

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti



1/ ÚVOD	11
2/ POPIS ÚZEMÍ A ZDŮVODNĚNÍ JEHO VÝBĚRU	13
2.1/ METODIKA VYMEZENÍ PMO	13
2.2/ SYNTÉZA VYMEZENÍ PMO NA ZÁKLADĚ KOMBINACE METOD	14
3/ ANALYTICKÁ ČÁST	19
3.1/ SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA	19
3.1.1/ ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA PMO	19
3.1.2/ OBYVATELSTVO, JEHO SLOŽENÍ, VÝVOJ A EKONOMICKÁ AKTIVITA	20
3.1.3/ SOCIÁLNÍ OBLAST	32
3.1.4/ VZDĚLÁVÁNÍ A ŠKOLSTVÍ	33
3.1.5/ DOPRAVA	41
3.1.6/ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ RIZIKA	53
3.2/ ANALÝZA STAKEHOLDERŮ	64
3.2.1/ PODROBNÁ IDENTIFIKACE SUBJEKTŮ	64
3.2.2/ SUBJEKTY RELEVANTNÍ PRO ITI PMO	65
3.2.3/ HODNOCENÍ VLIVU	66
3.2.4/ HODNOCENÍ ZÁJMU	67
3.3/ ANALÝZA PROBLÉMŮ A POTŘEB	68
3.3.1/ PROBLÉMOVÁ OBLAST DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	68
3.3.2/ PROBLÉMOVÁ OBLAST OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI A EKOLOGICKÝMI RIZIKY	69
3.3.3/ PROBLÉMOVÁ OBLAST KVALITA A DOSTUPNOST VZDĚLÁNÍ	70
3.3.4/ STROM PROBLÉMŮ	71
3.4/ SWOT ANALÝZA	72
3.4.1/ SOUHRNNÁ SWOT ANALÝZA PMO	72
3.4.2/ DÍLČÍ SWOT ANALÝZA: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	75
3.4.3/ DÍLČÍ SWOT ANALÝZA: OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI A EKOLOGICKÝMI RIZIKY	78
3.4.4/ DÍLČÍ SWOT ANALÝZA: KVALITA A DOSTUPNOST VZDĚLÁNÍ	79
4/ STRATEGICKÁ ČÁST	82
4.1/ STANOVENÍ VIZE, GLOBÁLNÍHO CÍLE, PRIORITNÍCH OBLASTÍ, STRATEGICKÝCH CÍLŮ, SPECIFICKÝCH CÍLŮ A OPATŘENÍ	82
4.1.1/ VIZE	82
4.1.2/ GLOBÁLNÍ CÍL	82
4.1.3/ STRATEGIE	82
4.1.4/ PRIORITNÍ OBLAST 1: INTELIGENTNÍ DOPRAVA	85
4.1.5/ PRIORITNÍ OBLAST 2: OCHRANA PŘED PŘÍRODNÍMI RIZIKY	98
4.1.6/ PRIORITNÍ OBLAST 3: DOSTUPNÉ A KVALITNÍ ŠKOLSTVÍ	102
4.2/ KOINCIDENČNÍ MATICE	107
4.2.1/ POPIS INTEGROVANÉHO PŘÍSTUPU A PARTNERSKÉHO PŘÍSTUPU	107
4.2.2/ VNITŘNÍ PROVÁZANOST STRATEGIE ITI	108
4.3/ VAZBA NA HORIZONTÁLNÍ TÉMATA	110
4.3.1/ ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI	110
4.3.2/ UDRŽITELNÝ ROZVOJ	111
4.4/ VAZBA NA STRATEGICKÉ DOKUMENTY	112
5/ IMPLEMENTAČNÍ ČÁST	117

5.1/ POPIS ŘÍZENÍ VČETNĚ ŘÍDÍCÍ A REALIZAČNÍ STRUKTURY A KOMUNIKACE NOSITELE STRATEGIE ITI	118
5.1.1/ POPIS JIŽ PROBĚHLÝCH POSTUPŮ	118
5.1.2/ ORGANIZAČNÍ SCHÉMA	122
5.1.3/ ADMINISTRATIVNÍ KAPACITY	126
5.1.4/ ODDĚLENÍ FUNKCÍ	127
5.1.5/ ZPŮSOB ŘÍZENÍ REALIZACE ITI PMO	127
5.2/ POPIS REALIZACE PARTNERSKÉ SPOLUPRÁCE	132
5.2.1/ PRINCIP PARTNERSTVÍ	132
5.2.2/ ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI	132
5.2.3/ KOMUNIKAČNÍ PLÁN	133
5.3/ MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ PLNĚNÍ STRATEGIE ITI	136
5.3.1/ POPIS ZPŮSOBU MONITOROVÁNÍ	137
5.3.2/ EVALUACE	138
5.3.3/ ŘÍZENÍ ZMĚN STRATEGIE ITI	138
5.3.4/ ZAJIŠTĚNÍ AUDITNÍ STOPY	139
6/ PŘÍLOHY	140
6.1/ PŘÍLOHA 1: FINANČNÍ PLÁN	140
6.2/ PŘÍLOHA 2: MONITOROVACÍ INDIKÁTORY	159
6.3/ PŘÍLOHA 3: HODNOCENÍ SEA	165
6.4/ PŘÍLOHA 4: MAPA ÚZEMÍ	172
6.5/ PŘÍLOHA 5: ANALÝZA RIZIK	174
6.6/ PŘÍLOHA 6: SEZNAM OBCÍ AGLOMERACE	192
6.7/ PŘÍLOHA 7: DOKLAD O SCHVÁLENÍ STRATEGIE ITI ZASTUPITELSTVEM NOSITELE ITI	202
6.8/ PŘÍLOHA 8: NÁVRH STATUTU A JEDNACÍHO ŘÁDU ŘÍDÍCÍHO VÝBORU ITI	204
6.9/ PŘÍLOHA 9: NÁVRH STATUTU A JEDNACÍHO ŘÁDU PRACOVNÍ SKUPINY ŘÍDÍCÍHO VÝBORU ITI	212
6.10/ PŘÍLOHA 10: ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ	219
6.11/ PŘÍLOHA 11: TEORETICKÉ A METODICKÉ PŘÍSTUPY K VYMEZOVÁNÍ URBANIZOVANÝCH ÚZEMÍ: KRITICKÁ REŠERŠE	220
6.12/ PŘÍLOHA 12: INTEGROVANÝ SYSTÉM STŘEDISEK	234
6.13/ PŘÍLOHA 13: DISKUSE K ZOHLEDNĚNÍ VYMEZENÍ PODLE VÚC PRAŽSKÉHO REGIONU	236
6.14/ PŘÍLOHA 14: ZÓNY REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE 2012	238
6.15/ PŘÍLOHA 15: VYMEZENÍ PMO POMOCÍ DAT MOBILNÍCH OPERÁTORŮ	245
6.16/ PŘÍLOHA 16: ANALÝZA PROBLÉMŮ A POTŘEB PMO – NÁZORY EXPERTNĚ VYBRANÝCH RESPONDENTŮ Z PMO	253
7/ SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	269

Seznam tabulek, grafů, map a obrázků

Tabulka 1: Syntetické hodnocení pro vymezení PMO	16
Mapa 1: Výsledné vymezení PMO na základě syntetického hodnocení ORP	18
Tabulka 2: Základní ukazatele PMO 2011	19
Graf 1: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel v PMO 2001 – 2013	20
Graf 2: Vývoj bytové výstavby (počet dokončených bytů) v PMO 2001 – 2013	21
Graf 3: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel v Praze v letech 2001 – 2013	22
Graf 4: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel ve vnitřní PMO v letech 2001 – 2013	22
Graf 5: Komponenty populační změny a celkový počet obyvatel ve vnější PMO v letech 2001 – 2013	23
Tabulka 3: Vývoj věkové struktury PMO 2003 – 2012 (údaje v procentech celkové populace)	24
Tabulka 4: Vývoj ekonomické struktury obyvatelstva PMO 2001 – 2011 (údaje v procentech celkové populace)	24
Graf 6: Porovnání zaměstnanosti ve vybraných sektorech v roce 2011: ČR a PMO	25
Graf 7: Porovnání zaměstnanosti ve vybraných sektorech v roce 2011: Praha, vnitřní a vnější PMO	26
Graf 8: Vzdělanostní struktura pracovní síly v roce 2011: ČR a PMO	27
Graf 9: Vzdělanostní struktura pracovní síly v roce 2011: Praha, vnitřní PMO a vnější PMO	27
Graf 10: Složení národnostní struktury obyvatelstva PMO v roce 2001	28
Graf 11: Složení národnostní struktury obyvatelstva PMO v roce 2011	28
Tabulka 5: Struktura přítomné denní populace PMO podle místa bydliště (v procentech celkové populace)	30
Tabulka 6: Průměrný denní čas strávený obyvateli jednotlivých částí PMO	32
Tabulka 7: Zamítnuté žádosti o přijetí do mateřských škol	34
Graf 12: Počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na mateřských školách ve Středočeském kraji	35
Graf 13: Počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na základních školách ve Středočeském kraji	36
Tabulka 8: Kapacita a naplněnost škol a školských zařízení na území Středočeského kraje	37
Graf 14: Naplněnost škol a školských zařízení ve Středočeském kraji	38
Graf 15: Vývoj intenzity automobilové dopravy na území hl. m. Prahy	42

Graf 16: Vývoj intenzity automobilové dopravy na vnějším a centrálním kordonu hl. m. Prahy	43
Mapa 2: Intenzita automobilové dopravy na monitorovaných komunikacích hl. m. Prahy v roce 2012	46
Mapa 3: Intenzita silniční dopravy na komunikacích v okolí Prahy podle Sčítání dopravy 2010	47
Tabulka 9: Vývoj pozitivních parametrů prostředků PID provozovaných DP hl. m. Prahy	48
Tabulka 10: Vývoj počtu přepravených cestujících PID za rok (v tis.)	50
Tabulka 11: Vývoj počtu cestujících překračujících hranice hl. m. Prahy linkami PID	51
Tabulka 12: Vybrané údaje o vodním hospodářství v krajích v roce 2014	54
Mapa 4: Roční průměrná koncentrace prachových částic PM ₁₀ v roce 2013	55
Mapa 5: Roční průměrná koncentrace prachových částic PM _{2,5} v roce 2013	56
Mapa 6: Roční průměrná koncentrace oxidů dusíku v ovzduší v roce 2013	56
Mapa 7: Roční průměrná koncentrace benzo(a)pyrenu v ovzduší v roce 2013	57
Tabulka 13: Produkce průmyslových a komunálních odpadů podle krajů v roce 2014	58
Tabulka 14: Předběžné vyčíslení škod pro jednotlivé kraje postižené povodněmi v červnu 2013	61
Mapa 8: Systém monitoringu srážek a výšky hladiny vodních toků v Praze a okolí	62
Tabulka 15: Podrobná identifikace možných zájmových subjektů	64
Tabulka 16: Matice vlivu a zájmů jednotlivých stakeholderů	65
Tabulka 17: Příčiny a důsledky problémové oblasti Dopravní infrastruktura	68
Tabulka 18: Příčiny a důsledky problémové oblasti Ochrana před přírodními a ekologickými riziky	69
Tabulka 19: Příčiny a důsledky problémové oblasti Kvalita a dostupnost vzdělání	70
Tabulka 20: Souhrnná SWOT analýza	73
Tabulka 21: SWOT analýza oblasti Dopravní infrastruktura	75
Tabulka 22: SWOT analýza oblasti Ochrana před přírodními a ekologickými riziky	78
Tabulka 23: SWOT analýza oblasti Kvalita a dostupnost vzdělání	80
Tabulka 24: Základní strategické vymezení Strategie ITI	83
Obrázek 1: Synergické propojení Strategie ITI	84
Tabulka 25: Koincidenční matice	108
Tabulka 26: Vazby na strategické dokumenty	112
Obrázek 2: Fáze přípravy a realizace Strategie ITI	118
Obrázek 3: Organizační schéma pro přípravnou fázi	121
Tabulka 27: Termíny jednání pracovních skupin	121
Obrázek 4: Organizační schéma pro realizační fázi	123

Tabulka 28: Administrativní kapacita	126
Tabulka 29: Vnitřní komunikace nositele ITI	134
Tabulka 30: Vnější komunikace nositele ITI	135
Obrázek 5: Grafické znázornění procesu monitoringu a vyhodnocování plnění Strategie ITI včetně odpovědnosti	137
Obrázek 6: Vývoj prostorové struktury sociálně – geografického systému	222
Obrázek 7: Vývoj systému osídlení podle teorie diferenciální urbanizace	223
Obrázek 8: Zájmové území hl. m. Prahy	225
Tabulka 31: Urbanizované území Prahy	225
Obrázek 9: Vymezení integrovaného systému středisek v zázemí Prahy v roce 1980	227
Obrázek 10: Vymezení podle konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu	228
Obrázek 11: Vymezení podle textové části územního plánu VÚC Pražského regionu	228
Obrázek 12: Typologie území České republiky	229
Obrázek 13: Vymezení rozvojových oblastí a os na základě obvodů ORP v roce 2010	230
Obrázek 14: Vymezení urbanizovaného území v zázemí Prahy	231
Obrázek 15: Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy 2010	232
Obrázek 16: Vymezení Pražského metropolitního regionu pro projekt Omega	233
Obrázek 17: Vymezení Pražského metropolitního regionu na základě integrovaných systémů středisek 2011	237
Tabulka 32: Matice zdrojových a cílových oblastí migrace a definice suburbanizace (a dalších procesů)	238
Tabulka 33: Kritéria pro zařazení do zón rezidenční suburbanizace	241
Tabulka 34: Počty obcí v suburbánních zónách Prahy 2012	241
Tabulka 35: Počty a podíly suburbií Prahy v jednotlivých ORP	242
Obrázek 18: Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy – 2012	243
Obrázek 19: Vymezení Pražského metropolitního regionu na základě zón rezidenční suburbanizace – 2012	244
Tabulka 36: Kritické mezní hodnoty dojíždkových vazeb	248
Obrázek 20: ISS a metropolitní areál Prahy na základě dojíždkových vazeb z lokalizačních dat mobilních telefonů	249
Tabulka 37: Kritické hodnoty pro rozdělení do kategorií	250
Tabulka 38: Struktura obcí podle míry intenzity využití Prahy v jednotlivých obvodech ORP Středočeského kraje	251
Obrázek 21: Intenzita využití Prahy a vymezení metropolitního území	252
Graf 17: Hlavní problémy identifikované starosty suburbánních obcí v letech 2004 a 2013	254

Graf 18: Průměrná potřebnost řešení problémů podle kategorií obcí	255
Tabulka 39: Problémy vnímané zástupci ORP v oblasti životního prostředí, dopravy a regionálního školství	257
Tabulka 40: Seznam respondentů	258

1/ Úvod

Integrované územní investice (Integrated Territorial Investment, ITI) představují nový nástroj Evropské unie pro programové období 2014 – 2020, který umožní sloučit 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.

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 Nizozemsku.

Pražská metropolitní oblast (PMO) je velmi specifická, protože zahrnuje dvě tzv. kategorie regionů. Středočeský kraj jako méně rozvinutý region a hlavní město Prahu (hl. m. Praha) 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, Integrovaného regionálního operačního programu 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 – hl. m. Praha.

Na rozdíl od ostatních metropolitních aglomerací, které v ČR zpracovávají integrované územní investice, v případě PMO 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. června 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 Řídicí výbor, v němž Praha a Středočeský kraj mají své zá-

stupce 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. ledna 2014 pověřen Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha), oddělení evropských fondů a projektů. V průběhu zpracování Strategie ITI spočívala jeho úloha v podpoře Řídícího výboru, metodického vedení a řízení přípravy Strategie ITI a taky v odpovědnosti za koordinaci jednání s relevantními partnery ITI. Během implementace Strategie ITI se nadále přepokládá aktivní role IPR Praha jako nositele ITI na straně řízení Strategie ITI.

Strategie ITI a její finální podoba vznikala za součinnosti dalších institucí. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (MMR) jako zastřešující orgán integrovaných nástrojů a jejich přípravy vydalo závazný Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014 – 2020 (MPIN), který schválila vláda ČR svým usnesením ze dne 27. srpna 2014 č. 682 a který byl vydán MMR dne 10. listopadu 2015. Tento metodický pokyn stanovuje povinnou strukturu integrovaných strategií včetně nastavení jejich implementace. Ze Svazu měst a obcí České republiky (SMO) byly pro potřeby Strategie ITI poskytnuty výstupy z projektu „Systémová podpora rozvoje meziobecní spolupráce v ČR v rámci území správních obvodů obcí s rozšířenou působností“, registrační číslo CZ.1.04/4.1.00/B8.00001, financovaného z Evropského sociálního fondu Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost. Pro vymezení území PMO byla Urbánní a regionální laboratoří Univerzity Karlovy v Praze zpracována Podpůrná analýza strategie k integrovaným teritoriálním investicím – vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných územních investic. Na obsahové části Strategie ITI se dále podíleli: HOPE GROUP s.r.o., SPF Group, s.r.o. a MEPCO, s.r.o.

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.

2/ Popis území a zdůvodnění jeho výběru

Vymezení PMO bylo zpracováno odborníky z oblasti sociální geografie a regionálního rozvoje z Urbánní a regionální laboratoře (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 11, slouží zejména k argumentaci následného výběru metod pro vlastní vymezení PMO.

2.1/ Metodika vymezení PMO

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, dojíždku za prací a proces suburbanizace.“ Tyto požadavky byly vzaty při zpracování metodiky vymezení PMO 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 PMO bude obecnější a širší než jen pro ITI tak, aby se dalo použít i následně pro další práci s urbanizovaným územím v zázemí hl. m. 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 schopni aktivní participace při koordinaci a čerpání ITI.

Vymezení bylo následně provedeno s pomocí triangulace metod:

1. Vymezení integrovaného systému středisek Prahy.
2. Vymezení suburbánní zóny Prahy.
3. Vymezení na základě mobilních dat – dojíždčkové vazby a čas strávený v Praze.
4. Bylo přihlédnuto i k dalším alternativám vymezení (např. v Územním plánu VÚC Pražského metropolitního regionu aj.).

ad 1 Metodika vymezení integrovaného systému středisek vychází z metod socio-geografické regionalizace, teorie Martina Hampla, a je založena na vzájemném vztahu dojíždky 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.

ad 2 Vymezení je založeno na metodice zón rezidenční suburbanizace, které ustanovil pracovní tým URRlab v rámci projektů aplikovaného výzkumu¹. Data budou aktualizována pro rok 2012.

ad 3 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 doplňkově rovněž čas strávený obyvateli obcí Středočeského kraje v Praze.

ad 4 Diskutována byla vhodnost využít i minulé vymezení VÚC Pražského metropolitního regionu (hodnoceno v rámci přílohy 13).

Komplexní mapa (vymezení) PMO 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 PMO.

2.2/Syntéza vymezení PMO na základě kombinace metod

Pro finální vymezení metropolitní oblasti 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.

SRR uvádí: „S ohledem na zvýšený požadavek na efektivitu nakládání s veřejnými zdroji je vhodné podporovat postupy a mechanismy založené na spolupráci jednotlivých

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

vých 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 2014 – 2020).

Tato část tedy využívá syntetické hodnocení obvodů ORP na základě dat získaných ve všech čtyřech uplatněných metodikách. V tabulce 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 suburbii), 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 1 na následující straně.

Tabulka 1: Syntetické hodnocení pro vymezení PMO

Název ORP	ISS – nejsilnější vazba	Lokalizační data mobilních telefonů ISS – nejsilnější vazba překračující hranice ORP (průměrná síla vazby = 100)	Podíl obcí pražských suburbií	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 nad Vltavou	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 PMO. Kritické hodnoty jednotlivých ukazatelů jsou v tabulce 1 naznačeny dvěma intenzitami šedé 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 hl. m. Prahou (Černošice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Říčany) nebo silné dlouhodobé dojížděkové vazby (Kladno, Neratovice, Kralupy nad Vltavou 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.

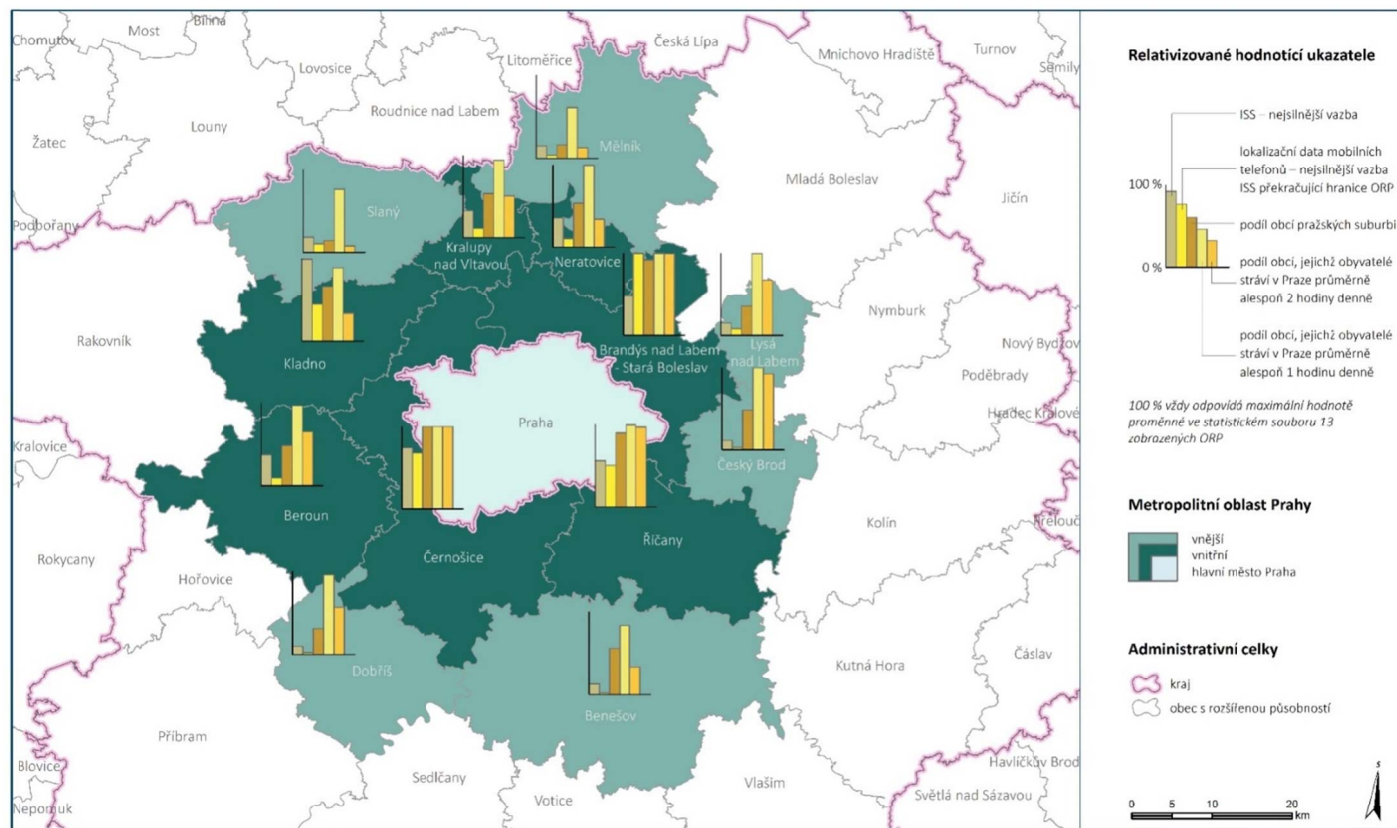
Vnější metropolitní oblast tvoří dalších šest ORP, které splňovaly alespoň ve dvou kritériích prahové hodnoty. Přihlédnuto bylo rovněž k velikosti regionálního střediska tak, že byla zařazena zejména střediska s menší populační velikostí, tedy s relativně nižší autonomií. Z povahy regionálních procesů 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 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.

Seznam obcí PMO a mapy jejího vymezení v hranicích obcí a správních obvodů ORP jsou součástí příloh.

Mapa 1: Výsledné vymezení PMO 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, Dobruška, Benešov, Český Brod, Lysá nad Labem</p>	<p>Zdroj dat: CE - Tallis 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; Hampel, M. (2008): Geografické organizace společnosti v České republice: transformační procesy z jejich obecního kontextu; Praha, UK, 147 s.</p>	<p>Autor návrhu: Martin Oufedníček Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal</p> <p>UNIVERZITA GABLOVA V PRAZE Přírodovědná fakulta katedra sociální geografie a regionálního rozvoje</p> <p>ORP ÚSTAV PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ PRAHA A JEJÍ OKOLÍ</p>
--	--	--

3/ Analytická část

3.1/ 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 PMO a podle klíčových témat.

3.1.1/ Základní charakteristika PMO

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 IPR Praha, Středočeského kraje nebo na krajských správách ČSÚ.

Základní charakteristika PMO je uvedena v tabulce 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 cenzu 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 2: Základní ukazatele PMO 2011

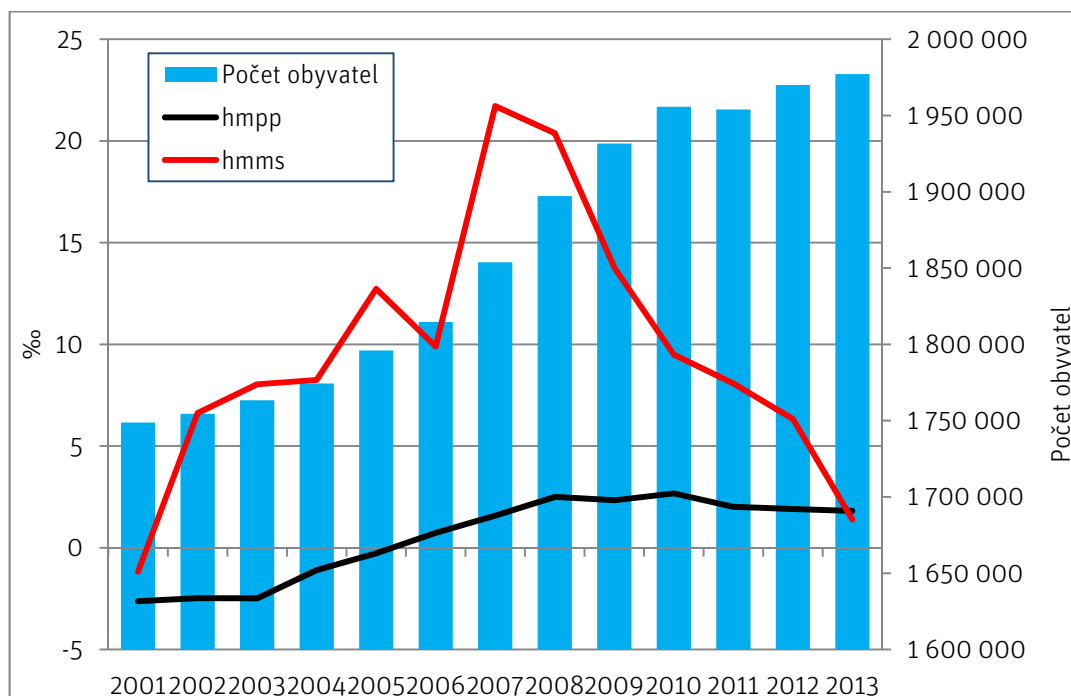
Území	Rozloha (km ²)	Počet obcí	Počet ORP	Počet obyvatel v roce 2011	Hustota zalidnění v roce 2011 (obyv. km ²)
Praha	496,2	1	1	1 268 796	2 557
Vnitřní metropolitní oblast	2 346,9	315	7	527 230	225
Vnější metropolitní oblast	2 140,0	199	6	203 706	95
PMO	4983,1	515	14	1 999 732	401

Zdroj: ČSÚ

3.1.2/ Obyvatelstvo, jeho složení, vývoj a ekonomická aktivita

Z hlediska populační měny hraje v metropolitní oblasti rozhodující úlohu především migrace. Graf 1 porovnává vývoj hrubých měr přirozeného přírůstku a migrace v PMO 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 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 PMO, který se v současnosti blíží dvou milionům obyvatel.

Graf 1: Komponenty populační měny a celkový počet obyvatel v PMO 2001 – 2013

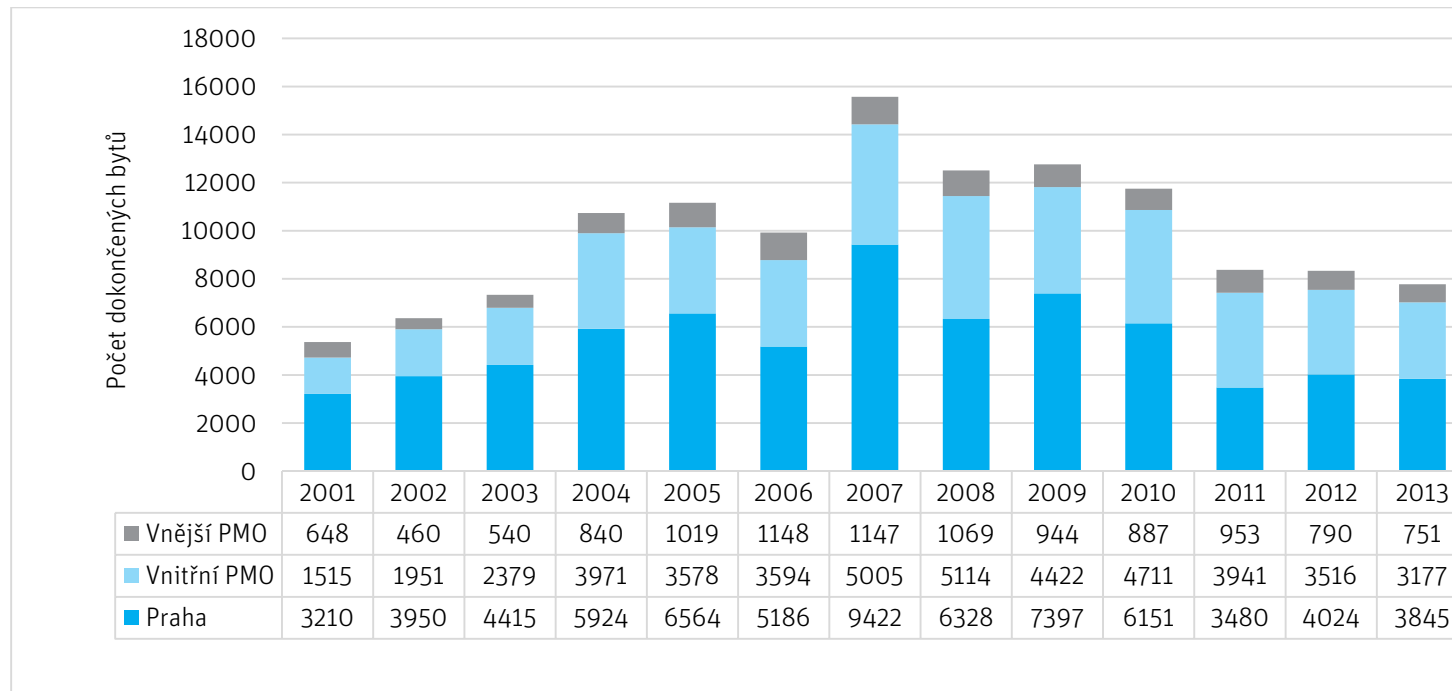


Zdroj: ČSÚ

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

V metropolitní oblasti se projevuje problém trvale bydlících obyvatel, aniž by zde měli nahlášené trvalé bydliště. V Praze se toto objevuje v souvislosti s přestěhováním za studiem či prací z jiných krajů, avšak trvalé bydliště zůstává v rodném městě. Toto má nejen vliv na výběr místních poplatků, ale i na rozdělování státních příspěvků či příspěvků z dané příjmu fyzických osob. Dále jsou tímto ovlivňovány i statické údaje o pohybu osob a skutečného místa trvalého bydliště. V případě suburbanizace zase trvalé bydliště zůstává v mnoha případech nahlášeno v Praze.

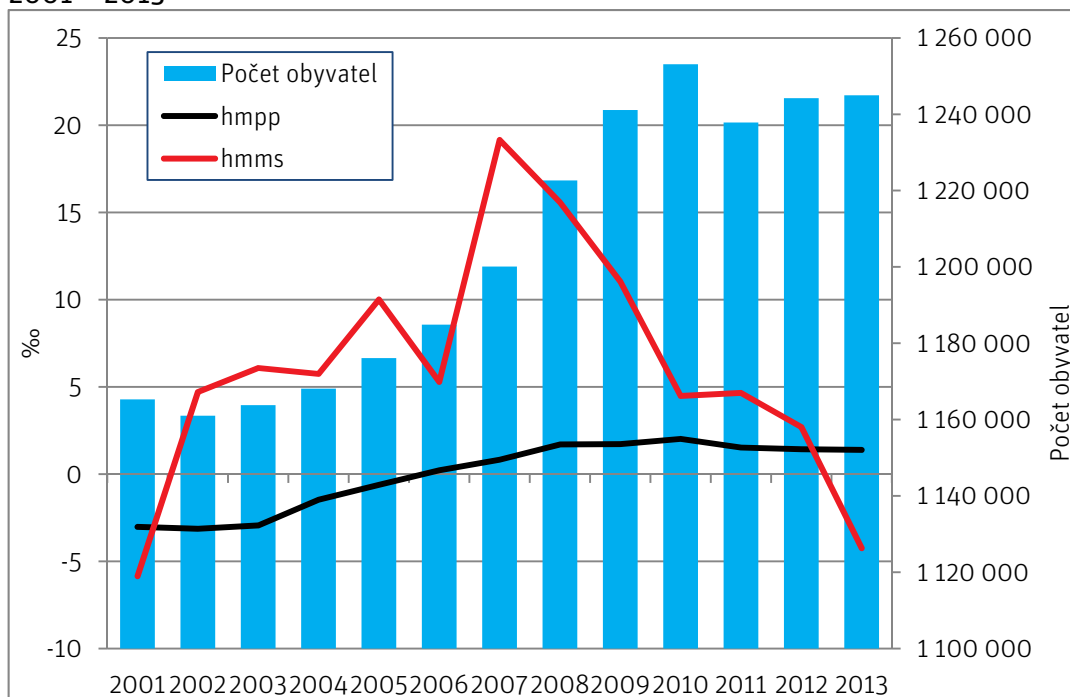
Graf 2: Vývoj bytové výstavby (počet dokončených bytů) v PMO 2001 – 2013



Zdroj: 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 3, 4, a 5, kdy se zvýšená porodnost projevuje především v těsném zázemí Prahy, tedy na území vnitřní PMO (graf 4).

