotou nejslabší vazby v horní kategorii. Dalším kritériem bylo zajištění hierarchického rozložení početního zastoupení v jednotlivých kategoriích vazeb (méně silných a nejvíce slabých vazeb). Na základě hodnocení rozložení četností síly vazeb byly kritické mezní hodnoty relativizované územní intenzity kontaktů zvoleny následovně:

Tabulka č. 6: Kritické mezní hodnoty dojížděkových vazeb

Charakter územní vazby	Relativizovaná územní intenzita kontaktů*
Silná vazba	více než 1 500**
Střední vazba	600 až 1 500
Slabá/kritická/minimální	300 až 600

Poznámka: *Hodnoty vztaheny k průměrné intenzitě územních kontaktů v celém sledovaném souboru. Průměrná intenzita územních kontaktů = 100. ** Hodnota 1 500 odpovídá 15násobku průměrné hodnoty intenzity územních kontaktů.

Na základě kategorizace síly vzájemných vazeb (hodnot relativizované územní intenzity kontaktů) byla vytvořena základní tříúrovňová kostra integrovaného systému středisek Prahy. Shodně s metodickým postupem v kapitole 1 v úvodu strategie byly jednotlivé ORP připojovány do metropolitního areálu Prahy, pakliže na svém území měly některé z takto vymezených sídel. Trojstupňové vymezení metropolitního areálu odpovídá maximální síle vazby střediska na území ORP. S ohledem na charakter územních vazeb na nižších úrovních (obce) a územní celistvost byl do vymezení metropolitního areálu zařazen i obvod ORP Český Brod, ačkoli nesplňuje výše definovaná kritéria přítomnosti střediska patřícího do ISS.

Výsledné vymezení metropolitního areálu je následující:

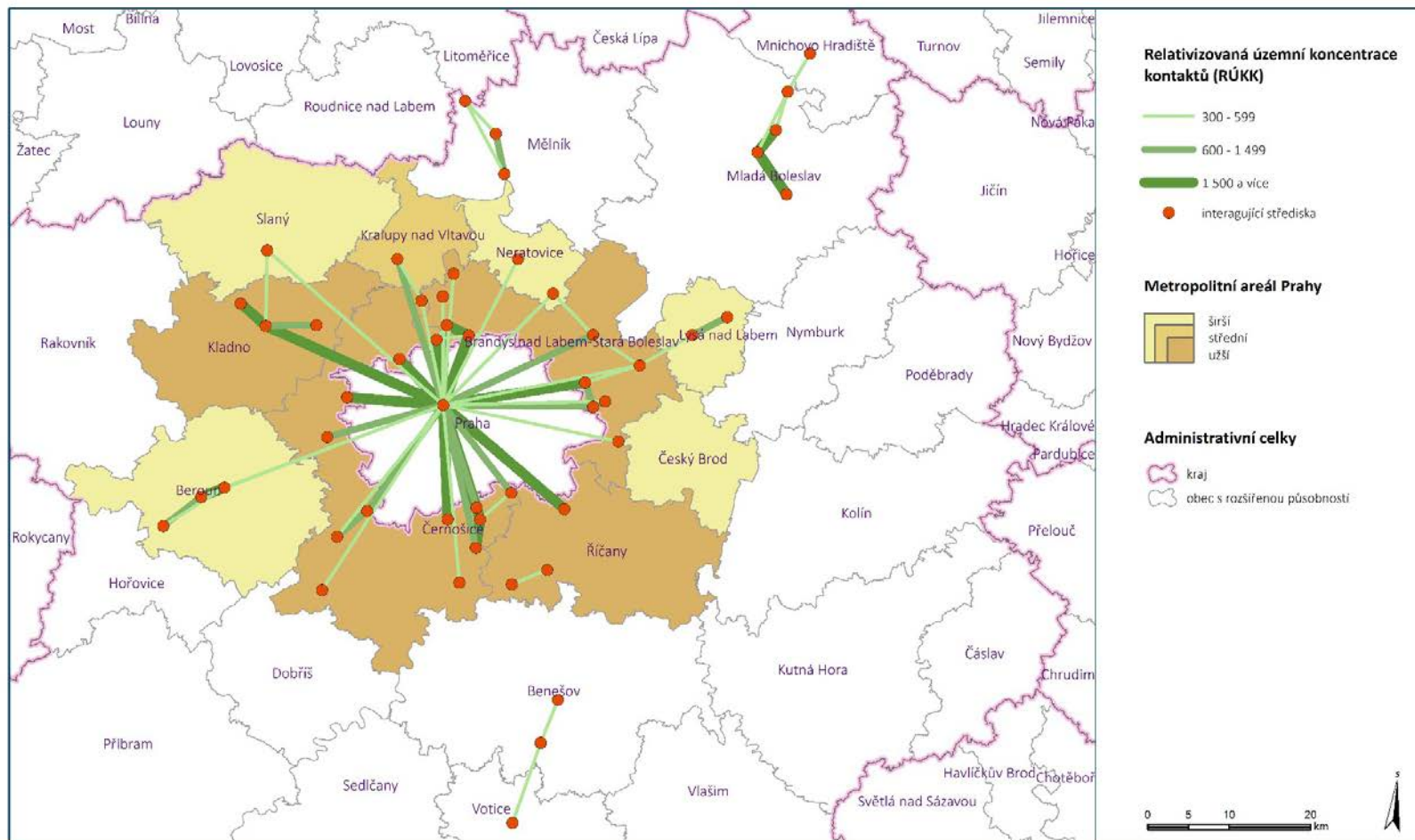
1. **stupeň:** Černošice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Říčany, Kladno
2. **stupeň:** Kralupy nad Vltavou
3. **stupeň:** Beroun, Slaný, Neratovice, Lysá nad Labem, Český Brod

Na další straně:

Obrázek č. 15: ISS a metropolitní areál Prahy na základě dojížděkových vazeb z lokalizačních dat mobilních telefonů

Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

INTEGROVANÝ SYSTÉM STŘEDISEK A METROPOLITNÍ AREÁL PRAHY 2014



Metropolitní areál Prahy

- úžší (ORP): Černošice, Říčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Kladno
 - střední: Kralupy nad Vltavou
 - širší: Beroun, Slaný, Český Brod, Neratovice, Lysá nad Labem

RÚKK - relativizace byla provedena vůči průměrné ÚKK v celém souboru existujících relací v rámci Středočeského kraje (mezi střediska, která vstupují do analýzy - KV > 2,5 a další obce s populací nad 7 500 ob.), do průměru nebyly započítány relace s nulovou ÚKK, průměr = 100.

Zdroj dat: CF - Traffic a S.ČSÚ (2013), Sčítání lidu, domů a bytů 2011, Praha, Český statistický úřad.
 Ilamšek, M. (2002): Geografická organizační společnost v České republice: v analytické, prostorové a jejich obecné kontextu. Praha, ÚK, 147 s.

Autor návrhu: Jakub Novák

Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal



UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
 Přírodovědná fakulta
 Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Vymezení PMO na základě průměrné denní doby strávené v Praze

Lokalizační data mobilních telefonů umožnila vygenerovat zcela unikátní ukazatel zachycující způsob/intenzitu využití území Středočeského kraje obyvateli jeho jednotlivých obcí. Intenzita využití byla zachycena pomocí ukazatele průměrného času, který obyvatelstvo obce stráví v různých částech Středočeského kraje a Prahy:

a) domovská obec, b) domovské ORP, c) Praha, d) ostatní území středočeského kraje a jinde. Jak ukazují předchozí vymezení v integrovaném systému středisek, hrají dominantní roli vazby mezi Prahou a ostatními sídly. Pro alternativní vymezení metropolitního areálu byl využit ukazatel průměrného podílu času stráveného v Praze vypočítaný pro jednotlivé obce Středočeského kraje. Na základě rozložení hodnot ukazatele byly stanoveny následující kritické hodnoty pro míru intenzity, s jakou obyvatelstvo obce využívá území Prahy ve svých denních aktivitách.

Tabulka č. 7: Kritické hodnoty pro rozdělení do kategorií

Intenzita využití území Prahy	Průměrná denní doba strávená v Praze
kategorie 1	více než 5 hodin
kategorie 2	2 až 5 hodin
kategorie 3	1 až 2 hodiny
kategorie 4	méně než 1 hodina

Příslušnost obvodů ORP do metropolitního areálu byla následně určena na základě podílu obcí v jednotlivých kategoriích intenzity využití území Prahy. Rozložení obcí podle intenzity využití území Prahy vykreslilo poměrně ostré hranice, které umožnilo opět vymezit třístupňový metropolitní areál. Diskusními případy jsou ORP Kolín, Hořovice a Nymburk, kterými přímo prochází hranice mezi obcemi, jejichž obyvatelstvo ještě významněji využívá území Prahy a těch, kde je již spjatost s Prahou poměrně slabá.