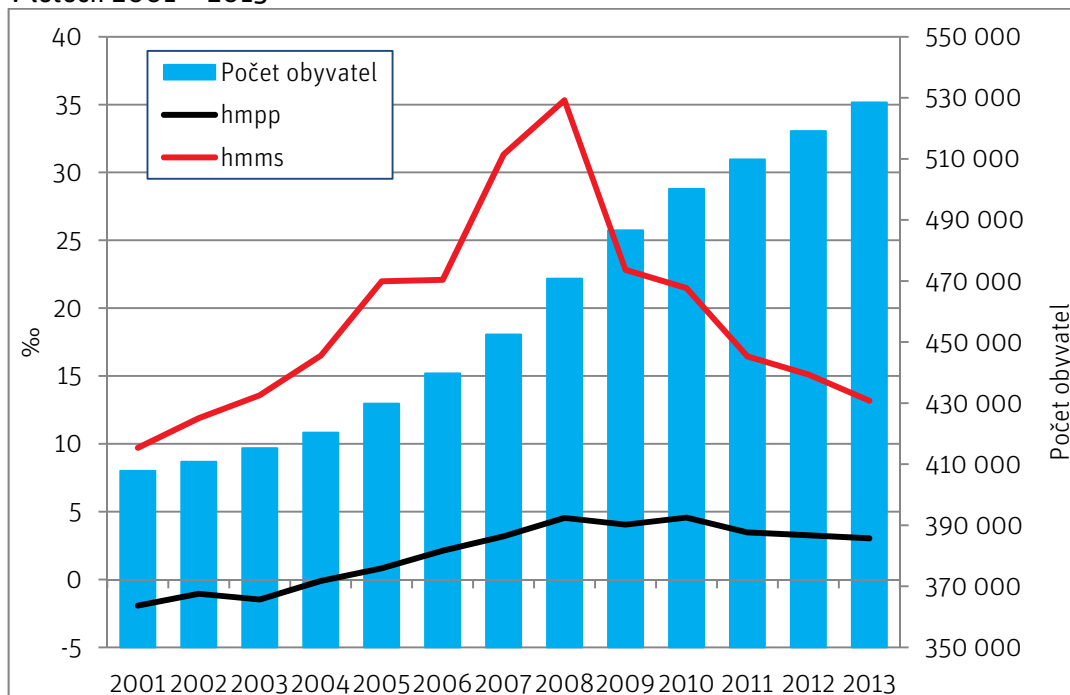
Graf 3: Komponenty populační měny a celkový počet obyvatel v Praze v letech 2001 – 2013



Zdroj: ČSÚ

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

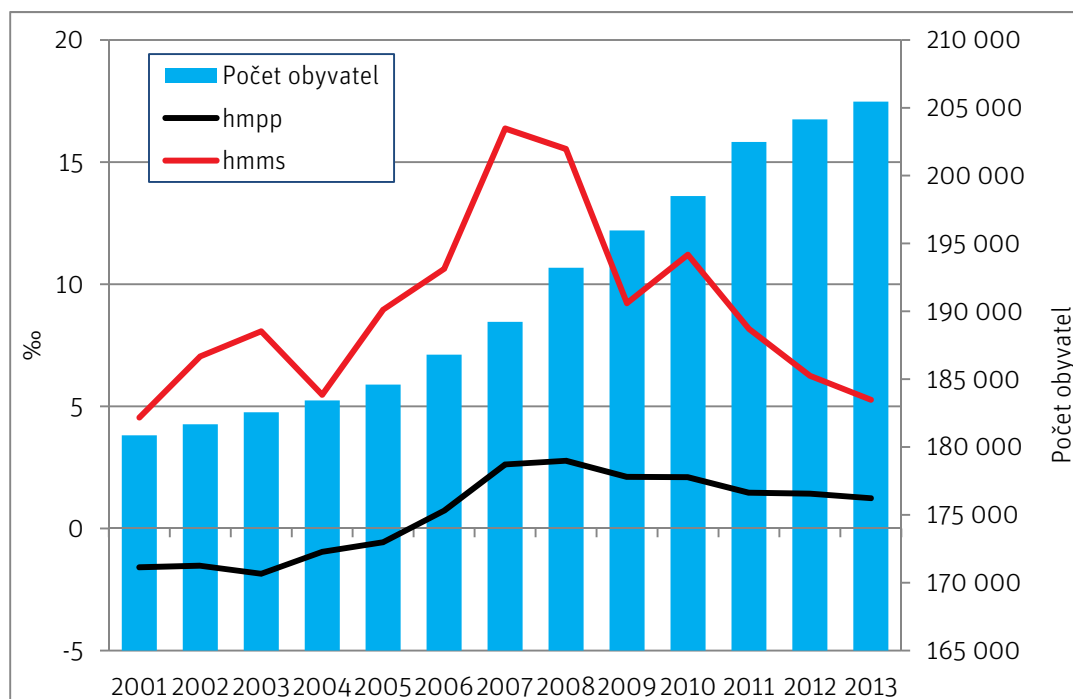
Graf 4: Komponenty populační měny a celkový počet obyvatel ve vnitřní PMO v letech 2001 – 2013



Zdroj: ČSÚ

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

Graf 5: Komponenty populační měny a celkový počet obyvatel ve vnější PMO v letech 2001 – 2013



Zdroj: 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 3: Vývoj věkové struktury PMO 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: ČSÚ

Tabulka 4: Vývoj ekonomické struktury obyvatelstva PMO 2001 – 2011 (údaje v procentech celkové populace)

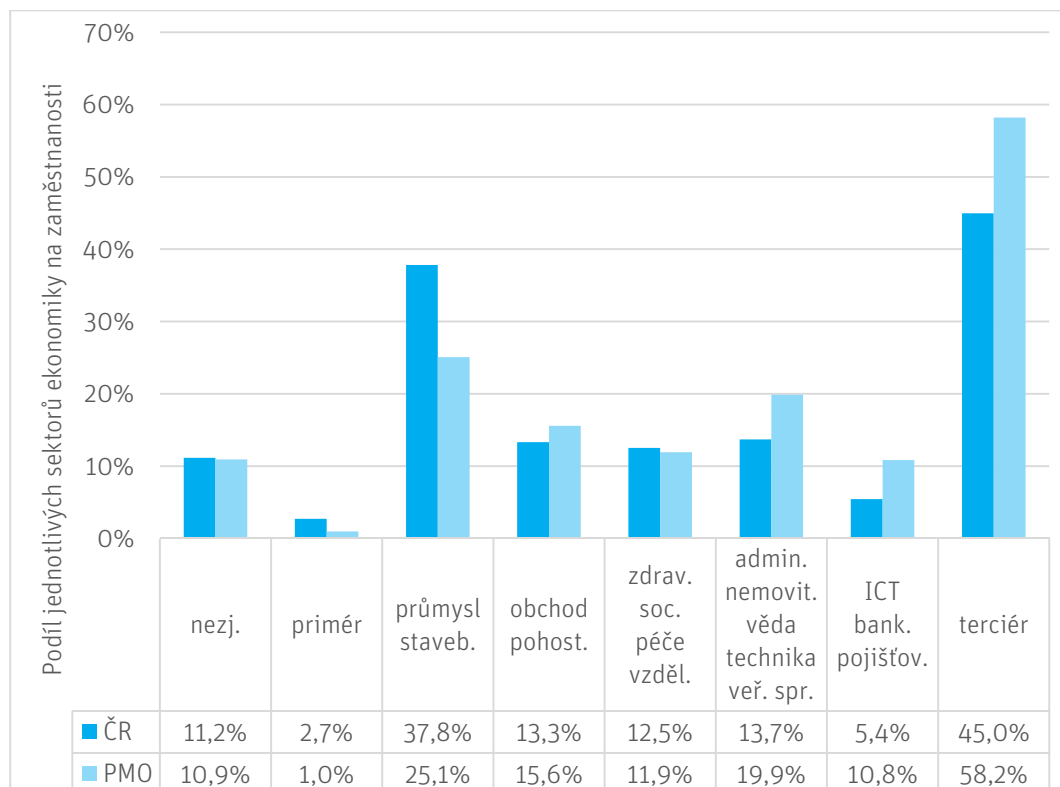
	2001			2011		
	Vnitřní PMO	Vnější PMO	Praha	Vnitřní PMO	Vnější PMO	Praha
Podíl ekonomicky aktivních	53,00	51,89	54,32	50,53	49,48	50,81
V tom podíl zaměstnaných	93,42	92,20	94,63	92,62	90,97	93,19
V tom podíl nezaměstnaných	6,58	7,80	5,37	7,38	9,03	6,81
Podíl ekonomicky neaktivních	46,11	47,37	44,41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

Zdroj: ČSÚ

Ekonomická struktura metropolitní oblasti je vysoce příznivá s velmi nízkými hodnotami nezaměstnanosti vůči republikovému průměru. Graf 6 zobrazuje rozložení zaměstnanosti ve vybraných sektorech v PMO vůči průměru v České republice, v němž je patrné velmi silné postavení terciéru v PMO, oproti priméru a sekundéru. Pozitivně vyznívá silné postavení vyšších tříd terciéru, tedy především vědy a výzkumu, ICT,

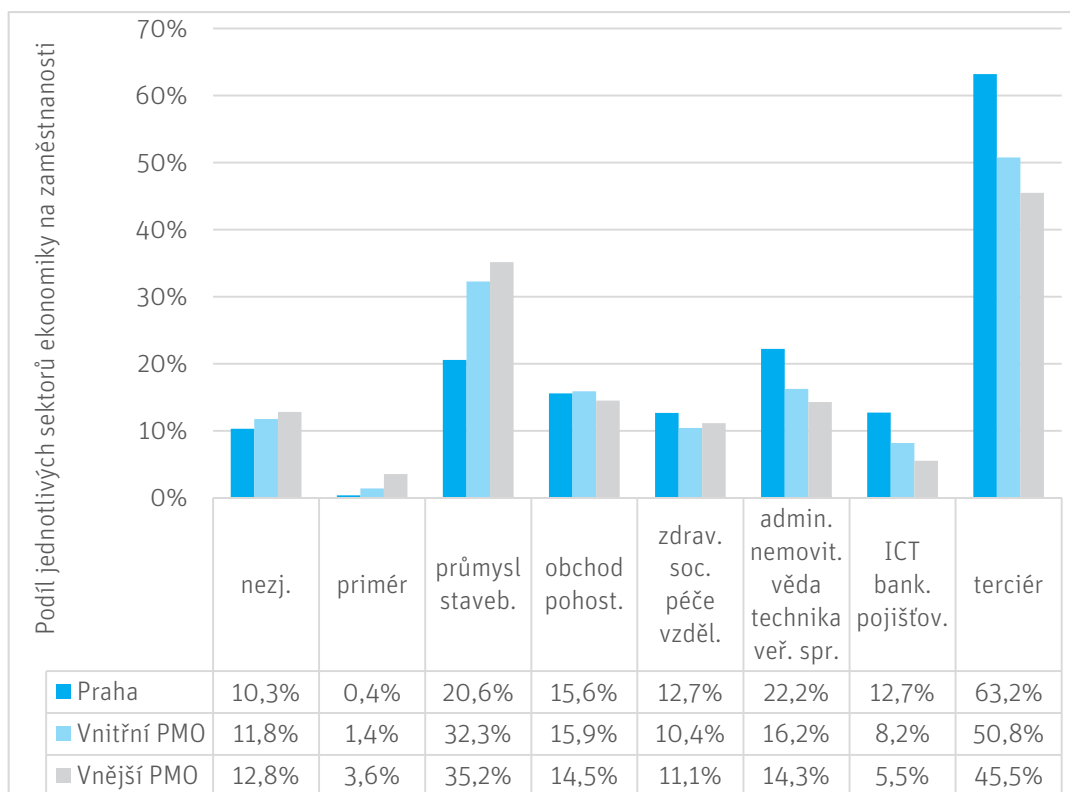
pojišťovnictví a bankovníctví, přičemž jak ukazuje graf 7, hlavní roli na tomto stavu hraje Praha. Velmi významné postavení terciéru lze sledovat i ve vnitřní PMO, naopak vnější oblast PMO se již od průměru České republiky v postavení terciéru neliší, a je tak vidět slábnoucí vliv Prahy jakožto jádrového města. Pozitivně lze hodnotit i postupný přechod některých ekonomických aktivit z jádrového města do těsnějšího zázemí města (Sýkora, Ouředníček 2007).

Graf 6: Porovnání zaměstnanosti ve vybraných sektorech v roce 2011: ČR a PMO



Zdroj: SLDB 2011

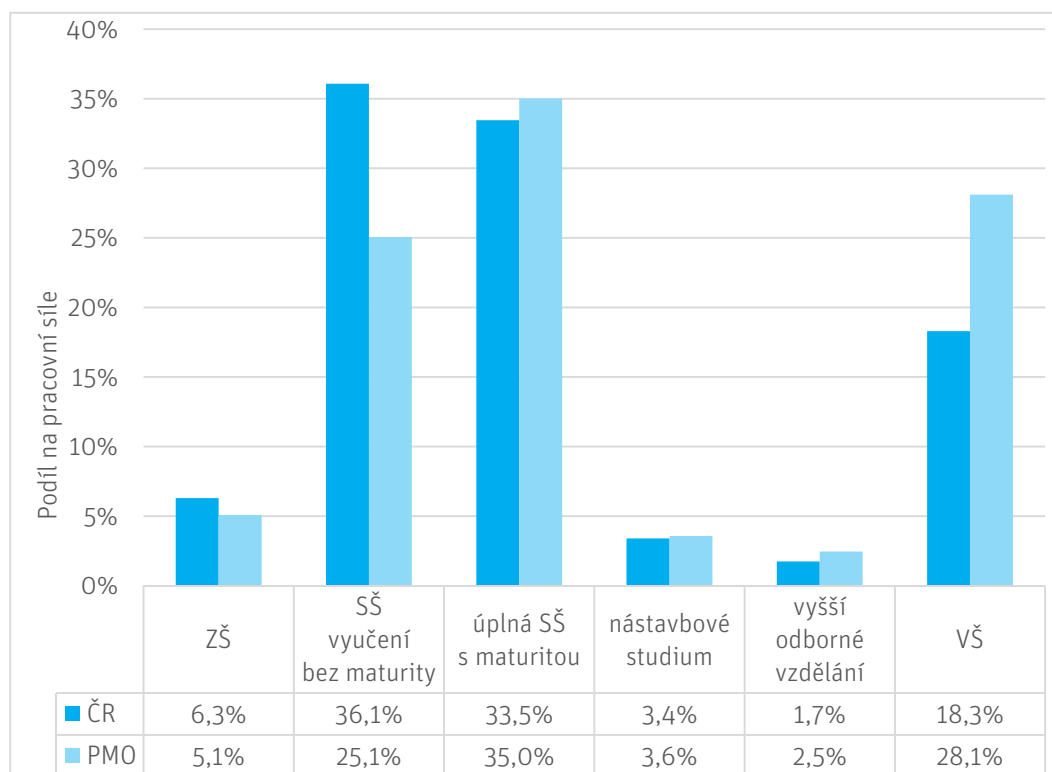
Graf 7: Porovnání zaměstnanosti ve vybraných sektorech v roce 2011: Praha, vnitřní a vnější PMO



Zdroj: SLDB 2011

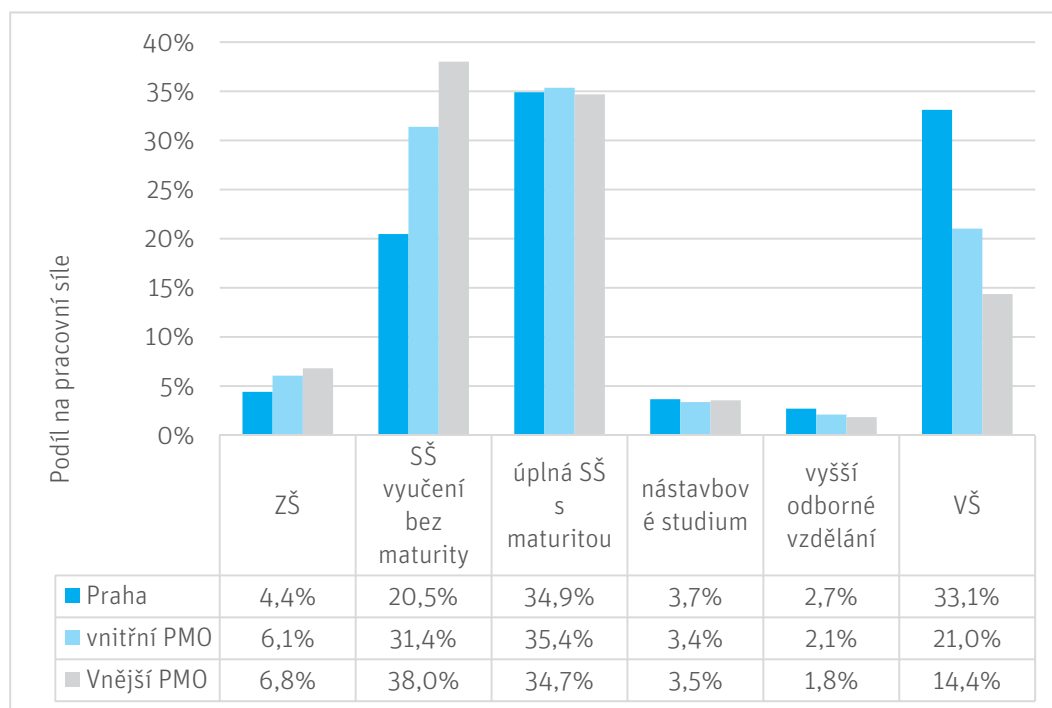
Atraktivita hlavního města, především co se týče struktury pracovních příležitostí, je příčinou nadprůměrné koncentrace pracovní síly s vysokoškolským a středoškolským vzděláním (grafy 8 a 9), kdy v tomto ohledu opět jednoznačně vyčnívá Praha následovaná vnitřní metropolitní oblastí, kde je také nadprůměrné 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 10 a 11) vysledovat vyšší koncentraci cizích národností v Praze, zatímco zázemí města zůstává relativně málo národnostně diferencované.

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



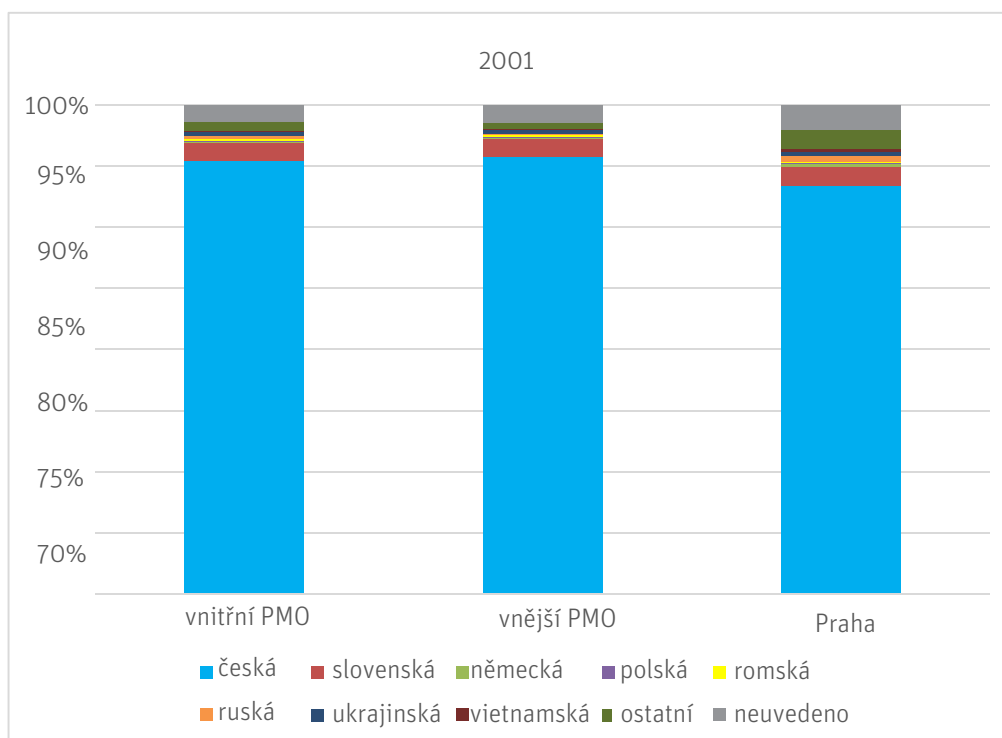
Zdroj: SLDB 2011

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



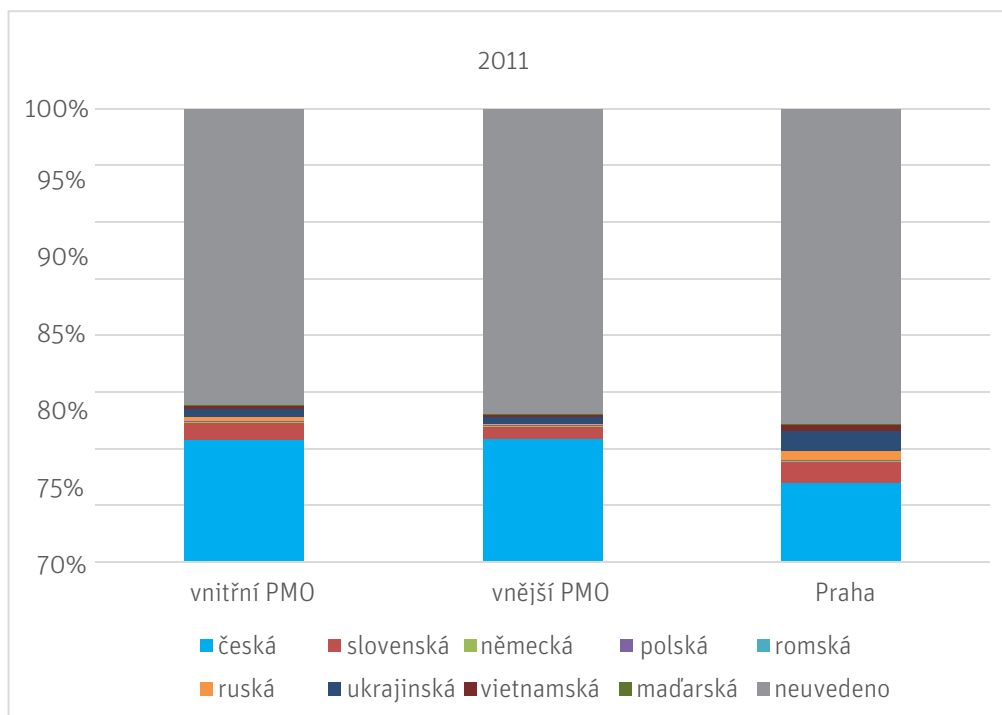
Zdroj: SLDB 2011

Graf 10: Složení národnostní struktury obyvatelstva PMO v roce 2001



Zdroj: ČSÚ

Graf 11: Složení národnostní struktury obyvatelstva PMO v roce 2011



Zdroj: ČSÚ

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 PMO. Odhad je založen na lokalizačních datech mobilních operátorů. Výchozím zdroje informací je „origin-destination“ matice (OD matice) denních dojížděkových proudů obyvatel Středočeského kraje. PMO byla pro účely analýzy rozdělena do tří částí/zón, které odpovídají základnímu členění z tabulky 1, tj. Praha, vnitřní metropolitní oblast a 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 10 % 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 zbývajících částí Středočeského kraje (viz tabulka 5).
- **Upozornění** – odhad denní populace bere v úvahu pouze primární dojížděkové vazby. Pro skutečně precizní studii zaměřenou na přítomné obyvatelstvo Prahy, jeho struk-

туру a denní a týdenní fluktuaci v řádu hodin by bylo vhodné místo OD matice využít speciální datový výstup.

Tabulka 5 zobrazuje složení celkové denní populace v jednotlivých částech PMO. 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 zbývajících částí Středočeského kraje, ze 2 % obyvateli zbývajících částí Čech a z 1 % obyvateli Moravy (podíly v procentech jsou zaokrouhleny).

Tabulka 5: Struktura přítomné denní populace PMO 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
	Zbývajících část Středočeského kraje	2	7	14
	Zbývajících část Čech	2	2	3
	Morava	1	1	0

Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

Využití území podle průměrného stráveného času

Alternativní pohled na vnitřní provázanost obcí v PMO 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 PMO. Tato kapitola využívá evidenci stráveného času pro zpětnou charakteristiku způsobu využití území PMO obyvateli jeho jednotlivých částí. PMO byla obdobně jako v předchozí kapitole rozdělena do třech částí/zón, které odpovídají základnímu členění z tabulky 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 6). Krátký průměrný čas strávený mimo Prahu odpovídá nízké relativní vyjíždě obyvatel mimo město. Na druhou stranu z pohledu Prahy relativně nízký objem vyjíždě 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 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

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

3.1.3/ Sociální oblast

Hl. m. Praha, potažmo celá metropolitní oblast je v porovnání s ostatními evropskými metropolemi definována jako sociálně prostupná a bezbariérová. V roce 2013 byl v Praze podíl osob ohrožených chudobou a sociálním vyloučením 10,2 %, pro porovnání například ve Vídni je tato hodnota 31,6 % (aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, analytická část). Nízká míra chudoby a sociálního vyloučení se promítá i do absence sociálně vyloučených lokalit většího územního rozsahu v hl. m. Praze. Stejně tak ve zbývajících ORP, které jsou součástí PMO na území Středočeského kraje nebyla u 6 ze 13 definována sociálně vyloučená lokalita.

V oblasti sociální péče měla Praha v roce 2012 v porovnání s největšími českými kraji nejvyšší počet zařízení sociální péče. Ačkoliv jejich rozmístění na území města je nerovnoměrné, jejich dobrá dostupnost je zajištěná i díky husté síti městské hromadné dopravy. Oproti ostatním krajům Praha navíc disponuje i širokou nabídkou všech druhů sociálních služeb. Sociální péče je poskytována především zdravotně postiženým a seniorům, kdy lůžková kapacita zejména pro seniory je vysoce poddimenzovaná. Z celkového počtu seniorů 65+ je možné umístění pouze pro 1-2 seniory ze 100, u seniorů 80+ přibližně 5 ze 100 (Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb na území hl. m. Prahy na období 2016-2018). Naopak terénní služby sociální péče pro seniory jsou na úrovni ostatních krajů v České republice.

Sociální bydlení obecně je problém související se skutečností, že mnoho sociálně ohrožených skupin si z objektivních důvodů nebude schopno nikdy zajistit kvalitní bydlení. Důvodem jsou především vysoké náklady na vlastní bydlení, případně vysoké nájemné. Městem by měla být řešena bytová situace občanů s nižšími příjmy, zdravotně postižených, seniorů, mladých rodin s dětmi (startovacích bytů pro mladé

rodiny). Neřeší otázek sociálního bydlení tak může zapříčinit nedostatečnou integraci sociálně ohrožených a vyloučených skupin obyvatel.

Ochrana a zdraví obyvatel

Silnou stránkou metropole je zdravotní péče. Zdravotnická zařízení jsou v hl. m. Praze velmi koncentrovaná a zajišťují péči nejen obyvatelům Prahy, ale i dalším krajům, zejména Středočeskému kraji. Na základě ukazatelů je Praha dlouhodobě nad celorepublikovým průměrem, co se týká zdravotnických zařízení, lůžkových kapacit nebo počtu lékařů na 1000 obyvatel – 7,6 přičemž celorepublikový průměr je 4,5 v roce 2012 (Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2014). Kvalita zdravotní péče se pak více promítá do demografických ukazatelů.

Systém ochrany obyvatel zajišťuje hl. m. Praha v součinnosti s integrovaným záchranným systémem, jehož jednou ze základních složek je Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy, který má na území Prahy 11 stanic. V roce 2013 byla postavena jako první za peníze ze státního rozpočtu nová stanice a budování dalších stanic je hlavním bodem střednědobých plánů.

3.1.4/Vzdělávání a školství

Kapacita a naplněnost škol

Situace v oblasti školství ve Středočeském kraji není příliš příznivá. V souvislosti s výrazným nárůstem počtu obyvatel PMO v důsledku přílivu suburbánních migrantů (viz kap. 3.1.2) a vzhledem k jejich specifické věkové struktuře lze pozorovat rostoucí naplněnost mateřských a základních škol a souvisejících školských zařízení, především školních družin. Kapacita předškolních zařízení (jeslí, mateřských škol) a prvního stupně základních škol nedokáže pokrývat narůstající poptávku po těchto službách, která vyplývá ze zvyšujícího se počtu dětí v předškolním a mladším školním věku. Současná situace je také výsledkem zděděných problémů vyplývajících z dopadů střediskové sídelní soustavy, která měla vliv na školskou infrastrukturu, ale také na degradaci sociálního statusu obyvatelstva v menších obcích metropolitní oblasti. Příímým 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.

Tabulka 7: 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

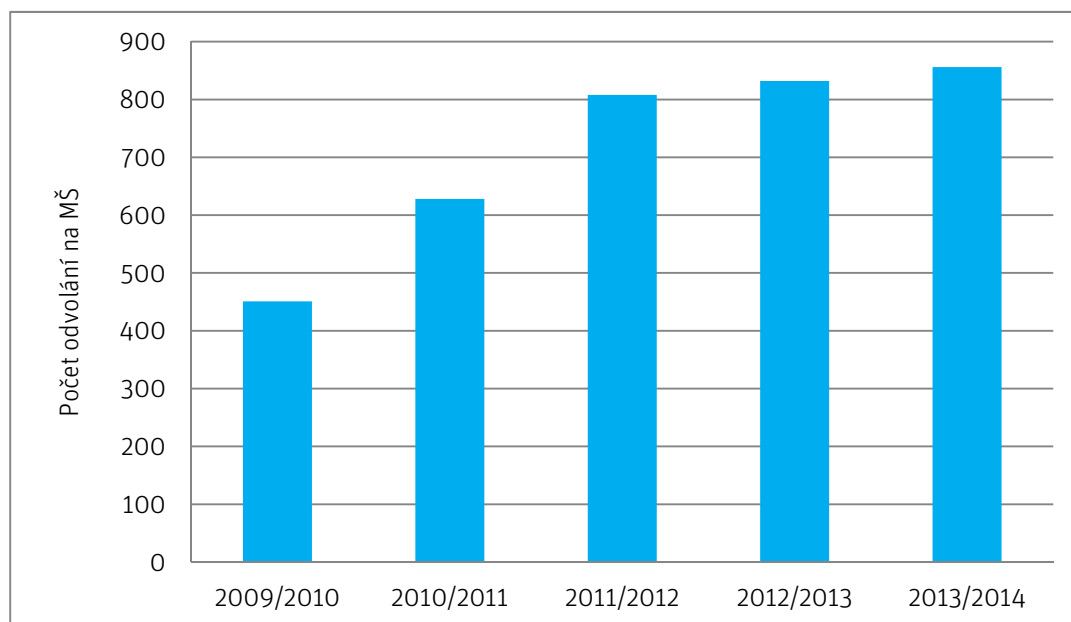
Zdroj: MŠMT Praha

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

Zpracoval: Mgr. M. Roubal; stav k 15. 11. 2013

Rostoucí nesoulad mezi kapacitou předškolních zařízení a poptávkou je zřejmý z tabulky výše, která ukazuje počty zamítnutých žádostí o přijetí do mateřských škol od školního roku 2005/2006 v jednotlivých ORP PMO. Celkově lze pozorovat průběžný nárůst počtu zamítnutých žádostí o přijetí do MŠ, jak potvrzuje následující graf. Včasné podání odvolání zvyšuje pravděpodobnost dodatečného přijetí, za poslední čtyři roky se tak počet odvolání zvýšil o téměř 100 %. Nejhorší situace z hlediska kapacity MŠ je přitom dlouhodobě v ORP Černošice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Kladno, kde počty odmítnutých žádostí ve školním roce 2013/2014 překročily hodnotu 1400. Pro příklad, v ORP Černošice bylo pro školní rok 2013/2014 zamítnuto přibližně 30 % všech žádostí (celkem 4 527 dětí v MŠ a 1 851 zamítnutých žádostí) a v ORP Říčany bylo v roce 2012 zamítnuto dokonce přes 50 % žádostí.

Graf 12: Počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na mateřských školách ve Středočeském kraji

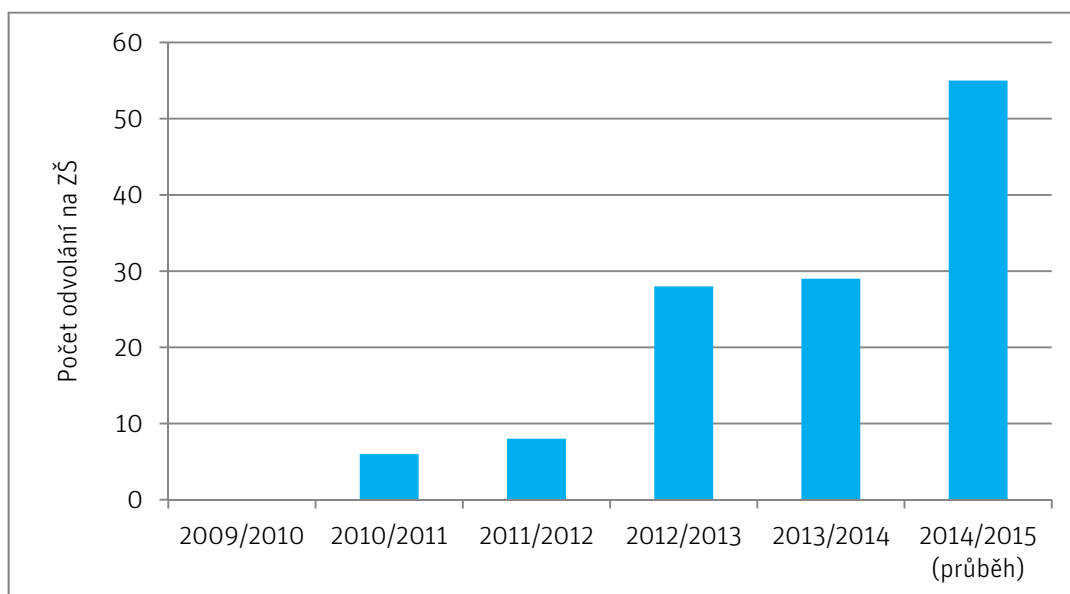


Zdroj: MŠMT

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. Počet dětí ve Středočeském kraji, které nastupují do prvních tříd základních škol, přitom odráží silné ročníky v mateřských školách. Kapacita základních škol je však nedostatečná, přičemž poptávka se stále zvyšuje. Dopusud byla v rámci řešení této situace prováděna dílčí opatření ze strany jednotlivých škol, resp. obcí, která však nemohou být dlouhodobým řešením chybějící infrastruktury pro vzdělávání. Obce akutně zajišťují nové kapacity, avšak často na úkor kvality vzdělávání. Otevírání dvou či tří prvních ročníků při současném odchodu jen jedné deváté třídy již několik let po sobě znamená nedostatek volných tříd pro kmenové učebny. Školy tak jsou nuceny například rušit odborné učebny (včetně počítačových) a pře-

budovávat je na kmenové třídy, přičemž často se tak děje také na úkor zázemí pro pedagogy či družinu, pro niž pak chybějí samostatné prostory. Obce, které jsou spádové pro širší území, ruší smlouvy s okolními obcemi, aby v první řadě zajistily své požadavky. Přes veškerá tato opatření však narůstá počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na základních školách, jak je zřejmé z grafu níže. Stále není k dispozici dostatečný počet tříd, které by pokryly zvyšující se počty dětí ve věku nástupu do základní školy.

Graf 13: Počet odvolání proti nevyřízeným žádostem na základních školách ve Středočeském kraji



Zdroj: MŠMT

Snižování kapacity v mateřských a základních školách a školských zařízeních na území Středočeského kraje je zřejmé také z tabulky a grafu níže, které nabízí oficiální údaje o celkové kapacitě zařízení z Rejstříku škol a školských zařízení. Z uvedených údajů vyplývá, že v základních školách byla v roce 2013/2014 volná kapacita přibližně 30 %, a to při plné obsazenosti tříd do počtu 30 žáků. Hodnota celkové kapacity školy ve školském rejstříku však předpokládá rovnoměrné naplnění tříd a nezohledňuje nižší naplněnost tříd na 2. stupni ZŠ, které často vedou k přeplňování tříd na 1. stupni ZŠ. Tato zdánlivá volná kapacita základních škol tedy vyplývá z nižšího počtu žáků ve třídách na 2. stupni základních škol, a není tak využitelná pro zřízení nových prvních tříd, neboť tyto třídy fyzicky nemohou existovat. V důsledku zvýšené poptávky někteří zřizovatelé již v minulých letech žádali o navýšení nejvyššího povoleného počtu žáků, a to v mateřských i základních školách včetně kapacity ve školních družinách. Jednalo se především o obce v ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Říčany a Černošice.

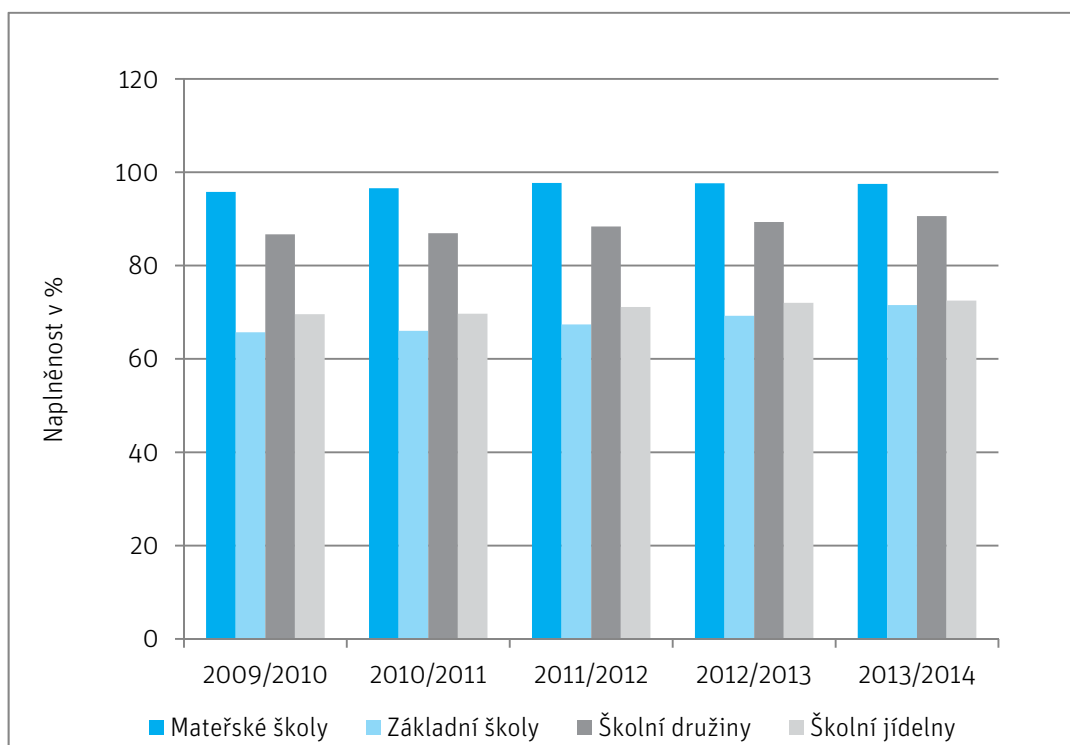
Tabulka 8: Kapacita a naplněnost škol a školských zařízení na území Středočeského kraje

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

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

Graf 14: Naplněnost škol a školských zařízení ve Středočeském kraji



Zdroj: MŠMT

Při odhadu potřebných kapacit základních a mateřských škol v následujících letech je možné vycházet např. z demografické prognózy suburbánního zázemí Prahy (Burcin a kol. 2013). 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. Například v ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav by se dle demografické prognózy mohl do roku 2023 zvýšit počet dětí ve věku 3 – 6 let až o 20 %, obdobný vývoj je očekáván v ORP Říčany. Vzhledem ke skutečnosti, že současný systém rodičovských příspěvků spíše motivuje rodiče k brzkému návratu do zaměstnání, je tak možné v následujících letech předpokládat kromě pokračující nedostatečné kapacity mateřských a základních škol také problém s nedostatkem kapacit v zařízeních péče o děti do tří let. V rámci jednotlivých ORP se bude v následujících letech poptávka po kapacitě základních a mateřských škol (včetně zařízení péče o děti do 3 let) dle očekávání lišit dle demografického vývoje jednotlivých obcí, resp. dle možností obcí z hlediska dalšího rozvoje bytové výstavby.

Regionální dosah má také 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. Zde je citelný zájem o pražské střední školy, které vykazují mnohem vyšší poptávku. Důsledkem dobré dostupnosti Prahy je vysoký počet žáků a studentů, kteří dojíždějí do Prahy do škol z širšího regionu (ve školním

roce 2013/2014 studovalo na pražských středních školách více než 12 500 žáků žijících ve Středočeském kraji²). Naopak relativně malý zájem je v současnosti o čtyřleté školy, které se potýkají se slabými populačními ročníky. Pozitivně lze v případě středních škol vnímat rozsáhlou síť pražských i středočeských škol, kdy se rozvíjejí i různé typy soukromých škol, a nabídka studijních oborů se tak významně diverzifikuje. V souvislosti s vysokou mírou dojížděky do škol je třeba zmínit, že Středočeský kraj realizuje od školního roku 2010/2011 projekt „Stipendium Středočeského kraje na dojíždění do školy“.

Obdobná situace jako ve Středočeském kraji 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 podpora zaměstnanosti, a to prostřednictvím individuálních výzev.

Vybavenost škol a uplatnitelnost absolventů

Jak vyplývá z požadavků škol v oblasti vybavení a technické podpory, výrazným problémem je především v případě základních i středních škol nedostatečné vybavení učeben. A to jak standardními zařízeními, jako jsou interaktivní tabule, počítače, dataprojektory, tak v případě odborných a jazykových učeben specifickými pomůckami či počítačovými programy. Mnohé školy se potýkají také s nevyhovujícím technickým vybavením v podobě kopírek, tiskáren či osobních počítačů pro učitele. V případě odborných škol je poukazováno na zastaralé přístrojové a technické vybavení specializovaných učeben, které neodpovídá současným výrobním postupům či metodám. Právě v této oblasti je výrazně zřetelný nedostatek finančních prostředků. V případě základních škol se v posledních letech projevuje zastaralé vybavení či dokonce absence prostor dílen pro výuku polytechnické výchovy. Nedostatečná vybavenost škol ovlivňuje kvalitu výuky vzhledem k výsledkům vzdělávání a dalšímu uplatnění absolventů na trhu práce.

Tato zjištění byla potvrzena i v analýzách pro oblast školství a předškolního vzdělávání ve strategiích územních správních obvodů ORP³, které jsou součástí Pražské metropolitní oblasti. Např. v ORP Říčany bylo identifikováno staré vybavení, špatný technický stav vybavení a nedostatek financí na jeho údržbu. Mezi nezbytné investiční potřeby ZŠ do roku 2023 byly včetně rozšíření kapacit zařazeny investice do ICT vybavení. V ORP Benešov je kladen důraz na technické vybavení školních tříd, které v potřebnosti předbíhá kapacitnímu vybavení. V rámci analýzy rizik bylo zastaralé či nevyhovující vybavení a nedostatek financí na investice a vybavení identifikováno

² Výroční zpráva o stavu rozvoji vzdělávací soustavy v hl. m. Praze, školní rok 2013/2014.

³ Dokumenty vznikly v rámci projektu „Systémová podpora rozvoje meziobecní spolupráce v ČR v rámci území správních obvodů s rozšířenou působností“, reg. č. CZ.1.04/4.1.00/B8.00001, financovaného z Evropského sociálního fondu Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost.

jako jedno z největších rizik. V ORP Český Brod poukazují celkově na nedostatečné materiálně technické zázemí škol a školních zařízení (odborné učebny, vybavení, pomůcky atd.). V ORP Lysá nad Labem je za největší riziko identifikován nedostatek financí na rekonstrukci a vybavení škol, spolu se špatným stavem školních budov a vybavení škol. Na území hl. m. Prahy se špatný technický stav objektů a zastaralé a nedostačující vybavení objevuje zejména u veřejných vysokých škol, které nedokázaly adekvátně reagovat na rychle rostoucí počet studentů, který se za posledních pár let téměř zdvojnásobil (Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2014).