Výsledné vymezení metropolitního areálu je následující:

1. **stupeň:** Černošice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Říčany
2. **stupeň:** Kralupy nad Vltavou, Beroun, Lysá nad Labem, Český Brod, Dobříš
3. **stupeň:** Slaný, Neratovice, Kladno, Benešov, Mělník

Tabulka č. 8: Struktura obcí podle míry intenzity využití Prahy v jednotlivých obvodech ORP Středočeského kraje

Zařazení	ORP	Podíl obcí v jednotlivých kategoriích			
		5 hod a více	2 až 5 hodin	1 až 2 hodiny	1 hodina
1	Brandýs nad Labem - Stará Boleslav	41	57	2	0
1	Černošice	38	60	1	0
1	Říčany	19	77	4	0
2	Český Brod	0	92	8	0
2	Lysá nad Labem	0	67	33	0
2	Beroun	8	56	33	2
2	Dobříš	0	56	40	4
2	Kralupy nad Vltavou	6	44	44	6
3	Neratovice	0	33	67	0
3	Kladno	0	33	56	10
3	Benešov	0	33	51	16
3	Slaný	0	8	69	23
3	Mělník	3	10	49	38
3?	Nymburk	0	10	38	51
3?	Kolín	0	4	43	52
3?	Hořovice	0	19	19	62
	Poděbrady	0	0	31	69
	Příbram	0	3	20	77
	Sedlčany	0	4	13	83
	Mladá Boleslav	0	5	7	88
	Rakovník	0	0	11	89
	Kutná Hora	0	0	10	90
	Votice	0	0	7	93
	Čáslav	0	3	3	95
	Vlašim	0	0	4	96

Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

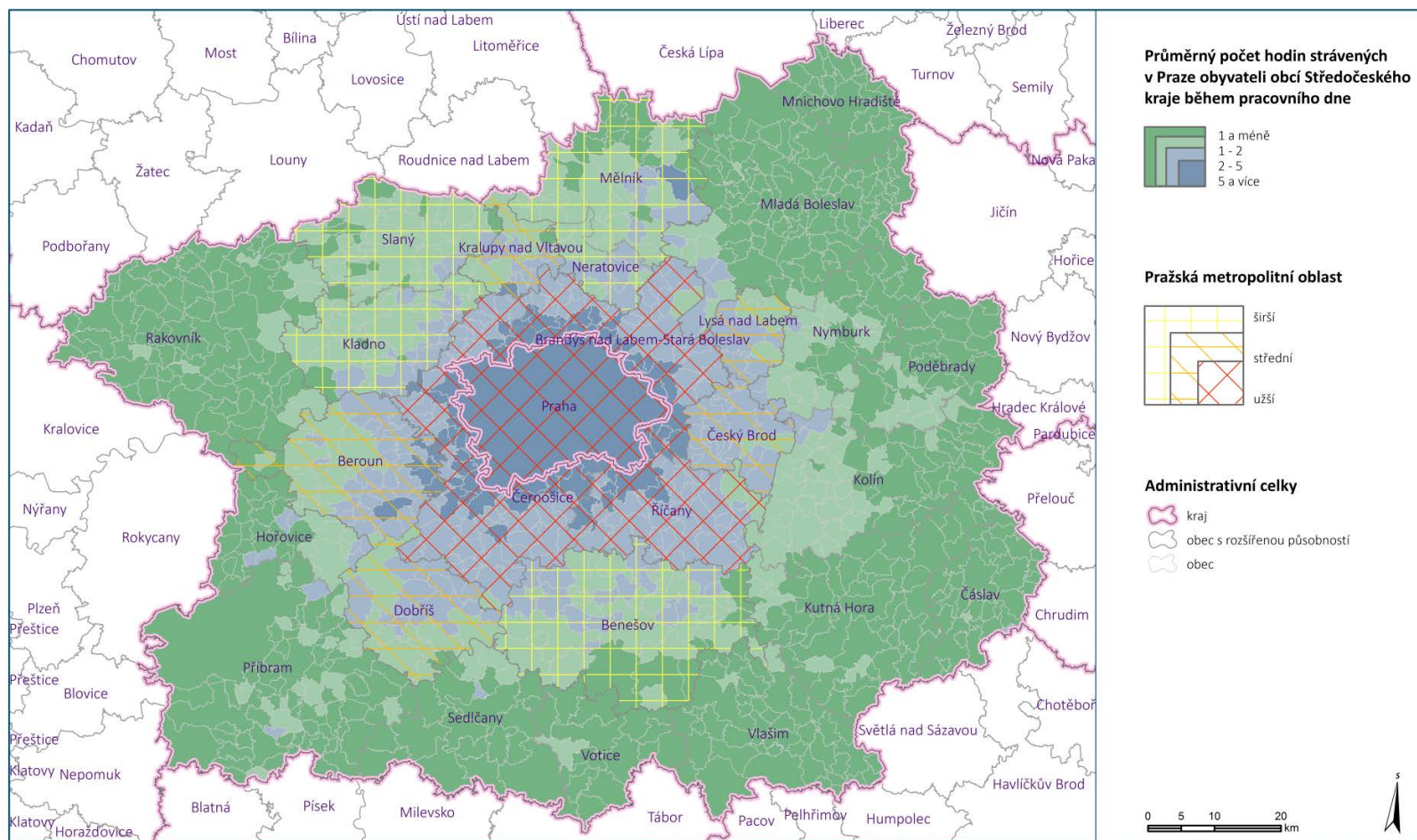
Doplňkový specializovaný výstup z lokalizačních dat mobilních telefonů zachycující průměrný čas, jež populace jednotlivých obcí strávila v Praze, ukazuje poněkud jiné oblasti, které nejsou tolik ovlivněny (malou) populační velikostí např. Benešova, Dobříše nebo Českého Brodu. Ukazatel společně s využitím zón rezidenční suburbanizace koriguje významný vliv velikost středisek uplatňovaný v případě výpočtů integrovaných systémů středisek (ISS).

Na další straně:

Obrázek č. 16: Intenzita využití Prahy a vymezení metropolitního území

Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic.

PRŮMĚRNÝ DENNÍ ČAS STRÁVENÝ V PRAZE 2014

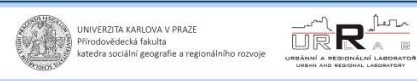


Pražská metropolitní oblast

- užší (ORP): Černošice, Říčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
- střední: Beroun, Český Brod, Dobříš, Lysá nad Labem, Kralupy nad Vltavou
- širší: Kladno, Slaný, Neratovice, Mělník, Benešov

Zdroj dat: CE-Traffic a.s.

Autor návrhu: Jakub Novák
Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal



Příloha 5:

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

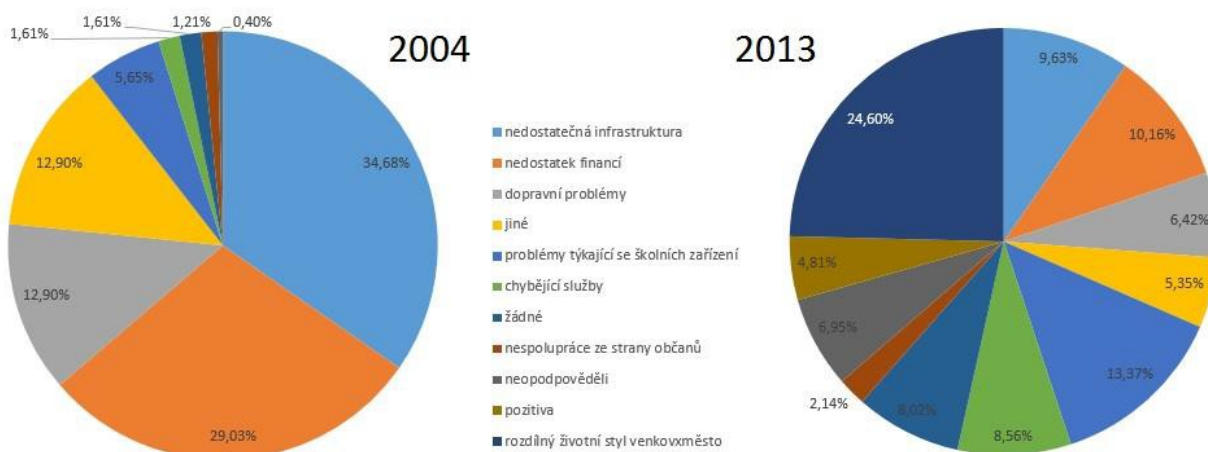
Informace v následující kapitole jsou spíše informativní. V kapitole jsou využita dvě dotazníková šetření a dále řízené rozhovory s vybranými respondenty. Ačkoliv bylo původním cílem analyzovat odděleně problémy a potřeby metropolitní oblasti, nebylo by to vzhledem ke zvolené metodě šetření příliš účelné. V řadě výpovědí se totiž tyto dvě kategorie vzájemně prolínají. Navíc byly obě kategorie dotazovány společně v rámci jednoho dotazníku nebo řízeného rozhovoru a společná je tedy i metodika šetření.

Významová diference je spojená s dotazníkovým šetřením v obcích Pražské metropolitní oblasti, na které odpovídali jednak zástupci sídelních obcí ORP za území jako celek a jednak také další obce (pouze za svůj katastr). V dotazníkovém šetření se proto upřednostnily zejména obce se sídlem obvodu ORP a dále některé populačně větší obce. U řízených rozhovorů je samozřejmě taková selekce obtížnější. Pro další pokračování v tématu by bylo dobré doplnit výpovědi zejména o respondenty se zkušeností s regionálním a lokálním rozvojem v metropolitním zázemí Prahy, kteří by mohli poskytnout v některých ohledech hodnotnější podkladové materiály pro hodnocená témata.

Dotazníkové šetření starostů suburbánních obcí

První část analýzy problémů využívá dotazníkové šetření starostů suburbánních obcí, které bylo realizováno v uplynulých letech v rámci Urbánní a regionální laboratoře. Výpovědi vycházejí z dotazníkového šetření opakovaného v letech 2004 a 2013 v suburbánních sídlech v zázemí Prahy. Do šetření vstupovaly jednak okrajové městské části hlavního města Prahy a dále vybrané obce okresů Praha-východ a Praha-západ, které vykazovaly v posledních letech intenzivní suburbánní rozvoj. V roce 2004 odpovědělo v dotazníku 156 a v roce 2013 celkem 135 respondentů, převážně starostek a starostů. V několika případech odpovídali rovněž pracovníci, kteří mají na starosti regionální rozvoj nebo tajemníci úřadu.

Graf č. 1: Hlavní problémy identifikované starosty suburbánních obcí v letech 2004 a 2013



Zdroj: Urbánní a regionální laboratoř, vlastní šetření

Poznámka: V roce 2004 odpovědělo 156 a v roce 2013 135 respondentů převážně z okresů Praha-východ a Praha-západ a z okrajových „venkovských“ městských částí Prahy.

Dva časové profily umožňují kromě posouzení stavu vnímání problémů rovněž hodnotit vývoj po deseti letech zkušeností se suburbánním rozvojem v zázemí Prahy. Stěžejní výsledky jsou vidět na grafech pro oba roky (graf č. 1). V roce 2004 tvořily tři čtvrtiny vnímaných problémů tři okruhy – nedostatečná technická infrastruktura, nedostatek financí a dopravní problémy, které se však následně v roce 2013 zúžily pouze na čtvrtinu. Naopak narostl význam měkčích faktorů rozdílného životního stylu mezi městem a venkovem a zejména problematika nedostatečné kapacity škol. Mnoho respondentů uvádělo, že obec nemá žádné závažnější problémy nebo dokonce i „pozitiva“ namísto problémů, zvýšil se i podíl starostů, kteří na otázku odmítli odpovědět.

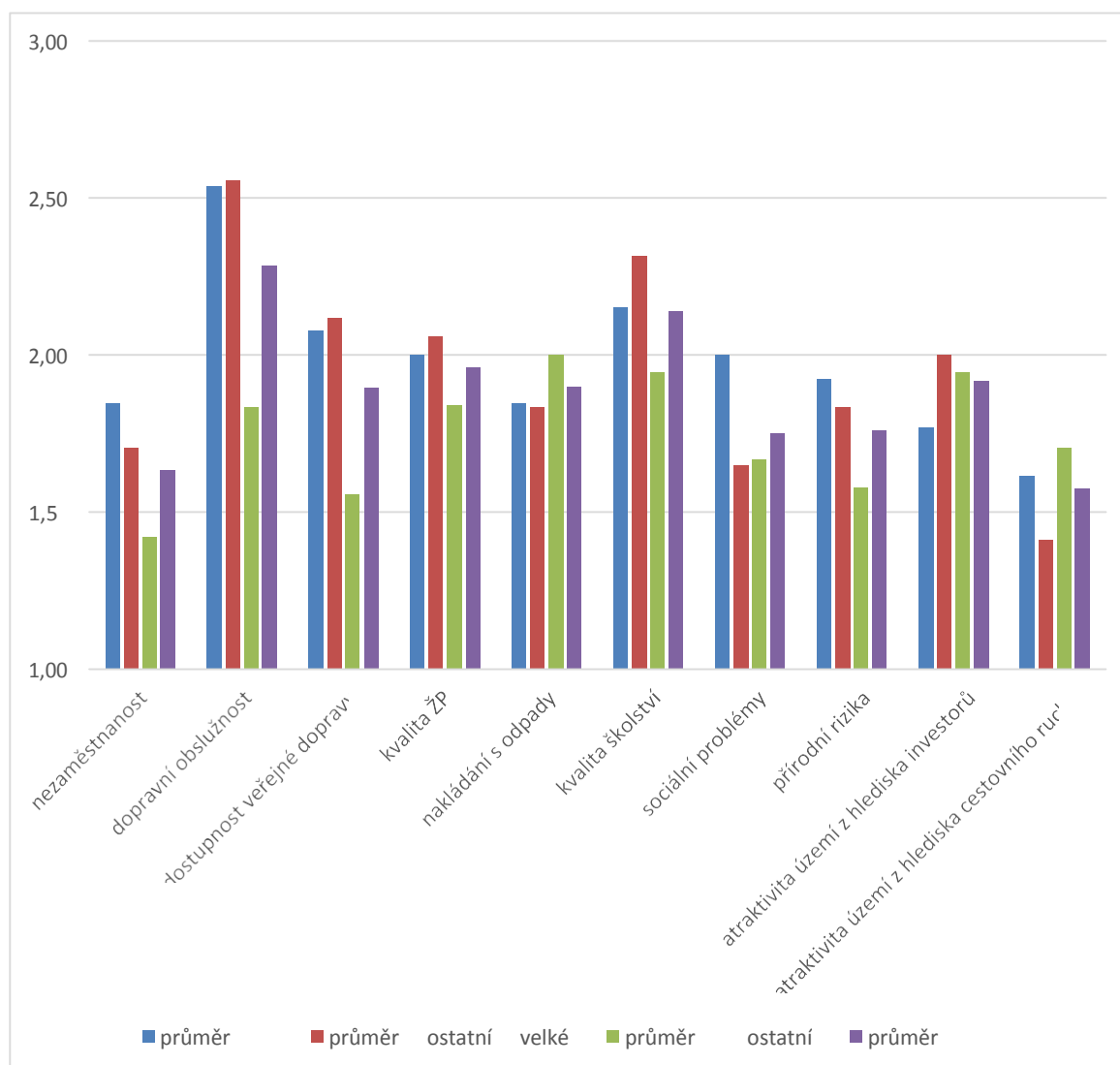
Z dat poskytnutých respondenty vyplývá, že percepce problémů se relativně zásadně odvrátila od vnímání infrastrukturních, finančních a dopravních témat k měkčím tématům a dopadům procesu rezidenční suburbanizace v území. Je ovšem otázkou, zda se situace ve vybavenosti obcí natolik zlepšila nebo se naopak zvýšil tlak nově se vynořujících problémů. Nedostatečné kapacity školských zařízení a obecně nedostatek služeb je každopádně v současnosti možné vnímat jako hlavní problém obcí v těsném zázemí hlavního města. Na druhou stranu je potřeba podotknout, že šetření nebylo primárně směřováno do všech obcí Pražské metropolitní oblasti tak, jak byla vymezena. Pokud se ovšem bude šířit suburbánní výstavba a migrace do obcí stále vzdálenějších metropolitní oblasti, můžeme problémy vnímané v těsném zázemí považovat za potenciální hrozby i pro širší metropolitní oblast.

Dotazník pro ORP, zástupce MAS

Do analýzy dotazníků celkem vstupovalo 51 odpovědí, což představuje přibližně 10 % obcí ve vymezené metropolitní oblasti. Třináct z nich bylo z obcí se správním obvodem ORP, 19 z větších obcí (přibližně nad 1 000 obyvatel) a 19 z ostatních obcí. Dotazník obsahoval pět otázek s několika dílčími podotázkami. Vyhodnocení je zaměřeno pouze na ty části, které se týkaly hodnocení celého území ORP.

V první části měli respondenti zhodnotit problémy obcí ve svém obvodu ORP a klasifikovat je podle potřeby řešení. K tomu jim mělo sloužit deset vytipovaných tematických oblastí a třístupňová škála k určení závažnosti problému. Průměrné hodnoty potřeby podle jednotlivých kategorií obcí znázorňuje obrázek 24. Jako nejproblematictější okruhy jsou celkově považovány dopravní dostupnost a kvalita školství. Obě kategorie přesáhly v průměru hodnotu 2,0. Naopak otázky týkající se nezaměstnanosti nebo atraktivity území z hlediska cestovního ruchu nepředstavují pro většinu obcí větší problém.

Graf č. 2: Průměrná potřeba řešení problémů podle kategorií obcí



Zdroj: Dotazníkové šetření IPR Praha, 2014

Zatímco názory jader ORP a ostatních větších obcí v regionech jsou často podobné, vnímání problémů ostatními menšími obcemi se liší. Nejviditelnější nesoulad je v případě dopravní obslužnosti, dostupnosti veřejné dopravy nebo nezaměstnanosti, kde je citelný dopad velikosti jednotlivých obcí (na druhou stranu lepší pozice ve vnímání rekreačního potenciálu malých obcí). Naopak relativní shoda panuje v otázkách nakládání s odpady a kvality životního prostředí. Výraznější rozpory mezi středisky ORP a ostatními velkými obcemi jsou v případě vnímání sociálních problémů a atraktivity území. Příčinou odlišností odpovědí může být role respondenta, resp. jeho odlišné zapojení do lokální a regionální správy. Zatímco střediska ORP se většinou snažila postihnout témata společná pro celé správní území, v případě ostatních větších a hlavně malých obcí se odpovědi zaměřovaly na konkrétní dílčí problémy obce.

Charakteristika nejzávažnějších negativ se odvíjela od výše uvedeného hodnocení. Nejčastěji byly zmiňovány problémy související s **dopravní tematikou** (10 z 13 ORP). Kromě nevyhovující dopravní obslužnosti veřejnou dopravou, bylo poukazováno na chybějící silniční obchvaty měst a obcí, což způsobuje údajně výrazné snížení kvality života v exponovaných oblastech. Obce by také uvítaly rozšiřování kolejové dopravy, a to nejen formou lepší organizace spojů, ale i budováním nových tratí. Pro zvýšení funkčnosti systému by bylo přínosné dobudování odstavných parkovišť (P+R, K+R apod.) v blízkosti důležitých dopravních uzlů v blízkosti železničních stanic.

Druhý nejčastěji udávaný problém se týká **vzdělávání**. Nedostatek školních zařízení je uváděn v případě osmi ORP. Současný problém nedostatku kapacit a dostupnosti mateřských škol je v souvislosti s předpokládaným demografickým vývojem doplňován o výhledový nedostatek míst na základních školách a ve více zalidněných suburbánních oblastech i o možný nedostatek kapacit středních škol. Kromě toho poukazují obce na nedostatek školících center pro pedagogy, speciálních škol, bezbariérovosti nebo na rozšíření nabídek odborného sociálního poradenství (finanční, občanské).

Třetím nejčastěji zmiňovaným problémem je stav **technické infrastruktury** (7 ORP). Kromě nedostatečné kapacity a nutnosti renovace inženýrských sítí, je výrazným problémem nakládání s odpadními vodami a výstavby ČOV. Problematiku povodní a nakládání s odpady vnímají jako významný problém shodně tři ORP. Ostatní uváděné problémy se většinou vyskytují pouze v jednom nebo ve dvou ORP a týkají se obecně negativních vlivů suburbanizace (chybějící služby, finance apod.) nebo sociálních problémů (nedostatek sociálního bydlení, ubytovacích kapacit pro seniory a lidi v nouzi).

Tyto odpovědi se odrazily i v otázkách specifikace problémů ve třech stanovených oblastech (viz tabulka č. 9). V případě regionálního školství bylo kromě nedostatečných kapacit škol za prioritu určeno i vzdělávání pedagogů, zkvalitnění výuky. Jako problém vnímají zástupci ORP i uplatnitelnost absolventů na trhu práce a nedostatek středních škol technického směru a jejich propojení se soukromým sektorem. V případě priorit v dopravě byla často zmiňována podpora cyklo dopravy, a to jak z hlediska alternativního způsobu dopravy do zaměstnání a za službami, tak z pohledu cestovního ruchu a rekreace. V okruhu životního prostředí byla témata protipovodňových opatření doplněna o oblasti koncepčního nakládání s odpady, sucha nebo revitalizace malých vodních toků.