Nezaměstnanost absolventů středních a vyšších odborných škol je výrazně vyšší v oblastech mimo území hl. m. Prahy, přičemž v roce 2014 dosahovala ve Středočeském kraji přibližně hodnoty odpovídající celorepublikovému průměru (konkrétně 11,7 %). Hlavními důvody obtížné uplatnitelnosti absolventů jsou především chybějící praxe a pracovní návyky, a to zejména v případě technických oborů. Právě propojení výuky s praxí v oblasti odborného vzdělávání, zejména v oblasti zapojení sociálních partnerů a spolupráce škol a podnikatelských subjektů, lze označit za nedostatečné. Jako další příčinu problémů absolventů při hledání zaměstnání lze označit nesoulad mezi nabízenými studijními obory a poptávanými pracovními pozicemi. Tato změna musí být reflektována zejména ve struktuře středního školství a vyššího odborného školství, aby absolventi byli dostatečně připraveni na požadavky trhu práce, které v Praze a celé metropolitní oblasti vzhledem k jejímu postavení jsou oproti jiným regionům specifické. V oblasti trhu práce je území hl. m. Prahy úzce propojeno se Středočeským krajem, tudíž i tam musí být promítnuty požadavky trhu práce. Nejpočetněji zastoupenými skupinami oborů středních škol v PMO jsou *Obecná příprava* (gymnázium), dále pak s větším odstupem skupiny oborů *Gastronomie, hotelnictví a turismus, Ekonomika a administrativa* a v oblastech mimo hl. m. Prahu typicky také obory ve skupině *Strojírenství a strojírenská výroba*. V rámci snahy o zatraktivnění oborů zařazených do skupiny tzv. podporovaných oborů vzdělávání je v rámci Středočeského kraje od školního roku 2010/2011 zavedeno stipendium pro žáky těchto oborů, přičemž obdobná podpora čteně navazujících aktivit je realizována i v Praze v rámci *Podpory odborného vzdělávání na území hlavního města Prahy v letech 2014 – 2017*.

V hl. m. Praze se za posledních 25 let změnila odvětvová struktura ekonomiky, a to tak, že se veškeré výrobní odvětví v Praze nachází v pouhých 15 %, za to ve zbylých 85 % je zastoupeno odvětví služeb. V roce 2001 pracovalo ve službách 77 % všech zaměstnaných, v roce 2014 již 85 % (Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy hl. m. Prahy 2016 – 2020).

Jak vyplývá z Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy hl. m. Prahy 2012-2016, v Praze nejsou zastoupeny obory jako hornictví, hutnictví nebo slévárnictví, které by zde těžko hledali uplatnění. Priorita byla zaměřena na podporu oborů jako elektrotechnika, stavebnictví, strojírenství, zdravotnictví, chemický průmysl a potravinářská výroba, naopak omezeny měly být oblasti jako všeobecné vzdělávání (a to především víceletá gymnázia), ekonomika a administrativa a gastronomie. Z Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji 2016-2020 vyplývá stejný záměr nenavyšování kapacit víceletých gymnázií, ale naopak podpora oborů odpovídající požadavkům zaměstnavatelů.

Vypovídající hodnotou může být i průměrná míra nezaměstnanosti středního vzdělání s výučním listem v hl. m. Prahy, kdy nejvyšší je v oborech jako textilní výroba a oděvnictví (21,18 %), gastronomie, hotelnictví a turismus (11,75 %), zemědělství a lesnictví (11,20 %) (Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy hl. m. Prahy 2016 – 2020).

Hl. m. Praha je centrem s vysokou koncentrací vzdělávacích zařízení. Na svém území má hl. m. Praha nejvíc středních odborných škol i gymnázií ze všech regionů v České republice. Stejně tak je zde nejvyšší počet vysokých škol. Praha disponuje rozsáhlými pracovními příležitostmi, však přes velký přetlak studentů studujících v Praze neumožňuje každému získat odpovídající praxi během studia.

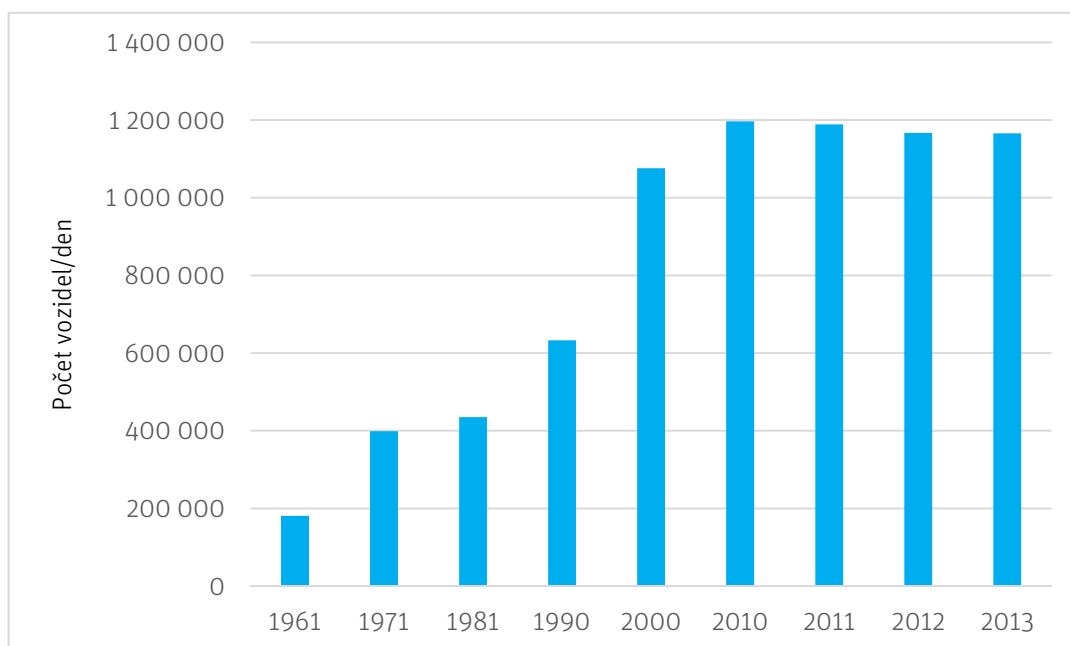
3.1.5/ Doprava

Silniční doprava

Z charakteru PMO jako bezmála dvoumilionové aglomerace s výrazně dominantním jádrovým městem vyplývá velmi vysoká poptávka po přepravě osob i zboží, dopravní proudy se přitom sbíhají v hl. m. Praze. Také uvnitř Prahy je zjevná dopravní spádovost do celoměstského centra, kde je výrazné soustředění pracovních příležitostí. Tento charakter dopravních vazeb vede k trvalému zatížení až přetěžování radiálních dopravních tahů propojujících Prahu s ostatními regiony a jejím zázemím, dopravních uzlů na průsečících radiálních a tangenciálních tahů, tangenciálních tahů využívaných tranzitní dopravou i samotného intravilánu hl. m. Prahy a její základní komunikační sítě.

Na charakter dopravy a související zatížení území PMO dopravou mají přitom zásadní vliv dva dlouhodobé trendy – rostoucí míra automobilizace (počet automobilů v přepočtu na počet obyvatel) a proces suburbanizace (stěhování obyvatel, výroby, komerčních a jiných funkcí do zázemí Prahy). Masivní šíření vlastnictví osobního automobilu vedlo v uplynulých desetiletích k růstu výkonů individuální automobilové dopravy (IAD, viz graf 15) na úkor veřejné hromadné dopravy i zvýšeným prostorovým nárokům IAD (především v souvislosti s dopravou v klidu). Stěhování obyvatel a dalších funkcí do širšího zázemí města, kde je oproti Praze snížená konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy při dopravní obsluze v území, vedlo spolu s rostoucí závislostí obyvatel v širším zázemí hlavního města na pracovních příležitostech v Praze k rapidnímu růstu výkonů IAD v zázemí hl. m. Prahy

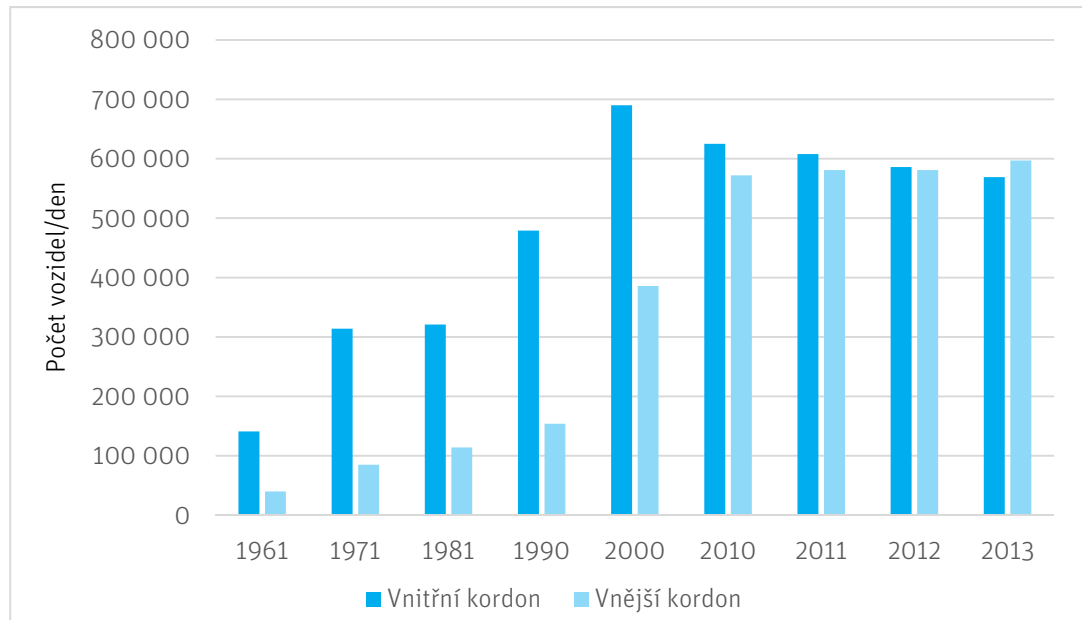
Graf 15: Vývoj intenzity automobilové dopravy na území hl. m. Prahy



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

To částečně potvrzuje i graf 16, který zobrazuje rozložení intenzity automobilové dopravy mezi centrálním a vnějším kordonem hl. m. 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 jak s realizací některých úseků Městského okruhu, tak se zatížením vnějšího kordonu hl. m. Prahy dopravou směřující do hlavního města z jeho zázemí. Rok 2013 byl prvním, kdy doprava po vnějším kordonu převýšila intenzitu dopravy na centrálním kordonu.

Graf 16: Vývoj intenzity automobilové dopravy na vnějším a centrálním kordonu hl. m. Prahy



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

Pozitivním trendem byl pokles intenzity IAD v centrálním kordonu v posledních letech. Ten může souviset jak s přesunem části tranzitní dopravy na nové komunikace ve vnějším kordonu, tak s přesunem některých funkcí (např. pracovních příležitostí) z centrálních do okrajových částí města i s regulací IAD (zavedení parkovacích zón v centrálních částech města) a podporou veřejné hromadné dopravy (budování P+R parkovišť, rozšiřování sítě kolejové dopravy, apod.).

V samotném hlavním městě jsou nejzatíženějšími komunikacemi segmenty tzv. Základní komunikační sítě (ZÁKOS), především pak ty, na nichž dochází k souběhu dopravních proudů se zdrojovou oblastí v hl. m. Praze a v zázemí hlavního města a tranzitní dopravy (Jižní spojka, Štěrboholská radiála, dálnice D1, Pražský okruh a Severojižní magistrála). Vedle tzv. Severojižní magistrály, která je dědictvím necitlivé dopravně – investiční politiky v éře socialismu a jež přivádí tranzitní dopravu přímo do celoměstského centra, se jedná o komunikace, které mnohdy vedou hustě obydlenými částmi města a intenzivní silniční doprava spolu s častými kongescemi zde má výrazně negativní důsledky na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž. Z dlouhodobého hlediska bude nezbytná realizace dalších silničních novostaveb, které vymístí intenzivní silniční (a především pak tranzitní) dopravu z hustě obydlených částí města (především pak dostavba vnějšího městského okruhu) a realizace kompenzačních opatření na stávajících komunikacích, která sníží dopady intenzivní automobilové dopravy na obytné prostředí města.

I v zázemí hl. m. Prahy je velké množství komunikací s mimořádnou zátěží IAD (především dálnice D1, D5, D11, D8 a rychlostní silnice R10). Zásadním problémem je

však situace na kapacitně a parametry nevyhovujících silnicích I., II. a místy i III. třídy, jejichž stav na mnoha místech neodpovídá stávající přepravní poptávce (např. I/2, I/61, II/605, II/606, II/115, II/603, apod.). To je kromě dlouhodobé podinvestovanosti důsledkem nekoordinovaného územního rozvoje v souvislosti s procesem suburbanizace, který vedl k masivní (především) rezidenční výstavbě bez ohledu na kapacity dotčené (nejen) silniční infrastruktury. Kvůli trasování řady dotčených komunikací intravilány sídel je tak i v širším zázemí hl. m. Prahy mnoho míst, kde je možné zaznamenat výrazně negativní důsledky IAD na obytné prostředí sídel. I v širším zázemí Prahy tak bude zapotřebí realizace většího množství přeložek či novostaveb silničních komunikací a dalších opatření pro snížení negativních důsledků intenzivní IAD na obytné prostředí sídel.

Středočeský kraj disponuje s velkou převahou nejdelší sítí silnic II. a III. třídy ze všech krajů v České republice. Ty plní funkce jednak krajského významu, ale i regionálního významu. Kvůli nedokončenému Aglomeračnímu okruhu kolem Prahy a Pražského okruhu plní významnou funkci v propojení Středočeského kraje s hl. m. Prahou. Významná část aglomeračního okruhu (II/101), propojující až 120 obcí ve Středočeském kraji má v současnosti nevyhovující stavebně technický stav (Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020). Vysoká dopravní zátěž těchto silnic a jejich nevyhovující technický stav přispívá i k dlouhodobé vysoké dopravní nehodovosti na území obou krajů. Na území Středočeského kraje bylo v roce 2014 vlivem závady komunikace způsobeno 37 dopravních nehod, naproti tomu na území Jihočeského nebo Plzeňského kraje pouze 5 (Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014, Ředitelství služby dopravní policie).

Specifickým problémem souvisejícím s rostoucí automobilizací a rostoucími výkony silniční dopravy jsou prostorové nároky projevující se jak rostoucím zábořem ploch v území kapacitní silniční infrastrukturou, tak zahlcením veřejného prostoru parkujícími vozidly. Právě řešení dopravy v klidu bude jednou z hlavních rozvojových výzev, a to především v kompaktně zastavěném území hl. m. Prahy, ale i v návaznosti na přestupní vazby IAD a veřejné hromadné dopravy. Nejvýrazněji se deficit parkovacích míst projevuje v intravilánu hl. m. Prahy. Zde se nedostatek kapacit řeší dílčím rozšiřováním kapacit⁴, regulací (zaváděním placeného stání), či budováním P+R parkovišť zachycujících dojíždějící motoristy na okrajích hlavního města či v jeho zázemí. Otázkou je potenciál změny dopravního chování obyvatel aglomerace⁵, spojené s případným poklesem počtu automobilů, který je v Praze v přepočtu na obyvatele ve srovnání s evropskými metropolemi výrazně nadprůměrný⁶, což je jednou z hlavních příčin deficitu kapacit dopravy v klidu. V hustěji zastavěných rezidenčních částech intravilánu Prahy jsou velmi omezené možnosti rozšiřování dlouhodobě nedostačujících parkovacích kapacit. O něco snadnější je zvyšování kapacity na socialistických sídlištích, i tam však nabídka legálních parkovacích stání dlouhodobě neuspokojuje poptávku. V centrálních částech hl. m. Prahy je rozvíjen systém placeného stání zalo-

4 Především u novostaveb, kde jsou poměrně přísné normy na počet parkovacích stání v přepočtu na podlahovou plochu objektu.

5 Např. v souvislosti s rozvojem systému veřejné hromadné dopravy, důslednou regulací parkování, či změnou životního stylu.

6 Viz např. Office for national Statistics (2014) http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171776_371621.pdf.

žený na zavedení parkovacích zón pro rezidenty, tento systém však zatím není koncepčně dokončený a má negativní důsledky na sousedící okrsky, kde zatím parkovací zóny nejsou zavedeny. Také systém P+R parkovišť je velmi poddimenzovaný a zdaleka neumožňuje uspokojení poptávky po parkování u zastávek kapacitních linek veřejné hromadné dopravy (především metra a železnice), což se týká i železničních zastávek v širším zázemí hl. m. Prahy, kde parkoviště P+R zpravidla chybí.

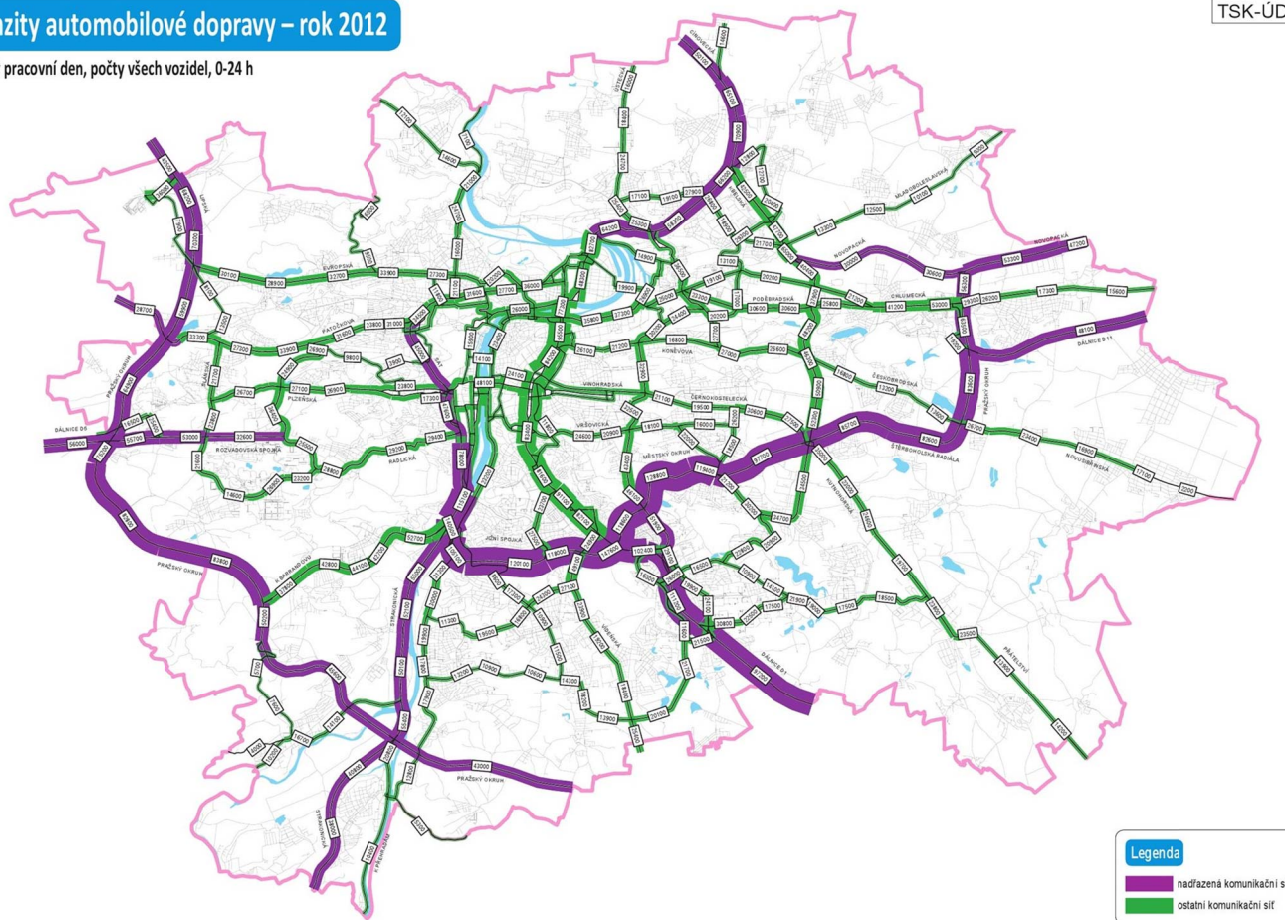
I vzhledem k vysoké investiční náročnosti, a velmi komplikovaném procesu přípravy nových silničních staveb v urbanizovaném území bude jedním ze zásadních předpokladů k řešení problémů silniční dopravy a minimalizaci jejich negativních vlivů na prostředí aglomerace podpora alternativních forem dopravy, především pak veřejné hromadné dopravy.

Mapa 2: Intenzita automobilové dopravy na monitorovaných komunikacích hl. m. Prahy v roce 2012

Intenzity automobilové dopravy – rok 2012

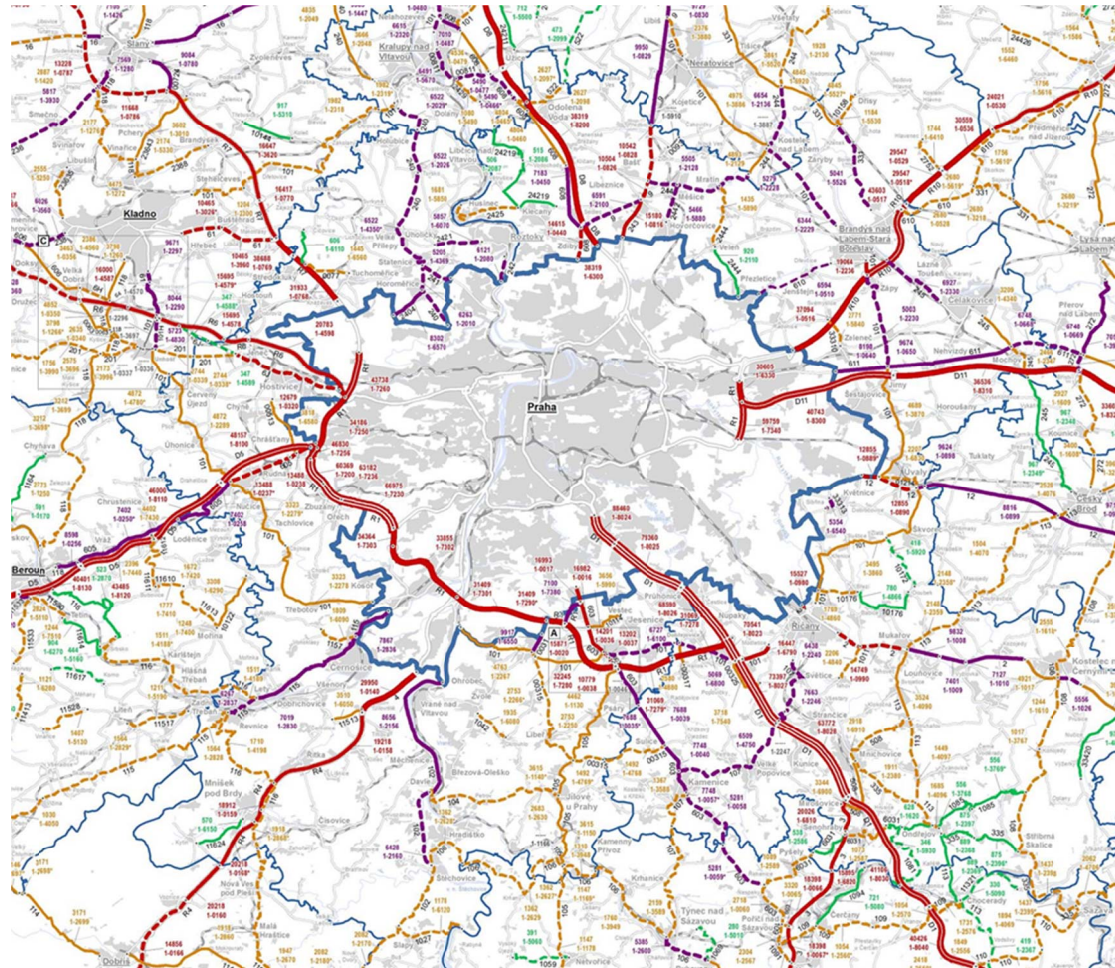
Průměrný pracovní den, počty všech vozidel, 0-24 h

TSK-ÚDÍ



Zdroj: TSK hl. m. Prahy

Mapa 3: Intenzita silniční dopravy na komunikacích v okolí Prahy podle Sčítání dopravy 2010



Zdroj: ŘSD

Veřejná doprava

Tabulka 9: Vývoj pozitivních parametrů prostředků PID provozovaných DP hl. m. Prahy

Rok	Provozní délka sítě (km) +			Průměrná cestovní rychlost (km/h)			Počet nasazovaných vozů (ranní špička/sedlo prac. dne)		
	Metro	Tramvaj	Autobus	Metro	Tramvaj	Autobus	Metro	Tramvaj	Autobus
1981	20,0	122,9	545,0	33,3	15,7	23,8	150/85	750/459	871/317
1990	38,5	130,5	607,3	34,6	18,7	23,7	322/158	699/423	918/317
1995	43,6	136,2	695,3	34,9	19,0	23,3	395/190	647/476	957/381
2000	49,8	136,4	812,4*	35,7	18,9	25,2*	345/180	676/530	968/418
2005	53,7	140,9	810,6*	34,6	18,7	25,9*	405/205	702/557	946/442
2010	59,1	141,6	823,0	35,5	19,0	26,0*	448/245	665/513	904/505
2011	59,1	142,4	840,0*	35,6	18,6	25,8*	457/244	663/514	923/510
2012	59,1	142,4	829,0*	35,6	18,6	26,0*	456/244	656/512	921/513

Zdroj: IPR Praha (aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, analytická část)

Poznámka: + Provozní délka je celková délka tras s pravidelným provozem s cestujícími. U metra je provozní délka součtem délek tras mezi středy nástupišť konečných stanic, u tramvají je měřena v osách tratí a autobusů v osách ulic. * Včetně příměstských linek PID, které provozuje DP hl. m. Prahy, a. s. (s úseky i za hranicemi Prahy).

Dopravní obslužnost v Pražském metropolitním regionu zajišťuje systém Pražské integrované dopravy (PID), v menší míře pak systémy Středočeské integrované dopravy, které jsou postupně začleňovány do PIDu. Nejvíce rozvinutá infrastruktura a síť linkového vedení je v samotném hlavním městě, kde je také největší přepravní poptávka.

Dáteř systému MHD v Praze tvoří metro, které obstarává kapacitní a rychlou přepravu na nejvytíženějších relacích, a které ze všech druhů dopravy v PID každoročně přepraví nejvíce cestujících. Rozvoj sítě metra v Praze však není ukončen, v blízké budoucnosti by měla být vybudována nová linka D obsluhující jižní část hlavního města, které jsou zatím obsluhovány převážně kapacitně a provozně nevyhovujícími autobusovými linkami.

Relativně rozsáhlá je síť tramvajových tratí, která doplňuje metro na dalších důležitých relacích a kromě spojení celoměstského centra s okrajovými částmi intravilánu hl. m. Prahy zprostředkovává také dílčí tangenciální spojení. Vzhledem k vedení tramvajových tratí po povrchu v mnohdy stísněných podmínkách uliční sítě je na tramvajové síti řada závadných míst, kde dochází v důsledku kongescí i zdržení na světelných křižovatkách k propadům cestovní rychlosti a v důsledku ke snižování atraktivity a provozní efektivity tramvajové dopravy. I proto se postupně rozvíjí systém preference tramvají (včetně autobusů využívajících tramvajovou stopu) při průjezdu světelnými křižovatkami i na dalších křižovnách se silniční dopravou. Dále bude zapotřebí pokračovat také s oddělováním dopravních stop tramvajových tratí od uličního provozu, aby docházelo k minimalizaci vlivu silničních kongescí na plynulost tramvajové dopravy. I síť tramvajových tratí bude zapotřebí v budoucnosti rozšiřovat, a to jednak za účelem pokrytí relací, kde autobusové linky kapacitně a provozně nevyhovují, jednak pro zajištění optimálních vazeb s dalšími segmenty kolejové dopravy (metro, železnice) a v neposlední řadě pro zajištění větší provozní spolehlivosti systému tramvajových linek v případě mimořádných událostí či výluk.

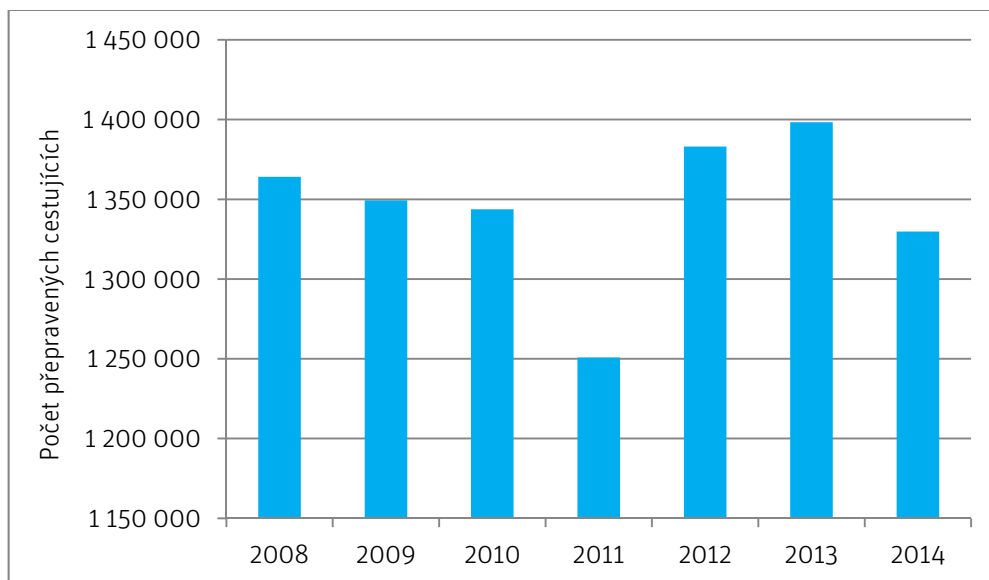
Z hlediska délky linek jsou nejrozsáhlejším subsystémem MHD v Praze i PID autobusové linky, které pokrývají na jedné straně frekventované relace (metrobusy), na druhé straně i méně vytížené linky v okrajových, resp. méně zalidněných částech Prahy i aglomerace. Jak bylo řečeno výše, v některých relacích autobusové přepravy je přepravní poptávka na hranici kapacitních možností i provozní efektivity autobusové dopravy a připravuje se její nahrazení dopravou kolejovou. V relacích s nízkou přepravní poptávkou, či se sníženou propustností uliční sítě jsou naopak nasazovány provozně méně nákladné midibusy. I u autobusových linek bude v zájmu plynulosti i rychlosti přepravy vhodná další realizace preferenčních opatření, jako je zřizování jízdních pruhů či preference autobusů MHD, resp. PID na světelných křižovatkách.

Stále velmi podvyužitý je přepravní potenciál železnice, a to zejména jako rychlého a kapacitního dopravního prostředku uvnitř hl. m. Prahy. Přepravní potenciál je zde limitován omezenými přestupními vazbami na ostatní segmenty PID a IAD, chybějícími či nevhodně umístěnými zastávkami, nedostatečnou propustností některých úseků železniční sítě vzhledem k poptávce, i nevyhovujícímu stavu stanic a zastávek a jejich začlenění do urbanismu města. Vzhledem k postupné modernizaci (především) tzv. koridorových železničních tratí dochází ke zvyšování propustnosti tratí a rekonstrukcím železničních stanic a zastávek včetně zázemí pro cestující, nové,

vhodně umístěné zastávky však vznikají velmi pomalu. Pro další rozvoj železniční městské a příměstské dopravy však bude zapotřebí provozní oddělení příměstské a dálkové dopravy prostřednictvím budování tzv. vysokorychlostních výpadovek a zkapacitnění ostatních (nekoridorových) tratí v Praze i okolí. Z urbanistického hlediska je bariérou pro vyšší atraktivitu železniční dopravy existence často rozsáhlých brownfieldů v okolí železničních stanic a zastávek, na druhou stranu je revitalizace těchto brownfieldů spolu s funkčním uspořádáním okolí zastávek železniční (i další kolejové) dopravy orientovaným na hromadnou dopravu velkou rozvojovou příležitostí (nejen) pro městskou a příměstskou železnici. Stejně tak je velkým problémem nevyrovnanost technického stavu jednotlivých tratí, kdy některé úseky jsou na úrovni dokonce až z roku 1850. Rozdíly jsou v zabezpečovacím zařízení, v dovoleném traťovém zatížení, které se pohybuje od 18 t po 22,5 t na nápravu, ale i v traťových rychlostech, pohybujících se od 50 km/h do 160 km/h (Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2014).

Výhodná geografická poloha a vynaložení velkých investic na rozvoj Letiště Václava Havla v Ruzyni, přispělo ke zlepšení propojení Prahy s ostatními metropolemi a okolním světem a k posílení pozice tohoto letiště jako největšího mezinárodního letiště v ČR. Samotný obrat cestujících vzrostl z 2 miliónů v roce 1990 na 11 miliónů v roce 2013 (aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, analytická část). Jedním z významných nedostatků využití a rozvíjení jeho potenciálu je právě chybějící kolejové spojení s centrem Prahy a chybějící propojení s jinými druhy osobní dopravy.

Tabulka 10: Vývoj počtu přepravených cestujících PID za rok (v tis.)

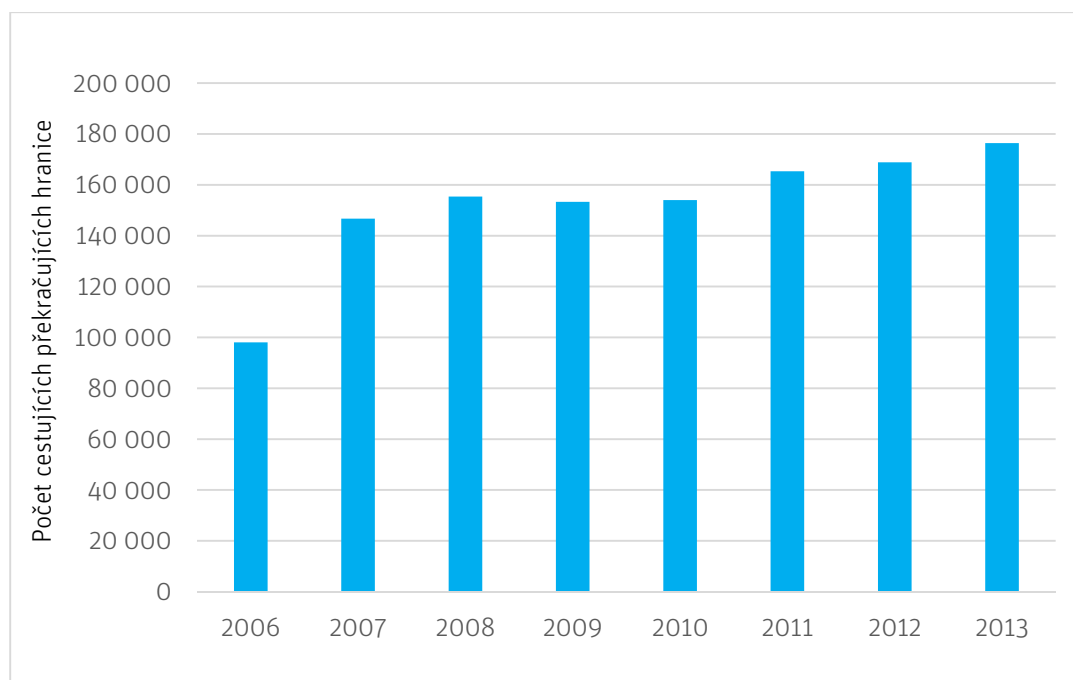


Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR, vlastní zpracování

Funkční bariérou pro vyšší využití hromadné (především pak kolejové) dopravy je nedostatečná nabídka parkovišť P+R, K+R a B+R. Ke konci roku 2014 bylo v Praze celkem 16 parkovišť P+R na 13 lokalitách situovaných především u stanic metra na

okraji městského intravilánu (a zpravidla v blízkosti významných radiálních silničních tahů jako např. D1, D5, D8 a D11/R10), jejich kapacita však činila pouhých 3009 stání (TSK hl. m. Prahy 2015 – Ročenka dopravy Praha 2014). Kapacita parkovišť P+R tak je naprosto nedostačující a neumožňuje zachycení významné části řidičů směřujících do města ani na okraji městského intravilánu. Pro zvýšení využití veřejné hromadné dopravy při současném využívání IAD i snížení negativních vlivů IAD tak bude zapotřebí nejen rapidní rozšiřování kapacit záchytných parkovišť P+R na okraji intravilánu či v extravilánu hl. m. Prahy v návaznosti na kolejovou dopravu (především metro a železnici), ale i budování záchytných parkovišť P+R u železničních stanic a zastávek s adekvátním přepravním potenciálem na celém území aglomerace. Optimální stav by tak umožnil řidičům přestoupit na vlak (či jiný prostředek PID) co nejbližší bydliště a tím minimalizovat zatížení území aglomerace IAD. Vedle záchytných parkovišť P+R je zapotřebí také budování parkovišť B+R pro umožnění vyššího využívání jízdního kola jako přibližovacího prostředku (především) k železničním stanicím a zastávkám. Právě plošná nemožnost bezpečného uložení kola v uzlech a zastávkách PID limituje potenciál cyklistiky jako prostředku denní dojíždky za službami a zaměstnáním.

Tabulka 11: Vývoj počtu cestujících překračujících hranice hl. m. Prahy linkami PID



Zdroj: TSK hl. m. Prahy, vlastní zpracování

Pro zvyšování atraktivity veřejné hromadné dopravy v Pražském metropolitním regionu bude prospěšné rozvíjení inteligentního dopravního systému, který bude kromě výše zmíněné preference vozidel veřejné hromadné dopravy v uličním provozu spočívat také v zavedení dynamického dopravního dispečinku umožňujícího přehled o PID a řízení PID v reálném čase a pružné informování cestujících veřejnosti pomocí in-

formačních a komunikačních technologií i informačních tabulí na uzlech a vybraných zastávkách či ve vozidlech PID. Pro vyšší uživatelskou atraktivitu bude vhodný také rozvoj odbavovacího systému spočívající mj. v rozšiřování a modernizaci samoobslužných prodejních zařízení na jízdenky a kupóny PID.

Specifickými aspekty v oblasti kvality a uživatelské atraktivity veřejné hromadné dopravy je stav, resp. stáří a vybavení vozového parku a přizpůsobení vozového parku a infrastruktury hromadné dopravy potřebám specifických skupin cestujících, zejména pak z hlediska bezbariérovosti. Přetrvávajícím negativem vozového parku je absence klimatizace, která ve spojení s absencí otevíratelných oken u některých nových typů tramvají provozovaných DP hl. m. Prahy rapidně snižuje uživatelskou atraktivitu povrchové veřejné hromadné dopravy v letní sezóně. Zatímco u autobusů a tramvají dochází díky rozšiřování podílu nízkopodlažních vozidel k odbourávání bariérovosti, přetrvávají nedostatky u metra, kde je velká část stanic stále bariérových.

Ostatní doprava

Dlouhodobě podvyužitý je potenciál cyklo dopravy pro denní dojíždku za službami a do zaměstnání, což se týká jak hl. m. Prahy, tak zbytku aglomerace. V celé aglomeraci je nedostatečně rozvinutá síť cyklistických komunikací, a to především ve formě cyklostezek, jakožto samostatných komunikací pro cyklisty, ale i lacinějších cyklopruhů, které jsou vyznačovány na vozovkách silnic za předpokladu jejich dostatečné šíře. V aglomeraci je jen velmi málo ucelených úseků cyklostezek, které by nabízely komfortní a bezpečné spojení mezi zdrojovými a cílovými oblastmi denní dojíždky. Velká část cyklostezek má spíše rekreační význam, a komfort i bezpečnost provozu zde snižují kolize s (převážně) rekreačním pěším provozem a dalšími rekreačními aktivitami. Poměrně hustá síť cyklotras zpravidla nenabízí dostatečný komfort pro denní dojíždku, mj. právě z důvodu absence ucelených úseků bez kolizí s ostatními druhy dopravy. Místy je překážkou vyššího využití i členitý terén, či nevhodné trasování cyklotras z důvodu nedořešených majetkových poměrů.