Tabulka č. 9: Problémy vnímané zástupci ORP v oblasti životního prostředí, dopravy a regionálního školství

Okruhy problémů	Četnost
životní prostředí	
protipovodňová opatření	8
koncepce likvidace odpadů	6
koncepce likvidace ekologických zátěží	6
sucho, zdroje vody	3
revitalizace malých vodních toků	2
zeleň a izolační zeleň	2
omezení záboru půdy	1
zlepšování kvality ovzduší	1
doprava	
nevyhovující stávající silniční síť, přetížení	9
chybějící cyklostezky, rozvoj cyklodopravy	9
obchvaty měst a obcí	8
odstavná parkoviště	6
dostupnost veřejné dopravy a její zlepšení	4
podpora kolejové dopravy	3
regionální školství	
malé kapacity MŠ	7
malé kapacity ZŠ	6
propojení škol a firem, uplatnění absolventů, školy technického směru	4
vzdělávání pedagogů, zlepšení výuky	3
modernizace školních budov	1
rovný přístup ke vzdělání, bezbariérovost	1

Strukturované rozhovory

Pro identifikaci problémů a potřeb bylo využito rovněž devět řízených rozhovorů. Je potřeba upozornit, že profesní orientace většiny respondentů byla značně specifická a jejich odpovědi jsou v jednotlivých částech strukturovaného dotazování nesrovnatelné ze dvou důvodů: i) znalosti o vlastním území nebo oboru jsou nesrovnatelně fundovanější než o území zbývajícím a dalších okruzích analýzy; ii) profesní diference a následně i váha výpovědí jednotlivých respondentů mezi sebou je výrazně odlišná. Proto není možné sebrané výpovědi analyzovat kvantitativním způsobem, jako bylo učiněno v případě dotazníků. V jednotlivých výpovědích se do značné míry odrážel zejména diskurz daný politickým nebo profesním statutem.

Tabulka č. 10 obsahuje základní údaje o respondentech, datum a jméno tazatele. Rozhovor byl veden jedním hlavním tazatelem a v některých případech doplňován o otázky přísedících. Většina rozhovorů trvala 40-50 minut a byla zaznamenávána na diktafon a také formou psaných poznámek.

Na začátku rozhovoru byli respondenti seznámeni s vymezením Pražské metropolitní oblasti (byla k dispozici mapa vymezení) a také s účelem projektu a ITI obecně.

Tabulka č. 10: Seznam respondentů

Respondent	Instituce	Datum a tazatel
RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.	Primátor hlavního města Prahy	15. 5. MO, DK, MH
Ing. Věslav Michalik, CSc.	Starosta suburbánní obce Dolní Břežany, člen zastupitelstva Středočeského kraje	22. 4. JN
Ing. arch. Milan Körner, CSc.	Architekt a urbanista, AURS, s. r. o.	25. 4. JN
Ing. arch. Jaromír Hainc	Institut plánování a rozvoje, zástupce vedoucího metropolitního plánu	29. 4. MO
RNDr. Radim Perlín, Ph.D.	Univerzita Karlova v Praze a Institut plánování a rozvoje	23. 4. JN
Ing. Marek Zděradička	Institut plánování a rozvoje, kancelář infrastruktury a krajiny	5. 5. DK
Mgr. Karel Horčíčka	Radní pro oblast regionálního rozvoje, Středočeský kraj	6. 5. TS
Bc. Michal Andelek	ROPID, oddělení plánování sítě PID	5. 5. DK
Ing. Jiří Friedel	Povodí Vltavy, ředitel závodu Dolní Vltava	12. 5. JN
Ing. Yveta Kurfürstová	MŠMT	Rozhovor se neuskutečnil

Poznámka: tazatelé byli MO – doc. RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D., JN – Mgr. Jiří Nemeškal; DK – Ing. David Koppitz; MH – Mgr. Martina Hartlová; TS – Ing. Tomáš Sýkora

Celkem bylo získáno devět výpovědí na čtyři rámcově diskutované okruhy otázek:

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

U mnoha respondentů se nepodařilo zcela oddělit v diskusi problémy a potřeby. Obecně pak bylo možné získat relativně málo návrhů na konkrétní opatření nebo nápady na odstranění identifikovaných problémů.

i. Problémy Pražské metropolitní oblasti obecně

Velká část uvedených problémů Pražské metropolitní oblasti jako celku se týkala právě vymezených tří oblastí sledovaných v ITI, kromě těchto oblastí byla větší pozornost věnována především správě území a územnímu (regionálnímu) plánování a vztahům v kompetencích hlavního města Prahy, Středočeského kraje a jednotlivých obcí tvořících metropolitní oblast. Jednotlivé problémy byly roztříděny do větších okruhů, v závorkách jsou uvedeny iniciály autorů výroků.

Administrativní uspořádání a spolupráce

- Problémem byl rozpad administrativního uspořádání, nesoulad administrativních jednotek a chybějící centrum (nyní tvoří se dvě – Mladá Boleslav a Kladno).
- Středočeský kraj je rozdělen na „Prahu“ a periferii, ale řadu problémů nutno řešit jako celek, územní roztříštěnost vede ke špatné spolupráci obcí.
- Nespolečná Praha s obcemi, se Středočeským krajem je problematická např. v oblasti územně plánovací dokumentace.
- Polarita silné (Mladá Boleslav, potenciál střední Polabí) x slabé části regionu (Příbram) x navázání na Prahu (Kladno, Benešov, Beroun), problém nevyrovnanosti územních jednotek (velikost, rozpočty, kompetence) Praha x malé obce v zázemí.
- Spojení Prahy se zázemím – nutnost společného řešení – možnost ke společné spolupráci.
- Problémem je nejednoznačné definování Pražské metropolitní oblasti – mnoho vymezení pro různé účely.
- Chybí koordinace a komunikace mezi aktéry a chybí administrativní jednotka, která by zahrnovala Prahu a její metropolitní oblast (byť současné administrativní dělení umožňuje čerpat dotace EU).
- Rozdílná politická reprezentace a rozdílné priority rozvoje Prahy a Středočeského kraje.

Územní plánování

- Největším problémem ve vymezeném území je územní plánování – zcela nejasná a těžko uchopitelná věc.
- Rozdělené územní plánování mezi Prahou a Středočeským krajem – nemožnost naplánovat dopravní okruh kolem Prahy, nemožnost ovlivnit suburbanizaci, buď ať Praha nemá Zásady územního rozvoje nebo ať se může vyjadřovat k širšímu okolí města.
- ORP nemají společné strategické dokumenty, jen dokumenty pro svou obec (ne pro okolní obce v rámci katastru celé ORP).
- Koordinace obcí při hledání řešení: zásadní administrativní bariéra mezi Prahou a Středočeským krajem (dvě územně plánovací dokumentace, stavební zákon, legislativa: Praha nemá možnost zasahovat do dění v jiných obcích) – partnerem Prahy je spíš kraj, nikoli obce – týká se hlavně územního rozvoje.

Další

- Problém řešení případného blackoutu – Praha bere proud z ČEPS Středočeského kraje, uvnitř Prahy PRE – neovlivníme, co vede do Prahy, Praha je zcela závislá na energii vedené z venku.
- Problémem může být málo vhodných ploch pro umístění průmyslové výroby v Praze – brownfields mají specifické podmínky využití a ostatních ploch, kde by se dal lokalizovat

průmysl, je vymezeno v územním plánu málo.

- Trávení volného času – záleží na poptávce – obecní úroveň x divadlo v Praze – při dobrém dopravním napojení možná oboustrannost Praha x zázemí.
- Zdravotnictví – problém spolupráce s Prahou.
- Včasnost projektů – např. řeší se MŠ, ale to se mělo řešit dříve, chybí příprava, definování na jaké okruhy je důraz, velkým úskalím je připravenost projektů.
- Praha má nízkou hustotu zalidnění – problematický přechod mezi kompaktním městem a volnější zástavbou (nerespektuje administrativní vymezení pole na okolí Prahy x pokračující město podél významných komunikací).
- Chybějící administrativní i politická podpora – jednání velkého (globálního) hráče s malými subjekty (viz Amazon a Dobrovíz).

ii. Problémy v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství

DOPRAVA

Integrovaný dopravní systém

- Nefungující integrovaný systém dopravy (Praha a Středočeský kraj) – prioritou č. 1, od které se odvíjí vše ostatní.
- Stávající síť dopravní infrastruktury vychází z pozvolného vývoje během několika století, náhle přestává dostačovat.
- Přestupy na železnici a metro – chybí v rámci integrované dopravy, navíc chybně vedené trasy linek metra, duplicita s povrchovou dopravou atd.

Silniční doprava

- Chybějící obchvat Prahy, chybějící sjezdy, parkování na okraji města u metra a městské železnice.
- Obce požadují obchvaty, které ale nemají smysl (po obchvatu by na tom mohly být obce hůř, protože pak už by tam nikdo nezastavil a klesla by tam ještě více poptávka).

Železnice

- Oproti západním státům jsme málo propojeni – problémem je tedy doprava, primárně železniční – z kvalitnější se (roste) tam, kde je dobrá, a zastává tam, kde je horší. Tempo rozvoje (budování) je malé. Důvodem mohou být přehnaně přísné parametry na kvalitu výstavby, s ohledem na EU, malá důvěra v pomoc evropských fondů.
- Špatné fungování SŽDC, neumožňuje vznik metropolitní železnice (S-Bahn) napříč Prahou, napříč PMO, s pravidelným taktovým režimem.
- Spojení s Kladnem – nevyhovující železnice.
- Špatná (stará) lokalizace železničních zastávek u bývalých průmyslových podniků, dnes daleko od nové výstavby.
- Budování železnic – je málo pravděpodobné – jsou zde klíčové směry Praha – Kladno, odbočka na letiště, Veleslavín – odpor Prahy 6.
- Překonání hranice Prahy městským kolejovým systémem se v současnosti jeví jako nereálné (tramvaj by končila na okraji sídel, není šance, aby dojela do těžiště zástavby = nižší atraktivita

pro místní občany).