Jestliže je území aglomerace obtížně prostupné pro cyklisty, totéž platí místy i o chodcích. Také pěší doprava se v aglomeraci potýká s množstvím bariér, a to jak ve formě frekventovaných komunikací omezujících prostupnost území pro pěší v intravilánech měst i ve volné krajině, tak ve formě chybějících chodníků podél čím dál více zatížených komunikací v suburbánní zóně Prahy. Komfort chodců především v intravilánu Prahy omezuje také obecně zhoršený stav veřejných prostranství, která jsou mnohdy zahlcena parkujícími vozidly (včetně nelegálních stání). Pro zvýšení bezpečnosti i komfortu chodců tak bude zapotřebí jak revitalizace veřejných prostranství a zklidňování dopravy v intravilánech měst, tak řešení deficitů v infrastruktuře zejména tam, kde chybí chodníky či normované přechody. Také u infrastruktury pro pěší místy přetrvává bariérovost, kterou bude nezbytné postupně odstraňovat.

3.1.6/Životní prostředí a environmentální rizika

Vodní hospodářství

PMO patří mezi oblasti s diferencovanou vybaveností kanalizací a vodovodními přípojkami. V samotné Praze je na veřejný vodovod napojeno celých 100 % obyvatel, na kanalizaci pak 98,9 % obyvatel, což představuje u obou charakteristik nejvyšší hodnoty mezi kraji v Česku (2014, viz tabulka 12). Výrazně hůře, resp. diferencovaně vybavené je naopak území Středočeského kraje, které souhrnně vykazuje napojení pouze 85 % obyvatel na vodovod a 70 % obyvatel na kanalizaci (obojí jsou naopak nejnižší hodnoty mezi kraji v Česku). Lze předpokládat, že zejména města a území poblíž Prahy jsou obecně vybavena vodovodem a kanalizací lépe než okrajové, venkovské obce Středočeské kraje. V každém případě zejména rozvíjející se města a obce v zázemí Prahy ovlivnění suburbanizací se často potýkají s podvybaveností či stávající nebo hrozící nedostatečnou kapacitou vodovodů a kanalizace, resp. ČOV.

Tabulka 12: Vybrané údaje o vodním hospodářství v krajích v roce 2014

Kraj	Podíl obyv. zásobovaných vodou z vodovodů (%)	Podíl obyv. bydlících v domech napojených na kanalizaci (%)
Česko	94,2	83,9
Hl. město Praha	100,0	98,9
Středočeský	85,4	70,3
Jihočeský	89,9	86,0
Plzeňský	84,1	82,4
Karlovarský	100,0	95,7
Ústecký	97,1	82,8
Liberecký	91,8	68,5
Královéhradecký	93,8	77,1
Pardubický	97,3	72,8
Vysočina	95,6	87,2
Jihomoravský	97,0	90,4
Olomoucký	90,5	80,5
Zlínský	94,2	93,6
Moravskoslezský	99,9	83,2

Zdroj: ČSÚ

Kvalita povrchových i podzemních vod na území hlavního města nepatří mezi environmentální problémy a úroveň čistoty lze považovat za uspokojivou především díky funkční infrastruktuře. Část této infrastruktury byla budována také v posledních letech, k dalšímu zvýšení kvality vod přispěje plánovaná rekonstrukce Ústřední čistírny odpadních vod. Kvalita vody ve Vltavě se dle aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy (2015, analytická část) zlepšila především po roce 2000 jako důsledek zlepšování vodohospodářské infrastruktury na toku Vltavy (například výstavba čistíren odpadních vod a kanalizací). Došlo tak k minimalizaci svodu znečištěných odpadních vod do Vltavy a jejích přítoků. Ke zlepšení kvality vody ve Vltavě došlo i v důsledku realizace dílčích opatření, které je možné dále rozvíjet (využívání potenciálu dešťové vody, redukce znečištění tzv. oplachových vod ze zpevněných ploch/komunikací, eliminace průsaku znečišťujících látek apod.). Po roce 2006 docházelo k výkyvům znečištění v některých segmentech (sinice), nicméně i vzhledem k plánované rekonstrukci ÚČOV a dokončování ČOV na horním toku lze stav pokládat za uspokojivý a stabilizovaný (aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, analytická část).

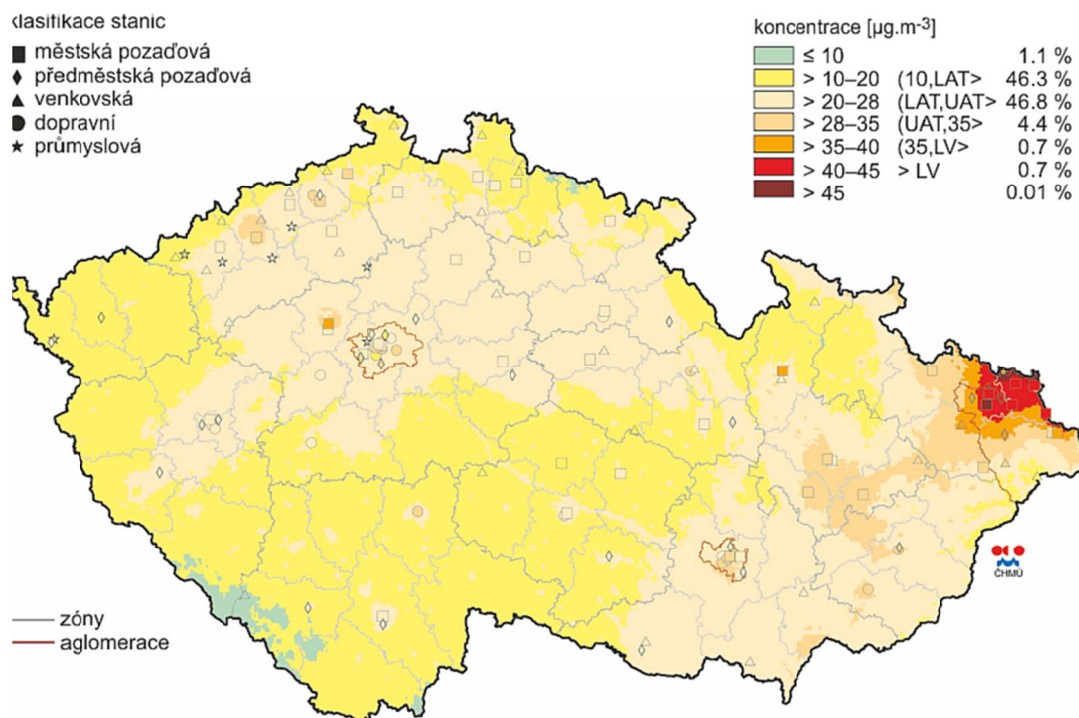
Ovzduší a hluk

Kvalitu ovzduší v PMO ovlivňuje především automobilová doprava, dále pak lokální topeniště na pevná paliva, větrná eroze půdy (zejména na polích) a průmyslová čin-

nost. Pokles znečištění ovzduší, jímž PMO prošla zejména v 90. letech minulého století, byl dán hlavně poklesem znečištění ze stacionárních zdrojů (útlum a modernizace průmyslové výroby). Následující opětovný růst lze přičíst zejména automobilové dopravě. Obecně patří PMO v rámci Česka mezi regiony s nadprůměrně znečištěným ovzduším, což dokládají následující mapy. Koncentrace prachových částic frakce PM₁₀, případně PM_{2,5} patří v PMO v rámci Česka k mírnému nadprůměru. Výrazně nejvyšší znečištění vykazuje v rámci Česka Moravskoslezský kraj. Koncentraci prachových částí v ovzduší PMO způsobuje především dopravní zátěž. Na druhou stranu zvláště v Praze je relativně nízký podíl domů vytápěných lokálními topeništi spalujícími pevná paliva.

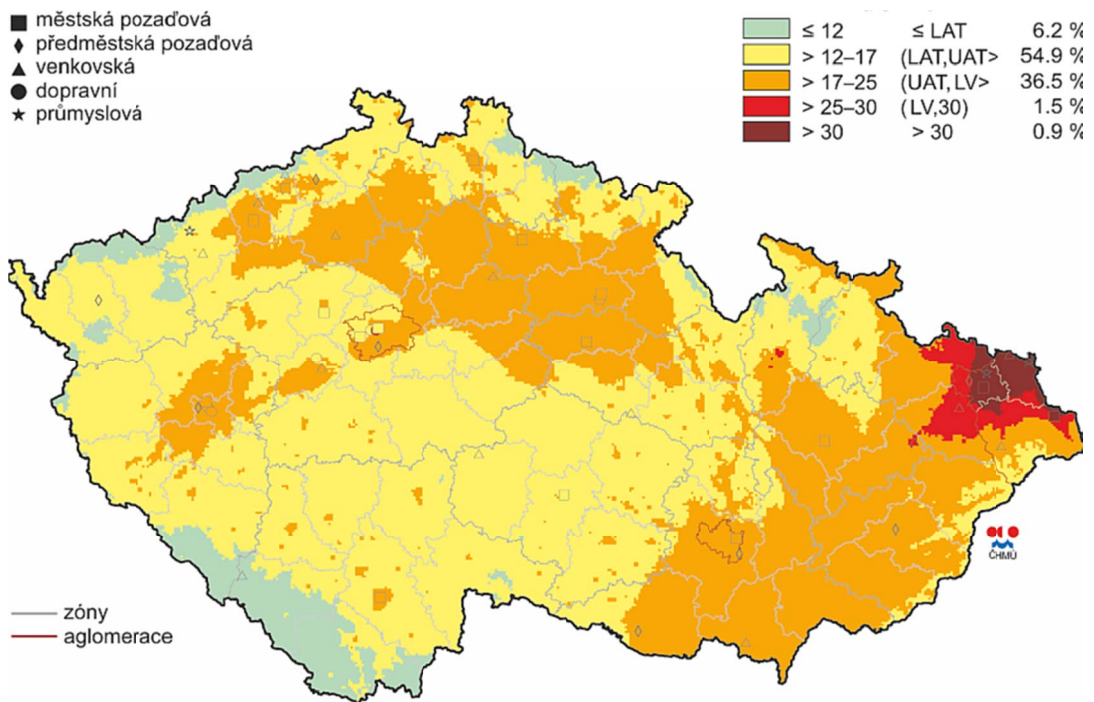
Výraznějším problémem ovzduší v PMO (přinejmenším ve srovnání v rámci Česka) je koncentrace oxidů dusíku a silně karcinogenního benzo(a)pyrenu. Příčinou je vysoká dopravní zátěž. Zejména v případě oxidů dusíku se nejvyšší koncentrace vyskytují prakticky pouze podél hlavních silničních tahů, v případě PMO tedy na většině území Prahy a hlavních radiálních silnic a dálnic. V případě benzo(a)pyrenu se se zvýšenými koncentracemi potýká celá PMO, nejvíce pak města v čele s Prahou a Kladnem. Doprava se výrazně podepisuje také na hlukové zátěži PMO. Ta je nejvyšší v blízkosti hlavních dálničních a silničních tahů a na páteřních vnitroměstských komunikacích.

Mapa 4: Roční průměrná koncentrace prachových částic PM₁₀ v roce 2013



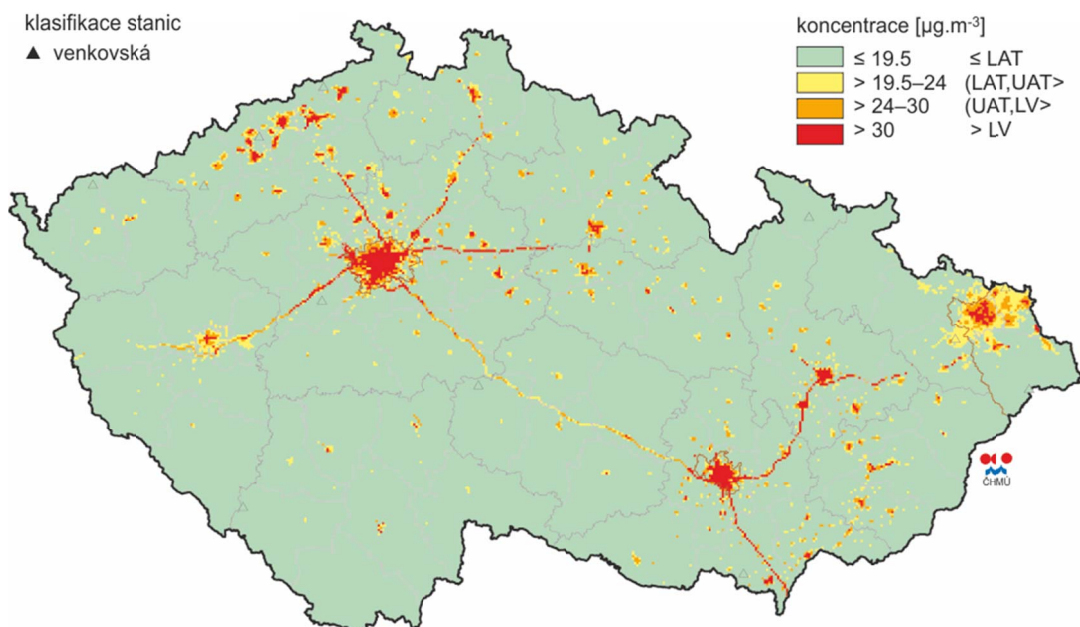
Zdroj: ČHMÚ

Mapa 5: Roční průměrná koncentrace prachových částic PM_{2,5} v roce 2013



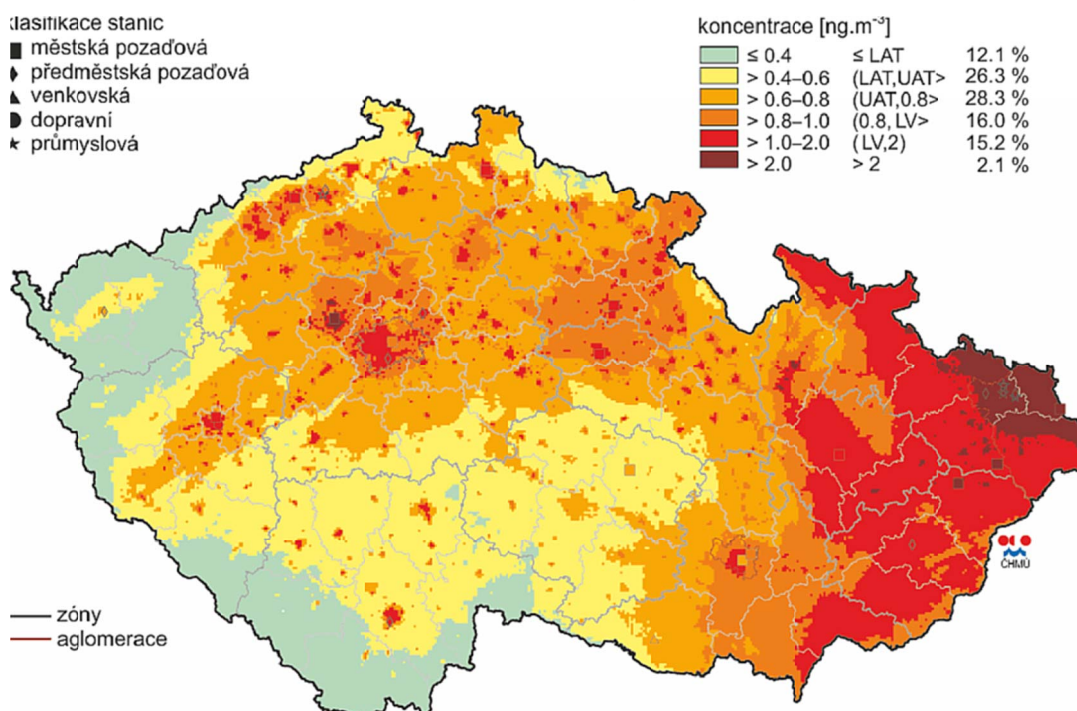
Zdroj: ČHMÚ

Mapa 6: Roční průměrná koncentrace oxidů dusíku v ovzduší v roce 2013



Zdroj: ČHMÚ

Mapa 7: Roční průměrná koncentrace benzo(a)pyrenu v ovzduší v roce 2013



Zdroj: ČHMÚ

Odpadové hospodářství

Z hlediska celkové produkce odpadů patří PMO v rámci Česka k průměru. Dokládají to údaje týkající se produkce vybraných typů odpadů v jednotlivých krajích Česka (viz následující tabulka 13). Produkce průmyslového odpadu dosahovala v roce 2014 v Praze celostátního průměru, ve Středočeském kraji byla mírně pod průměrem. Průměr za celé Česko je však ovlivněn (směrem nahoru) produkcí průmyslového odpadu v Moravskoslezském kraji. Produkce komunální odpadu na obyvatele je v Praze opět v rámci Česka průměrná, ve Středočeském kraji je však vůbec nejvyšší mezi kraji v Česku., což indikuje jisté rezervy v třídění a opětovném využití odpadu. Tuto skutečnost víceméně potvrzují také údaje o objemu tříděných složek odpadu na obyvatele, který je v Praze mírně nad celostátním průměrem a ve Středočeském kraji naopak mírně podprůměrný.

Tabulka 13: Produkce průmyslových a komunálních odpadů podle krajů v roce 2014

Kraj	Průmyslové odpady (t)	Průmyslový odpad (kg/obyv.)	Komunální odpady (t)	Komunální odpad (kg/obyv.)	Odděleně sbírané složky (kg/obyv.)
Česko	4 394 334	418	3 260 581	310	44
Hl. m. Praha	406 328	325	376 250	301	50
Středočeský	550 580	421	464 289	355	41
Jihočeský	207 663	326	207 289	325	44
Plzeňský	244 843	427	144 478	252	45
Karlovarský	46 744	156	92 045	307	40
Ústecký	366 080	444	261 880	318	39
Liberecký	136 396	311	119 118	271	37
Královéhradecký	171 316	311	150 331	272	46
Pardubický	159 710	309	156 313	303	43
Kraj Vysočina	191 559	376	167 964	329	56
Jihomoravský	347 935	297	344 785	295	35
Olomoucký	189 478	298	198 534	312	41
Zlínský	192 918	329	180 322	308	58
Moravskoslezský	1 182 783	970	396 985	325	49

Zdroj: ČSÚ

Praha má moderní funkční systém tříděného sběru komunálního odpadu, který lze srovnat s dalšími evropskými metropolemi. Relativně velká část zařízení je zaměřena na materiálové využití odpadu a na sběr a využití bioodpadu. Separace odpadu a tím omezení skládkování má bezprostřední dopad na kvalitu života obyvatel, a to především těch, kteří žijí v okolí jediné pražské skládky na komunální odpad (skládky Ďáblice). V rámci komunálního odpadu se nejvíce sbírá papír, sklo a plast, ale odděleně (např. prostřednictvím sběrných dvorů aj.) jsou sbírány i kovy, nebezpečný odpad a objemný odpad, v některých částech Prahy i bioodpad (aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, analytická část).

Energetické využití odpadu zajišťuje v PMO spalovny, z nichž největší se nachází v Praze – Malešicích (v roce 2011 zpracovala cca 56 % komunálního odpadu na území Prahy).

Příroda a krajina

Praha se rozkládá v geomorfologicky složitě členěném terénu, hlavní ráz pražského prostředí kromě významných architektonických a urbanistických dominant vytváří údolí Vltavy a na ně navazují údolí pražských přítoků. Relativně členitý terén v Praze

umožnil vznik velkého počtu relativně ucelených lesů a lesoparků. Podíl lesních ploch na obyvatele je v Praze v porovnání s Vídní větší (aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, analytická část). V rámci PMO doplňují geologickou a geomorfologickou pestrost krajiny na jih od Prahy fenomény Českého krasu (vápencové útvary) a Brdské vrchoviny, které jsou chráněnými krajinnými oblastmi a vyznačují se mj. vysokým podílem lesů stejně jako krajina Posázaví a středního Povltaví. Naopak severně od Prahy převládá převážně zemědělská krajina s nižším podílem lesů.

Přetrvává tlak na zastavování volných enkláv a k zahušťování stávající zástavby. Toto je realizováno na úkor vegetace a zeleně ve vnitroblocích. Na území hl. m. Prahy je nevyrovnaný podíl zeleně a to v různých městských částech, především v okrajových částech města. Problém ovlivňující příměstskou krajinu je spojen s narůstající suburbanizací v prstenci okolo hl. m. Prahy. Nově vznikající rozsáhlé obytné (rezidenční suburbanizace), ale i skladové zóny (komerční suburbanizace) ovlivňují podobu příměstské krajiny, to má za vliv horší prostupnost a narušení vazem mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem. V rámci komerční suburbanizace je Praha a její okolí oblastí s největší koncentrací skladových a logistických areálů. V této oblasti se nachází přesně polovina těchto center z deseti největších v České republice (Pražský trh s průmyslovými nemovitostmi, 2011) a jejich počet nadále roste.

Středočeský kraj disponuje nejnižším podílem lesů ze všech krajů (vyjma Hl. m. Prahy), a to 27,8 % k celkové rozloze kraje, navíc na území kraje lesy nejsou rozmístěny rovnoměrně. Z pohledu využití zemědělské půdy je kraj významně limitován existencí hl. m. Prahy ve svém centrálním území. Příměstská území nelze s vysokým podílem zemědělské půdy nelze tak dlouhodobě stabilizovat s funkcí zemědělské produkce. Toto území je tak typicky definováno jako polyfunkční (Vyhodnocení podkladů pro druhou úplnou aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území Středočeského kraje, 2015).

Environmentální rizika

Jedním z ústředních témat PMO v oblasti životního prostředí jsou environmentální rizika, zvláště pak ta, která souvisejí s klimatickými výkyvy a změnami. Tím nejaktuálnějším jsou povodně, jejichž riziko zvyšuje nedostatek ploch přirozeného rozlivu vody v krajině a naopak velká rozloha zpevněných ploch, dále mnohdy nevhodná regulace a úprava koryt vodních toků, což v konečném důsledku urychluje odtok vody z krajiny. Praha a především její severní zázemí čelilo i z těchto důvodů v uplynulých letech dvěma výrazným povodňovým vlnám na řece Vltavě (2002 a 2013). Problémy v obou letech byly také v povodí jejích přítoků na území PMO (Berounka, Botič), které potenciálně čelí též hrozbě lokálních povodní. Níže uvedená tabulka vyčísluje povodňové škody v červnu 2013, kdy bylo povodněmi postiženo prakticky celé území Čech. Ukazuje se, že nejvyšší škody (v absolutním vyjádření) napáchala povodeň ve Středočeském kraji, dále pak v Praze a Ústeckém kraji. Škody na území PMO (reprezentované v tabulce Prahou a Středočeským krajem) přitom byly díky vltavské kaskádě a již dokončeným protipovodňovým opatřením iniciovaným hlavně po předchozích povodních v letech 1997 (především Morava) a 2002 (především Čechy) hlavně na Vltavě výrazně nižší, než by byly bez nich. Naopak škody na přítocích Vltavy (Bo-

tič, Rokytka a další) byly relativně velké, zejména vezmeme-li v potaz, že jde o malé vodní toky. Významným jevem v Praze samotné je stanovení záplavových území s určeným diferencovaným využitím a především stanovení činností určených podle jednotlivých kategorií. V příštích letech je proto nutné směřovat realizaci protipovodňových opatření a rozšiřování hlásných a varovných systémů především právě na menší vodní toky v PMO. Určitou výhodou PMO je lokalizace na středních a dolních tocích jednotlivých řek a potoků, což umožňuje povodňové situace lépe předpovídat.

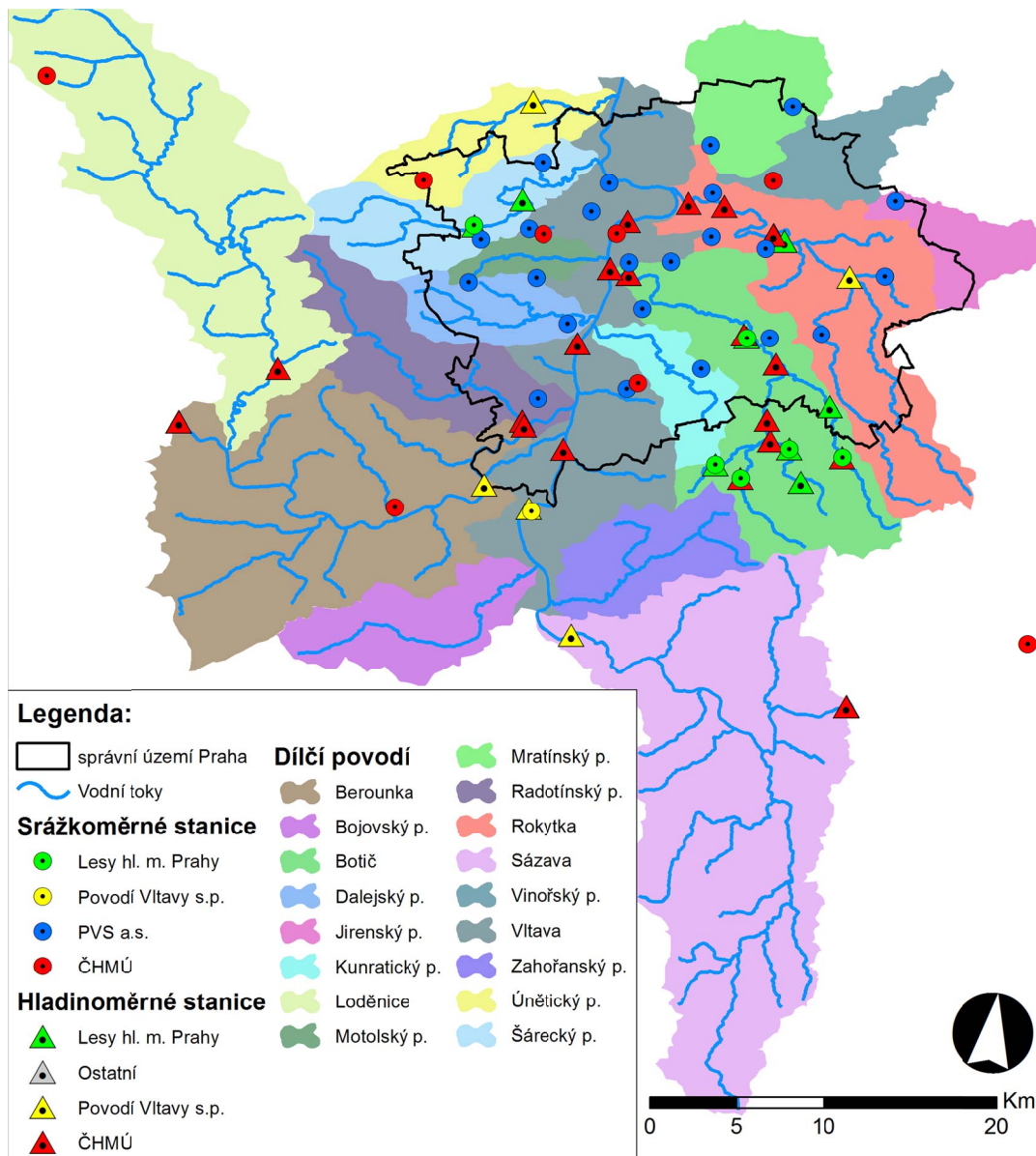
Tabulka 14: Předběžné vyčíslení škod pro jednotlivé kraje postižené povodněmi v červnu 2013

Kraj	Počet		Celkem (v tis. Kč)
	Postižené obce	Vypracované přehledy odhadů nákladů	
Jihočeský	339	269	2 012 647
Královéhradecký	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

Okolí Prahy je postupně vybavováno systémem monitoringu srážek a výšky hladiny na jednotlivých vodních tocích (aktuální vybavenost ukazuje mapa). Rozvoj systému varovných, hlásných, předpovědních a výstražných systémů na lokální úrovni je významnou aktuální výzvou. Systém je rozvíjen modulárně, tedy umožňuje postupné připojování jednotlivých území, resp. povodí a jejich částí.

Mapa 8: Systém monitoringu srážek a výšky hladiny vodních toků v Praze a okolí



Zdroj: VRV a.s., 2015

Mezi potenciální environmentální rizika PMO patří také hrozba sucha. Oblast patří v rámci Česka mezi území se střední hrozbou sucha. Riziko snižují jednak bohaté zásoby podzemních vod hlavně v severní části PMO (byť během sucha v roce 2015 docházelo k výraznému zmenšování i těchto zásob vody) a vodní díla vybudovaná především v jižním segmentu PMO či mimo ni (vltavská kaskáda, Želivka).

Některá další environmentální rizika mají spíše lokální význam. Patří mezi ně výskyt tzv. brownfields, tedy nemovitostí bez funkčního využití nebo s nedostatečným funkčním využitím. Mezi typické brownfields v rámci Prahy patří především plochy

někdejší průmyslové výroby (bývalé továrny apod.) a dopravní funkce (kolejiště, seřadiště...), vyskytují se však také zemědělské brownfieldy. Některé z těchto ploch jsou problematické také v důsledku výskytu ekologických zátěží (půdy, případně vody). Tyto zátěže jsou však v kontextu celé PMO relativně malé. Snahou je tato území funkčně a strukturálně transformovat. Brownfieldy uvnitř města jsou velkým potenciálem pro nové parky, parkové plochy, ale i další vegetační plochy. Ve využití rozvojevých a transformačních ploch jsou velkým problémem regulativy územního plánu, které striktně stanovují budoucí využití těchto ploch. Téměř každé toto území musí projít zdlouhavým procesem změny územního plánu (Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2014).

V rámci urbanizace pražské krajiny se projevují negativní projevy vnitřní suburbanizace města. Tzv. výstavba na zelené louce je technologicky jednodušší proces, takže dochází k rozsáhlé výstavbě ve vnějším pásmu města a to nejen na pozemních určených ke stavbě, ale i na zemědělské půdě. Dochází k tlakům na změnu funkce využití území, rozrůstání trvalých sídel, jejich propojování, přibývá zpevněných ploch. Nová bytová výstavba za hranicemi Prahy není doprovázena dostatečným občanským vybavením, což sebou přináší zvýšenou mobilitu obyvatel. Problematická je hraniční oblast Prahy a Středočeského kraje, kde se nepotkávají potřeby městských částí a hraničních obcí, politické a investiční zájmy. Hl. m. Praha má svůj územní plán, přičemž na území Středočeského kraje se zpracovávají dílčí územní plány obcí a Zásady územního rozvoje. Jedná se o regionální proces, který však není řízen z regionální či státní úrovně, vývoj je řízen obcemi v regionu, které mají zájem přilákat investory a obyvatelstvo. Často tak dochází k nežádoucí suburbanizaci na místo nastavení vyváženého rozvoje území.

3.2/Analýza stakeholderů

3.2.1/ Podrobná identifikace subjektů

Důkladná identifikace subjektů, které mohou být potenciálně aktivně zapojeny do přípravy a realizace ITI nebo mohou být jeho realizací významně ovlivněny. Stěžejním kritériem pro identifikaci byla relevantnost pro řešené území a řešená témata ve Strategii ITI. Jako zdroj pro specifikaci možných subjektů byly využity převážně veřejné databáze, veřejně přístupné zdroje, zpracované analytické materiály a další podkladové materiály IPR Praha. 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 je např. asociace neziskových organizací.
- 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).

Tabulka 15: Podrobná identifikace možných zájmových subjektů

Všechna města a obce v daném území	hl. m. Praha, 13 ORP PMO (Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, 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 hospodář-	Společná asociace nestátních neziskových organizací hlavního města Prahy a Středo-

ská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy apod.)	českého kraje (SANNO), Svaz měst a obcí České republiky
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, školské poradny, akademická obec (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ, vědeckotechnologické parky)	Odbor školství, mládeže a sportu Krajského úřadu Středočeského kraje

3.2.2/ Subjekty relevantní pro ITI PMO

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

Tabulka 16: Matice vlivu a zájmů jednotlivých stakeholderů

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

Provedená identifikace slouží pro analýzu problémů a potřeb. Porovnání zjištěných problémů a potřeb zájmového území představuje východisko pro následné stanovení specifických cílů a opatření. Identifikované subjekty byly přizvány do přípravných pracovních skupin rozdělených podle tematického zaměření Strategie ITI, v implementační fázi budou osloveny k zapojení do pracovních skupin, v nichž se budou vytvářet projektové záměry.

3.2.3/ Hodnocení vlivu

Hodnocení vlivu bylo identifikováno na základě expertního posouzení vztahu organizace k řešeným tématům. Subjekty expertně označeny vysokým vlivem byly 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 – Stará Boleslav, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladrno, Benešov, Beroun)
- Další územní jednotky: Středočeský kraj, MAS
- 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 – Stará Boleslav, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladrno, 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 – Stará Boleslav, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladrno, Benešov, Beroun)

tovice, 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

3.2.4/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 ke Strategii ITI. Byly osloveny veškeré organizace expertně označené jako subjekty s vysokým vlivem. V průběhu přípravy Strategie ITI byla intenzita zájmu odlišná a u jednotlivých subjektů se v průběhu času proměňovala i s přihlédnutím ke specifikaci a zpřesnění jednotlivých specifických cílů a opatření definovaných v návrhové části Strategie ITI.

Z celkového hodnocení vlivu a zájmu při přípravě Strategie ITI lze definovat jako klíčové stakeholdery a partnery hlavní město Prahu (nositele ITI) – Magistrát hlavního města Prahy, Středočeský kraj – Krajský úřad Středočeského kraje a dotčené ORP v Pražské metropolitní oblasti (Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Český Brod, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Slaný, Říčany, Dobříš, Černošice, Kladno, Benešov, Beroun).

3.3/Analýza problémů a potřeb

3.3.1/ Problémová oblast Dopravní infrastruktura

V PMO dochází k dlouhodobému nárůstu míry automobilizace i intenzit silničního provozu. Tento vývoj má při současném nedostatečném rozvoji silniční infrastruktury rapidní negativní důsledky na dopravní systém, ekonomiku i kvalitu života v aglomeraci. Vedle trendu v dopravním chování obyvatel, upřednostňujícího IAD může být příčinou i snížená konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy, např. v důsledku zastaralé a nedostatečně prostorově rozvinuté infrastruktury, neukončené integrace v území aglomerace, nedostatečně řešených návazností mezi různými druhy dopravy, apod.

Tabulka 17: Příčiny a důsledky problémové oblasti Dopravní infrastruktura

Příčiny	Dopravní chování obyvatel upřednostňující IAD	Neuzavřené řešení silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh a další kapacitní komunikace)	Chybějící či nevyhovující cyklistická a pěší infrastruktura	Nedostatečná integrace veřejné dopravy včetně systémů pro přestup na další druhy dopravy	Absence kapacitních kolejových spojení (metro D, letiště, železnice, apod.) a prvků preference veřejné hromadné dopravy	Nedostatečné kapacity P+R a B+R systémů
Problémová oblast	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA					
Důsledky neřešení	Přetížení silniční sítě a vysoké prostorové nároky dopravy v klidu	Přetížení dílčích úseků silniční sítě, zhoršené ovzduší a zhoršená akustická situace v urbanizovaných oblastech	Obtížná prostupnost některých částí PMO pro chodce i cyklisty, nízké využití bezmotorové dopravy	Limitovaná atraktivita veřejné hromadné dopravy v aglomeraci	Snížená konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy, snížená atraktivita nedostatečně či nekvalitně obsluženého území	Přetížení regionálních a páteřních komunikací a zatížení intravilánu hl. m. Prahy IAD a dopravou v klidu
Řeší	1.1.1, 1.1.2, 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2					

3.3.2/Problémová oblast Ochrana před přírodními a ekologickými riziky

Přírodní a ekologická rizika patří vedle znečištěného ovzduší a hlukové zátěže mezi hlavní problémy PMO v oblasti životního prostředí. Vedle spíše potenciálního ohrožení území suchem jsou vysoce aktuálním rizikem zejména povodně. Území PMO má snížený retenční potenciál krajiny, což je zejména v Praze a dalších městech a také v severním zázemí Prahy dáno nižším podílem lesů a vysokým podílem zpevněných ploch, což urychluje odtok vody z krajiny. Území má nedostatek ploch přirozeného rozlivu vody v krajině. Vodní toky v PMO jsou z velké části regulované a nemají původní přirozená koryta. Oblasti nemá dokončen systém technických opatření proti povodním a rovněž varovný, hlásný a výstražný systém chránící obyvatelstvo a ekonomické subjekty před hrozbou povodní.

Tabulka 18: Příčiny a důsledky problémové oblasti Ochrana před přírodními a ekologickými 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 postihovaných oblastí</p> <p>Urychlení odtoku srážek a vznik povodní z přívalových dešťů</p>				
Řeší	2.1.1, 2.1.2				

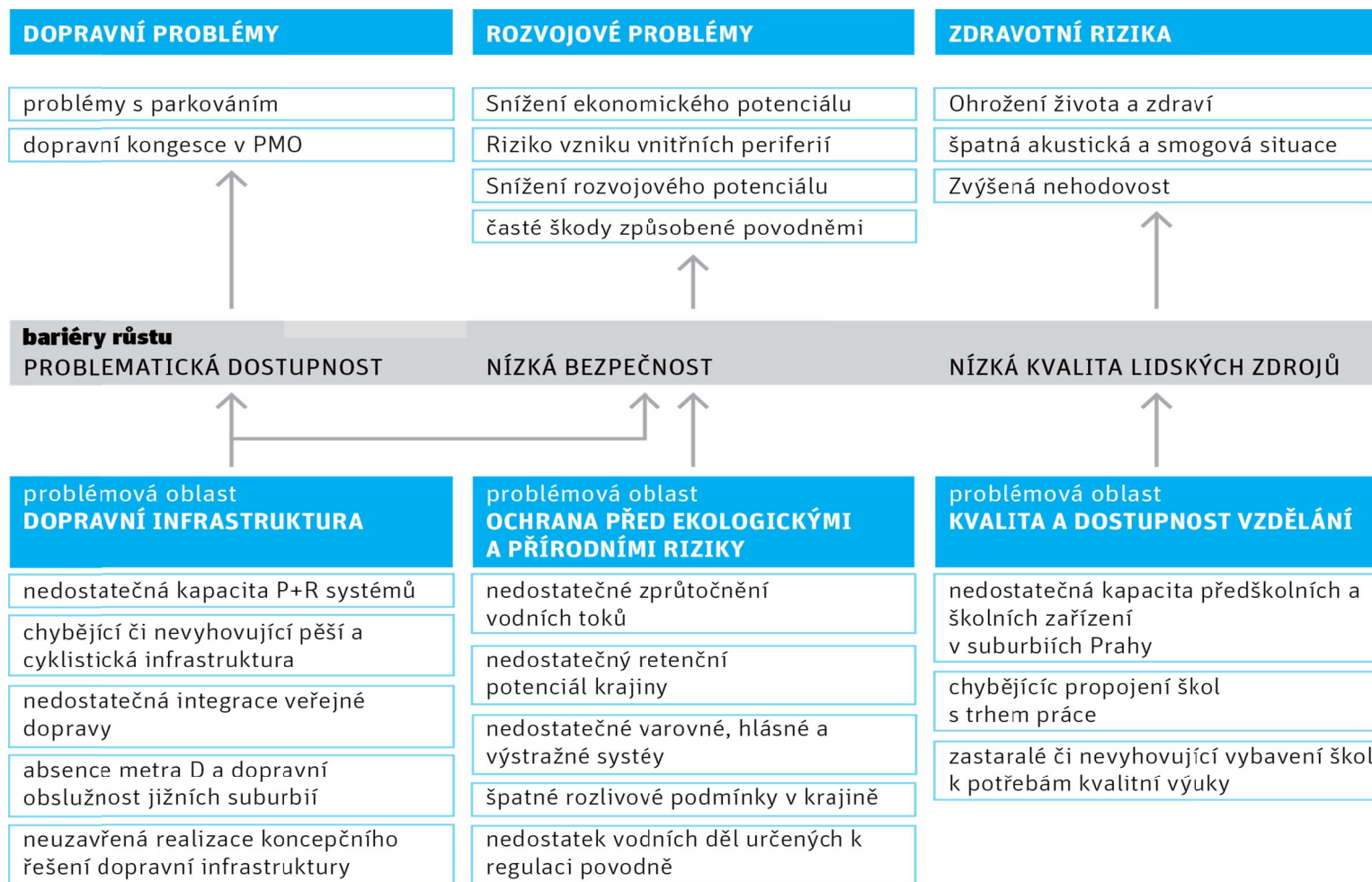
3.3.3/Problémová oblast Kvalita a dostupnost vzdělání

Mateřské školy jsou nedílnou součástí vzdělávacího systému ČR a jejich dostatečné kapacity jsou nutnou podmínkou i pro zajištění včasného návratu rodičů na trh práce. Sledovacím kritériem pro nedostatek kapacit v předškolních zařízeních jsou počty nevyřízených žádostí. Dlouhodobě nejkritičtější situace je především v obcích nacházejících se v prstenci okolo Prahy (Kladno, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Říčany a Černošice). Nedostatečná je také kapacita základních škol, která nedokáže pokrývat zvyšující se poptávku vyplývající ze silných ročníků v mateřských školách. Výrazným problémem především základních a středních škol je pak zastaralé vybavení, které nevyhovuje požadavkům kvalitní výuky.

Tabulka 19: 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			

3.3.4/Strom problémů



3.4/ SWOT analýza

Při zpracování SWOT analýzy byly využity zejména socioekonomická analýza, níže uvedené strategické dokumenty a podklady expertů za jednotlivé oblasti z IPR Praha, vybraných odborů MHMP 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

Vedle předchozí socioekonomické analýzy byly pro zpracování SWOT analýzy využity tyto dokumenty:

- 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

SWOT analýza PMO je zpracována jednak souhrnně, a jednak pro vybraná dílčí témata.

3.4.1/Souhrnná SWOT analýza PMO

Hl. m. 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.

Tabulka 20: Souhrnná SWOT analýza

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 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vysoká dojíždka za prací a službami do Prahy ▪ Riziko povodní na velké části území PMO ▪ Zhoršené ovzduší zejména v oblastech zatížených dopravou ▪ Nedostatečná kapacita technické infrastruktury (plynovody, vodovody, elektrické sítě, ČOV) zejména v okrajových částech PMO ▪ Nedostatek míst v domovech pro seniory, startovacích bytů ▪ Vysoká produkce komunálního odpadu

<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ▪ Geologicky pestrá krajina, na poměry urbanizovaného území vysoký podíl ploch sídelní i volné zeleně 	<p>v zázemí Prahy (tj. ve městech a obcích Středočeského kraje)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nepřehlašování trvalého bydliště přistěhovaných – 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 ▪ 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 ovzduší ▪ Dostatek vhodných investičních příležitostí/zastavitelných ploch, možnost revitalizace brownfields 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Environmentální rizika, zejména povodně, případně sucho ▪ 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 nepochopitelnost mezi počty obyvatel a pracovních míst ▪ 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

3.4.2/Dílčí SWOT analýza: Dopravní infrastruktura

Na jedné straně je nutné vnímat Prahu a její metropolitní oblast jako atraktivní místo v exponovaném středoevropském 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 (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).

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).

Tabulka 21: SWOT analýza oblasti Dopravní infrastruktura

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 	<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

<p>v ucelených úsecích</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Snížení zatížení původních hlavních silničních tras procházejících hustě obydleným územím ▪ Rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze ▪ Rostoucí význam a atraktivita PID ▪ Zájem kraje na zachování provozu na regionálních tratích ▪ Přítomnost největšího letiště v ČR ▪ Výstavba cyklistických stezek 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Špatný technický stav místních komunikací ▪ Neuspokojivý technický stav a parametry železniční sítě (mimo koridory) ▪ Nedostatečně využitý potenciál železnice v městské a příměstské dopravě ▪ Chybějící dopravní obchvaty měst, nedokončený okruh kolem Prahy (Pražský okruh) ▪ Nedůsledná regulace územního rozvoje ve vazbě na poptávku po kapacitní dopravní infrastruktuře ▪ Nerealizace plánovaných dopravních staveb nadmístního charakteru ▪ Špatná úroveň koordinace záměrů Středočeského kraje s Prahou ▪ Nedostatečná kapacita některých silničních úseků ▪ Nedostatečné kapacity či úplná absence P+R, popř. B+R u stanic a zastávek linek veřejné hromadné dopravy s přestupním potenciálem ▪ 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 ▪ Absence kvalitního železničního spojení Praha – Kladno ▪ Absence rychlého kolejového spojení centra Prahy s Letištěm Václava Havla Praha, Ruzyně ▪ Kolizní místa tramvajové a autobusové dopravy s IAD ▪ Nedostatečná preference vozidel veřejné hromadné dopravy v silničním provozu ▪ Nepropojení integrovaných systémů veřejné dopravy SID a PID
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neexistence uceleného koncepčního dokumentu pro P+R na území Středočeského kraje ▪ Značný nárůst dopravního zatížení okrajových městských částí hl. m. Prahy dojíždkou ze suburbii realizovanou na historické silniční síti ▪ Absence moderního řídicího a informačního systému PID ▪ Nedostatečné pokrytí území PID samoobslužnými prodejními zařízeními
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dobudování a rozšíření integrované osobní dopravy na celém území PMO (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 ▪ Pokračující modernizace železniční sítě vedoucí k jejímu vyššímu využití v rámci PID ▪ Posílení vazeb mezi jednotlivými segmenty PID, zejména pak s železnicí ▪ Posílení systému P+R a B+R v dopravních uzlech na území okrajových částí Prahy a na území Středočeského kraje ▪ Vybudování kolejových spojení v relacích s velkou přepravní poptávkou (letiště, metro D) ▪ 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 dopra- 	<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 silničních a kolejových komunikací ▪ Neochota majitelů pozemků tyto odprodat a poskytnout za účelem výstavby veřejně prospěšných staveb v oblasti dopravy (obchvaty, novostavby) ▪ Přetrvávající nepříznivé legislativní prostředí v oblasti dopravních staveb s důsledky především na liniové novostavby (potíže s EIA, ÚR, výkupem pozemků a SP) ▪ 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

vy a další posílení ekologických druhů dopravy	
--	--

3.4.3/Dílčí SWOT analýza: Ochrana před přírodními a ekologickými riziky

Životní prostředí PMO se potýká s řadou významných problémů souvisejících především s extrémní koncentrací lidských činností. V důsledku toho má území zhoršenou kvalitu ovzduší téměř ve všech sledovaných parametrech, zejména pak nadlimitní koncentrace oxidů dusíku, benzo(a)pyrenu a prachových částic. Vysoká hustota osídlení (a tady i vysoký podíl zpevněných ploch) a nedostatek ploch přirozeného rozlivu vody přispívá spolu s nevhodnou regulací vodních toků k urychlování odtoku vody z krajiny a tím zvyšuje riziko povodní. PMO a zejména pak nejbližší zázemí Prahy dále v posledních letech čelí vysokému nárůstu nároků na vybavenost technickou infrastrukturou v důsledku rezidenční i komerční suburbanizace. Ta navíc často využívá výstavby „na zelené louce“, což dále rozšiřuje plochy sídel na úkor jiného funkčního využití území.

Mezi důležité silné stránky PMO (i s přihlédnutím k urbanizovanému charakteru území) naopak patří velká rozloha sídelní zeleně a přítomnost chráněných území vč. velkoplošných (CHKO). Z hlediska environmentálních rizik je možné mezi pozitiva zařadit relativně dobrou předvídatelnou povodňovou situaci (území leží na středních a dolních tocích řek a potoků) a také existenci tzv. vltavské kaskády, která umožňuje regulovat průtok vody.

Tabulka 22: SWOT analýza oblasti Ochrana před přírodními a ekologickými riziky

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jsou vymezena záplavová území vodních toků ▪ Možnost regulace průtoků přehradami na vltavské kaskádě ▪ Významný pokles emisí z velkých stacionárních zdrojů ▪ Dostatečná zásoba zdrojů pitné vody ▪ Geologicky pestré území ▪ Dostatek sídelní zeleně a přírodních parků v Praze a jejím okolí ▪ Přítomnost velkoplošně chráněných území v jihozápadním segmentu PMO 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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) ▪ Výrazná zátěž ovzduší emisemi z dopravy ▪ Zhoršená vybavenost území vodovodem a kanalizací v okrajových částech PMO
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
---	---

3.4.4/ Dílčí SWOT analýza: Kvalita a dostupnost vzdělání

Zásadním faktorem je polarizace dostupnosti, pestrosti nabídky a zřejmě i kvality škol lokalizovaných v Praze a v jejím širším zázemí. Vzhledem k demografickému vývoji regionu je nutné za hlavní problém (slabou stránku) v současnosti považovat napětí mezi kapacitami předškolních zařízení (jeslí, mateřských škol) a prvního stupně základních škol a počtem domácností poptávajících tyto služby. Příčinou problémů v oblasti školské infrastruktury jsou také dopady bývalé střediskové sídelní soustavy, jež vedly v období socialismu k výraznému snížení počtu základních škol v zázemí Prahy. V budoucnosti lze přitom předpokládat pokračování současného demografického trendu. Podpora mateřských a základních škol se tedy jeví jako nejvýznamnější oblast potenciální podpory.

Výrazné rozdíly mezi základními a středními školami v různých částech metropolitního regionu je možné sledovat také ve vybavenosti a v prostředcích na provoz. Nedostatečné prostředky na provoz škol jsou významnou bariérou jejich rozvoje i kvality výuky. Zastaralá infrastruktura a nevyhovující vybavení škol jsou problémem na úrovni základního i středního vzdělávání. Žádoucí je zde podpora vybavení především jazykových učeben, laboratoří, vybavení informačními technologiemi a podpora v oblasti konektivity. V případě středních škol je možné pozitivně vnímat rozsáhlou síť pražských i středočeských škol, kde dochází k diverzifikaci nabídky. Je tedy zřejmé, že spíše než do výstavby nových budov je nutné v případě středního vzdělávání investovat především do vybavenosti škol učebními pomůckami, přispívat školám na provoz a investovat výrazně do platů školských pracovníků. Při setrvání současného stavu by v budoucnosti mohlo dojít k poklesu atraktivity sídel s nevyhovující vybaveností vzdělávacích zařízení a zvýšení jejich závislosti na hlavním

městě. Potřeba podpory kvality škol je zřejmá např. také z rozdílného zájmu o studium na středních školách v Praze a v regionu. Zvýšený zájem o pražské střední školy přitom vede ke zvyšování dojížděky do škol. Příležitostí pro snížení počtu dojíždějících žáků a studentů do Prahy je právě vybudování a zkvalitnění potřebné infrastruktury pro vzdělávání.

Tabulka 23: SWOT analýza oblasti Kvalita a dostupnost vzdělání

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 ▪ 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 (zejména ORP Černošice, Kladno, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Říčany) ▪ Nevyhovující a zastaralé vybavení škol (ZŠ, SŠ) – jazykové učebny, laboratoře, IT vybavení, konektivita ▪ V oblasti odborného vzdělávání nedostatečná spolupráce škol a podnikatelských subjektů ▪ Dostupnost pražských středních škol vede ke zvyšování dojížděky ▪ Nesoulad mezi nabízenými studijními obory a poptávanými pracovními pozicemi ▪ Chybějící praxe absolventům snižuje možnost nalezení práce (zejména technické obory)
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 	<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)

<p>firmami v regionu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Zvýšení kvality vzdělávání v souladu s požadavky trhu práce▪ Podpora umisťování pracovníků vysokých škol ve smyslu kooperace se SŠ a ZŠ	
---	--

4/ Strategická část

4.1/Stanovení vize, globálního cíle, prioritních oblastí, strategických cílů, specifických cílů a opatření

Na základě výstupů analytické části byla pro PMO formulována vize a dále globální cíl větvící se do prioritních oblastí a jejich strategických cílů. Na tuto definovanou strukturu priorit navazují specifické cíle a návrh jednotlivých aktivit a intervencí rozpracovaný do úrovně opatření.

4.1.1/Vize

Vize pro PMO 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!

4.1.2/Globální cíl

V případě PMO nejde o homogenní prostor se společnými rysy. PMO 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 proto 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.

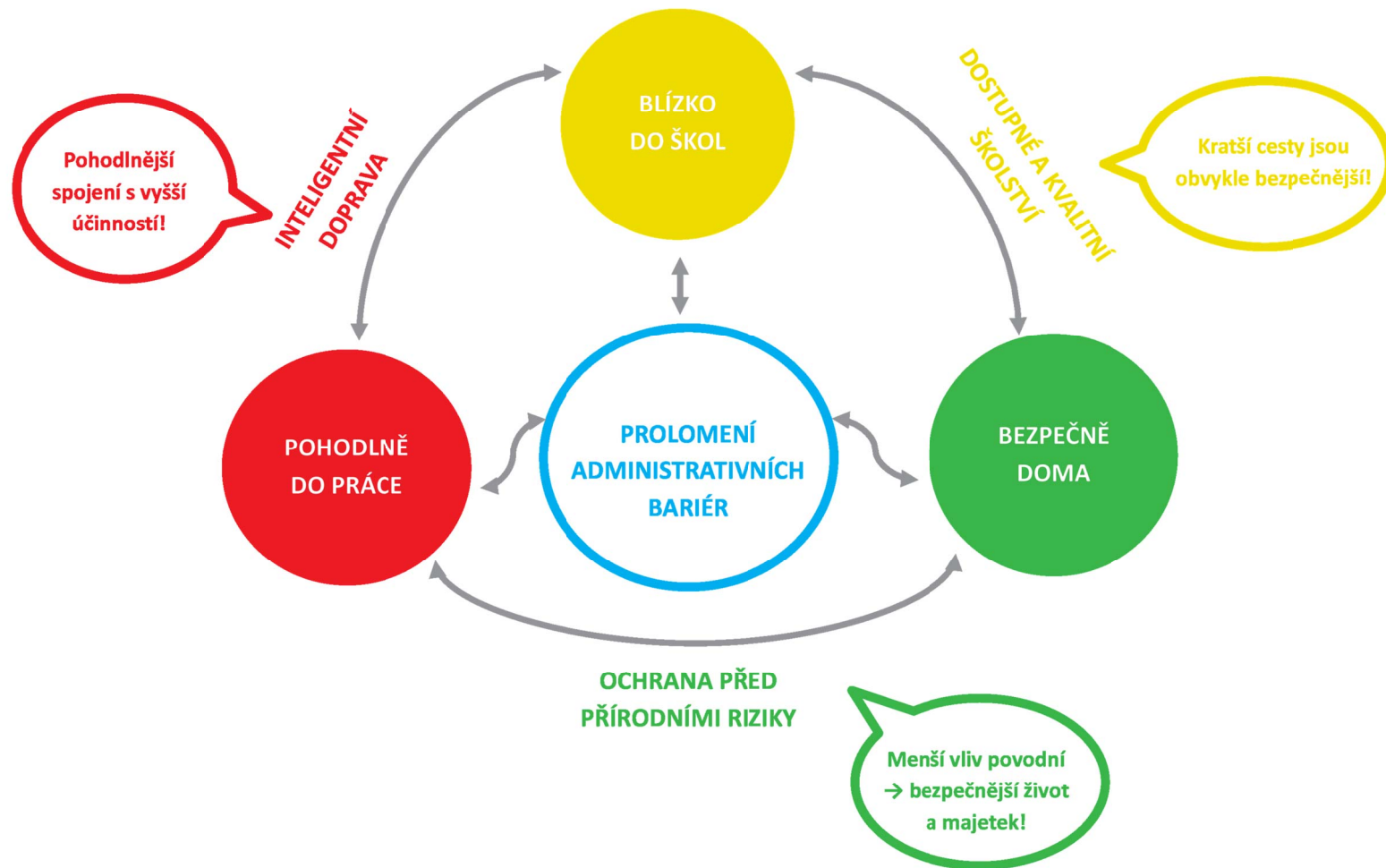
4.1.3/Strategie

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

Tabulka 24: Základní strategické vymezení Strategie ITI

INTEGROVANÁ STRATEGIE PRO ITI 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 infrastrukтурой 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	
	Strategický 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		Strategický cíl Metropolitní oblast využívající šetrná a přírodně blízká řešení a moderní systémy pro ochranu obyvatel a aktivní předcházení rizikům spojeným s přírodními živly		Strategický 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				

Obrázek 1: Synergické propojení Strategie ITI



4.1.4/ Prioritní oblast 1: Inteligentní doprava

Strategický cíl PO1	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 dojíždku do zaměstnání, 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, kapacity parkovišť P+R) 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 PMO, 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 suburbií kolejovou dopravou, včetně chybějící doprovodné infrastruktury (např. chybějící přestupy na železnici, metro; chybějící záchytná parkoviště). Špatnou dopravní obslužnost vykazují zejména jižní suburbia (absence linky metra D).</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 obyvatel PMO, obyvatelé měst jsou zde nadměrně zatěžováni emisemi i hlukem ze silniční dopravy, a to včetně emisí 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). 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 dopra-

	vy. 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)	<p>Výčet představuje hlavní subjekty, u kterých se předpokládá reálné zapojení při implementaci Strategie ITI a to na základě již proběhlé spolupráce při přípravě Strategie ITI. Tímto výčtem nejsou omezeni další příjemci a oprávnění žadatelé dle programového dokumentu IROP a OPPIPR.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Městské části hl. m. Prahy ▪ Další města a obce na území PMO ▪ Středočeský kraj ▪ Dobrovolné svazky obcí ▪ Organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem ▪ Organizace zřizované nebo zakládané obcemi ▪ Organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí ▪ Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách ▪ Dopravci ve veřejné linkové dopravě podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ▪ Ministerstvo dopravy ČR ▪ Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje ▪ Subjekty zajišťující dopravní obslužnost, uvedené v § 8 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, tedy stát, kraje a obce, pokud poskytují veřejné služby v přepravě cestujících samy, a dopravci, kteří jsou provozovateli veřejné linkové dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ▪ ROPID/nový organizátor (právnícká osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících) ▪ DP hl. m. Prahy ▪ TSK hl. m. Prahy ▪ SŽDC
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	<p>Výčet indikátorů (vycházející z jednotlivých OP):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Počet parkovacích míst pro jízdní kola ▪ Počet vytvořených parkovacích míst ▪ Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě ▪ Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města) ▪ Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy ▪ Délka nových podélných dělících preferenčních opatření ▪ Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy ▪ Počet vozidel parkujících na P+R ▪ Celková délka nově postavených silnic ▪ Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic ▪ Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut ▪ Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras ▪ Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě ▪ Podíl cyklistiky na přepravních výkonech ▪ Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu
Významná rizika	Hlavními riziky jsou nedostatečné legislativní zabezpečení přípravy dopravních staveb (např. výkupy pozemků, majetkové vztahy apod.) a obtížné dosahování konsensu hlavních aktérů v oblasti veřejné dopravy na území dvou krajů, resp. hl. m. Prahy a Středočeského kraje.
Časový rámec	2016 – 2023
Výčet opatření	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémů pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy ▪ Opatření 1.1.2: Výstavba a modernizace systémů pro přestup na veřejnou dopravu na území hl. m. Prahy ▪ Opatření 1.2.1: Zavádění a modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky ▪ Opatření 1.2.2: Opatření pro preferenci povrchové městské veřejné dopravy v uličním provozu ▪ Opatření 1.3.1: Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T ▪ Opatření 1.4.1: Budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu ▪ Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě

Pro naplnění strategického cíle prioritní oblasti 1 Inteligentní doprava byly definovány 4 specifické cíle:

- 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

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 OPPIR.

Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémů 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 dostupnosti veřejné dopravy prostřednictvím budování a modernizace přestupních terminálů, zvýšení jejich úrovně a vytváření 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) <p>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</p>
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">▪ Středočeský kraj▪ Obce na území PMO▪ Dobrovolné svazky obcí▪ Organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem▪ Organizace zřizované nebo zakládané obcemi▪ Organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí

	<ul style="list-style-type: none">▪ Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách▪ Dopravci ve veřejné linkové dopravě podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě▪ Ministerstvo dopravy ČR▪ Subjekty zajišťující dopravní obslužnost, uvedené v § 8 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, tedy stát, kraje a obce, pokud poskytují veřejné služby v přepravě cestujících samy, a dopravci, kteří jsou provozovateli veřejné linkové dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
--	---

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	OPPPR, 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. Doplňkově s opatřením 1.1.1 je nutné posílit systémy pro přestup na veřejnou dopravu na vybraných územích hl. m. Prahy tak, aby došlo k redukci zatížení intravilánu Prahy IAD a zvýšení využívání veřejné dopravy.
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 <p>Podpora nejvyužívanějších vstupů do Prahy, kde doposud kapacitní nabídka parkovacích systémů je poddimenzovaná nebo není vůbec zajištěna</p>
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Městské části hl. m. Prahy ▪ Organizace zřízené a založené hl. m. Prahou a městskými částmi hl. m. Prahy ▪ DP hl. m. Prahy ▪ TSK hl. m. Prahy ▪ SŽDC ▪ ROPID/právník osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dle zák. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících)

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 OPPIR.

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. Další rozvoj ITS by umožnil dokončení integrace veřejné dopravy v PMO a zvýšení uživatelské atraktivity veřejné dopravy.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none">▪ Výstavba, rekonstrukce nebo modernizace ITS a dopravní telematiky pro veřejnou dopravu<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 <p>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.</p>
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">▪ Středočeský kraj▪ Obce na území PMO▪ Dobrovolné svazky obcí▪ Organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem▪ Organizace zřizované nebo zakládané obcemi▪ Organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí▪ Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách▪ Dopravci ve veřejné linkové dopravě podle zákona č. 111/1994

	<p>Sb., o silniční dopravě</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Ministerstvo dopravy ČR▪ Subjekty zajišťující dopravní obslužnost, uvedené v § 8 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, tedy stát, kraje a obce, pokud poskytují veřejné služby v přepravě cestujících samy, a dopravci, kteří jsou provozovateli veřejné linkové dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících
--	---

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	OPPPR, 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 ztraktivnější 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 <p>Doplňková 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</p>
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Městské části hl. m. Prahy ▪ Organizace zřízené a založené hl. m. Prahou a městskými částmi hl. m. Prahy ▪ DP hl. m. Prahy ▪ TSK hl. m. Prahy ▪ SŽDC ▪ ROPID/právnícká osoba založená kraji a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dle zák. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících)

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	Zkvalitnit 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	<p>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.</p> <p>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.</p>
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 <p>Obě uvedené aktivity mohou být realizovány pouze na vybrané regionální silniční síti IROP (Vybraná regionální silniční síť je přílohou číslo 3 programového dokumentu)</p>
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">▪ Středočeský kraj▪ Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

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 zaměstnání a za službami, a to včetně využívání kombinace cyklistické a veřejné dopravy.
Popis opatření a typových aktivit	<ul style="list-style-type: none">▪ Výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras▪ Realizace cyklistických jízdních pruhů▪ Budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy (zejména veřejné) a realizace opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti<ul style="list-style-type: none">○ Budování společných stezek a pásů pro chodce a cyklisty, převážně v místech nebezpečného křížení se silniční dopravou○ V případě budování cyklostezek a cyklotras na území Středočeského kraje, sledovat návaznost těchto tras na území hl. m. Prahy○ Doprovodná infrastruktura pro cyklisty může být vybudována vždy pouze při současné rekonstrukci, modernizace nebo výstavbě komunikace pro cyklisty nebo liniového opatření pro cyklisty
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">▪ Středočeský kraj▪ Obce na území PMO▪ Dobrovolné svazky obcí▪ Organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem▪ Organizace zřizované nebo zakládáné obcemi▪ Organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí

Opatření 1.4.2: Modernizace vozového parku ve veřejné dopravě	
Cíl opatření	Snížit emisní zátěž 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 v rámci veřejné hromadné osobní dopravy
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kraje a obce, pokud poskytují veřejné služby v přepravě cestujících samy a dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dle zákona č. 194/2010 Sb.

4.1.5/Prioritní oblast 2: Ochrana před přírodními riziky

Strategický cíl PO2	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	<p>Území PMO je postihováno povodněmi, včetně lokálních povodní způsobených krátkými a intenzivními přívalovými dešti. Povodně jsou způsobeny sníženou ekologickou stabilitou krajiny, nedostatkem ploch přirozených rozlivů vody i nevhodnou regulací říčních koryt, což v úhrnu značně urychluje odtok vody z krajiny. Zásadní příčinou, která ovlivňuje povodňové riziko, jsou pak změny klimatu. Navzdory tomu, že některé oblasti mají kvalitní protipovodňová opatření, je PMO vysoce urbanizované území a povodně zde proto 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 územím 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.</p>
Význam prioritní oblasti	<p>Zásadní význam pro koordinovaný přístup v řešení protipovodňové problematiky PMO.</p>
Vazba na jiné prioritní oblasti	<p>PO1: Inteligentní doprava</p>
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<p>Výčet představuje hlavní subjekty, u kterých se předpokládá reálné zapojení při implementaci Strategie ITI a to na základě již proběhlé spolupráce při přípravě Strategie ITI. Tímto výčtem nejsou omezeni další příjemci a oprávnění žadatelé dle programového dokumentu OPŽP.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Středočeský kraj ▪ Další města a obce na území PMO ▪ Povodí Vltavy, s. p. ▪ ČHMÚ
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblastí	<p>Výčet indikátorů (vycházející z OP):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Délka řešených kilometrů toků ▪ Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním ▪ Počet obyvatel dotčených rozlivem Q100

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním ▪ Počet obcí s nedostatečnou povodňovou ochranou
Významná rizika	Hlavním rizikem v této oblasti je nezbytná koordinace širokého spektra aktérů (města a obce, správa povodí) a rovněž majetkové vztahy, které v některých případech brání komplexnímu protipovodňovému zabezpečení oblasti. Další komplikací je lokalizace předmětného území v dvou krajích (Hl. m. Praha a Středočeský kraj), což dále může komplikovat přípravu potenciálních projektových záměrů.
Časový rámec	2016 – 2023
Výčet opatření	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření ▪ Opatření 2.1.2: Realizace opatření pro řešení povodní

Pro naplnění strategického cíle prioritní oblasti 2 Ochrana před přírodními riziky byl definován 1 specifický cíl:

- Specifický cíl 2.1 Zabezpečit území před následky povodní

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 OPŽP.

Opatření 2.1.1: Budování protipovodňových opatření	
Cíl opatření	Ochránit území před povodněmi realizací protipovodňových opatření
Zdroj financování	OPŽP, 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. Hl. m. 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	<p>Podstatou opatření je 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 realizována v souladu s komplexností řešení daného problému a s přihlédnutím na dopad na území Středočeského kraje i Prahy:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Zprůtočnění koryt vodních toků▪ Zvýšení retenčního potenciálu krajiny (např. retenční nádrže, rybníky apod.)▪ Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině▪ Zadržení srážkové vody v krajině a její další využití▪ Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně <p>Jednotlivé aktivity budou navazovat na již zrealizované aktivity v oblasti protipovodňových opatření a dále tak posílí budovaný systém protipovodňové ochrany hl. m. Prahy a jeho okolí. Vedle nástroje ITI jsou dosud využity a do budoucna využitelné také jiné finanční zdroje (ESIF mimo ITI, rozpočty měst a obcí atd.).</p>
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">▪ Hl. m. Praha▪ Středočeský kraj▪ Další města a obce na území PMO▪ 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	OPŽP, 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 povodní přívalových. Realizace komplexního preventivního systému ochrany před povodněmi je integrovaná, ale přitom modulární činnost, kterou lze realizovat koordinovaně, postupně a s využitím různých finančních zdrojů.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Jednotlivé aktivity budou dále rozvíjet systém opatření pro prevenci a řešení povodní. Za tím účelem se předpokládá využití široké škály finančních zdrojů – vedle nástroje ITI také individuální projekty s dotací z ESIF, rozpočet hl. m. Prahy, dalších měst a obcí. V rámci ITI budou realizované následující typové aktivity:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Budování, rozšíření a zkvalitnění varovných, hlásných, předpovědních a výstražných systémů na lokální úrovni (v rámci systému pro hl. m. Prahu a její okolí) ▪ Analýzy odtokových poměrů včetně návrhů možných protipovodňových opatření ▪ Digitální povodňové plány pro území PMO nebo jeho části
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Středočeský kraj ▪ Další města a obce na území PMO ▪ Povodí Vltavy, s. p. ▪ ČHMÚ

4.1.6/Prioritní oblast 3: Dostupné a kvalitní školství

Strategický cíl PO3	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 specifickou věkovou strukturou vykazují oblasti s velkým nárůstem počtu obyvatel v zázemí Prahy (především ORP Černošice, Kladno, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Říčany) nedostatečný počet vzdělávacích zařízení, přičemž nedostatečné jsou zejména kapacity mateřských škol. Jelikož i v budoucnosti lze očekávat relativně rozsáhlou suburbánní výstavbu s obdobným demografickým složením nově přichozích obyvatel, 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 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. zbývajících částí aglomerace.</p>
Význam prioritní oblasti	<p>Zásadní význam z hlediska zajištění dostatečných kapacit mateřských škol a nabídky kvalitních základních a středních škol v zázemí hl. m. Prahy, které by odpovídaly potřebám trhu práce.</p>
Vazba na jiné prioritní oblasti	<p>PO1: Inteligentní doprava</p>
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<p>Výčet představuje hlavní subjekty, u kterých se předpokládá reálné zapojení při implementaci Strategie ITI a to na základě již proběhlé spolupráce při přípravě Strategie ITI. Tímto výčtem nejsou omezeni další příjemci a oprávnění žadatelé dle programového dokumentu IROP.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Středočeský kraj ▪ Další města a obce na území PMO ▪ Povodí Vltavy, s. p. ▪ ČHMÚ

Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	<p>Výčet indikátorů (vycházející z OP):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém ▪ Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení ▪ Počet osob využívající zařízení péče o děti do 3 let ▪ Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení ▪ Počet podpořených vzdělávacích zařízení
Významná rizika	<p>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 vzdělávání (KAP) a Místních akčních plánů vzdělávání (MAP).</p>
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 (ZŠ, SŠ)

Pro naplnění strategického cíle prioritní oblasti 3 Dostupné a kvalitní školství byly definovány 2 specifické cíle:

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

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 struktuře vykazují oblasti s velkým nárůstem počtu obyvatel v zázemí Prahy (zejména ORP Černošice, Kladno, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav 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	Realizované aktivity budou přispívat k rozšiřování kapacit pro předškolní vzdělávání včetně zařízení péče o děti do 3 let. V rámci ITI budou realizované následující typové aktivity: <ul style="list-style-type: none">▪ Výstavba nových objektů pro účely předškolního vzdělávání▪ Rekonstrukce a přístavby stávajících objektů mateřských škol spojené s navýšením kapacity
Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none">▪ Hl. m. 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

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 (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 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. zbývajících částí 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 a rekonstrukce kmenových učeben v sociálně vyloučených lokalitách pro rozšiřování kapacit základních škol▪ Výstavba, rekonstrukce a vybavení odborných učeben, laboratoří, dílen, center odborné přípravy a pozemků pro výuku přírodovědných a technických oborů, výuku technických a řemeslných dovedností a pro rozvoj dalších klíčových kompetencí (v oblastech komunikace v cizích jazycích, práce s digitálními technologiemi)▪ 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 vzdělávání v daném území.

Časový plán realizace	2016 – 2023
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hl. m. Praha ▪ Další města a obce na území PMO ▪ Organizace zřizované nebo zakládané obcemi ▪ Školy a školská zařízení v oblasti předškolního, základního a středního vzdělávání ▪ Středočeský kraj ▪ Organizace zřizované nebo zakládané krajem

4.2/ Koincidenční matice

4.2.1/ Popis integrovaného přístupu a partnerského přístupu

V rámci nástroje ITI pro PMO se široce uplatňuje integrovaný přístup při řešení rozvoje tohoto území s největší koncentrací obyvatelstva a lidských aktivit v Česku. Územní integrace činností na území hl. m. Prahy a středních Čech (vč. jednotlivých měst a obcí ve Středočeském kraji) je důležitým, a přitom dosud často nedostatečně akcentovaným principem regionálního rozvoje celé metropolitní oblasti. Určitou bariéru dosud představuje skutečnost, že území PMO je administrativně rozděleno do dvou krajů (Hl. m. Praha a Středočeský). Každý z nich je navíc jinou jednotkou NUTS 2 jiného typu území členění pro potřeby implementace regionální politiky EU v období 2014 – 2020 (Praha je více rozvinutým regionem, Středočeský kraj méně rozvinutým regionem). V rámci ITI PMO jsou jednotlivá řešená témata řešena napříč územím. Doprava je pojímána jako komplex jak v rozvoji sítě silnic a cyklostezek v Praze a jejím okolí, tak i v oblasti rozvoje Pražské integrované dopravy zasahující z Prahy desítky kilometrů do hloubi Středočeského kraje. V oblasti životního prostředí bude řešeno především riziko povodní, které se bez účinné integrace činností v širším území (jednotlivá dílčí povodí v PMO) neobejde. Rovněž oblast předškolního a základního vzdělávání vyžaduje koordinaci rozvoje kapacity a kvality jednotlivých škol a školských zařízení, a to i s ohledem na vnitřní funkční provázanost území (každodenní dojíždka za prací, službami a do škol, komerční i rezidenční suburbanizace atd.), v němž Praha jako metropole Česka fakticky výrazně přesahuje své administrativní hranice.

Strategie ITI se zaměřuje na integrované projekty s prokazatelným nadregionálním dopadem. Například řešení protipovodňové problematiky bude realizováno především na menších tocích na území Středočeského kraje, které však vstupují do Prahy a vlévají se do Vltavy, takže konečný dopad se projeví podél celého toku v obcích Středočeského kraje i v Praze. Záchytná parkoviště typu P+R ve Středočeském kraji či na okraji hl. m. Prahy zase sníží nadměrnou zátěž hlavního města automobilovou dopravou.

Strategie ITI dále vykazuje věcnou integrovanost. Jednotlivé aktivity v konečném důsledku zvýší kvalitu života obyvatel PMO (infrastrukturní vybavenost, životní prostředí atd.). Silnou provázanost vykazují plánovaná opatření v oblasti dopravy, kde se předpokládá posílení atraktivity veřejné dopravy ve vazbě na dopravu individuální automobilovou i cyklistickou. To v konečném důsledku přispěje ke zlepšení životního prostředí (nižší emise znečišťujících látek do ovzduší, nižší hluková zátěž). S dopravními toky souvisí i otázka optimalizace kapacit předškolních zařízení a základních škol, která může (vedle nesporného přínosu ke kvalitě samotného vzdělávacího procesu a kvalitě života obyvatel) mírně snížit nezbytné dopravní výkony a množství uskutečněných cest.

Hl. m. Praha pro své území využívá Operační program Praha – pól růstu ČR. Ten je však „svázan“ administrativní hranicí hlavního města. ITI je nástrojem pro řešení problémů metropolitní oblasti bez administrativního omezení, tedy s důrazem na zázemí Prahy, které má na hlavní město silné funkční vazby. I proto je Strategie ITI na-

stavena tak, že výrazná většina aktivit, které budou realizovány, bude mít dopad především právě na zázemí Prahy, tedy na města a obce ve Středočeském kraji v zázemí hlavního města.

Nástroj ITI v jistém smyslu představuje „pilotní projekt“ spolupráce a partnerství hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Také v připravované aktualizaci Strategického plánu hl. m. Prahy v návrhové části je jedním ze strategických záměrů „koordinovat řízení města ve spolupráci se Středočeským krajem a městskými částmi“ a jednou z aktivit je „vytvoření platformy pro koordinaci a společné plánování záměrů se Středočeským krajem v rámci PMO“. ITI je v neposlední řadě proto také organizačním a komunikačním nástrojem k zjištění problémů při koordinaci složitějších projektů a aktivit. Například při řešení protipovodňové ochrany na celém vodním toku je často hlavním problémem a limitujícím rizikem koordinace několika subjektů, správců toků apod. ITI pomáhá stakeholderům v území tato rizika a bariéry překonávat.

4.2.2/Vnitřní provázanost Strategie ITI

Koincidenční matice je metodickým nástrojem, jehož hlavním aplikačním přínosem je poznání, nakolik jsou vzájemně provázána opatření v rámci jednoho specifického cíle, případně více specifických cílů definovaných Strategií ITI. Vzájemná vazba, resp. intenzita vazeb mezi opatřeními strategie je v koincidenční matici vyjádřena v několika úrovních (0 – žádná vazba, 1 – slabá vazba, 2 – silná vazba; intenzita vazeb je pro lepší přehlednost zvýrazněna také barevnou škálou). Koincidenční matice je znázorněna níže.

Tabulka 25: Koincidenční matice

Specifický cíl/ opatření		SC 1.1		SC 1.2		SC 1.3	SC 1.4		SC 2.1		SC 3.1	SC 3.2
		1.1.1	1.1.2	1.2.1	1.2.2	1.3.1	1.4.1	1.4.2	2.1.1	2.1.2	3.1.1	3.2.1
SC 1.1	1.1.1	X	2	1	1	1	1	2	0	0	1	1
	1.1.2	2	X	1	1	1	2	2	0	0	1	1
SC 1.2	1.2.1	1	1	X	2	1	1	1	0	0	0	0
	1.2.2	1	1	2	X	1	1	1	0	0	0	0
SC 1.3	1.3.1	1	1	1	1	X	2	1	1	1	1	1
SC 1.4	1.4.1	1	2	1	1	2	X	2	1	1	1	1
	1.4.2	2	2	1	1	1	2	X	0	0	1	1
SC 2.1	2.1.1	0	0	0	0	1	1	0	X	2	0	0
	2.1.2	0	0	0	0	1	1	0	2	X	0	0
SC 3.1	3.1.1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	X	2
SC 3.2	3.2.1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	2	X

Velmi silné vnitřní vazby vykazuje Strategie ITI přirozeně především v rámci jednotlivých prioritních oblastí a specifických cílů. Opatření v rámci jednoho specifického cíle vykazují vždy nějakou, ať již silnou, nebo slabší vazbu. Převážně slabší vazby lze identifikovat mezi prioritní oblastí 1 (Inteligentní doprava) na jedné straně a prioritními oblastmi 2 (Ochrana před přírodními riziky) a 3 (Dostupné a kvalitní školství) na straně druhé. Je zjevné, že ochrana před přírodními riziky (v rámci této strategie zejména před povodněmi) má příznivý dopad na rozvoj dopravní infrastruktury (sítě silnic a cyklostezek). Rozvoj dopravních sítí a veřejné hromadné osobní dopravy pak příznivě ovlivňuje dostupnost škol, přičemž správné plánování a optimalizace kapacit jednotlivých škol naopak zpětně může mírně snížit nezbytné dopravní výkony. Naopak nejslabší či žádnou vazbu mezi sebou nemají opatření prioritních oblastí 2 (Ochrana před přírodními riziky) a 3 (Dostupné a kvalitní školství).

V rámci prioritní oblasti 1 jsou silně provázána především opatření 1.1.1 + 1.1.2 (obě synergicky a koordinovaně rozvíjejí přestupní vazby v rámci veřejné hromadné osobní dopravy a mezi ní a dalšími druhy dopravy), 1.2.1 a 1.2.2 (obě rozvíjejí uživatelskou atraktivitu a systém řízení dopravy, odbavování cestujících, preferenci veřejné hromadné osobní dopravy na křižovatkách atd.), 1.4.1 a 1.4.2 (obě výrazně přispívají ke zlepšení kvality životního prostředí díky zatraktivnění cyklistické dopravy a snížení emisní zátěže ovzduší vozidly veřejné hromadné osobní dopravy). Silnou vazbu mezi sebou mají i opatření 1.1.2 + 1.4.1 (obě zvyšují atraktivitu cyklistické dopravy a její návaznost na jiné druhy dopravy a tedy i začlenění do dopravního systému PMO). Mezi zbývajících dvojicemi opatření prioritní oblasti 1 lze identifikovat zřetelné, ale přece jen slabší vazby.

Mezi opatřeními prioritní oblasti 2 existuje velmi silná vazba. Tato opatření jsou komplementárně propojená a realizace jednoho z nich výrazně posiluje výsledky a dopady druhého (synergický efekt). Realizace přírodně blízkých, případně technických protipovodňových opatření a současný rozvoj organizační a preventivní ochrany území před povodněmi (varovných, hlásných, předpovědních a výstražných systémů) v součinnosti výrazně sníží riziko povodní i výši škod v případě, kdy již povodeň nastane.