Parkování

- Problém parkování Středočechů v Praze – nezámem Středočeského kraje se finančně i organizačně podílet na řešení, přitom většinu lidí využívajících tato parkoviště tvoří lidé ze suburbii (P+R, K+R, park and bike...).
- Nelze jen na stanicích metra stavět P+R parkoviště – je potřeba je budovat na terminálech mimo území Prahy.

Cyklodoprava

- Pro dojíždění okrajový význam, pro rekreaci – poberounská a posázavská.
- Chybějící cyklotrasy.
- Chybí segregované cesty, úschovny kol u stanic metra apod.

Další

- Praha má obecně špatné dopravní předpoklady díky morfologii, důraz i na pěší dopravu.
- Obce, zejména městské části na okraji metropole – řeší negativní důsledky suburbánní migrace a výstavby – přetíženost příjezdových cest silniční dopravou – ne vždy se daří koordinace s ROPID a dopravním podnikem – obce si stěžují, že nejsou vyrovnání partneři (mají slabou pozici při jednání) (JH), nejednotnost veřejné dopravy.
- Za problematickou považují dostavbu letiště Vodochody – je otázkou, do jaké míry dělit energii mezi ruzyňské a vodochodské letiště a zda region potřebuje dvě letiště, pražské letiště je blízko města a Praha není tak veliká, aby potřebovala další letiště.
- Růst obcí za Prahou, ale chybí vybavenost, takže všichni směřují do Prahy (MŠ, ZŠ) – vliv na dopravu, bezpečnost – vše je zajištěno přepravou osobními auty.
- Neefektivní náklady na provoz autobusů – musí se pořídit nové autobusy na určitý čas, které jsou ve zbytku dne nevyužité.
- Letiště je stejná věc jako severní část okruhu – je zde jen jedno letiště – buď mohu dělat něco na svém území, nebo nemohu dělat nic, nedá se domluvit nic ani se státem, ani se Středočeským krajem.

ŠKOLSTVÍ

Kvalita výuky

- Kvalita výuky hlavně na středních školách, nesoulad mezi nabízenými pozicemi a vzděláním.
- Základní školy – menší školy v obcích mají horší „image“ než velké školy ve městech – nemusí to být realita.
- Střední školství vázáno na Prahu nebo na centra mikroregionů, gymnázia – nemá smysl příliš konkurovat Praze, odborné střední školství, specializované – ano, ale nepravděpodobná vyjížďka z Prahy do nich.

Kapacita školských zařízení

- Závisí na demografii – demografická vlna – MŠ a ZŠ - navázání na Prahu – většinou chodí děti do škol v místě pracoviště rodičů nebo na okraji kompaktního města, intenzivní obsazování škol na vnějším prstenci Prahy, problematika vytváření sociálních kontaktů v místě školy, ty naopak chybí v místě bydliště.
- Praha je schopna nabídnout pracovní pozice všem absolventům, problémy pouze v konkrétních humanitních oborech (problém celé ČR).
- Nedostatek vybavenosti (velká koncentrovanost) vede k „dovážce dětí“ na úkor docházkových vzdáleností, má to také negativní vliv na bezpečnost.
- Společné téma Prahy a Středočeského kraje – MŠ a ZŠ v okrajových částech Prahy jsou přeplněné, část kapacit zde zabírají děti ze Středočeského kraje, Praha obsluhuje i obce v zázemí – případ mateřských a základní škol.
- Např. na jihu (Břežany) školy existují, ale mají kapacitu jen pro obec.
- V některých obcích je nedostatek kapacit MŠ, ZŠ umocněn i vyššími počty cizinců (např. Slováci, kteří nemají v daných obcích trvalé bydliště, ale potřebují děti umístit (špatně se potřeby odhadují, faktické počty obyvatel v obcích jsou někdy velmi odlišné oproti počtům trvale bydlících).

Další

- Bylo by vhodné budovy škol v obcích uzpůsobit pro různá využití – např. od základní školy až po vyšší odbornou školu.
- ZŠ a SŠ bohužel nemají internátní charakter výuky.
- Nedostatečná dopravní obslužnost (infrastruktura) ve směru do Prahy.
- Vědecké infrastruktury na hranicích Prahy – vnik živelně podle toho, kde bylo volné místo, chybí drobná infrastruktura – dopravní (posílení MHD, obchvat Prahy) – otázka, zda rozpočet ITI na toto stačí.
- Často jsou školy vymezeny v rámci územního plánování, ale pozemky jsou soukromé a není možné je pro daný účel využít.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Systém hospodaření a suburbanizace

- Systém financování zemědělské výroby je špatný, nefunguje hospodaření s krajinou.
- Velmi silná (sub)urbanizace vytváří mnoho nepropustných ploch – zrychlení odtoku, navíc snaha stavět i v blízkosti toků, v zátopových územích.
- Podobné vlivy dopravních staveb (např. dálniční okruh), hospodaření v krajině – co se pěstuje (řepka).
- Pro povodňovou ochranu je nutné dělat opatření na jednotlivých tocích, ale také komplexnější přístup v nakládání s krajinou, využít rekreační potenciál – např. meze a cesty jsou ve vlastnictví státu, obcí, ale jsou přeorány a navíc ztěžují prostupnost krajiny.
- Koncepce krajiny – do budoucna – založeno na tom, jakou kvalitu chceme mít v území, tj. problém restrikce (částečně funguje, přesto výstavba v záplavových oblastech) x koncepce (ta nefunguje).

Voda a ochrana proti povodním

- Hodnocené území spadá do více povodí, pouze část patří do povodí dolní Vltavy. Většina problémů ale bude podobných i v dalších čtech povodí.
- Vltava – význam kaskády – zpracovává se tematika k průtokům, problematika sucha, průtoky jsou dány manipulačním řádem.
- Říčanský potok – problém nedostatečné kapacity ČOV.
- Sedimentační rybníky – zabahňování nádrží – vede ke znečišťování toků – různí majitelé nádrží, obtížná komunikace.
- Protipovodňová opatření na menších vodních tocích, které vstupují do Prahy (nikoli Vltava a Berounka).
- Větší množství menších opatření může přinést relativně velký efekt.
- Sázava, Berounka – není možnost k ochraně pomocí přehrad.
- Menší vodní toky – také mohou představovat rizika, nejsou tu přehrady k regulaci.
- Informovanost obcí v případě povodní – jde mimo kompetenci povodí. (mají zařízovat ORP)
- Obava je o řešení projektů, kdy vlastníkem např. rybníka není dané povodí, ale obec nebo je v soukromém vlastnictví.

Infrastruktura

- Chatové oblasti jsou stále častěji využívány k trvalému bydlení – sítě nedostačují, problematika splaškových vod.
- ČOV – probíhají rekonstrukce, navyšování kapacit, souvisí s přírůstkem v lokalitách.
- Snaha o vsakování dešťové vody – aby nešla do čističek, jinak preference čištění vody v ČOV.

Další

- Dále je problémem kvalita ovzduší (byla diskutována i možnost financovat výměnu kotlů – kraj má nyní svůj program na výměnu kotlů) – nicméně tento problém je vždy spíše lokálního charakteru a není pro ITI vhodný.
- Problematika odpadů – skládky – zhoršují ŽP, ale vedou k získání finančních prostředků a tím i k rozvoji obce x problémy do budoucna.
- Komunikační systém – informovanost obcí při povodních, na základě špatných zkušeností z roku 2013.
- Ochrana proti suchu.
- Špatná kooperace úřadů.
- Ochrana před přírodními riziky – povodně – nízká kooperace vede k zaplavování míst na určitých částech povodí (Praha x Mělnicko), dešťová eroze, větrná eroze, ovzduší – hlavně emise z dopravy.

iii. potřeby (návrhy opatření) Pražské metropolitní oblasti obecně

Spolupráce a vzájemná komunikace

- Ve většině rozhovorů byla zmiňována obecně nutnost spolupráce aktérů, lepší spolupráce mezi Prahou a Středočeským krajem.
- Vytvořit komunikační platformu mezi KÚ Středočeského kraje a Magistrátem hl. m. Prahy, propojení jednotlivých odborů a politik územního rozvoje, musí být flexibilní, trvalá, řešit všechny typy problémů (environmentální až podnikatelské).
- Nutnost výměny informací a dat mezi úřady, zapojení dalších hráčů. Konkrétně v rámci ITI podpořit větší spolupráci aktérů v území, obcí – například kolem vodních toků se stejnými zájmy na ochranu proti povodni, nebo část prostředků využít na iniciaci přeshraničního plánování společných problémů regionu.

Sídelní struktura

- Začít se zabývat strukturou osídlení – vytipovat optimální centra, v nich nastavit standardy – v obslužné sféře – řádově jde o nižší centra.
- Posílit krajská centra, která jsou vymezena v ZÚR.
- Slučování obcí je problematické, mělo by se spíše přistoupit k zajištění lepší spolupráce.
- Vytvořit kraj Praha, který by zahrnoval Prahu a PMO.

Územní plánování

- Je potřeba, aby ÚP pro Prahu zahrnoval dalších 30-40 km za Prahu (byl společný, jednotný pro širší oblast).

Další

- Praha by měla vystavět vlastní elektrárnu.
- Řízení rizika v Praze – 2 meteorologické radary – ČHMÚ – nestačí, je potřeba měřit jen pro Prahu přesnějším měřením.

iv. Potřeby (návrhy opatření) v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství

DOPRAVA

Integrovaný systém hromadné dopravy

- Stěžejní projekt, který je rozpracovaný, vytvoření integrovaného metropolitního systému hromadné dopravy, propojení s Prahou, ale mikroregionálních center mezi sebou, významně ovlivňuje fungování metropolitního regionu.
- Potřeba sjednocení pražské a středočeské integrované dopravy (KH), propojení ROPID a SID – je možné, jen když dá Praha peníze.
- Nutnost společného řešení vlakové sítě a linek metra S-Bahn.
- Sjednotit celý dopravní systém (jednotné informování, preference veřejné dopravy – dochází ke zpoždování, odbavovací systém u parkovišť a v jednotlivých nádražích).

Železniční síť

- Modernizace tratí, například propojení nádraží ve vnitřním městě.
- Je potřeba využívat elektrickou energii na úkor nafty, tedy cíl: elektrifikovat, kolejové řešení je dlouhodobé (oproti asfaltování pruhů pro autobusy).
- Bylo by vhodné vytáhnout kolejovou dopravu do okrajových lokalit, kde vlak není (Odolena Voda, Jesenice, Průhonice) – dnes je to závislé na obrovské autobusové dopravě, která už nemůže růst – koncepčně řešit kolejovou dopravu.

Parkoviště u terminálů železniční dopravy a metra

- Parkoviště pro lidi ze Středočeského kraje (P+R, K+R), potřeba záchytných parkovišť u nádraží a otázka dobudování B + R, ale není dobrá připravenost, na Středočeském kraji není úsek, který by to koncepčně řešil.
- Systém parkování ve veřejném prostoru nejen uvnitř města, ale i v uzlových místech regionu – bylo by dobré zřejmě i koordinovat cenu parkování.
- Zkapacitnit terminály a vybudovat parky na terminálech, podpořit i svoz prostřednictvím autobusů na terminály (nutnost provázání s MHD), B+R.
- P+R systém je potřeba dobudovat, odlehčit dopravě a posílit tangenciální směry.

Silniční doprava

- Pozornost se upírá zejména k dokončení některých plánovaných nebo rozestavěných staveb, například propojení R7 a D8 (včetně obchvatu Kralup s novým mostem přes Vltavu) a přeložky II/116 (Jinočany – Chýnice).
- Dokončení dopravního obchvatu Prahy.
- Investice do silnic III. třídy.
- Kraj má zásobník projektů se stavebním povolením (cca 3-5 mld. Kč).

Cyklodoprava

- Vhodné by bylo i podpořit cyklostezky do práce (nyní probíhá SEA na aktualizaci cyklogenerelu z 2008).
- Rekreační cyklostezky kolem Vltavy.
- Spojení obcí s Prahou, pak mezi sebou.

Další

- Musíme chtít rozvíjet dál leteckou dopravu – nechť je v Ruzyni postavena druhá dráha.
- Pokud se povede dostavba Pražského okruhu úseku D1-Běchovice, Blanka, východní půlka okruhu – pak velká světelná křižovatka na Spořilově, která to bude v případě problémů ve vnitřní Praze směřovat buď doprava, nebo doleva a nebude pouštět auta dál do Prahy.

ŠKOLSTVÍ

Kvalita výuky

- Zvýšení kvalifikace pedagogických pracovníků, ne jednorázové, ale průběžné, atestace, nejen oborová, ale i pedagogická – jde o celostátní záležitost, ale kraj by měl v tomto směru vyvíjet politický tlak.
- Zvýšení kvality výuky na SŠ.

Kapacity škol

- Posílení kapacit v malých školách v zázemí, posílení prestiže i odbornosti.
- Je nutné systematicky odborně sledovat demografický vývoj pro další rozvoj školských zařízení v kraji i jednotlivých obcích.
- Základní i mateřské školy je nutné řešit s výhledem do budoucna v závislosti na demografickém vývoji suburbii, základní škola by měla být v místě bydliště.
- Umožnit v „obecním domě“ více funkcí – vedle výuky například klub seniorů apod.
- Možným řešením nedostatku středních škol by mohlo být využití kapacit na okrajových sídlištích Prahy.

Ostatní

- V rámci Středočeského kraje by měl být dopsán akční plán pro rozvoj škol.
- Větší provázanost škol s podnikatelským sektorem – výchova a uplatnění absolventů, personální propojenost.
- Přizpůsobení absolventů nabízeným pozicím.
- Dobudování infrastruktury u vědeckých parků (Klečany, Řež) a návazných institucí nebo subjektů, které by mohly nabídnout vzájemnou spolupráci.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana proti povodním

- Ochrana proti povodním – je nutné zaměřit se na typy projektů, které lze v daném časovém horizontu realizovat (např. zvýšit retenci, odbahnění).
- Restrikce – dodržování zákazu výstavby v zátopových územích,
 - zakreslování záplavových zón a jejich dodržování při stavbě.
- Protipovodňová opatření na základě spolupráce a budování suchých poldrů.
- Nutnost zlepšit hospodaření v krajině (pole, lesy), především zabezpečit retenci vody v krajině, dodržovat orbu po vrstevnici, problém v souvislosti s přívalovými dešti – Kocába.
- Významný je vliv velkých dopravních staveb – splach a průtok velkých vod – snaha o vsakování. V případě velkých toků je vhodné spíše řešení formou restrikce, zákaz staveb v jejich blízkosti.
- Důležitým opatřením je zprůtočnění kapacity na Vltavě – Nové Ouholice, Řež, Klecany, nutnost udržování propustí a mostků na menších tocích.
- Technický stav malých hrází – nutná kontrola, na území Prahy je dozor, jinde je nedostatečná (např. Kladensko–Zákolanský potok) – malé vodní nádrže – technický stav – zajištění manipulace při povodních, odstranění nánosů v nádržích.

Informační systém a správa území

- Informační systém je funkční, záleží ale na samosprávě, kterou bohužel volby často mění, na krajích jsou školení pracovníci, chybí však u ORP a obcích. Vytvoření fungujícího informačního systému, musí být aktuální.
- Sjednocení správy území a aplikovat komplexnější přístup a osvětu – co může samospráva dělat v problematice životního prostředí.

Další

- Stát (kraje, obce) by se měl starat jen o ochranu veřejné infrastruktury, památek, státních institucí, vše ostatní by mělo být individuální.
- Dále je vhodné řešit čistotu podzemních vod po povodních a obecně kvalitu vody v tocích, především zajišťování normálních průtoků.
- Koncepční forma rozvoje – ochrana jedinečného, posilování významného v celém území.

Příloha 6:

Harmonogram realizace

Tabulka č. 11: Harmonogram realizace

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Specifický cíl 1.1										
Opatření 1.1.1										
Opatření 1.1.2										
Specifický cíl 1.2										
Opatření 1.2.1										
Opatření 1.2.2										
Specifický cíl 1.3										
Opatření 3.1										
Specifický cíl 1.4										
Opatření 1.4.1										
Opatření 1.4.2										
Specifický cíl 2.1										
Opatření 2.1.1										
Opatření 2.1.2										
Specifický cíl 3.1										
Opatření 3.1.1										
Opatření 3.1.2										

Příloha 7:

Finanční plán

Tabulka č. 12: Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření Strategie ITI⁶ v jednotlivých letech

Specifický cíl ITI	Opatření ITI	IDENTIFIKACE programu				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč) ⁷					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
		Program	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl programu	Celkové způsobilé výdaje	Z toho dotace		Z toho vlastní zdroje příjemce		
							Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje	Veřejné zdroje	Soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	IROP	1	7 c	1.2						
	1.1.2	OP PPR	2	2.2/4 e	2.2						
1.2	1.2.1	IROP	1	7 c	1.2						
	1.2.2	OP PPR	2	2.2/4 e	2.2						
1.3	1.3.1	IROP	1	7 b	1.1	1 473 254,00	1 252 265,90	73 662,70	147 325,40	0,00	0,00

⁶ Výsledná tabulka bude zpracována pro každý rok zvlášť a dále souhrnně za celé období předpokládané realizace (v tisících Kč na 2 desetinná místa). Nezpůsobilé výdaje budou vyplněny, pokud jsou známy. Jsou uváděny pro potřeby monitorování.

⁷ Částky v čase předpokládaného předložení žádosti o platbu.

Specifický cíl ITI	Opatření ITI	IDENTIFIKACE programu				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč) ⁷					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
		Program	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl programu	Celkové způsobilé výdaje	Z toho dotace		Z toho vlastní zdroje příjemce		
							Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje	Veřejné zdroje	Soukromé zdroje	
1.4	1.4.1	IROP	1	7 c	1.2						
	1.4.2	IROP	1	7 c	1.2						
2.1	2.1.1	OP ŽP	1	2/b ii	1.3						
	2.1.2	OP ŽP	1	2/b ii	1.4						
3.1	3.1.1	IROP	2	10	2.4						
	3.1.2	IROP	2	10	2.4						

Tabulka č. 13: Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření Strategie ITI v jednotlivých letech dle struktury operačních programů⁸

Operační program	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl programu	PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho dotace		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje	Veřejné zdroje	Soukromé zdroje	
IROP	1	7 b	1.1	1 473 254,00	1 252 265,90	73 662,70	147 325,40	0,00	0,00
		7 c	1.2	2 378 353,00	2 021 600,05	231 408,65	125 344,30	0,00	1 750,00
	2	10	2.4	889 192,00	755 813,20	44 459,60	88 919,20	0,00	0,00
OP ŽP	1	2/b ii	1.3						
			1.4						
OP PPR	2	2.2/4 e	2.2						

⁸ Výsledná tabulka bude zpracována pro každý rok zvlášť a dále souhrnně za celé období předpokládané realizace (v tisících Kč na 2 desetinná místa). Nezpůsobilé výdaje budou vyplněny, pokud jsou známy. Jsou uváděny pro potřeby monitorování.

Tabulka č. 14: Indikátory podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI⁹

Specifický cíl ITI	Opatření ITI	IDENTIFIKACE programu				Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny
		Program	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl programu	Kód NČI2014 +	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/výsledek)	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	Milník 2018 (je-li vyžadováno)	
1.1	1.1.1	IROP	1	7 c	1.2	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Terminály	Výstup	0	X	10	2023	7	
						74001	Počet vytvořených parkovacích míst	Parkovací místa	Výstup	0	X	2313	2023		
						76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Parkovací místa	Výstup	0	X	570	2023		
	1.1.2	OP PPR	2	2.2/4 e	2.2										
1.2	1.2.1	IROP	1	7 c	1.2	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Ks	Výstup	0	X	5	2023		
		OP	2	2.2/4	2.2										

⁹ Tabulka se zpracovává souhrnně za celé období.