Propojenost opatření v rámci prioritní oblasti 3 je rovněž velmi silná a zjevná. Rozvoj infrastruktury předškolního a základního vzdělávání je možné koordinovat s využitím demografických prognóz a v souhrnu oba typy aktivit přispívají ke zvýšení kvality vzdělávacího procesu, rozvoji klíčových kompetencí i ke zvýšení dostupnosti vzdělávání.

4.3/ Vazba na 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.

Jedná se o problematiku rovných příležitostí a udržitelného rozvoje, která je podrobněji rozepsána níže. V rámci Strategie ITI je přitom horizontální téma rovných příležitostí naplňováno především v rámci prioritní oblasti 3, zatímco oblast udržitelného rozvoje ovlivňují zejména opatření prioritních oblastí 1 a 2. Vliv aktivit v rámci Strategie ITI na horizontální témata je převážně pozitivní, nebyly identifikovány žádné aktivity s případným negativním dopadem na některé z horizontálních témat.

4.3.1/ 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 Strategie ITI pro PMO. Ve všech prioritních oblastech, respektive strategických cílech a specifických cílech Strategie ITI bude respektován horizontální princip rovných příležitostí. Dodržení tohoto principu je zajištěno díky tomu, že opatření, na která se specifické cíle dělí, vycházejí ze specifických cílů operačních programů, které podmínku dodržování rovných příležitostí musí splňovat. Navíc 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 tak, aby měly všechny sociální skupiny stejný přístup k čerpání prostředků. Dle příslibu řídicích orgánů by mělo být zajištěno sledování otázky rovných příležitostí a rovného zacházení ve všech oblastech intervencí na úrovni projektů.

Jak bylo uvedeno výše, v rámci Strategie ITI se princip rovných příležitostí nejvíce promítá do prioritní oblasti 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 v rámci aktivit zaměřených na zvýšení kapacity vzdělávacích zařízení k naplňování principu rovného přístupu obyvatel ke vzdělání. Specifický cíl 3.2 zároveň sleduje specifické potřeby a motivaci znevýhodněných skupin obyvatel, tj. napomáhá integraci všech žáků, primárně pak žáků se speciálními vzdělávacími potřebami (SVP), a to zejména prostřednictvím aktivit v oblasti vybavení učeben kompenzačními pomůckami a souvisejících úprav budov. Aktivity v rámci specifického cíle 3.2 zaměřené na zvýšení kvality vzdělávacích zařízení také zprostředkovaně pozitivně přispívají k posílení principu rovných pracovních podmínek.

Také prioritní oblast 1 – Inteligentní doprava a dotčený strategický cíl přispívá svým způsobem ke zrovnoprávnění společnosti, protože nabízí řešení přijatelné pro všechny společenské vrstvy. Aplikace doplňkových opatření zaměřených na zvýšení bezbariérovosti provozu veřejné dopravy (především úpravy zastávek tramvají a autobusů) zohledňuje potřeby osob se sníženou schopností orientace. Aktivity v rámci specifického cíle 1.4 pak umožňují využívání ekologických způsobů dopravy co nejširšímu spektru koncových uživatelů.

V případě prioritní oblasti 2 – Ochrana před přírodními riziky je dodržování principu rovných příležitostí samozřejmostí, jelikož tento princip je přímo součástí navrhovaného řešení a souvisejících intervencí v oblasti specifického cíle 2.1, tj. zabezpečení území před následky povodní.

4.3.2/ Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj uspokojuje potřeby současnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucím generacím naplňovat jejich vlastní potřeby. Umožňuje zajistit soulad socioekonomického rozvoje a současného zachování životního prostředí. Základním dokumentem na národní úrovni řešícím problematiku udržitelného rozvoje v ČR je Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR.

Horizontální princip udržitelného rozvoje bude respektován ve všech prioritních oblastech, respektive strategických cílech a specifických cílech Strategie ITI. Dodržování principu udržitelného rozvoje je rovněž garantováno již na úrovni operačních programů, kde se řídicí orgány zavázaly nepodporovat 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 Strategie ITI se na udržitelný rozvoj bude zaměřovat primárně prioritní oblast 1 – Inteligentní doprava, kde lze identifikovat pozitivní vliv především v oblasti udržitelných forem dopravy. Specifické cíle 1.1 a 1.2 jsou zaměřeny na zatraktivnění a posílení využívání veřejné dopravy, a to na území hl. m. Prahy i v jejím zázemí. Aktivity specifického cíle 1.4 směřují ke snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, a to jednak formou rozšiřování infrastruktury pro cyklistickou dopravu a jednak nákupem nízkoemisních vozidel pro veřejnou dopravu. Aktivity v rámci specifického cíle 1.3 mají dílčí pozitivní dopady na životní prostředí, kdy prostřednictvím budování silničních obchvatů sídel dojde ke snížení dopravní zátěže v centrech těchto obcí (zvýšení plynulosti dopravy, snížení hluku apod.).

Prioritní oblast 2 – Ochrana před přírodními riziky se zaměřuje na ochranu před povodněmi, přičemž i zde se dbá na zavádění především přírodě blízkých opatření, zaměřených například na zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině, zvýšení retenčního potenciálu krajiny včetně budování retenčních nádrží a rybníků, zprůtočnění koryt vodních toků či na zadržování a další využití srážkové vody.

Prioritní oblast 3 – Dostupné a kvalitní školství 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 IROPu, z něhož budou aktivity financovány.

4.4/Vazba na strategické dokumenty

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

Tabulka 26: 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
		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

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
		Priorita 1; Opatření 1.5 Adaptabilita trhu práce	Prioritní oblast 3
		Priorita 3; Opatření 3.1 Zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami	Dostupné a kvalitní školství
Národní	Národní program reformem 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, slučitelnost 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	
		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 vývo-	

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
		je	
Národní	Dopravní politika ČR	4.2.4 Funkční systém osobní dopavy (specifický cíl obsahuje opatření týkající se zavádění preference veřejné dopavy) 4.2.5 Řešení problémů dopavy ve městech (specifický cíl obsahuje opatření týkající se zavádění preference veřejné dopavy)	Prioritní oblast 1 Inteligentní doprava
Národní	Dopravní sektorové strategie 2. fáze	1.8 Zlepšení městské mobility; Priorita A 5.2 Výstavba nových přestupních terminálů hromadné dopavy; Priorita D 1 Podpora rozvoje infrastruktury veřejné dopavy	
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 3. Ochrana přírody a krajiny; 3.1 Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny 4. Bezpečné prostředí; 4.1 Předcházení rizik; 4.2 Ochrana prostředí před negativními dopady krizových situací způsobenými antropogenními nebo přírodními hrozbami	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
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 3 Připravenost – 3.1 Předpovědní a výstražná povodňová služba; 3.2 Povodňové/krizové/havarijní plány	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky
Národní	Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR	Pilíř 5. Vzdělanost; klíčová iniciativa 5.20 Zvýšení kvality a dostupnosti předškolní výchovy	Prioritní oblast 3 Dostupné a kvalitní
Národní	Strategie vzdělávací	Specifický cíl 2: Odstranění	

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
	politiky České republiky do roku 2020	slabých míst vzdělávacího systému	školství
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	
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

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola/Priorita	Vazba na Prioritní oblast ITI
Regionální	Povodňový plán hl. m. Prahy ⁷	Opatření k ochraně před povodněmi (analýzy, povodňové mapy, povodňové plány atd.)	Prioritní oblast 2 Ochrana před přírodními riziky

Strategie ITI je v souladu s připravovaným návrhem aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy 2015, ve kterém je na problematiku ITI v PMO odkazováno.

⁷ Digitální Povodňový plán hl. m. Prahy bude teprve zpracován. Většina městských částí hl. m. Prahy má povodňový plán již zpracován, v měřítku strategie ITI PMO se však jedná o dokumenty místního významu a do tabulkového přehledu strategických dokumentů tudíž nejsou zahrnuty.

5/ Implementační část

Nastavení implementační struktury a procesů musí odpovídat požadavkům stanoveným v MPIN. 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 (ZS) ITI. 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 hl. m. 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, se nositelem ITI stává vybrané statutární město v aglomeraci. V případě PMO však vedle nositele ITI hraje klíčovou roli partnera Středočeský kraj.

Specifické nastavení bude vykazovat rovněž organizační struktura pro OP Praha – pól růstu ČR (OPPPR), kdy Řídící orgán (ŘO) OPPPR nebude pověřovat výběrem operací v rámci projektů ITI funkcí ZS ITI jiný k tomuto účelu vytvořený subjekt, úkoly ZS ITI bude vykonávat přímo Řídící orgán OPPPR. OPPPR představuje specifický případ, kdy je řídicí orgán dle čl. 123 odst. 1 obecného nařízení⁸ současně i městským orgánem ve smyslu čl. 7 odst. 4 nařízení o EFRR. Navíc by v rámci hl. m. Prahy nebylo možné s ohledem na §160 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, uzavřít veřejnoprávní smlouvu mezi ŘO a ZS, neboť by šlo o jednu a tutéž veřejnoprávní korporaci. Bez smlouvy je obtížné delegovat povinnosti na nějaký subjekt – pro odbory MHMP neexistuje vhodná forma písemně zaznamenaného ujednání (ve smyslu čl. 123, odst. 6 obecného nařízení) s ohledem na to, že má jít o delegování.⁹

Toto jsou základní specifika, jež je nutné v implementačním modelu zohlednit.

⁸ V čl. 123 odst. 1 obecného nařízení se uvádí: „Každý členský stát určí pro každý operační program celostátní, regionální nebo místní orgán veřejné správy nebo veřejný či soukromý subjekt jako řídicí orgán. Tentýž řídicí orgán může být určen pro více operačních programů.“

⁹ Dne 22. 4. 2016 byl na třetím zasedání Monitorovacího výboru Operačního programu Praha – pól růstu ČR schválen proces schvalování integrovaných projektů ITI v rámci OPPPR bez zapojení zprostředkujícího subjektu ITI.

5.1/Popis řízení včetně řídicí a realizační struktury a komunikace nositele Strategie ITI

5.1.1/ Popis již proběhlých postupů

Způsob řízení Strategie ITI závisí na aktuální fázi.

Obrázek 2: Fáze přípravy a realizace Strategie ITI



Dosavadní proces 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 hl. m. Prahy RNDr. Tomášem Hudečkem, Ph.D., Memorandum o vzájemné spolupráci Středočeského kraje a hl. m. Prahy, kterým vyjádřili vůli spolupracovat na přípravě ITI. Na základě podepsaného memoranda uložila dne 2. července 2013 usnesením č. 1157 Rada hl. m. Prahy ředitele Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (v současnosti IPR Praha) zajistit koordinaci přípravy a plnění konkrétních opatření vedoucích k naplňování memoranda, a to v součinnosti se zástupci Středočeského kraje, dotčenými odbory MHMP a dalšími zainteresovanými subjekty. Dne 22. ledna 2014 byl ředitel IPR Praha pověřen primátorem hl. m. Prahy zajištěním tvorby Strategie ITI. Na základě tohoto pověření také IPR Praha čerpal na první část přípravy ITI prostředky z Operačního programu Technická pomoc 2007 – 2013.

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 hl. m. 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 MMR. 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 ŘO operačních programů, která probíhala opakovaně v průběhu celého procesu přípravy Strategie ITI. Úpravy víceméně spočívaly v redukci navržených opatření, a to jak vzhledem k širší podporovaným aktivitám, tak zejména s ohledem na omezenou disponibilní alokaci určenou pro integrované nástroje.

Po celou dobu procesu tvorby Strategie ITI probíhala vzájemná kontinuální koordinace nositele ITI – hl. m. Prahy a klíčového partnera – Středočeského kraje, většinou na úrovni úřednické, několikrát však také za účasti primátora hl. m. Prahy a hejtma-

na Středočeského kraje. Jednání s primátory probíhalo také na ŘO nebo např. s předsedou vlády. Dne 12. prosince 2014 se uskutečnilo společné jednání zástupců ITI se zástupci všech ŘO operačních programů, MMR a Evropské komise (DG Regio).

Zástupci nositele ITI 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 28. prosince 2015 veřejné projednání. Přípomínky byly vypořádány a dne 20. ledna 2016 bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno souhlasné stanovisko.

Dosavadní realizační tým

Pro účely přípravy a zpracování ITI vznikl Řídicí výbor přípravy ITI Praha složený ze zástupců MHMP, IPR Praha, Středočeského kraje a zástupců zpracovatele ITI. Vstupní jednání proběhlo dne 11. března 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.

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

Pracovní skupina „doprava“ ve složení:

- MHMP
- IPR Praha
- Středočeského kraje
- Zástupců obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Externích zpracovatelů Strategie ITI
- Odborných subjektů a partnerů (DP hl. m. Prahy, ROPID, TSK hl. m. Prahy...)

Pracovní skupina „regionální školství“ ve složení:

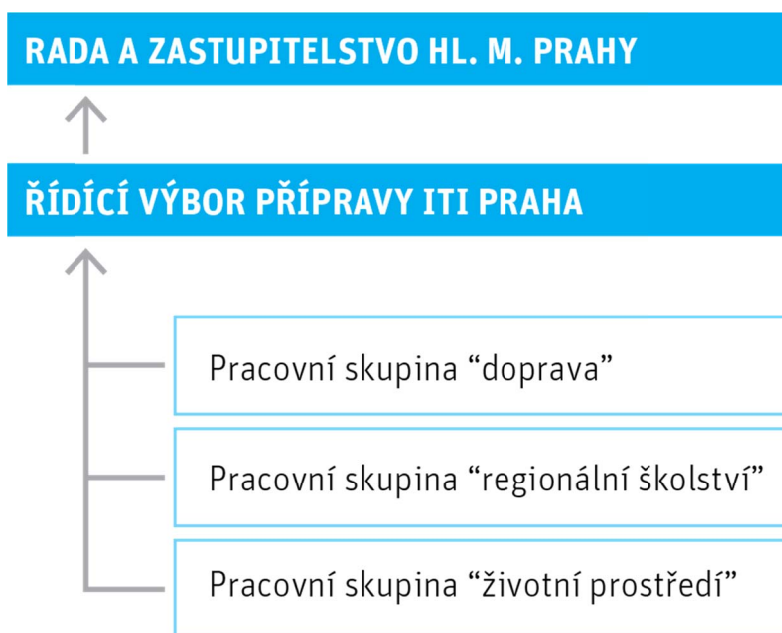
- MHMP
- IPR Praha
- Středočeského kraje
- Zástupců obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Externích zpracovatelů Strategie ITI

Pracovní skupina „životní prostředí“ ve složení:

- MHMP

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

Obrázek 3: Organizační schéma pro přípravnou fázi



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 27). Pracovní skupiny zároveň vykonávaly svou činnost prostřednictvím e-mailové komunikace.

Tabulka 27: Termíny jednání pracovních skupin

Pracovní skupina	Termíny jednání
Doprava	12. 6. 2014; 3. 7. 2014; 5. 2. 2015; 13. 3. 2015; 14. 9. 2015, 30. 11. 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, 30. 11. 2015

Způsob projednání v pracovních skupinách a Řídicím výboru přípravy 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.

Řídicí výbor přípravy ITI Praha byl v průběhu finalizace Strategie ITI transformován do Řídicího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti (Řídicí výbor ITI PMO). Tento výbor byl ustaven usnesením Rady hl. m. Prahy dne 10. listopadu 2015. Součástí usnesení bylo také schválení jeho jednacího řádu.

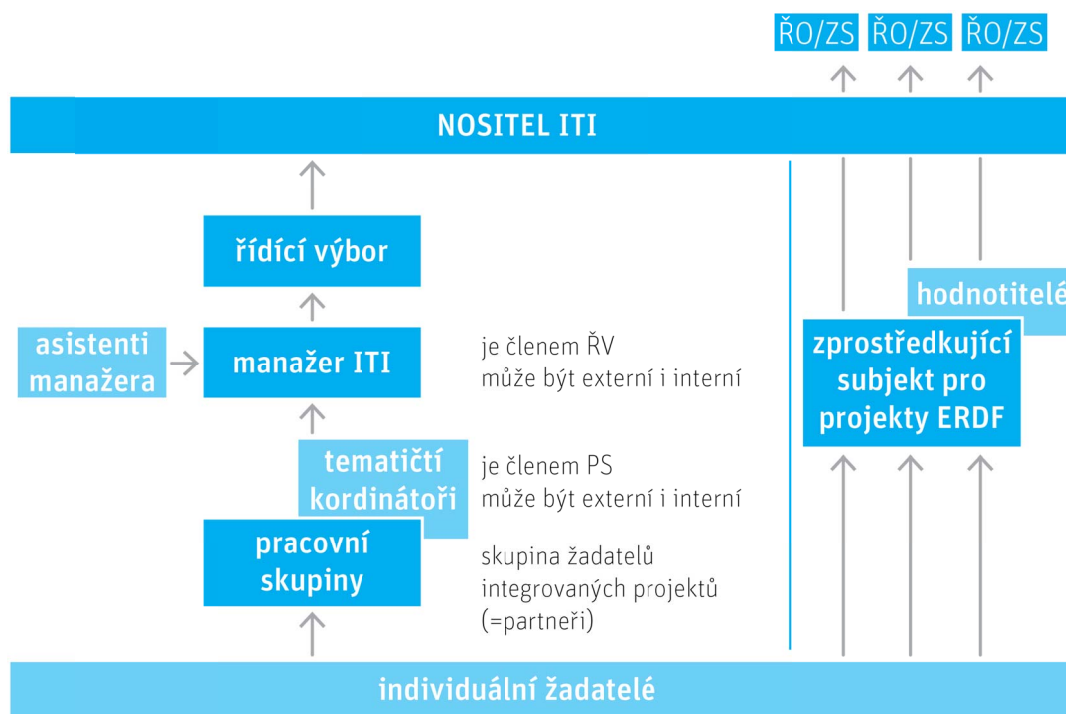
Vzhledem k tomu, že pracovní skupiny byly otevřenou platformou a pouze poradním orgánem pro vhodné nastavení strategické části Strategie ITI, pracovní skupiny nerozhodovaly a nedocházelo k hlasování. Z toho důvodu nebyly svázány žádným statutem či jednacím řádem. Ty budou závazné až ve fázi realizaci Strategie ITI. Jednací řád Řídicího výboru ITI PMO a pracovních skupin je uveden v příloze 8 a 9.

5.1.2/ Organizační schéma

Nositelem ITI PMO je hl. m. Praha. Část agendy spojené s přípravou a realizací ITI je určena IPR Praha, část je v gesci MHMP.

Na zaměstnance v roli ZS ITI se vztahuje Metodický pokyn k rozvoji lidských zdrojů vydaný Národním orgánem pro koordinaci.

Obrázek 4: Organizační schéma pro realizační fázi



Roli nositele ITI vykonávají příslušné orgány hl. m. Prahy, které přijímají zásadní rozhodnutí dle zákona o hl. m. Praze. Jedná se o Radu a Zastupitelstvo hl. m. Prahy. V jejich gesci je schvalování Strategie ITI a schvalování některých podstatných změn Strategie ITI. Vzhledem k tomu, že většina integrovaných projektů bude realizována na území Středočeského kraje, bude Strategii ITI a některé její podstatné změny schvalovat i Rada a Zastupitelstvo Středočeského kraje.

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 ITI zodpovídá také za publicitu ITI jako celku.

Statutární orgány nositele ITI

- Schvalují Strategii ITI.
- Schvaluje podstatné změny Strategie ITI mající vliv na změření Strategie ITI (změny prioritních oblastí, respektive strategických cílů a specifických cílů) a rozpočet specifických cílů a opatření.

Řídící výbor ITI PMO

- Projednává a doporučuje statutárním orgánům nositele ITI ke schválení Strategii ITI.
- Projednává a schvaluje podstatné změny Strategie ITI (úpravy harmonogramu, finančního plánu, indikátorů).
- Schvaluje monitorovací zprávy ITI.
- Vydává doporučení týkající se realizace Strategie ITI nositeli ITI.
- Schvaluje kritéria pro určení souladu projektů se Strategií ITI.
- Vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI.
- Projednává a schvaluje výzvy nositele ITI k předkládání projektových záměrů a zařazení do pracovních skupin.

Manažer ITI (IPR Praha)

- Je členem Řídícího výboru ITI PMO (bez hlasovacího práva).
- Administruje změny Strategie ITI (ve spolupráci s tematickými/územními koordinátory).
- Administruje monitorovací zprávy ITI (ve spolupráci s asistentem).
- Vyhláší a administruje výzvy spojené s realizací ITI (ve spolupráci s asistentem).
- Zajišťuje včasné řešení případných problémů.
- Zajišťuje agendu spojenou s Řídícím výborem ITI PMO (ve spolupráci s asistentem).
- Vyhodnocuje pokrok v realizaci ITI a naplňování jeho cílů/indikátorů (ve spolupráci s asistentem).
- Předkládá soubory integrovaných projektů (výstup z pracovní skupiny) Řídícímu výboru ITI PMO.

Asistent manažera (IPR Praha)

- Administruje změny Strategie ITI.
- Administruje monitorovací zprávy.
- Administruje výzvy spojené s realizací ITI.
- Organizačně zajišťuje chod Řídícího výboru ITI PMO a pracovních skupin.
- 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/územní koordinátor

- 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.

ZS ITI pro projekty ERDF¹⁰ (MHMP, Kancelář ředitele Magistrátu, oddělení projektování a ITI¹¹)

- Provádí posouzení a hodnocení předložených integrovaných projektů včetně posouzení 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 hodnotitelů na DPP či DPČ.
- Vykonává další úkoly stanovené Řídicím orgánem veřejnosprávní smlouvou¹².

Složení Řídicího výboru je v příloze 8 Strategie ITI.

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. Tematictí/územní koordinátoři naopak mohou mít na starosti více pracovních skupin (např. s příbuznými tématy). Pracovní skupiny budou otevřenou platformou, členy se budou stávat všichni předkladatelé projektových záměrů v dané tematické oblasti.

¹⁰ S výjimkou OPPPR.

¹¹ V organizační struktuře musí být jasně oddělena úroveň manažer ITI (a jeho týmu) od úrovně ZS ITI. Zároveň příslušný útvar, v němž bude zařazen ZS ITI, nesmí být ve střetu zájmů, pokud by takový útvar zpracovával projektové žádosti. Rovněž je vhodné, aby byly v rámci organizační struktury odděleny funkce výkonné složky nositele ITI a nositele integrovaných projektů. 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.

¹² Řídicí orgán OPPPR nebude pověřovat výběrem operací v rámci projektů ITI funkcí ZS ITI jiný k tomuto účelu vytvořený subjekt, úkoly ZS ITI bude vykonávat přímo Řídicí orgán OPPPR. ŘO OPPPR v důsledku tohoto řešení nebude uzavírat veřejnosprávní smlouvu k pověření ZS ITI výkonem funkce.

Tematičtí/územní koordinátoři působí v území v závislosti na tematickém určení (tematická oblast regionálního školství, životního prostředí a dopravy) nebo územním určení (v případě, že by některé specifické území vykazovalo větší množství projektových záměrů zařazených do ITI). Konkrétní specifikace oblastí působnosti tematických/územních koordinátorů bude součástí operačního manuálu nositele ITI.

5.1.3/ Administrativní kapacity

Tabulka 28: Administrativní kapacita

Orgán	Personál	Umístění
Řídící výbor ITI PMO	členství bez pracovněprávního vztahu	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře hl. m. Prahy
Pracovní skupiny	ad hoc sestavené na základě výzev města bez pracovněprávního vztahu	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře hl. m. Prahy
Manažer ITI	1 zaměstnanec IPR Praha na plný úvazek (financován z OPTP)	IPR Praha, Sekce strategií a politik, Kancelář strategie a rozvoje
Asistent manažera	1 zaměstnanec IPR Praha na částečný úvazek (financován z OPTP)	IPR Praha, Sekce strategií a politik, Kancelář strategie a rozvoje
Tematičtí/územní koordinátoři	4 – 6 zaměstnanců IPR Praha na částečný úvazek nebo na DPP či DPČ (financování z OPTP) ¹³	IPR Praha, Sekce strategií a politik, Kancelář strategie a rozvoje
ZS ITI pro projekty ERDF	až 5 zaměstnanců MHMP na plný či částečný úvazek nebo na DPP či DPČ (hodnotitelé), v souhrnu 2,5 úvazku (2,5 úvazku financováno z OPTP) ¹⁴	MHMP, odbor Kancelář ředitele Magistrátu, oddělení projektování a ITI
Hodnotitelé	soubor subjektů zapojených na základě DPČ či DPP k hodnocení série projektů dle požadavků ŘO, financování	ad hoc kontrakty (DPP, DPČ) pod Odborem Kanceláře ředitele Magistrátu MHMP

¹³ Konkrétní rozložení tematických a územních koordinátorů bude upřesněno v interním operačním manuálu nositele ITI.

¹⁴ Konkrétní rozložení zaměstnanců ZS ITI včetně hodnotitelů bude upřesněno v interních postupech ZS ITI a dle požadavků dotčených řídicích orgánů operačních programů. Strategie ITI obsahuje pouze základní informace o funkci ZS ITI a předpokládaného rozložení zaměstnanců MHMP.

	vaní z OPTP	
--	-------------	--

Tým nositele ITI (manažer ITI, asistent a tematictí/územní koordinátoři) budou až do výše 4,5 úvazku financování z OPTP. Rovněž pracovníci ZS ITI budou až do výše 2,5 úvazku financování z OPTP.

5.1.4/Oddělení funkcí

Předpokládá se, že většina realizovaných intervencí bude na území Středočeského kraje, hl. m. Praha tak bude pouze minoritním žadatelem o dotace u projektů realizovaných v rámci ITI PMO, kde zároveň plní funkci nositele ITI. Z tohoto důvodu je hrozba střetu zájmů značně omezená. Přesto má nositel ITI jasně oddělené role na úrovni manažera ITI od rolí souvisejících s výběrem projektů. Výběr projektů bude probíhat u ZS ITI, který bude zařazen do organizační struktury MHMP, 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 hl. m. Prahy a kde budou zařazeni manažer ITI, jeho asistent a tematictí/územní 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.

Podrobné vymezení rozsahu činnosti jednotlivých zaměstnanců, z něhož bude zřejmé oddělení rolí, bude popsán v operačním manuálu nositele ITI a ZS ITI, jehož součástí bude i popis pracovních pozic.

5.1.5/Způsob řízení realizace ITI PMO

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

Informace obsažené v operačním manuálu nositele ITI, které jsou zároveň nezbytné pro předkladatele projektů, budou zveřejněny společně s výzvou nositele 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 hl. m. Prahy, Středočeského kraje a na stránkách IPR Praha, kde bude zřízena speciální sekce ITI PMO. O zajišťování absorpční kapacity budou pečovat tematičtí/územní koordinátoři. S ohledem na nastavený harmonogram bude nositel ITI vyhlašovat jednotlivé výzvy k předkládání projektových záměrů a zapojení potenciálních žadatelů do pracovních skupin. Výzvy budou zveřejněny na úřední desce hl. m. Prahy a Středočeského kraje a na webových stránkách ITI PMO, které budou provázány s webovými stránkami hl. m. Prahy, Středočeského kraje a IPR Praha. Zveřejnění proběhne i dalšími běžnými postupy, jako jsou tištěná média, případně dalšími komunikačními kanály.

Tematičtí/územní 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/územní koordinátory budou uvedeny na webových stránkách ITI PMO a budou uváděny ve vyhlašovaných výzvách.

Příprava výzev nositele ITI

Nositel ITI bude prostřednictvím IPR Praha vyhlašovat výzvy k předkládání projektových záměrů a 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 ITI k předkládání projektových záměrů a k zapojení do pracovních skupin bude navazovat na příslušnou výzvu ŘO. Text a parametry výzvy bude připravovat manažer ITI ve spolupráci se svým asistentem a příslušným tematickým/územním koordinátorem. Výzva nositele ITI bude konzultována s příslušným ŘO a ZS ITI a dále bude projednána a schválena Řídicím výborem ITI PMO.

V případě programů ERDF, kde bude město vykonávat i roli ZS ITI, budou součástí výzvy i hodnotící kritéria. Hodnotící kritéria budou také předmětem schvalování v Monitorovacím výboru příslušného operačního programu.

Po schválení výzvy nositele ITI zajistí manažer její zveřejnění na úřední desce hl. m. Prahy a Středočeského kraje, na webových stránkách IPR Praha a minimálně jedním v místě obvyklým způsobem. Spolu s výzvou bude zveřejněna kompletní dokumentace související s ITI. 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 předložení projektových záměrů nesmí být kratší než 10 pracovních dní. Ve výzvě musí být uvedeny kontaktní údaje na manažera ITI či jeho asistenta, na příslušného tematického/územního koordinátora a dále veškeré podrobné informace potřebné pro přípravu projektového záměru. Další podrobnosti k formě výzvy budou uvedeny v interním operačním manuálu nositele ITI.

Postup projednávání projektů v pracovní skupině

Po uplynutí termínu k předkládání projektových záměrů stanoveném ve výzvě nositele ITI k předkládání projektových záměrů a k zapojení potenciálních žadatelů do pracovní skupiny svolá příslušný tematický koordinátor jednání pracovní skupiny. Po-

zvání na první jednání pracovní skupiny v rámci dané výzvy obdrží všichni předkladatelé projektových záměrů. Pozvánka je rozeslána e-mailem minimálně 10 kalendářních dnů před termínem konání pracovní skupiny a adresát je vyzván k potvrzení účasti do 5 kalendářních dnů. V případě, že tematický koordinátor neobdrží reakci adresáta ve stanovené lhůtě, 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 vztažené k dané výzvě 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 konsensuálních řešení a k případným úpravám předložených projektových záměrů. Následně každý předkladatel krátce představí svůj projektový záměr.

Pokud tematický koordinátor po posouzení vyhodnotí, že některý projektový záměr není v souladu s parametry výzvy (podporované aktivity, vymezené území apod.), oznámí své stanovisko na jednání pracovní skupiny. Pokud přesto předkladatel trvá na pokračování své působnosti v pracovní skupině a dalšímu rozpracování projektového záměru, má možnost se i nadále jednání pracovní skupiny účastnit, ale o této skutečnosti se učiní záznam v zápisu pořízeném z jednání pracovní skupiny.

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 konsensuálního řešení při dosažení souboru projektů naplňujícího parametry výzvy. Za tímto účelem mohou probíhat i následná jednání pracovní skupiny. Počet jednání pracovní skupiny vázané k dané výzvě není omezen a vyplývá z průběhu jednání pracovní skupiny. Pokud se pracovní skupina usnese na nutnosti dalšího jednání, přímo na svém jednání zvolí termín a místo příštího jednání a tato informace bude uvedena v zápisu z jednání pracovní skupiny¹⁵.

Projektové záměry jsou v rámci jednání pracovní skupiny dopracovány do finální podoby. V závislosti na požadavcích jednotlivých operačních programů mohou být dopracovány až do podoby kompletní projektové žádosti.

Výstupem z jednání pracovní skupiny je soubor/soubory projektů naplňující parametry výzvy nositele ITI. Přílohou tohoto souboru projektů jsou v závislosti na požadavcích a pravidlech jednotlivých programů buďto projektové záměry nebo kompletní projektové žádosti.

Pokud dojdou členové ke konsensu při tvorbě souboru projektů a výstupem z jednání pracovní skupiny nejsou konkurenční soubory projektů, předá tematický koordinátor

¹⁵ Časový prostor pro konání pracovních skupin musí být nastaven tak, aby soubor projektů byl předložen Řídicímu výboru ITI PMO k projednání nejpozději 60 kalendářních dní před termínem ukončení příslušné výzvy ŘO k předkládání žádostí o dotaci.

manažerovi ITI zfinalizovaný soubor projektů k projednání v Řídicím výboru ITI PMO.

Pokud členové pracovní skupiny nedojdou k úplnému konsensu 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.).

Kritéria pro posouzení v Řídicím výboru ITI PMO budou upravena v interním manuálu nositele ITI, případně upravena a zveřejněna nejpozději spolu s vyhlášením příslušné výzvy nositele ITI.

Posouzení projektů v Řídicím výboru ITI PMO

Nejpozději do 14 kalendářních dnů po předání výstupů z pracovní skupiny svolá manažer ITI jednání Řídicího výboru ITI PMO (s termínem dle časových možností členů ŘV vzhledem k usnášeníschopnosti výboru). Jednání Řídicího výboru ITI PMO bude svoláno e-mailem a členové Řídicího výboru nejpozději 7 kalendářních dní před jednáním potvrdí přijetí pozvánky spolu s uvedením informace o své účasti na jednání. Na jednání Řídicího výboru ITI PMO manažer ITI představí obdržené soubory projektů. K představení záměrů může být přizván tematický/územní 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. Na základě tohoto posouzení vydá Řídicí výbor ITI PMO každému projektu ze souboru projektů Vyjádření o souladu projektu s integrovanou strategií. Podrobnosti budou popsány v interním operačním manuálu nositele ITI, případně nejpozději spolu s vyhlášením příslušné výzvy.

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 doporučující vyjádření, příp. zda vůbec některému souboru doporučující vyjádření vydá. V případě nevydání doporučujícího vyjádření 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 ITI a bude rovněž zveřejněn v příslušné výzvě.

Rozpracování projektů do podoby konkrétních projektových žádostí

Do 7 kalendářních dnů po projednání souborů projektů v Řídicím výboru ITI PMO informuje manažer ITI (příp. ve spolupráci s tematickým koordinátorem) jednotlivé

předkladatele projektů o usnesení Řídicího výboru ITI PMO a předá jim vyjádření ŘV o souladu/nesouladu projektu s integrovanou strategií¹⁶.

Předkladatel projektu, který byl doporučen Řídicím výborem ITI PMO, zpracuje/zfinalizuje standardní žádost o dotaci dle pravidel příslušného ŘO. Žádost vypracuje/zfinalizuje v monitorovacím systému MS2014+. Žádost musí mít veškeré parametry uvedené ve schváleném projektovém záměru/projektové žádosti. Povinnou přílohou žádosti o dotaci je stanovisko Řídicího výboru ITI PMO a projektová fiše.

Žádost je pak prostřednictvím monitorovacího systému předložena:

- V případě projektů financovaných z ERDF příslušnému ZS ITI.
- V případě projektů financovaných z ESF a FS příslušnému ŘO či oprávněnému ZS.

Projektová žádost musí být zpracována a předložena v termínu stanoveném v projektové fiši.

Konkrétní postupy budou stanoveny v interním operačním manuálu nositele ITI.

Role ZS ITI

Integrované projekty financované z prostředků ERDF budou v první fázi hodnoceny ZS ITI. Budou hodnoceny minimálně z hlediska přijatelnosti a formálních náležitostí a dále ověření kvalitativních aspektů projektu a jeho souladu s integrovanou strategií na základě hodnotících kritérií v rozsahu svěřeném veřejnoprávní smlouvou resp. pověřovací listinou. Hodnotící kritéria jsou podmíněna schválením v Monitorovacím výboru příslušného operačního programu. Zapojení ZS ITI do implementační struktury podléhá auditu designace.

Detailní postupy v případě IROP budou vycházet z veřejnosprávní smlouvy mezi ŘO IROP a městem. Detailní postupy v případě OPPPR budou vycházet z pověřovací listiny případně jiného legislativního aktu. Postupy budou dále podrobně popsány v operačním manuálu ZS ITI.

Řízení změn integrovaných projektů

V případě podstatných změn si příjemce prostřednictvím manažera ITI vyžádá stanovisko nositele ITI. Podstatná změna integrovaného projektu je projednána v příslušné pracovní skupině a Řídicím výboru ITI PMO, které k dané změně zaujmou stanovisko. Na základě toto stanoviska vydá manažer ITI příjemci souhlas/nesouhlas s podstatnou změnou. V případě zapojení ZS ITI, bude změna rovněž posouzena ZS ITI. Podstatné změny se vždy řídí definicí podstatných změn v jednotlivých řídicích dokumentacích relevantních programů.

Stanovisko nositele ITI a ZS ITI je přílohou oznámení o změně, které příjemce předkládá ŘO/ZS ŘO daného operačního programu. Posuzování změn v integrovaných

¹⁶ V souladu s platným MPIN může nositel ITI rovněž s předkladateli projektů financovaných z ESIF uzavřít smlouvu o partnerství. Podrobnosti budou řešeny v interním operačním manuálu nositele ITI.

projektech pak probíhá obdobným způsobem jako u ostatních projektů v rámci standardních výzev.

Detailní postupy budou popsány v interním operačním manuálu nositele ITI.

5.2/Popis realizace partnerské spolupráce

5.2.1/ 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 PMO 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 ITI uzavírat s jednotlivými předkladateli projektových záměrů smlouvu o partnerství.

5.2.2/ 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 hl. m. Prahy a Středočeského kraje a IPR Praha. Stejným způsobem budou zveřejňovány také informace o průběhu realizace ITI.

Široká veřejnost měla možnost zapojit se do přípravy Strategie ITI také prostřednictvím účasti na veřejném projednání. Tímto způsobem byl s veřejností projednán kon-

cept Strategie ITI před jejím finálním dokončením¹⁷. Smyslem projednání byla prezentace dosavadních výstupů veřejnosti v rámci hodnocení SEA s možností dílčích úprav či doplnění.

Nositel ITI 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.

5.2.3/Komunikační plán

Komunikační plán je popsán prostřednictvím níže uvedených tabulek níže, 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.

¹⁷ Vychází také ze zákonné povinnosti v rámci procesu SEA.

Tabulka 29: Vnitřní komunikace nositele ITI

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 PMO	návrh Strategie ITI k projednání	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 v projektových záměrech apod.	jednání Řídicího výboru ITI PMO	Řídicí výbor ITI PMO

Tabulka 30: Vnější komunikace nositele ITI

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 Řídícího 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 PMO (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

5.3/Monitorování a hodnocení plnění Strategie ITI

Podle MPIN musí nositel ITI:

- Předkládat 2x ročně MMR – ORP Zprávu o plnění integrované strategie (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 integrované strategie.
- Provést tzv. mid-term evaluaci provádění a plnění ITI.

5.3.1/ Popis způsobu monitorování

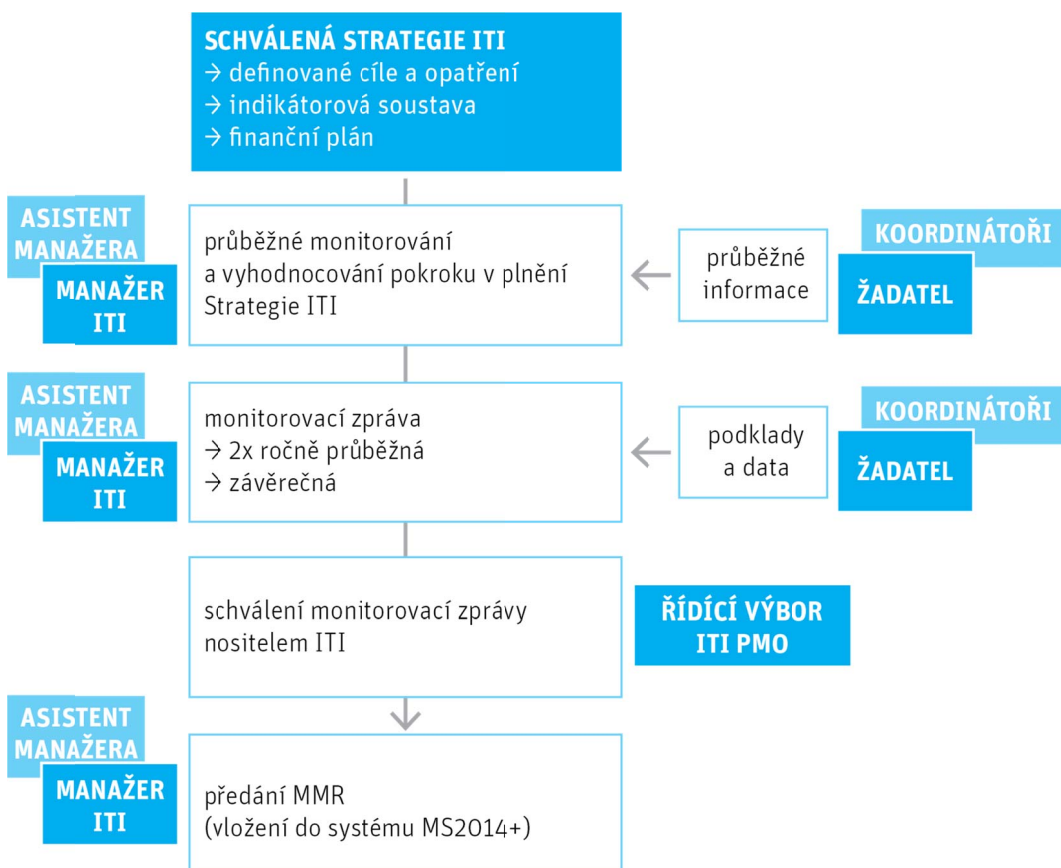
Monitoring naplňování dosahování cílů integrované strategie bude probíhat prostřednictvím sady indikátorů z NČI navázaných na jednotlivé zdroje financování. Indikátory, stejně jako finanční údaje z monitorovacího systému, využije nositel ITI jako podklad pro Zprávu o plnění integrované strategie, kterou projednává a schvaluje Řídící výbor ITI PMO.

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 asistentem).

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. Indikátory jsou uvedeny v příloze 2.

Podklady pro zpracování povinných monitorovacích zpráv bude manažer ITI (ve spolupráci s koordinátory PS) získávat od jednotlivých realizátorů integrovaných projektů a dále v závislosti na jednotlivých řídicích orgánech příslušných programů buďto z monitorovacího systému, kde bude mít nastavenou svou roli nebo ze sestav s vybranými informacemi o integrovaných programech, které mu řídicí orgány poskytnou.

Obrázek 5: Grafické znázornění procesu monitoringu a vyhodnocování plnění Strategie ITI včetně odpovědnosti



Manažer s využitím dat z monitorovacího systému a ve spolupráci se svým asistentem a tematickými/územními koordinátory zpracuje návrh monitorovací zprávy, kterou projedná a schvaluje Řídicí výbor ITI PMO. Po schválení monitorovací zprávy zajistí manažer její předání Ministerstvu pro místní rozvoj.

5.3.2/ Evaluace

Nejpozději v roce 2018 bude provedena mid-term evaluace ITI z dat k 31. 12. 2017. Evaluační plán připraví manažer ITI ve spolupráci se svým týmem na základě dalších pokynů MMR a zajistí jeho schválení v Řídicím výboru ITI PMO.

5.3.3/ Řízení změn Strategie ITI

Změny Strategie ITI lze rozdělit na podstatné a nepodstatné

Nepodstatné změny nevyžadují vyhotovení nového akceptačního dopisu zohledňujícího schválené změny původního akceptačního dopisu. K provedení těchto změn stačí, aby je MMR – ORP vzalo na vědomí, resp. akceptovalo prostřednictvím MS2014+.

Jedná se o:

- Změnu kontaktních osob či statutárních zástupců nositele ITI, změnu sídla a dalších obecných informací o nositeli ITI.
- Změnu manažera Strategie ITI.

Ostatní změny jsou považovány za podstatné, zejména se jedná o změnu prioritních oblastí, respektive strategických cílů, specifických cílů a opatření, změny ve finančním plánu, harmonogramu, změnu indikátorů. V případě, kdy dle MPIN není zcela zřejmé, zda se bude jednat o změnu podstatnou či nepodstatnou, požádá manažer o stanovisko MMR – ORP.

Nepodstatné změny schvaluje Řídicí výbor ITI PMO. Je připuštěno jednání formou per rollam.

Podstatné změny představující změnu zaměření Strategie ITI (změna zaměření prioritních oblastí, respektive strategických cílů, specifických cílů a opatření, změna alokace na jednotlivé specifické cíle a opatření), jsou projednány Řídicím výborem ITI PMO a následně schváleny Zastupitelstvem hl. m. Prahy a Zastupitelstvem Středočeského kraje.

Ostatní podstatné změny (změny finančního plánu, harmonogramu, indikátorů) schvaluje Řídicí výbor ITI PMO.

Žádost o změnu Strategie ITI podává manažer (ve spolupráci s asistentem) do 10 pracovních dní od jejího schválení.

Podrobnější informace budou uvedeny v interním operačním manuálu nositele ITI.

5.3.4/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 ITI blíže popíše způsob evidence a archivace dokumentů. Zároveň se bude nositel ITI řídit archivačním a skartačním řádem MHMP.

6/ Přílohy

6.1/Příloha 1: Finanční plán

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v jednotlivých letech

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2016

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2017

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	68 743,00	58 431,55	3 437,15	6 874,30	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	710 890,00	604 256,50	35 544,50	71 089,00	0,00	1 750,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	317 200,00	269 620,00	15 860,00	31 720,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	31 000,00	26 350,00	1 550,00	3 100,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	54 500,00	46 325,00	0,00	8 175,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	5 000,00	4 250,00	0,00	750,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	267 400,00	227 290,00	13 370,00	26 740,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem							1 454 733,00	1 236 523,05	69 761,65	148 448,30	0,00	1 750,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2018

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	29 000,00	24 650,00	1 450,00	2 900,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	330 770,00	281 154,50	16 538,50	33 077,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	202 830,00	101 415,00	0,00	101 415,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	325 100,00	276 335,00	16 255,00	32 510,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	127 200,00	108 120,00	6 360,00	12 720,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	47 000,00	39 950,00	0,00	7 050,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	13 000,00	11 050,00	0,00	1 950,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	56 500,00	48 025,00	2 825,00	5 650,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	200 040,00	170 034,00	10 002,00	20 004,00	0,00	0,00
Celkem							1 331 440,00	1 060 733,50	53 430,50	217 276,00	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2019

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	240 300,00	204 255,00	12 015,00	24 030,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	121 000,00	60 500,00	0,00	60 500,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	83 250,00	70 762,50	4 162,50	8 325,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	135 220,00	67 610,00	0,00	67 610,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	530 088,20	450 575,00	26 504,40	53 008,80	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	62 200,00	52 870,00	3 110,00	6 220,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	30 000,00	25 500,00	0,00	4 500,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	7 000,00	5 950,00	0,00	1 050,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	20 000,00	17 000,00	1 000,00	2 000,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	236 514,70	201 037,50	11 825,70	23 651,50	0,00	0,00
Celkem							1 465 572,90	1 156 060,00	58 617,60	250 895,30	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2020

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	495 000,00	420 750,00	24 750,00	49 500,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	121 000,00	60 500,00	0,00	60 500,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	135 220,00	67 610,00	0,00	67 610,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	298 200,00	253 470,00	14 910,00	29 820,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	200 000,00	170 000,00	10 000,00	20 000,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	20 000,00	17 000,00	0,00	3 000,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	65 030,00	55 275,50	3 251,50	6 503,00	0,00	0,00
Celkem							1 334 450,00	1 044 605,50	52 911,50	236 933,00	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2021

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobitelné výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobitelné výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	202 830,00	101 415,00	0,00	101 415,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	8 217,70	6 985,00	410,90	821,80	0,00	0,00
Celkem							211 047,70	108 400,00	410,90	102 236,80	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2022

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI v roce 2023

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem							0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření ITI – Souhrn za celé období

Specifický cíl	Opatření	Pod-opatření	Identifikace OP				Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa	Investiční priorita	Specifický cíl	Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
								Příspěvek Unie	Národní veřejné zdroje (SR, SF)	Národní veřejné zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
1.1	1.1.1	–	IROP	1	7c	1.2	833 043,00	708 086,55	41 652,15	83 304,30	0,00	0,00
	1.1.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	242 000,00	121 000,00	0,00	121 000,00	0,00	0,00
1.2	1.2.1	–	IROP	1	7c	1.2	1 124 910,00	956 173,50	56 245,50	112 491,00	0,00	1 750,00
	1.2.2	–	OPPPR	2	2.2	2.2	676 100,00	338 050,00	0,00	338 050,00	0,00	0,00
1.3	1.3.1	–	IROP	1	7b	1.1	1 470 588,20	1 250 000,00	73 529,40	147 058,80	0,00	0,00
1.4	1.4.1	–	IROP	1	7c	1.2	220 400,00	187 340,00	11 020,00	22 040,00	0,00	0,00
	1.4.2	–	IROP	1	7c	1.2	200 000,00	170 000,00	10 000,00	20 000,00	0,00	0,00
2.1	2.1.1	–	OPŽP	1	2	1.3	151 500,00	128 775,00	0,00	22 725,00	0,00	0,00
	2.1.2	–	OPŽP	1	2	1.4	25 000,00	21 250,00	0,00	3 750,00	0,00	0,00
3.1	3.1.1	–	IROP	2	10	2.4	343 900,00	292 315,00	17 195,00	34 390,00	0,00	0,00
3.2	3.2.1	–	IROP	2	10	2.4	509 802,40	433 332,00	25 490,10	50 980,30	0,00	0,00
Celkem							5 797 243,60	4 606 322,05	235 132,15	955 789,40	0,00	1 750,00

Financování podle specifických cílů operačních programů

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2016

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2017

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	317 200,00	269 620,00	15 860,00	31 720,00	0,00	0,00
		7c	1.2	810 633,00	689 038,05	40 531,65	81 063,30	0,00	1 750,00
	2	10	2.4	267 400,00	227 290,00	13 370,00	26 740,00	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	54 500,00	46 325,00	0,00	8 175,00	0,00	0,00
		2	1.4	5 000,00	4 250,00	0,00	750,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem				1 454 733,00	1 236 523,05	69 761,65	148 448,30	0,00	1 750,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2018

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	325 100,00	276 335,00	16 255,00	32 510,00	0,00	0,00
		7c	1.2	486 970,00	413 924,50	24 348,50	48 697,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	256 540,00	218 059,00	12 827,00	25 654,00	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	47 000,00	39 950,00	0,00	7 050,00	0,00	0,00
		2	1.4	13 000,00	11 050,00	0,00	1 950,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	202 830,00	101 415,00	0,00	101 415,00	0,00	0,00
Celkem				1 331 440,00	1 060 733,50	53 430,50	217 276,00	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2019

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	530 088,20	450 575,00	26 504,40	53 008,80	0,00	0,00
		7c	1.2	385 750,00	327 887,50	19 287,50	38 575,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	256 514,70	218 037,50	12 825,70	25 651,50	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	30 000,00	25 500,00	0,00	4 500,00	0,00	0,00
		2	1.4	7 000,00	5 950,00	0,00	1 050,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	256 220,00	128 110,00	0,00	128 110,00	0,00	0,00
Celkem				1 465 572,90	1 156 060,00	58 617,60	250 895,30	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2020

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	298 200,00	253 470,00	14 910,00	29 820,00	0,00	0,00
		7c	1.2	695 000,00	590 750,00	34 750,00	69 500,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	65 030,00	55 275,50	3 251,50	6 503,00	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	20 000,00	17 000,00	0,00	3 000,00	0,00	0,00
		2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	256 220,00	128 110,00	0,00	128 110,00	0,00	0,00
Celkem				1 334 450,00	1 044 605,50	52 911,50	236 933,00	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2021

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	8 217,70	6 985,00	410,90	821,80	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	202 830,00	101 415,00	0,00	101 415,00	0,00	0,00
Celkem				211 047,70	108 400,00	410,90	102 236,80	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2022

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů v roce 2023

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		7c	1.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2	10	2.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		2	1.4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Financování podle specifických cílů operačních programů – souhrn za celé období

Operační program	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Způsobilé výdaje (v tis. Kč)					Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
				Celkové způsobilé výdaje	Z toho podpora		Z toho vlastní zdroje příjemce		
					Příspěvek Unie	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní zdroje (kraj, obec, jiné)	Národní soukromé zdroje	
IROP	1	7b	1.1	1 470 588,20	1 250 000,00	73 529,40	147 058,80	0,00	0,00
		7c	1.2	2 378 353,00	2 021 600,05	118 917,65	237 835,30	0,00	1 750,00
	2	10	2.4	853 702,40	725 647,00	42 685,10	85 370,30	0,00	0,00
OPŽP	1	2	1.3	151 500,00	128 775,00	0,00	22 725,00	0,00	0,00
		2	1.4	25 000,00	21 250,00	0,00	3 750,00	0,00	0,00
OPPPR	2	2	2.2	918 100,00	459 050,00	0,00	459 050,00	0,00	0,00
Celkem				5 797 243,60	4 606 322,05	235 132,15	955 789,40	0,00	1 750,00

Rekapitulace financování

	Kč	%
CELKOVÝ ROZPOČET ITI	5 797 243 600	100,00
Příspěvek Unie	4 606 322 050	79,46
Národní spolufinancování	235 132 150	4,05
Vlastní zdroje	955 789 400	16,49

6.2/Příloha 2: Monitorovací indikátory

Monitorovací indikátory byly určeny pro úroveň opatření, přičemž kvantifikují předpokládané výstupy a výsledky realizace Strategie ITI. Indikátory byly vybrány z relevantních operačních programů, resp. z NČI 2014+. Výběr indikátorů tedy odpovídá přiřazení opatření k jednotlivým specifickým cílům operačních programů, z nichž budou opatření financována. Ke každému opatření uvedenému ve Strategii ITI je vždy uveden minimálně jeden indikátor výsledku a jeden indikátor výstupu. Závazné je naplňování indikátorů výstupu. Uvedeny jsou i relevantní interní indikátory operačních programů, které nejsou závazné ke vztahu k čerpání přidělené alokace.

Na úrovni indikátoru je sledováno:

- Příslušnost ke specifickému cíli a opatření Strategie ITI.
- Identifikace programu, přiřazení programu, prioritní oblasti, specifického cíle.
- Identifikační kód.
- Název indikátoru.
- Měrná jednotka.
- Rozlišení výstupových a výsledkových indikátorů.
- Výchozí hodnota a datum výchozí hodnoty.
- Cílová hodnota a datum cílového hodnoty.
- Milníkové hodnota k roku 2018 tam, kde to ŘO příslušného OP vyžaduje.
- Zdroj a způsob měření, odůvodnění stanovení hodnoty.

SC ITI	Opatření ITI	Pod-opatření ITI	Identifikace programu				Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny
			Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Milník 2018	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	
1.1	1.1.1	-	IROP	1	7c	1.2	75201	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	terminály	výstup	0	2015	7	10	31.12.23	žadatel/příjemce
1.1	1.1.1	-	IROP	1	7c	1.2	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa	výstup	0	2015		500 ¹⁸	31.12.23	žadatel/příjemce
1.1	1.1.1	-	IROP	1	7c	1.2	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	parkovací místa	výstup	0	2015		2 265	31.12.23	žadatel/příjemce
1.1	1.1.1	-	IROP	1	7c	1.2	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	2011		35 ¹⁹	31.12.23	statistika
1.1	1.1.1	-	IROP	1	7c	1.2	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek/ environmentální	26 700 000	2014		27 500 000 ²⁰	31.12.23	žadatel/příjemce
1.1	1.1.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	74001	Počet vytvořených parkovacích míst	parkovací místa	výstup	0	2015		880	31.12.23	žadatel/příjemce
1.1	1.1.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	74515	Počet cestujících pražské integrované dopravy (pouze na území města)	mil. osob/rok	výsledek	1 252	2014		1 275	31.12.23	statistika, Ročenka dopravy Praha
1.1	1.1.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	74010	Počet vozidel parkujících na P+R ²¹	vozidla/rok	výsledek	870 844	2014		1 300 000 ²²	31.12.23	statistika, Ročenka dopravy Praha
1.2	1.2.1	-	IROP	1	7c	1.2	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení	ks	výstup	0	2015		5	31.12.23	žadatel/příjemce

¹⁸ Celková cílová hodnota indikátoru je 600 (součet za opatření 1.1.1 a 1.4.1).

¹⁹ Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z IROP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka.

²⁰ Indikátor je uveden u všech relevantních opatření, hodnoty jsou vždy stejné a uvádí celkovou výchozí a cílovou hodnotu za celý specifický cíl 1.2 IROP.

²¹ S ohledem na účel parkovišť P+R vyjadřuje indikátor nepřímo počet osob, která následně přestupují na veřejnou dopravu.

²² Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z OPPPR a týkají se tedy jeho realizace na území hl. m. Prahy včetně realizace prostřednictvím individuálních projektů. V rámci ITI PMO se indikativně předpokládá výchozí hodnota 125 213 a cílová hodnota 170 000 (cílová hodnota je uvedena jako celková hodnota, včetně výchozí hodnoty).

SC ITI	Opatření ITI	Pod-opatření ITI	Identifikace programu				Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny
			Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Mílník 2018	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	
								dopravy								
1.2	1.2.1	-	IROP	1	7c	1.2	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	2011		35 ²³	31.12.23	statistika
1.2	1.2.1	-	IROP	1	7c	1.2	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek/ environmentální	26 700 000	2014		27 500 000 ²⁴	31.12.23	žadatel/příjemce
1.2	1.2.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	74901	Délka nových podélných dělicích preferenčních opatření	km	výstup	0	2015		13	31.12.23	žadatel/příjemce
1.2	1.2.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	70401	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	ks	výstup	0	2015		400	31.12.23	žadatel/příjemce
1.2	1.2.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	75420	Úspora nafty v provozu městské autobusové dopravy	litr/rok	výsledek/interní	0	2015		95 000	31.12.23	žadatel/příjemce
1.2	1.2.2	-	OPPPR	2	2.2	2.2	75410	Hodnota úspory času ve veřejné dopravě	min.	výsledek/interní	0	2015		30	31.12.23	žadatel/příjemce
1.3	1.3.1	-	IROP	1	7b	1.1	72200	Celková délka nově postavených silnic	km	výstup	0	2015		13,37	31.12.23	žadatel/příjemce
1.3	1.3.1	-	IROP	1	7b	1.1	72300	Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic	km	výstup	0	2015	25	53,88	31.12.23	žadatel/příjemce
1.3	1.3.1	-	IROP	1	7b	1.1	72210	Plocha území dostupného z TEN-T do 45 minut	km2	výsledek	67 761	2014		68 079 ²⁵	31.12.23	ŘO IROP
1.3	1.3.1	-	IROP	1	7b	1.1	72203	Délka nových silnic	km	výstup/interní	0	2015		13,37	31.12.23	žadatel/příjemce

²³ Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z IROP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka.

²⁴ Indikátor je uveden u všech relevantních opatření, hodnoty jsou vždy stejné a uvádí celkovou výchozí a cílovou hodnotu za celý specifický cíl 1.2 IROP.

²⁵ Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z IROP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka.

SC ITI	Opatření ITI	Pod-opatření ITI	Identifikace programu				Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny
			Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Milník 2018	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty	
								II. třídy								
1.3	1.3.1	-	IROP	1	7b	1.1	72303	Délka rekonstruovaných silnic II. třídy	km	výstup/interní	0	2015		50,18	31.12.23	žadatel/příjemce
1.3	1.3.1	-	IROP	1	7b	1.1	72304	Délka rekonstruovaných silnic III. třídy	km	výstup/interní	0	2015		3,7	31.12.23	žadatel/příjemce
1.4	1.4.1	-	IROP	1	7c	1.2	76100	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	km	výstup	0	2015		40,6	31.12.23	žadatel/příjemce
1.4	1.4.1	-	IROP	1	7c	1.2	76200	Délka rekonstruovaných cyklostezek a cyklotras	km	výstup	0	2015		2	31.12.23	žadatel/příjemce
1.4	1.4.1	-	IROP	1	7c	1.2	76401	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	parkovací místa	výstup	0	2015		100	31.12.23	žadatel/příjemce
1.4	1.4.1	-	IROP	1	7c	1.2	75001	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě	realizace	výstup	0	2015		6	31.12.23	žadatel/příjemce
1.4	1.4.1	-	IROP	1	7c	1.2	76310	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	%	výsledek	7	2011		10 ²⁶	31.12.23	statistika
1.4	1.4.2	-	IROP	1	7c	1.2	74801	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	vozidla	výstup	0	2015		30	31.12.23	žadatel/příjemce
1.4	1.4.2	-	IROP	1	7c	1.2	75120	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	2011		35 ²⁷	31.12.23	statistika
1.4	1.4.2	-	IROP	1	7c	1.2	36111	Množství emisí primárních částic a prekurzorů	t/rok	výsledek/ environmentální	275,78	2015		2,01	31.12.23	žadatel/příjemce

²⁶ Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z IROP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka.

²⁷ Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z IROP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka.

SC ITI	Opatření ITI	Pod-opatření ITI	Identifikace programu				Identifikace indikátorů					Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny
			Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Milník 2018	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty		
								sekundárních částic v rámci podpořených projektů									
1.4	1.4.2	-	IROP	1	7c	1.2	75110	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	osoby/rok	výsledek/ environmentální	26 700 000	2014		27 500 000 ²⁸	31.12.23	žadatel/příjemce	
2.1	2.1.1	-	OPŽP	1	2	1.3	43300	Délka řešených kilometrů toků	km	výstup	0	2015		4,73	31.12.23	žadatel/příjemce	
2.1	2.1.1	-	OPŽP	1	2	1.3	43200	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	osoby	výstup	0	2015		405 ²⁹	31.12.23	žadatel/příjemce	
2.1	2.1.1	-	OPŽP	1	2	1.3	43210	Počet obyvatel dotčených rozlivem Q100	osoby	výsledek	397 000	2012		362 000 ³⁰	31.12.23	POVIS	
2.1	2.1.2	-	OPŽP	1	2	1.4	43200	Počet obyvatel chráněných opatřeními proti povodním	osoby	výstup	0	2015		34 000 ³¹	31.12.23	žadatel/příjemce	
2.1	2.1.2	-	OPŽP	1	2	1.4	43002	Počet obcí s digitálním povodňovým plánem	obce	výstup	0	2015		1	31.12.23	žadatel/příjemce	
2.1	2.1.2	-	OPŽP	1	2	1.4	43010	Počet obcí s nedostatečnou povodňovou ochranou	obce	výsledek	1 033	2013		233 ³²	31.12.23	POVIS	
3.1	3.1.1	-	IROP	2		2.4	50000	Počet podpořených zařízení	zařízení	výstup	0	2015	7	13 ³³	31.12.23	žadatel/příjemce	

²⁸ Indikátor je uveden u všech relevantních opatření, hodnoty jsou vždy stejné a uvádí celkovou výchozí a cílovou hodnotu za celý specifický cíl 1.2 IROP.

²⁹ Celková cílová hodnota indikátoru je 34 405 (součet za opatření 2.1.1 a 2.1.2).

³⁰ Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z OPŽP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka. V rámci ITI PMO se indikativně předpokládá výchozí hodnota 5000 a cílová hodnota 4800.

³¹ Celková cílová hodnota indikátoru je 34 405 (součet za opatření 2.1.1 a 2.1.2).

³² Výchozí a cílová hodnota jsou převzaty z OPŽP a týkají se tedy jeho realizace na území celého Česka. V rámci PMO se indikativně předpokládá výchozí hodnota 180 a cílová hodnota 120.

SC ITI	Opatření ITI	Pod- opatření ITI	Identifikace programu				Identifikace indikátorů					Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny
			Program	PO	IP	SC	Kód NČI2014+	Název indikátoru	Měrná jednotka	Výstup/výsledek	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Milník 2018	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty		
								vzdělávacích zařízení									
3.1	3.1.1	-	IROP	2		2.4	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	osoby	výstup	0	2015		1 246 ³⁴	31.12.23	žadatel/příjemce	
3.1	3.1.1	-	IROP	2		2.4	50020	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	%	výsledek	77,3	2013		90,5	31.12.23	statistika, EUROSTAT	
3.1	3.1.1	-	IROP	2		2.4	50120	Počet osob využívajících zařízení péče o děti do 3 let	osoby	výsledek/interní	3	2015		53	31.12.23	statistika, EUROSTAT	
3.2	3.2.1	-	IROP	2		2.4	50000	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	zařízení	výstup	0	2015	33	53 ³⁵	31.12.23	žadatel/příjemce	
3.2	3.2.1	-	IROP	2		2.4	50001	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	osoby	výstup	0	2015		9 803 ³⁶	31.12.23	žadatel/příjemce	
3.2	3.2.1	-	IROP	2		2.4	50030	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	%	výsledek	5,4	2013		5	31.12.23	statistika, EUROSTAT	

³³ Celková cílová hodnota indikátoru je 66, milníku 40 (součet za opatření 3.1.1 a 3.2.1).

³⁴ Celková cílová hodnota indikátoru je 11 049 (součet za opatření 3.1.1 a 3.2.1).

³⁵ Celková cílová hodnota indikátoru je 66, milníku 40 (součet za opatření 3.1.1 a 3.2.1).

³⁶ Celková cílová hodnota indikátoru je 11 049 (součet za opatření 3.1.1 a 3.2.1).

6.3/Příloha 3: Hodnocení SEA

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů
na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

„Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti“

Předkladatel koncepce: Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

Zpracovatel koncepce: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57/2077
128 00 Praha 2

Zpracovatelé posouzení: Ing. Vladimír Zdražil, Ph.D.

*(autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku
ve smyslu § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní
prostředí, ve znění pozdějších předpisů, osvědčení o udělení
autorizace č. j. 5920/946/OPV/93, prodloužení autorizace
č. j. 47889/ENV/06 a 99258/ENV/11)*

Ing. Zdeněk Keken, Ph.D.

Mgr. Stanislav Mudra

*(držitel autorizace podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně
přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, č. j.:11074/ENV/10)*

Stručný popis koncepce:

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (dále také jen „ITI PMO“) představuje realizaci integrovaných územních investic (ITI – „Integrated Territorial Investment“), tedy nového nástroje kohezní politiky Evropské unie pro programové období 2014 – 2020. Tento nástroj pro uplatňování územní dimenze a integrovaného přístupu umožňuje slučování finančních zdrojů z několika prioritních os jednoho nebo více operačních programů. Strategie definuje klíčové problémové a rozvojové oblasti, a umožní tak realizovat investičně náročnější projekty s významným dopadem pro řešené území. ITI PMO řeší specifické území zahrnující hlavní město Prahu a vymezené území Středočeského kraje, které je funkčně navázané na hlavní město.

Dokument stanovuje specifické cíle, opatření a typové aktivity ve třech následujících oblastech:

- inteligentní doprava,
- ochrana před přírodními riziky,
- dostupné a kvalitní školství.

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce ITI PMO zpracované dle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) bylo příslušnému úřadu, Ministerstvu životního prostředí (dále též jen „MŽP“), předloženo dne 27. 3. 2015. Po kontrole náležitostí bylo rozesláno k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům a dále zveřejněno v Informačním systému SEA.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 20. 4. 2015 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úřední desce posledního kraje. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA (http://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100_koncepce), kód koncepce MZP202K, a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 19. 5. 2015 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č. j. 33749/ENV/15).

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též jen „vyhodnocení SEA“) byl MŽP předložen dne 23. 11. 2015 a po kontrole náležitostí byl rozeslán ke zveřejnění podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA se konalo v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí v budově Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy dne 28. 12. 2015. Zápis z veřejného projednání obdrželo MŽP dne 4. 1. 2016.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení vlivů koncepce ITI PMO na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu

přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení. V rámci posouzení byl metodicky využit podklad Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (MŽP, edice Planeta 7/2004).

Pro zhodnocení možných významných vlivů na životní prostředí byly definovány jednotlivé významné složky životního prostředí, které byly brány jako kritéria pro určení míry potenciálního dopadu. Konkrétně byly zvažovány možné vlivy na:

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

V rámci vyhodnocení SEA byla brána v potaz i rozdílná polarita vlivu, čili byly hodnoceny jak pozitivní, tak negativní dopady.

Hodnocení vlivů bylo provedeno na co nejkonkrétnější úrovni, to znamená na úrovni jednotlivých cílů, opatření a typově podporovaných aktivit ITI PMO.

Z hlediska posouzení vlivů provádění jednotlivých navrhovaných cílů a opatření, respektive aktivit a záměrů, na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že v rámci prioritní oblasti 1: *Inteligentní doprava* mohou organizační opatření k zefektivnění dopravy a technologická opatření podobného účinku snížit zatížení dopravou, které se prostřednictvím snížení emisního a hlukového zatížení, nebo prostřednictvím omezení dalších sekundárních vlivů dopravy, může především v dlouhodobém pohledu promítnout pozitivním dopadem v rámci životního prostředí. Opatření v podobě stavebních činností naopak mohou skýtat rizika, která se budou odvíjet od detailní lokalizace jednotlivých záměrů (podporovaných staveb) a od způsobů jejich provedení, a to jak z technického, tak technologického pohledu. Cíle a opatření v prioritní oblasti 2: *Ochrana před přírodními riziky* jsou svojí konstrukcí spíše proaktivní a v rámci jejich provádění by mělo docházet k pozitivním dopadům na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Samozřejmě rozdílná kategorie a dimenze vlivů bude generována ve fázi realizace jednotlivých opatření a poté ve fázi jejich užívání (provozu). V rámci provádění prioritní oblasti 3: *Dostupné a kvalitní školství* lze předpokládat dlouhodobé přímé i nepřímé pozitivní dopady. Určitá rizika lze spatřovat v konkrétních stavebních činnostech (budou-li realizovány), avšak k vyhodnocení míry jejich rizikovosti je potřeba znalostí uváděných na projektové úrovni.

Jelikož orgány ochrany přírody nevyloučily významný vliv na celistvost a integritu lokalit soustavy Natura 2000, bylo zpracováno i tzv. naturové hodnocení v souladu s materiálem „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) a věstníkem Ministerstva životního prostředí, ročník XVII, částka 11, s. 1-23“ (Roth 2007). Výsledkem tohoto posouzení je zjištění, že koncepce ITI PMO nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) a ptačí oblasti (dále jen „PO“), respektive na předměty jejich ochrany.

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska byly kromě vyhodnocení SEA také vyjádření k němu podaná a výsledky veřejného projednání.

Závěry posuzování:

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na základě návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a veřejného projednání vydává postupem podle § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti“

a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti na životní prostředí a veřejné zdraví:

A. Podmínky a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

- 1) Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat navrhované cíle a opatření předmětné koncepce, uplatňovat opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví uvedená v kapitole 7 vyhodnocení SEA.
- 2) Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů a aktivit, jež budou naplňovat navrhované cíle a opatření předmětné koncepce, uplatňovat kritéria pro výběr projektů dle kapitoly 11 vyhodnocení SEA.
- 3) Technická opatření (stavby) primárně neumísťovat do zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“). Při realizaci konkrétních opatření, projektů či aktivit navrhovaných v rámci ITI PMO respektovat ochranu ZCHÚ, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů a zároveň obecnou ochranu přírody a krajiny v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny.

- 4) V rámci naplňování prioritní oblasti 1: *Inteligentní doprava* upřednostnit ta opatření, která přesunou silniční dopravu mimo hustě obydlené lokality, zvýší kapacitu a plynulost silniční dopravy a poskytnou a podpoří alternativní způsoby dopravy vůči silniční individuální osobní dopravě s cílem snížit emise z dopravy.
- 5) V rámci realizace prioritní oblasti 1: *Inteligentní doprava* zajistit migrační prostupnost staveb. To se týká nejenom migrační prostupnosti pro velké savce, ale i míst výskytu obojživelníků a jiných zvláště chráněných druhů, křížení evropsky významných lokalit a zvláště chráněných území.
- 6) V rámci realizace jednotlivých opatření naplňujících prioritní oblast 2: *Ochrana před přírodními riziky* upřednostňovat přírodě blízká řešení před technickými. Zároveň chránit vodní toky a vodní plochy jako významné krajinné prvky před poškozováním, respektive minimalizovat negativní ovlivnění vodních útvarů a jejich ekologického stavu.
- 7) V případě realizací vodních děl, údolních nádrží a obdobných aktivit vyvolaných opatřením 2.1.1 *Budování protipovodňových opatření*, u kterých bude nutná příprava a následné schválení provozních a manipulačních řádů, je nezbytné postupovat v součinnosti s orgány ochrany přírody již od samého počátku přípravy těchto dokumentů v rámci dodržování principů partnerství.
- 8) Při realizaci protipovodňových opatření zajistit jejich provázanost s generely odvodnění.
- 9) Nové záměry lokalizovat v souladu s územně plánovací dokumentací, při realizaci projektů a aktivit minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu, v případě nutnosti umístění na zemědělskou půdu preferovat půdu v nižších třídách ochrany.
- 10) Při realizaci projektů a aktivit minimalizovat zábor a zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných.
- 11) Zajistit a zveřejnit opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Pražské metropolitní oblasti na základě monitorovacích indikátorů uvedených kapitole 9 vyhodnocení SEA. V pravidelných intervalech vyhodnocovat vliv implementace včetně vlivů na životní prostředí se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.
- 12) Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

B. Podmínky a požadavky z hlediska hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

- 13) U záměrů, které budou navrhovány na základě provádění koncepce, musí být důsledně postupováno v souladu s ustanoveními § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.
- 14) Každý záměr, který bude na základě ITI PMO realizován, bude respektovat ochranu území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy lokalit Natura 2000. Při možných variantách realizace záměru vždy preferovat variantu mimo lokality soustavy Natura 2000. Konečný návrh řešit v dohodě s příslušným orgánem ochrany přírody.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4 a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

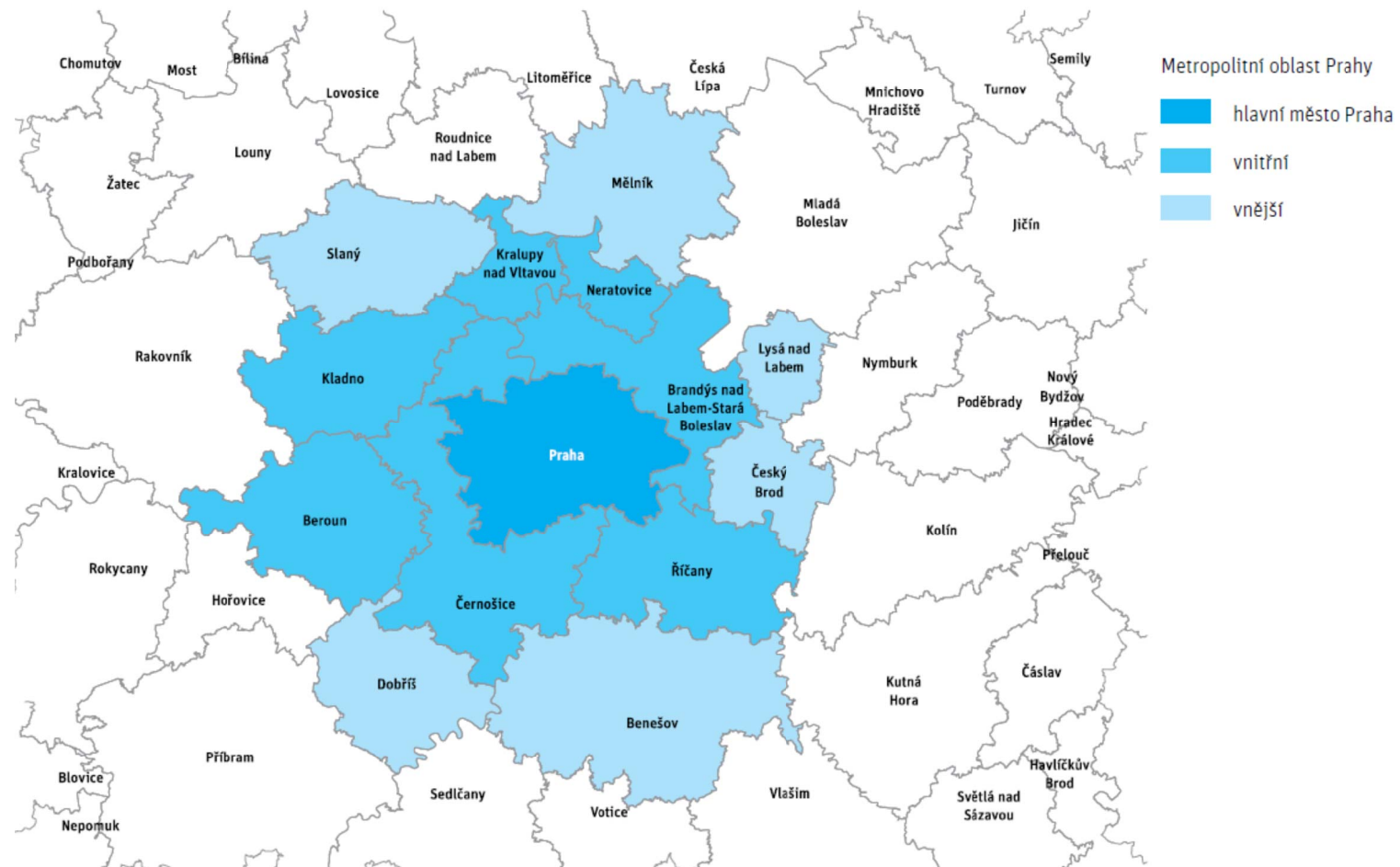
Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

6.4/Příloha 4: Mapa území

Vymezení Pražské metropolitní oblasti v hranicích obcí



Vymezení Pražské metropolitní oblasti v hranicích správních obvodů ORP



6.5/ Příloha 5: Analýza rizik

Analýza rizik pracuje s kritickými faktory implementační fáze strategie. Analyzována jsou tedy potenciální rizika procesu práce s dokončenou IS PMO ITI. Jednotlivá rizika jsou rozdělena do několika kategorií:

- finanční rizika,
- věcná rizika,
- organizační rizika,
- právní rizika,
- rizika spojená s realizací klíčových intervencí,
- komunikační rizika.

Pro každé riziko byla identifikována **významnost** rizika (škála 1 – 5 s tím, že stupeň 1 představuje nejnižší významnost rizika, stupeň 5 nejvyšší). Významné je takové riziko, které může v případě naplnění významně ohrozit přípravu nebo implementaci IS PMO ITI nebo její dílčí části. Dále je vyhodnocena **pravděpodobnost** rizika vyjadřující, s jakou pravděpodobností se riziko naplní. Pro pravděpodobnost rizika je opět zvolena škála 1 – 5, kde stupeň 1 představuje nejmenší pravděpodobnost rizika a stupeň 5 pravděpodobnost nejvyšší. Výsledný **dopad** rizika je součinem významnosti a pravděpodobnosti s tím, že výsledná škála je definována takto:

- 1 – 6 nízký dopad;
- 7 – 13 střední dopad;
- 14 – 19 vysoký dopad;
- 20 – 25 kritický dopad.

Pro všechna identifikovaná rizika jsou navržena opatření k jejich snížení, důraz je přitom kladen především na rizika s kritickým nebo vysokým dopadem. Analýza rizik je provedena v tabulkové formě na následujících stranách.