		PPR		e											
1.3	1.3.1	IROP	1	7 b	1.1	72200	Celková délka nově postavených silnic	km	Výstup	0	X	8,37	2023		
						72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	Výstup	0	X	63,48	2023	51,88	
						72203	Délka nových silnic II. třídy	km	Výstup	0	X	8,37	2023		
						72303	Délka rekonstruovaných silnic II. třídy	km	Výstup	0	X	59,78	2023		
						72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	km	Výstup	0	X	3,70	2023		
1.4	1.4.1	IROP	1	7 c	1.2	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	Výstup	0	X	67,60	2023		
	1.4.2	IROP	1	7 c	1.2	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Vozidla	Výstup	0	X	10	2023	5	
2.1	2.1.1	OPŽP	1	2/b ii	1.3										
	2.1.2	OPŽP	1	2/b ii	1.4										
3.1	3.1.1	IROP	2	10	2.4										
	3.1.2	IROP	2	10	2.4										

Tabulka č. 15: Financování podle ESI fondů¹⁰

Fond	Program	Příspěvek Unie (v tis. Kč)	Národní spolufinancování (v tis. Kč)	Celkové způsobilé výdaje (v tis. Kč)
EFRR	IROP	4 029 679,15	711 119,85	4 740 799
	OP PPR			
	Celkem EFRR			
FS	OP ŽP			
	Celkem FS			
Celkem	Celkem			

Tabulka č. 16: Rekapitulace financování (způsobilé výdaje v tisících Kč)

	tis. Kč	%
CELKOVÝ ROZPOČET ITI PMO		100 %
Příspěvek Unie		
Národní spolufinancování		

¹⁰ Tabulka se generuje automaticky v MS2014+ z údajů vyplněných v tabulce a).

Příloha 8:

Vzor projektové fiše

PROJEKTOVÁ FIŠE PRO PŘEDKLÁDÁNÍ SOUBORŮ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ ZA ÚČELEM ZAŘAZENÍ DO ITI
--

Číslo souboru projektů	
-------------------------------	--

(vyplňují se bílá pole)

CELKOVÉ INFORMACE O SOUBORU PROJEKTŮ

Popis souboru projektů <i>podrobný popis provázanosti a synergií integrovaných projektů souboru</i>	
Harmonogram souboru projektů <i>popis a schéma časového harmonogramu realizace integrovaných projektů a jejich vzájemné vazby</i>	
Celkové náklady souboru projektů	
Popis spolupráce partnerů <i>popis spolupráce jednotlivých předkladatelů na přípravě souboru projektů (vhodné doložit memorandem či jiným dokladem o spolupráci partnerů)</i>	

INFORMACE O PROJEKTU (<i>u souboru projektů informace o každém integrovaném projektu</i>)
--

Název projektu	
-----------------------	--

Název předkladatele	
Adresa	
IČ	
Statutární zástupce	
Kontaktní osoba	
Telefon	
E-mail	

Cíle projektu	
----------------------	--

Popis projektu <i>včetně popisu jednotlivých aktivit</i>	
Dopady projektu <i>podrobný popis pozitivního dopadu projektu (významný lokální dopad; dopad do celého území ITI; dopad i do okolního území)</i>	

Harmonogram projektu <i>období realizace, etapizace apod.</i>	
Celkové náklady projektu	

Vazba na opatření ITI <i>číslo a název opatření ITI</i>	
---	--

Vazba na operační program	
Název OP	
Prioritní osa OP	
Oblast podpory OP	

Indikátory projektu <i>(vyberte z indikátorů příslušného OP)</i>					
Kód indikátoru	Název indikátoru	Měrná jednotka	Info zdroj	Počáteční hodnota	Cílová hodnota

Rizika projektu <i>Podrobný popis, ohodnocení míry rizik, jež ohrožují dokončení realizace projektu s uvedením opatření na jejich předcházení</i>	
Připravenost projektu <i>Popisuje stádium připravenosti integrovaného projektu</i>	

Přílohy	
Název přílohy	Počet listů
1.	
2.	
3.	

Čestné prohlášení

Předkladatel tímto prohlašuje, že:

- veškeré výše uvedené údaje jsou pravdivé, nezkreslené a úplné;
- se zavazuje předložit Řídicímu orgánu příslušného operačního programu žádost o poskytnutí dotace na projekt s parametry uvedenými v této projektové fiši;
- nebyl v minulosti odsouzen za spáchání trestného činu a v současné době není proti němu vedeno žádné trestní řízení.

(u souboru projektů je vyžadován podpis a razítko statutárního zástupce každého předkladatele)

Datum a místo	
Jméno a příjmení statutárního zástupce předkladatele	
Podpis statutárního zástupce předkladatele	
Razítko	

Převzal (a)	
Datum a čas převzetí	
Podpis, razítko	

Příloha 9:

Návrh jednacího řádu Řídicího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti

A)

Vymezení pojmů pro účely jednacího řádu

- a) **Integrovaný projekt** – individuální projekt, který má být dle žádosti projektového partnera realizován jako součást Strategie ITI a financován z příslušných evropských dotačních fondů;
- b) **Manažer Strategie ITI** – fyzická či právnická osoba určená nositelem Strategie ITI k zajištění organizačního a administrativního zázemí pro přípravu a realizaci Strategie ITI;
- c) **Nositel Strategie ITI** – subjekt (město, města či jejich sdružení) odpovědný za přípravu, zpracování, realizaci a monitoring Strategie ITI, v tomto případě hlavní město Praha;
- d) **Pracovní skupina** – uskupení, které je složeno zejména ze zástupců projektových partnerů a které se podílí na přípravě a realizaci Strategie ITI v rámci tematického zaměření určeného nositelem Strategie ITI;
- e) **Projektový partner** – veřejný či soukromý subjekt, který má zájem o zapojení do přípravy a realizace Strategie ITI a který uzavře s nositelem Strategie ITI smlouvu o partnerství;
- f) **Regionální stálá konference** – uskupení, které je složeno ze zástupců regionálních, místních, městských a jiných orgánů veřejné správy, z hospodářských a sociálních partnerů, ze subjektů zastupujících občanskou společnost a z Agentury pro sociální začleňování a které se zaměřuje na problematiku integrovaných strategií a regionálního rozvoje v rámci územního obvodu jednotlivých krajů;
- g) **Smlouva o partnerství** – smluvní ujednání vymezující práva a povinnosti mezi nositelem Strategie ITI a projektovým partnerem;
- h) **Strategie ITI** – dokument vyhodnocující problémy a potenciál Pražské metropolitní oblasti a navrhuje její další rozvoj pomocí konkrétních opatření;
- i) **Zpráva o plnění Strategie ITI** – dokument zpracovávaný nositelem Strategie ITI a obsahující informace o průběhu realizace Strategie ITI.

Čl. I

Ustavení a složení Řídicího výboru ITI PMO

- 1.1 Řídicí výbor ITI PMO je ustaven za účelem spolupůsobení při zajištění řádné realizace Strategie ITI hlavním městem Praha.
- 1.2 Řídicí výbor ITI PMO je složen ze členů určených hlavním městem Praha, a to zejména z řad radních, zástupců za města a obce v zázemí a zástupců tematických oblastí Strategie ITI. Klíčovým partnerem je Středočeský kraj, který musí být v Řídicím výboru ITI PMO zastoupen.

1.3 Členy Řídícího výboru ITI PMO jsou zástupci přinejmenším následujících subjektů:

3 zástupci Hlavního města Prahy
2 zástupci Středočeského kraje
2 zástupci měst a obcí z vymezeného území
1 zástupce statutárního města z vymezeného území
2 odborní garanti za téma doprava
1 odborný garant za téma životní prostředí
1 odborný garant za téma regionální školství
1 zástupce za asociaci nestátních neziskových organizací
1 zástupce za Agenturu pro sociální začleňování
1 zástupce za oblast Smart Cities

1.4 Členem Řídícího výboru ITI PMO musí být alespoň jedna osoba, která je zároveň členem Regionální stálé konference zřízené pro Středočeský kraj.

1.5 Členem Řídícího výboru ITI PMO bez hlasovacích práv je manažer Strategie ITI.

1.6 V čele Řídícího výboru ITI PMO stojí předseda jmenovaný hlavním městem Praha a dle potřeby lze jmenovat též jednoho či více místopředsedů. Obsazení pozice předsedy a jednoho či více místopředsedů je předmětem vzájemného ujednání ve smyslu bodu 1.1 jednacího řádu.

Čl. II

Předmět činnosti Řídícího výboru ITI PMO

2.1 Řídící výbor ITI PMO:

- a) schvaluje změny harmonogramu, finančního plánu v letech,
- b) schvaluje monitorovací zprávy ITI,
- c) schvaluje zařazení integrovaných projektů do ITI,
- d) projednává změny prioritních oblastí a specifických cílů, rozpočtu specifických cílů a opatření a indikátorů,
- e) projednává a doporučuje ke schválení uzavření smlouvy o partnerství s projektovým partnerem,
- f) vydává doporučení týkající se realizace Strategie ITI orgánům hlavního města Prahy,
- g) zřizuje pracovní skupiny pro témata určená hlavním městem Praha, jmenuje a odvolává jejich členy, předsedu a určuje jejich jednací řád a úkoly,
- h) plní dle potřeby další úkoly související s realizací Strategie ITI.

Čl. III

Obrázek č. 17: Pravidla pro svolávání a jednání Řídícího výboru ITI PMO

3.1 Jednání Řídícího výboru ITI PMO se konají dle potřeby, obvykle jedenkrát za 6 týdnů, nejméně však 2x ročně. Jednání svolává na pokyn předsedy manažer Strategie ITI. Pozvánka se zasílá obvykle elektronicky a alespoň 5 pracovních dnů před samotným jednáním. Součástí pozvánky je program jednání Řídícího výboru ITI PMO, případně podklady pro diskuzi.

3.2 Jednání Řídícího výboru ITI PMO vede předseda, pokud k tomu neurčí jiného člena Řídícího výboru ITI PMO. Řídící výbor ITI PMO je usnášeníschopný, pokud je přítomna alespoň polovina

- všech jeho členů s hlasovacím právem. Člen Řídícího výboru ITI PMO může být zastoupen jinou osobou jen s předchozím souhlasem předsedy.
- 3.3 K přijetí usnesení Řídícího výboru ITI PMO je třeba souhlasu prosté většiny přítomných členů s hlasovacím právem. Při určování potřebné většiny se nezapočítávají ti členové, kteří jsou povinni se ve smyslu bodu 3.5 jednacího řádu zdržet hlasování.
- 3.4 V případě nutnosti, kterou posuzuje předseda, je možné rozhodovat elektronickou cestou, tzv. per rollam. V dokumentu, který je takto členům Řídícího výboru ITI PMO zaslán, to musí být výslovně uvedeno.
- 3.5 Člen Řídícího výboru ITI PMO je v souladu s Metodickým pokynem pro využívání integrovaných nástrojů v období 2014 – 2020 povinen se zdržet hlasování, jestliže je jeho předmětem projekt předložený k realizaci v rámci Strategie ITI subjektem, který tento člen v Řídícím výboru ITI PMO zastupuje.
- 3.6 Organizační zabezpečení, přípravu nebo koordinaci zpracování podkladů pro jednání zabezpečuje manažer Strategie ITI. Ten také zpracuje zápis z jednání, který obsahuje datum jednání, prezenční listinu a přijatá usnesení, termíny a jasně stanovené odpovědnosti. Zápis je elektronicky rozeslán manažerem Strategie ITI nejpozději do 1 týdne ode dne jednání Řídícího výboru ITI PMO.
- 3.7 Nesouhlasí-li člen Řídícího výboru ITI PMO s obsahem zápisu, je oprávněn vznést námitku, a to elektronicky a do deseti dnů ode dne, kdy mu byl doručen zápis ve smyslu předchozího bodu. O námitce informuje manažer Strategie ITI bez zbytečného odkladu ostatní členy Řídícího výboru ITI PMO. O oprávněnosti námitky proti zápisu rozhodne s konečnou platností Řídící výbor ITI PMO na svém nejbližším jednání.

Čl. IV

Závěrečná ustanovení

- 4.1 Jednací řád byl schválen Radou hlavního města Prahy dne **XX.XX.XXXX** a je platný a účinný od data schválení.

Návrh jednacího řádu pracovní skupiny

A)

Vymezení pojmů pro účely jednacího řádu

- a) **Integrovaný projekt** – individuální projekt, který má být dle žádosti projektového partnera realizován jako součást Strategie ITI a financován z příslušných evropských dotačních fondů;
- b) **Manažer Strategie ITI** – fyzická či právnická osoba určená nositelem Strategie ITI k zajištění organizačního a administrativního zázemí pro přípravu a realizaci Strategie ITI;
- c) **Nositel Strategie ITI** – subjekt (město, města či jejich sdružení) odpovědný za přípravu, zpracování, realizaci a monitoring Strategie ITI, v tomto případě hlavní město Praha;
- d) **Projektový partner** – veřejný či soukromý subjekt, který má zájem o zapojení do přípravy a realizace Strategie ITI a který uzavře s nositelem Strategie ITI smlouvu o partnerství;
- e) **Řídící výbor ITI PMO** – uskupení, které je složeno z osob určených nositelem Strategie ITI a které zejména vydává nositeli Strategie ITI doporučení týkající se přípravy a realizace Strategie ITI;
- f) **Smlouva o partnerství** – smluvní ujednání vymezující práva a povinnosti mezi nositelem Strategie ITI a projektovým partnerem;
- g) **Strategie ITI** – dokument vyhodnocující problémy a potenciál Pražské metropolitní oblasti a navrhuje její další rozvoj pomocí konkrétních opatření.

Čl. I

Zřízení a složení pracovní skupiny

- 1.1 Pracovní skupina je zřizována Řídícím výborem ITI PMO, a to pro tematické oblasti určené pro přípravu a realizaci Strategie ITI hlavním městem Praha.
- 1.2 Pracovní skupina je složena ze členů určených Řídícím výborem ITI PMO, a to tak, aby byli reprezentováni zejména projektoví partneři z řad územních samosprávných celků, podnikatelských subjektů, neziskových organizací či dalších relevantních subjektů. Při výběru členů pracovní skupiny musí být zohledněna zejména vazba mezi zaměřením činnosti partnera a určenou tematickou oblastí.
- 1.3 V čele pracovní skupiny stojí předseda jmenovaný Řídícím výborem ITI PMO. V případě potřeby je Řídící výbor ITI PMO oprávněn jmenovat též jednoho či více místopředsedů.

Čl. II

Předmět činnosti pracovní skupiny

- 2.1 Pracovní skupina:
 - a) vydává Řídícímu výboru ITI PMO doporučení týkající se přípravy a realizace Strategie ITI v určené tematické oblasti,
 - b) doporučuje Řídícímu výboru ITI návrhy na změnu Strategie ITI,
 - c) posuzuje míru dopadu věcného zaměření Strategie ITI na rozvoj celé metropolitní oblasti,
 - d) prostřednictvím svých členů sleduje přípravu strategií a projektů, které by mohly ovlivnit realizaci Strategie ITI,

- e) prostřednictvím svých členů se v rámci svých možností podílí na propagaci aktivit realizovaných prostřednictvím ITI,
- f) navrhuje řešení identifikovaných problémů,
- g) snaží se dojít (konsensem) ke zpracování projektové fiše (souboru projektů) naplňující příslušné opatření v celém svém rozsahu,
- h) plní dle potřeby další úkoly související s realizací Strategie ITI.

Čl. III

Pravidla pro svolávání a jednání pracovní skupiny

- 3.1 Jednání pracovní skupiny se konají dle potřeby, obvykle jedenkrát za 6 týdnů. Jednání svolává předseda pracovní skupiny či jím určená osoba. Pozvánka se zasílá obvykle elektronicky a alespoň 5 pracovních dnů před samotným jednáním. Součástí pozvánky je alespoň rámcový program jednání, případně podklady pro diskusi.
- 3.2 Jednání pracovní skupiny vede předseda, pokud k tomu neurčí jiného člena pracovní skupiny. Pracovní skupina je usnášeníschopná, pokud je přítomna alespoň polovina všech jejích členů. Člen pracovní skupiny může být zastoupen jinou osobou jen s předchozím souhlasem předsedy.
- 3.3 Pracovní skupina rozhoduje úplným konsensem (jednomyslným souhlasem) přítomných členů. Není-li možné úplného konsensu dosáhnout a navrhne-li tak předseda pracovní skupiny, postačí k přijetí rozhodnutí pracovní skupiny souhlas prosté většiny přítomných členů.
- 3.4 V případě nutnosti, kterou posuzuje předseda, je možné rozhodovat elektronickou cestou, tzv. per rollam. V dokumentu, který je takto členům pracovní skupiny zaslán, to musí být výslovně uvedeno.
- 3.5 Při zabezpečení organizace a přípravy nebo koordinace zpracování podkladů pro jednání spolupracuje předseda pracovní skupiny s manažerem Strategie ITI či s osobou, kterou k tomu manažer Strategie ITI pověří.
- 3.6 Z jednání pracovní skupiny se pořizuje zápis, v němž je vždy obsaženo alespoň datum jednání, prezenční listina a přijatá rozhodnutí. Zápis je členům pracovní skupiny elektronicky rozeslán nejpozději do 1 týdne ode dne jednání pracovní skupiny. Pořízení a rozeslání zápisu zajišťuje předseda pracovní skupiny, případně jím určená osoba.
- 3.7 Nesouhlasí-li člen pracovní skupiny s obsahem zápisu, je oprávněn vznést námitku, a to elektronicky a do deseti dnů ode dne, kdy mu byl doručen zápis ve smyslu předchozího bodu. O námitce informuje předseda pracovní skupiny bez zbytečného odkladu ostatní členy pracovní skupiny. O oprávněnosti námitky proti zápisu rozhodne s konečnou platností pracovní skupina na svém nejbližším jednání.

Čl. IV

Závěrečná ustanovení

- 4.1 Jednací řád byl schválen Řídícím výborem ITI PMO dne XX.XX.XXXX a je platný a účinný od data schválení.

Seznam použitých zkratek

B+R	Bike and ride systém
ČD	České dráhy
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČOV	čistička odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP hl. m. Prahy	Dopravní podnik hlavního města Prahy
EU	Evropská unie
IDS	integrovaný dopravní systém
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
ITI	Integrated Territorial Investment
ITI PMO	Integrované teritoriální/územní investice v pražské metropolitní oblasti
IPR Praha	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
ISS	Integrovaný systém středisek
K+R	Kiss and ride systém
MŠ	Mateřská škola
MAS	Místní akční skupiny
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
OD matice	origin-destination matice
OP	operační program
ORP	Obec s rozšířenou působností
P+R	Park and ride systém
PID	Pražská integrovaná doprava
PMO	Pražská metropolitní oblast
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RŠ	regionální školství
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SANNO	Společná asociace nestátních neziskových organizací hlavního města Prahy a Středočeského kraje
SČK	Středočeský kraj
SID	Středočeská integrovaná doprava
SMO	Svaz měst a obcí České republiky
SŠ	Střední škola
SVP	speciální vzdělávací potřeby
SŽDC	Správa železniční a dopravní cesty
ŠD	školní družiny
ŠJ	školní jídelny
TEN-T	Trans-European Transport Networks
TSK hl.m. Prahy	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
URRIlab	Urbánní a regionální laboratoře Univerzity Karlovy v Praze
ÚPD	Územně plánovací dokumentace obcí

VŠ	Vysoká škola
VÚC	Velký územní celek
ZŠ	Základní škola
ZÚR	Zásady územního rozvoje