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
FINANČNÍ RIZIKA							
Nedostatek projektových záměrů pro naplnění některých opatření	Příčinou rizika je neadekvátní odhad nositelů integrovaných projektů ve fázi přípravy integrované strategie. Ten mohl spočívat jak v chybném posouzení integrovaného charakteru projektu, tak například v nesprávném odhadu schopnosti spolufinancování projektu ve fázi realizace.	5	3	15	Vysoký dopad	Nositel ITI	Už při definování opatření ITI braly pracovní skupiny v potaz také absorpční kapacitu relevantních subjektů v území odhadovanou na základě předběžného sběru projektových záměrů. Dále je riziko eliminováno důkladnou konzultací projektových záměrů na tematických pracovních skupinách, které budou pro dílčí cíle tvořit tzv. fiše integrovaných řešení zahrnující konkrétní integrované projekty. Pracovní skupiny diskutují nejen potřebnou integrovanost projektu a jeho synergie, ale rovněž realnost jeho harmonogramu a rozpočtu.
Nedostatečná připravenost projektových záměrů	Při identifikaci projektových záměrů se vychází většinou i z pouhých ideových záměrů nebo záměrů, které jsou na začátku zpracování potřebné projektové dokumentace. Riziko nedostatečné připravenosti	5	5	25	Kritický dopad	Nositelé projektů	Toto riziko lze vzhledem k jeho významu i pravděpodobnosti naplnění vnímat jako zcela klíčové. Riziko je eliminováno pečlivou identifikací několika klíčových záměrů, které mohou být k čerpání peněz

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	integrovaných projektů v úvodní fázi realizace ITI může znamenat nemožnost začít čerpat finanční prostředky dle finančního plánu ITI.						připraveny v horizontu několika měsíců a nepředpokládají se u nich problémy v přípravné fázi, a urychleným zahájením přípravy některých dalších projektů. Některé potenciální záměry byly také z těchto důvodů již ve fázi přípravy IS PMO ITI zamítnuty a nositelé jejich uplatnění v rámci nástroje ITI nepředpokládají. Kromě toho je riziko zohledněno v realistickém nastavení finančního plánu.
Příliš velké finanční nároky projektových záměrů vzhledem k finanční alokaci ITI	V současné době finanční nároky projektových záměrů přesahují finanční možnosti ITI. Je tedy zřejmé, že nebude možné podpořit všechny. Toto může vést i tomu, že budou podpořeny méně kvalitní, ale připravené projekty, na úkor projektů, které skutečně naplňují integrovaný a synergický charakter ITI.	4	2	8	Střední dopad	Nositel ITI/nositelé projektů	Toto riziko má pouze střední dopad, protože alokace na ITI je předem známá. Budou podpořeny ty projekty, které nejlépe plní cíle ITI. V přípravné i realizační fázi jsou zavedeny postupy, které umožní dlouhodobé plánování složitějších projektů s významným pozitivním dopadem na aglomeraci.
Nedostatek peněz na spolufinancování projektů ze strany	Toto riziko spočívá ve špatném odhadu finančních nároků jednotlivých projektů, jakož i v chybném	4	3	12	Střední dopad	Nositelé projek-	Uvedené riziko by potenciálně mohlo představovat významnou hrozbu zneumožňující realizaci řady integrova-

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
nositelů	odhadu ekonomických ukazatelů a solventnosti nositelů projektů v následujících letech.					tů	ných projektů a tedy i naplnění cílů ITI. Pravděpodobnost naplnění tohoto rizika je střední. Nositel ITI provedl v přípravné fázi důkladnou analýzu finančních potřeb a zdrojů tak, aby mohl provést kvalifikovaný výběr projektů zařazených do ITI. Projektové záměry, navrhované hl. m. Prahou z pozice realizátory, jsou vytipovány tak, aby byla případná potřeba jejich spolufinancování bez problémů pokryta. Finance z rozpočtu hl. m. Prahy a okolních měst a obcí PMO určené na investice převyšují částku každoročně potřebnou pro spolufinancování projektů ITI. O provedení důkladné analýzy, resp. promyšlení finančních toků při realizaci projektů byly požádány i další subjekty, které budou v roli realizátorů projektů.
Opožděné proplácení finančních prostředků ze strany poskytovatelů dotací	Toto riziko spočívá v opožděném inkasu dotace dílčího projektu, než jaký byl předpoklad (viz finanční plán každého projektu). Může se	4	3	12	Střední dopad	ZS/nositelé projektů	Jedná se o riziko se středním dopadem. Eliminace tohoto rizika je podmíněna zajištěním dodatečných finančních zdrojů, které pokryjí případ-

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	stát, že proplacení dotace nebo její části bude z různých důvodů na straně poskytovatele dotace opožděno, čímž dojde k narušení předpokládaného vývoje cash flow. Nedostatek volných finančních prostředků sloužících k hrazení závazků vyplývajících z realizace dílčích projektů může v kritickém případě vést k ohrožení realizace dílčích projektů a tedy k naplnění závazných parametrů ITI.						ně dočasné „výpadky“ ve financování jednotlivých poskytovatelů dotací. Tyto dodatečné finanční prostředky budou zajištěny vhodnými úvěrovými nástroji, např. revolvingovým úvěrem.
VĚCNÁ RIZIKA							
Nesplnění navržených cílových hodnot indikátorů	Vzhledem k tomu, že indikátory ITI budou navrhovány dříve, než bude zahájena realizace (a často i příprava) projektů, hrozí zde riziko, že cílové hodnoty indikátorů nebudou naplněny. Cílové hodnoty indikátorů přitom budou jedním ze základních parametrů, na kterých bude postavena rezervace finančních prostředků pro ITI u jednotli-	5	2	10	Střední dopad	Nositel ITI	Cílové hodnoty indikátorů ITI jsou stanoveny přiměřeně na základě předběžného sběru projektových záměrů. Projekty budou nositelem ITI doporučovány k realizaci mj. S ohledem na míru naplnění hodnot indikátorů ITI. V krajním případě lze eliminace rizika dosáhnout také změnou indikátorů ITI (podstatná změna ITI), kdy snížení hodnoty některého

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	vých OP. Kromě toho hrozí, že dílčí projekty nebudou schopné naplnit predikované agregované indikátory ITI.						indikátoru bude kompenzováno navýšením jiného v souladu s charakterem změny integrovaného projektu.
Nedodržení časového harmonogramu	Časový harmonogram je jedním ze základních parametrů, které budou doprovázet rezervaci prostředků pro ITI u jednotlivých OP. Dle MPIN budou moci ŘO jednotlivých OP v případě neplnění finančního či časového harmonogramu část prostředků ITI alokovat na jiné aktivity či na jiné ITI, jež časový a finanční plán plní a mají dostatečnou absorpční kapacitu. Neplnění harmonogramu by tak v konečném důsledku mohlo znamenat ztrátu části alokace.	4	3	12	Střední dopad	Nositel ITI/nositelé projektů	<p>Realizace všech opatření je v harmonogramu nastavena tak, že probíhá kontinuálně po celou dobu realizace ITI. Finanční plán ITI a jednotlivých opatření na jednotlivé roky byl sestaven tak, aby bral v potaz dobu předpokládané přípravy a realizace identifikovaných integrovaných projektových záměrů, přičemž počítá i s delším horizontem přípravy komplikovanějších projektů. Harmonogram je tedy v souladu se všemi dostupnými informacemi o potenciálních projektech naplňujících opatření ITI.</p> <p>Harmonogram specifických výzev na předkládání integrovaných projektů v jednotlivých OP bude přitom koordinován ze strany MMR a Národní</p>

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
							stálé konference.
Časté změny strategie ITI (finanční plán, rozpočet, indikátory)	Nutnost změn strategie s sebou nese zásadní rizika, jelikož změny strategie ITI bude muset procházet složitým schvalovacím procesem nejen ve vztahu k MMR, ale i ostatním ŘO. Časté nebo zásadní změny ITI pak mohou mít rovněž vliv na zachování rezervace prostředků u příslušných OP.	5	2	10	Střední dopad	Nositel ITI	Vzhledem k tomu, že nutnost změn strategie ITI bude z velké části zapříčiněna změnami v přípravě a realizaci dílčích integrovaných projektů, je možné riziko eliminovat jedině včasným zahájením přípravy těchto projektů, důkladným stanovením jejich základních parametrů tak, aby nebylo třeba později tyto parametry měnit, a samozřejmě důkladnou konzultací projektů na v rámci struktury subjektů ITI i navenek s příslušnými ŘO. Na tyto aktivity bude dán důraz především v případě, že se bude jednat o tzv. „klíčové projekty“ dle definice MPIN.
Široce vymezená aglomerace – územní rozdrobenost projektů a slabé integrační vazby projektů	Aglomerace byla vymezena v souladu s metodikou jako území, ve kterém dochází k funkční propojenosti jádrového města a jeho zázemí. Ačkoli území aglomerace je definováno především jako území	3	2	6	Nízký dopad	Nositel ITI	Riziko bude eliminováno důkladnou konzultací projektových záměrů na tematických pracovních skupinách, které pro dílčí cíle tvoří fiše integrovaných řešení zahrnující konkrétní projekty. Pracovní skupiny budou

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	dopadu, není vyloučené, že i subjekty lokalizované v tomto území budou předkládat projektové záměry v rámci ITI. Pokud by k tomu docházelo v masivní míře a neexistoval by mechanismus posuzování významnosti projektu pro integrované řešení identifikovaných problémů, pak hrozí značná rozdrobenost projektů a upozadění integrovaného přístupu.						diskutovat potřebnou integrovanost projektu a jeho schopnost synergicky přispět k zásadnímu zlepšení v identifikovaných problematických oblastech. Zároveň budou tyto soubory projektů posuzovány mj. Z hlediska integrovanosti již na úrovni nositele ITI (řídící výbor) a na základě teprve toho posouzení doporučovány k zařazení do ITI).
ORGANIZAČNÍ RIZIKA							
Nízká efektivita implementačního systému ITI	V rámci strategie ITI byla stanovena implementační struktura a byly stanoveny role jednotlivých subjektů. Vzhledem k tomu, že ITI je zcela novým nástrojem, hrozí, že některé postupy se během realizace ukážou jako neefektivní či zcela nefunkční.	4	3	12	Střední dopad	Nositel ITI	Pro eliminaci rizika byly pečlivě analyzovány zkušenosti z implementace předchozích nástrojů urbánní dimenze (především IPRM) a tyto zkušenosti byly zohledněny v nastavení procesů v rámci implementačních struktur ITI. Během implementace ITI bude průběžně sledována efektivita implementačního systému a jednotlivých procesů a v případě potřeby budou postupy měněny tak, aby odpovídaly potře-

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
							bám. Nastavení procesů bude možné diskutovat rovněž v rámci platforem ustanovených na regionální a národní úrovni (Národní stálá konference, Regionální stálá konference, MMR, ŘO OP). Koordinace probíhá a bude probíhat i mezi jednotlivými nositeli ITI, příp. také IPRÚ v Česku. Z OPTP bude možné financovat některé výdaje související s implementací ITI (např. část mzdových a režijních nákladů).
Organizačně náročný výkon agendy ZS ITI pro některé OP	Pro OP a jejich části financované z ERDF budou nositelé ITI v roli ZS ITI. Nositelé ITI, resp. jejich aparát se tak stane součástí implementačního systému, což předpokládá relativně vysoké nároky na procesní postupy a zodpovědnost za výkon činností a s tím spojené případné sankce za porušení stanovených postupů. Rovněž to znamená extrémní nároky na personální kapacitu nositele ITI, jehož se budou týkat také metodické pokyny, kontroly,	4	4	16	Střední dopad	Nositel ITI	Výkon funkce ZS ITI je předpokládán pouze pro programy financované z ERDF a pouze ve fázi výběru projektů, čímž bude náročnost agendy přece jen snížena. Pro výkon agendy bude zpracován podrobný operační manuál. Nositel ITI je srozuměn s nutností posílit svou personální kapacitu (proškolení stávajících pracovníků, jejich účast na všech souvisejících jednáních, příp. zaměstnání dalších pracovníků). Z OPTP bude možné financovat některé výdaje související

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	audity atd. u všech relevantních OP.						s implementací ITI (např. část mzdových a režijních nákladů).
Změna politického vedení města spojená se změnou rozvojových priorit	Ke změně politického vedení měst došlo po komunálních volbách na podzim 2014 a dále pak k ní může dojít v roce 2018. Nové politické vedení přitom může mít jiné představy o využití rozvojového potenciálu a řešení problémů ve vymezeném území. Tato změna orientace pak může mít vliv na celkové zaměření ITI.	4	2	12	Střední dopad	Města a obce/nositelé projektů/nositel ITI	Strategie ITI byla zpracována za účasti všech partnerů v území a vyjadřuje tak konsensus různých subjektů. Kromě toho strategie ITI je předložena ke schválení až novým vedením měst (po volbách 2014), čímž budou záměry nového politického vedení dostatečně deklarovány. V roce 2018 se již předpokládá relativně významný posun v realizaci ITI a případná změna ITI tak nebude znamenat zásadní změny v jejím strategickém směřování.
Obtížné hledání shody mezi nositelem ITI a obcemi Středočeského kraje při formulaci priorit ITI a při realizaci ITI	PMO patří mezi aglomerace, kde bude realizace ITI složitější, protože nositelem ITI je subjekt (hl. m. Praha), ale územím realizace většiny předpokládaných projektů jsou obce Středočeského kraje. Praha jako hlavní město a samostatný kraj má ve srovnání s městy a obcemi ve svém okolí přirozeně jiné představy	3	3	9	Střední dopad	Nositel ITI	ITI je od počátku připravována na partnerském principu, tedy za účasti hl. m. Prahy, ale i dalších subjektů (Středočeský kraj, města a obce v PMO, dopravní podnik, neziskové organizace, správci infrastruktury atd.). Kontinuitu v řídicích a výkonných strukturách ITI představují jak jiné subjekty, tak i pracovníci

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	o svých rozvojových prioritách, o tom, tak tyto priority realizovat prostřednictvím ITI, o tom, jak důležitým nástrojem ITI a ESIF jsou, i o tom, které aktivity je třeba realizovat v jejím zázemí.						MHMP. Prioritní témata jsou důkladně diskutována. Dosavadní spolupráce měst a obcí ani změny v jejich vedení po volbách 2014 i proto dosud nepřišly žádné významné problémy. Navržené priority a opatření jsou výsledkem dlouhodobého procesu hledání shody mezi nositelem ITI a partnerskými subjekty v PMO.
Vedlejší vlivy a nepředvídatelné události znesnadňující úspěšnou realizaci ITI	Na realizaci ITI může mít poměrně zásadní vliv hned několik faktorů. Mezi ně patří například průběh schvalování operačních programů pro období 2014 – 2020, harmonogramy výzev pro integrované projekty, nastavení detailních pravidel pro žádosti o dotace integrovaných projektů, nastavení pravidel veřejné podpory apod. Tyto všechny faktory mohou vést ke komplikacím při přípravě projektů nebo až k nemožnosti realizace některých projektů.	3	3	9	Střední dopad	ŘO/ZS/nositel ITI/nositelé projektů	Nepředvídatelným vlivům lze předcházet pouze vhodným nastavením systému řízení ITI. Tento systém byl předem diskutován a respektuje požadavky MPIN.

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
PRÁVNÍ RIZIKA							
Obtížné hledání shody mezi nositelem ITI a obcemi Středočeského kraje při formulaci priorit ITI a při realizaci ITI	Riziko spočívá v nevyjasněných pravidlech například v oblasti veřejné podpory, generování příjmů, udržitelnosti indikátorů, zadávání zakázek atp., které mohou zásadním způsobem ohrožovat přípravu a realizaci integrovaných projektů	5	3	15	Střední dopad	ŘO/ZS/nositel ITI	Riziko je eliminováno na národní úrovni, kdy jsou prosazovány přístupy vedoucí k jednotnému metodickému prostředí. Kromě toho některé nevyjasněné aspekty integrovaných projektů jsou s příslušnými ŘO konzultovány ještě ve fázi přípravy ITI a budou konzultovány i při přípravě a realizaci jednotlivých projektů.
Vedlejší vlivy a nepředvídatelné události znesnadňující úspěšnou realizaci ITI	Toto riziko se týká pouze omezeného okruhu (menšiny) identifikovaných projektových záměrů, tedy nemůže ohrozit realizaci ITI jako celku, ale pouze realizaci relevantních integrovaných projektů.	3	4	12	Střední dopad	Nositelé projektů	Projektové záměry, u nichž hrozí neúspěšná příprava či realizace v důsledku nevyjasněných vlastnických vztahů nebo jiných organizačních problémů, mohou být připravovány v užší spolupráci s řídicí strukturou ITI (zejména pracovními skupinami, manažerem ITI, příp. řídicím výborem). Předpokládá se, že ITI je možné realizovat řadou projektů a že nerealizace jednoho nebo několika málo projektů neohrozí realizaci ITI

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
							jako celku.
RIZIKA SPOJENÁ S REALIZACÍ KLÍČOVÝCH INTERVENČÍ							
Nedostatečná připravenost projektových záměrů	Některé klíčové projekty jsou stavební povahy a přitom se nacházejí spíše na začátku přípravy a nemají potřebná povolení (územní rozhodnutí, stavební povolení, apod.). Riziko nedostatečné připravenosti integrovaných projektů může vést k nepředvídaným komplikacím a zpožděním jejich realizace oproti harmonogramu.	5	5	25	Kritický dopad	Nositelé projektů	Toto riziko lze vzhledem k jeho významu i pravděpodobnosti naplnění vnímat jako zcela klíčové. Riziko bude eliminováno prioritizací klíčových projektů v rozvojové agendě jejich nositelů a aktivní asistencí nositelům projektů ze strany nositele ITI. Kromě toho je riziko zohledněno v realistickém nastavení finančního plánu.
Nedostatek peněz na spolufinancování projektů ze strany nositelů	Toto riziko spočívá ve špatném odhadu finančních nároků jednotlivých projektů, jakož i v chybném odhadu ekonomických ukazatelů a solventnosti nositelů projektů v následujících letech.	4	3	12	Střední dopad	Nositelé projektů	Uvedené riziko by potenciálně mohlo představovat významnou hrozbu zneumožňující realizaci klíčových projektů a tedy i naplnění cílů ITI. Pravděpodobnost naplnění tohoto rizika je střední. Nositel ITI provedl v přípravné fázi důkladnou analýzu finančních potřeb a zdrojů tak, aby mohl provést kvalifikovaný výběr projektů zařazených do ITI. Projekto-

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
							vé záměry, navrhované hl. m. Prahou z pozice realizátora, jsou vytipovány tak, aby byla případná potřeba jejich spolufinancování bez problémů pokryta. Finance z městských rozpočtů určené na investice převyšují částku každoročně potřebnou pro spolufinancování projektů ITI. O provedení důkladné analýzy, resp. promyšlení finančních toků při realizaci projektů byly požádány i další subjekty, které budou v roli realizátorů projektů.
Nevyjasněná pravidla pro předkládání a realizaci integrovaných projektů ohrožujících jejich realizovatelnost	Riziko spočívá v nevyjasněných pravidlech například v oblasti veřejné podpory, generování příjmů, udržitelnosti indikátorů, zadávání zakázek atp., které mohou zásadním způsobem ohrožovat přípravu a realizaci integrovaných projektů. Specifickým rizikem je nesoulad projektových záměrů s doposud neexistujícími dokumenty, které budou podmiňovat získání dotační	5	3	15	Střední dopad	ŘO/ZS/nositel ITI	Riziko je eliminováno na národní úrovni, kdy jsou prosazovány přístupy vedoucí k jednotnému metodickému prostředí. Kromě toho některé nevyjasněné aspekty integrovaných projektů jsou s příslušnými ŘO konzultovány ještě ve fázi přípravy ITI a budou konzultovány i při přípravě a realizaci jednotlivých projektů.

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	podpory (např. SUMP).						
Opožděné proplácení finančních prostředků ze strany poskytovatelů dotací	Toto riziko spočívá v opožděném inkasu dotace dílčího projektu, než jaký byl předpoklad (viz finanční plán každého projektu). Může se stát, že proplacení dotace nebo její části bude z různých důvodů na straně poskytovatele dotace opožděno, čímž dojde k narušení předpokládaného vývoje cash flow. Nedostatek volných finančních prostředků sloužících k hrazení závazků vyplývajících z realizace dílčích projektů může v kritickém případě vést k ohrožení realizace dílčích projektů a tedy k naplnění závazných parametrů ITI.	4	3	12	Střední dopad	ZS/nositelé projektů	Jedná se o riziko se středním dopadem. Eliminace tohoto rizika je podmíněna zajištěním dodatečných finančních zdrojů, které pokryjí případně dočasné „výpadky“ ve financování jednotlivých poskytovatelů dotací. Tyto dodatečné finanční prostředky budou zajištěny vhodnými úvěrovými nástroji, např. revolvingovým úvěrem.
Nedodržení časového harmonogramu	Časový harmonogram je jedním ze základních parametrů, které budou doprovázet rezervaci prostředků pro ITI u jednotlivých OP. Dle MPIN budou moci ŘO jednotlivých OP v případě neplnění finančního či	4	3	12	Střední dopad	Nositel ITI/nositelé projektů	Realizace všech opatření je v harmonogramu nastavena tak, že probíhá kontinuálně po celou dobu realizace ITI. Finanční plán ITI a jednotlivých opatření na jednotlivé roky byl sestaven tak, aby bral v potaz

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	časového harmonogramu část prostředků ITI alokovat na jiné aktivity či na jiné ITI, jež časový a finanční plán plní a mají dostatečnou absorpční kapacitu. Neplnění harmonogramu by tak v konečném důsledku mohlo znamenat ztrátu části alokace.						<p>dobu předpokládané přípravy a realizace identifikovaných integrovaných projektových záměrů, přičemž počítá i s delším horizontem přípravy komplikovanějších projektů. Harmonogram je tedy v souladu se všemi dostupnými informacemi o potenciálních projektech naplňujících opatření ITI.</p> <p>Harmonogram specifických výzev na předkládání integrovaných projektů v jednotlivých OP bude přítom koordinován ze strany MMR a Národní stálé konference.</p>
Nevyjasněné vlastnické vztahy a další organizační problémy při realizaci jednotlivých projektů	Toto riziko se týká pouze omezeného okruhu klíčových projektů, u nichž může ohrozit harmonogram realizace projektu.	3	4	12	Střední dopad	Nositelé projektů	Projektové záměry, u nichž hrozí neúspěšná příprava či realizace v důsledku nevyjasněných vlastnických vztahů nebo jiných organizačních problémů, mohou být připravovány v užší spolupráci s řídicí strukturou ITI (zejména pracovními skupinami, manažerem ITI, příp. řídicím výborem). Předpokládá se, že ITI je

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
							možné realizovat řadou projektů a že nerealizace jednoho nebo několika málo projektů neohrozí realizaci ITI jako celku.
Vedlejší vlivy a nepředvídatelné události znesnadňující úspěšnou realizaci ITI	Na realizaci ITI může mít poměrně zásadní vliv hned několik faktorů. Mezi ně patří například průběh schvalování operačních programů pro období 2014 – 2020, harmonogramy výzev pro integrované projekty, nastavení detailních pravidel pro žádosti o dotace integrovaných projektů, nastavení pravidel veřejné podpory apod. Tyto všechny faktory mohou vést ke komplikacím při přípravě projektů nebo až k nemožnosti realizace některých projektů.	3	3	9	Střední dopad	ŘO/ZS/nositel ITI/nositelé projektů	Nepředvídatelným vlivům lze předcházet pouze vhodným nastavením systému řízení ITI. Tento systém byl předem diskutován a respektuje požadavky MPIN.
KOMUNIKAČNÍ RIZIKA							
Slabá podpora ITI ze strany obyvatel a dalších subjektů	Vzhledem k tomu, že ITI je zcela nový nástroj, dá se předpokládat, že s ním obyvatelé a další subjekty	3	1	3	Nízký dopad	Příjemci/nositel ITI	Podpora ITI ze strany různých subjektů působících v aglomeraci je významná pro to, aby ITI byla nástro-

Riziko	Popis	Významnost	Pravděpodobnost	Výsledný dopad	Úroveň rizika	Nositel rizika	Opatření
	v území nebudou zpočátku sžítí a nástroj a jeho dílčí projekty tak nebude mít zpočátku jejich důvěru a podporu.						<p>jem, který napomůže rozvoji aglomerace s maximální efektivitou. Díky důslednému zapojování partnerů již ve fázi přípravy dokumentu ITI i díky tomu, že ITI je obecně vnímán jako vnější příležitost, která v každém případě přináší pozitivní změnu (otázkou je spíše míra této změny), je nedostatečná podpora ITI ze strany obyvatel a dalších subjektů působících v aglomeraci velmi nepravděpodobná. Eliminace rizika bude dosaženo realizací komunikačních aktivit v rámci implementace ITI a realizací aktivit směřujících k podpoře absorpční kapacity.</p>

6.6/Příloha 6: Seznam obcí aglomerace

Seznam je seřazen nejprve abecedně podle správních obvodů ORP a poté abecedně podle názvu obce.

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
529303	Benešov	Benešov	Benešov	Benešov
532924	Bukovany	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
529451	Bystřice	Benešov	Benešov	Benešov
529478	Čakov	Benešov	Benešov	Benešov
529516	Čerčany	Benešov	Benešov	Benešov
529541	Český Šternberk	Benešov	Benešov	Benešov
529567	Čtyřkoly	Benešov	Benešov	Benešov
529621	Divišov	Benešov	Benešov	Benešov
532151	Drahňovice	Benešov	Benešov	Benešov
529745	Hvězdonice	Benešov	Benešov	Benešov
532886	Chářovice	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
532878	Chleby	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
532045	Chlístov	Benešov	Benešov	Benešov
529796	Chocerady	Sázava	Benešov	Benešov
532606	Choratice	Sázava	Benešov	Benešov
529818	Chotýšany	Benešov	Benešov	Benešov
532037	Chrášťany	Benešov	Benešov	Benešov
529940	Kozmice	Benešov	Benešov	Benešov
529958	Krhanice	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
529974	Krňany	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
529991	Křečovice	Benešov	Benešov	Benešov
530051	Lešany	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
532258	Litichovice	Benešov	Benešov	Benešov
532193	Lštění	Benešov	Benešov	Benešov
530115	Maršovice	Benešov	Benešov	Benešov
530204	Mrač	Benešov	Benešov	Benešov
530263	Nespeky	Benešov	Benešov	Benešov
530298	Netvořice	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
530310	Neveklov	Benešov	Benešov	Benešov
530352	Ostředek	Sázava	Benešov	Benešov
530409	Petroupim	Benešov	Benešov	Benešov
532649	Popovice	Benešov	Benešov	Benešov
530441	Poříčí nad Sázavou	Benešov	Benešov	Benešov
530450	Postupice	Benešov	Benešov	Benešov
530492	Přestavky u Čerčan	Benešov	Benešov	Benešov
538680	Pyšely	Benešov	Benešov	Benešov
530522	Rabyně	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
538710	Řehenice	Benešov	Benešov	Benešov
534382	Sázava	Sázava	Benešov	Benešov
530638	Soběhrdy	Benešov	Benešov	Benešov
599379	Stranný	Benešov	Benešov	Benešov
530689	Struhařov	Benešov	Benešov	Benešov
530760	Teplýšovice	Benešov	Benešov	Benešov
532592	Tisem	Benešov	Benešov	Benešov
532304	Třebešice	Benešov	Benešov	Benešov
530841	Týnec nad Sázavou	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
532061	Václavice	Benešov	Benešov	Benešov
532614	Vodslivý	Sázava	Benešov	Benešov

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
530921	Vranov	Benešov	Benešov	Benešov
513482	Vysoký Újezd	Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov
571415	Xaverov	Sázava	Benešov	Benešov
534421	Bavoryně	Beroun	Beroun	Beroun
531057	Beroun	Beroun	Beroun	Beroun
531081	Broumy	Beroun	Beroun	Beroun
531103	Bubovice	Beroun	Beroun	Beroun
534145	Bykoš	Beroun	Beroun	Beroun
531171	Hlásná Třebaň	Beroun	Beroun	Beroun
531227	Hudlice	Beroun	Beroun	Beroun
531243	Hýskov	Beroun	Beroun	Beroun
534447	Chodouň	Beroun	Beroun	Beroun
533670	Chrusterice	Beroun	Beroun	Beroun
531294	Chyňava	Beroun	Beroun	Beroun
531316	Karlštejn	Beroun	Beroun	Beroun
531332	Koněprusy	Beroun	Beroun	Beroun
533793	Korno	Beroun	Beroun	Beroun
533203	Králův Dvůr	Beroun	Beroun	Beroun
531375	Kublov	Beroun	Beroun	Beroun
531456	Liteň	Beroun	Beroun	Beroun
531464	Loděnice	Beroun	Beroun	Beroun
534404	Lužce	Beroun	Beroun	Beroun
534218	Málkov	Beroun	Beroun	Beroun
531529	Měňany	Beroun	Beroun	Beroun
531537	Mezouň	Beroun	Beroun	Beroun
531545	Mořina	Beroun	Beroun	Beroun
533912	Mořinka	Beroun	Beroun	Beroun
533602	Nenačovice	Beroun	Beroun	Beroun
534269	Nesvačily	Beroun	Beroun	Beroun
531596	Nižbor	Beroun	Beroun	Beroun
531600	Nový Jáchymov	Beroun	Beroun	Beroun
531669	Otročiněves	Beroun	Beroun	Beroun
534285	Podbrdý	Beroun	Beroun	Beroun
531740	Skuhrov	Beroun	Beroun	Beroun
531758	Srbsko	Beroun	Beroun	Beroun
531766	Stašov	Beroun	Beroun	Beroun
531782	Suchomasty	Beroun	Beroun	Beroun
531791	Svatá	Beroun	Beroun	Beroun
531804	Svatý Jan pod Skalou	Beroun	Beroun	Beroun
531812	Svínaře	Beroun	Beroun	Beroun
531839	Tetín	Beroun	Beroun	Beroun
531855	Tmaň	Beroun	Beroun	Beroun
533106	Trubín	Beroun	Beroun	Beroun
531880	Trubská	Beroun	Beroun	Beroun
534234	Vinařice	Beroun	Beroun	Beroun
531944	Vráž	Beroun	Beroun	Beroun
531952	Všeradice	Beroun	Beroun	Beroun
531961	Vysoký Újezd	Beroun	Beroun	Beroun
531979	Zadní Třebaň	Beroun	Beroun	Beroun
532011	Zdice	Beroun	Beroun	Beroun
599417	Železná	Beroun	Beroun	Beroun
538051	Bašť	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
534684	Borek	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
538086	Bořanovice	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538094	Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538108	Brázdím	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538132	Čelákovice	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
565008	Dobročovice	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538191	Dřevčice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
534781	Dřísy	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
565989	Hlavenec	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538221	Horoušany	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538230	Hovorčovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538256	Husinec	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538264	Jenštejn	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538272	Jirny	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
564974	Káraný	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538311	Klecany	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538329	Klíčany	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
531553	Konětopy	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
536130	Kostelní Hlavno	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
534960	Křenek	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
564982	Květnice	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538914	Lázně Toušeň	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
534986	Lhota	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538442	Líbeznice	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538469	Máslovice	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538477	Měšice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538507	Mochov	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538515	Mratín	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538540	Nehvizdy	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538558	Nová Ves	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538566	Nový Vestec	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538574	Odolena Voda	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538604	Panenské Břežany	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538621	Podolanka	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538639	Polerady	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538655	Předboj	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538671	Přezletice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538701	Radonice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
598283	Sedlec	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538761	Sibřina	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538779	Sluhy	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
571954	Sudovo Hlavno	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
598305	Svémyslce	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538876	Šestajovice	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538884	Škvorec	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538957	Úvaly	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538965	Veleň	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538973	Veliká Ves	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
538990	Větrušice	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
539015	Vodochody	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
539040	Vyšehořovice	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
505781	Zápy	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
535362	Záryby	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
539058	Zdíby	Odolena Voda	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
539066	Zeleneč	Čelákovice	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
513644	Zlatá	Úvaly	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
539082	Zlonín	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Brandýs n. Lab.-St. Bol.	Praha-východ
539104	Bojanovice	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
571199	Bratřínov	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
599735	Březová – Oleško	Jesenice	Černošice	Praha-západ
540048	Buš	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539121	Černolice	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539139	Černošice	Černošice	Černošice	Praha-západ
532215	Červený Újezd	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539147	Číčovice	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539155	Čisovice	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539163	Davle	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539171	Dobrovíz	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539180	Dobříč	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539198	Dobříchovice	Černošice	Černošice	Praha-západ
539210	Dolní Břežany	Jesenice	Černošice	Praha-západ
531146	Drahelčice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539228	Holubice	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539236	Horoměřice	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539244	Hostivice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539252	Hradištko	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539261	Hvozdnice	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539287	Choteč	Černošice	Černošice	Praha-západ
539295	Chrástany	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539309	Chýně	Hostivice	Černošice	Praha-západ
513431	Chýnice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539317	Jeneč	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539325	Jesenice	Jesenice	Černošice	Praha-západ
539333	Jílové u Prahy	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539341	Jíloviště	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539350	Jinočany	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539368	Kamenný Přívoz	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
599727	Karlík	Černošice	Černošice	Praha-západ
571211	Klínec	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539384	Kněževs	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539392	Kosoř	Černošice	Černošice	Praha-západ
571261	Kytín	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539406	Lety	Černošice	Černošice	Praha-západ
539414	Libčice nad Vltavou	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539422	Libeň	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
571326	Lichoceves	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539457	Líšnice	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539490	Měchenice	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
540765	Mníšek pod Brdy	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
531618	Nučice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539503	Ohrobec	Jesenice	Černošice	Praha-západ
571334	Okoř	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539511	Okrouhlo	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539520	Ořech	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539546	Petrov	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539562	Pohoří	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
539571	Průhonice	Jesenice	Černošice	Praha-západ
539597	Psáry	Jesenice	Černošice	Praha-západ
532789	Ptice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
571318	Roblín	Černošice	Černošice	Praha-západ
539627	Roztoky	Roztoky	Černošice	Praha-západ
531723	Rudná	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539643	Řevnice	Černošice	Černošice	Praha-západ
539651	Řitka	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539660	Slapy	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539686	Statenice	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539708	Středokluky	Hostivice	Černošice	Praha-západ
571342	Svrkyně	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539732	Štěchovice	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
531821	Tachlovice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
598313	Trnová	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539759	Třebotov	Černošice	Černošice	Praha-západ
539767	Tuchoměřice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539775	Tursko	Roztoky	Černošice	Praha-západ
571351	Úholičky	Roztoky	Černošice	Praha-západ
532991	Úhonice	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539805	Únětice	Roztoky	Černošice	Praha-západ
539813	Velké Přílepy	Roztoky	Černošice	Praha-západ
513458	Vestec	Jesenice	Černošice	Praha-západ
539830	Vonoklasy	Černošice	Černošice	Praha-západ
539848	Vrané nad Vltavou	Jílové u Prahy	Černošice	Praha-západ
539856	Všenory	Černošice	Černošice	Praha-západ
571288	Zahořany	Mníšek pod Brdy	Černošice	Praha-západ
539872	Zbuzany	Hostivice	Černošice	Praha-západ
539881	Zlatníky-Hodkovice	Jesenice	Černošice	Praha-západ
539902	Zvole	Jesenice	Černošice	Praha-západ
533220	Břežany II	Český Brod	Český Brod	Kolín
537047	Bříství	Český Brod	Český Brod	Nymburk
599301	Černíky	Český Brod	Český Brod	Nymburk
533271	Český Brod	Český Brod	Český Brod	Kolín
533301	Doubravčice	Český Brod	Český Brod	Kolín
564800	Hradešín	Český Brod	Český Brod	Kolín
533351	Chrástany	Český Brod	Český Brod	Kolín
533386	Klučov	Český Brod	Český Brod	Kolín
537357	Kounice	Český Brod	Český Brod	Nymburk
533459	Krupá	Český Brod	Český Brod	Kolín
571717	Kšely	Český Brod	Český Brod	Kolín
564702	Masojedy	Český Brod	Český Brod	Kolín
513288	Mrzky	Český Brod	Český Brod	Kolín
537705	Poříčany	Český Brod	Český Brod	Kolín
513369	Přehvozdí	Český Brod	Český Brod	Kolín
513393	Přistoupim	Český Brod	Český Brod	Kolín
533611	Přišimasy	Český Brod	Český Brod	Kolín
533661	Rostoklaty	Český Brod	Český Brod	Kolín
533734	Tismice	Český Brod	Český Brod	Kolín
533777	Tuchoraz	Český Brod	Český Brod	Kolín
533785	Tuklaty	Český Brod	Český Brod	Kolín
533866	Vitice	Český Brod	Český Brod	Kolín
564826	Vrátkov	Český Brod	Český Brod	Kolín

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
537993	Vykáň	Český Brod	Český Brod	Nymburk
539970	Borotice	Dobříš	Dobříš	Příbram
540081	Čím	Dobříš	Dobříš	Příbram
540099	Daleké Dušníky	Dobříš	Dobříš	Příbram
540111	Dobříš	Dobříš	Dobříš	Příbram
540170	Drevníky	Dobříš	Dobříš	Příbram
540188	Drhovy	Dobříš	Dobříš	Příbram
540285	Hřimězdice	Dobříš	Dobříš	Příbram
540323	Chotilsko	Dobříš	Dobříš	Příbram
599204	Korkyně	Dobříš	Dobříš	Příbram
540714	Malá Hraštice	Dobříš	Dobříš	Příbram
540781	Mokrovraty	Dobříš	Dobříš	Příbram
540811	Nečín	Dobříš	Dobříš	Příbram
540889	Nová Ves pod Pleší	Dobříš	Dobříš	Příbram
540897	Nové Dvory	Dobříš	Dobříš	Příbram
540901	Nový Knín	Dobříš	Dobříš	Příbram
540951	Obořiště	Dobříš	Dobříš	Příbram
541010	Ouběnice	Dobříš	Dobříš	Příbram
541206	Rosovice	Dobříš	Dobříš	Příbram
541257	Rybníky	Dobříš	Dobříš	Příbram
541338	Stará Huť	Dobříš	Dobříš	Příbram
541389	Svaté Pole	Dobříš	Dobříš	Příbram
513539	Velká Lečice	Dobříš	Dobříš	Příbram
541541	Voznice	Dobříš	Dobříš	Příbram
564338	Županovice	Dobříš	Dobříš	Příbram
535010	Běleč	Kladno	Kladno	Kladno
532070	Běloky	Kladno	Kladno	Kladno
532100	Blevice	Kladno	Kladno	Kladno
532118	Brandýsek	Kladno	Kladno	Kladno
532126	Braškov	Unhošť	Kladno	Kladno
532142	Bratronice	Kladno	Kladno	Kladno
532169	Buštěhrad	Kladno	Kladno	Kladno
532185	Cvrčovice	Kladno	Kladno	Kladno
532223	Doksy	Kladno	Kladno	Kladno
513130	Dolany	Kladno	Kladno	Kladno
532274	Družec	Kladno	Kladno	Kladno
532282	Dřetovice	Kladno	Kladno	Kladno
532312	Horní Bezděkov	Unhošť	Kladno	Kladno
532347	Hostouň	Kladno	Kladno	Kladno
532355	Hradečno	Kladno	Kladno	Kladno
532371	Hřebeč	Kladno	Kladno	Kladno
532444	Kačice	Kladno	Kladno	Kladno
532452	Kamenné Žehrovice	Kladno	Kladno	Kladno
532053	Kladno	Kladno	Kladno	Kladno
532495	Koleč	Kladno	Kladno	Kladno
532525	Kyšice	Unhošť	Kladno	Kladno
541991	Lány	Kladno	Kladno	Kladno
513041	Lhota	Kladno	Kladno	Kladno
564150	Libochovičky	Kladno	Kladno	Kladno
532576	Libušín	Kladno	Kladno	Kladno
532584	Lidice	Kladno	Kladno	Kladno
532622	Makotřasy	Kladno	Kladno	Kladno
532631	Malé Kyšice	Unhošť	Kladno	Kladno

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
513113	Malé Přítočno	Kladno	Kladno	Kladno
532681	Otvovice	Kladno	Kladno	Kladno
532711	Pavlov	Unhošť	Kladno	Kladno
532720	Pchery	Kladno	Kladno	Kladno
532738	Pletený Újezd	Unhošť	Kladno	Kladno
532827	Slatina	Kladno	Kladno	Kladno
532851	Stehelčeves	Kladno	Kladno	Kladno
532860	Stochov	Kladno	Kladno	Kladno
599433	Svárov	Unhošť	Kladno	Kladno
532908	Svinařov	Kladno	Kladno	Kladno
532959	Třebichovice	Kladno	Kladno	Kladno
532975	Třebusice	Kladno	Kladno	Kladno
532983	Tuchlovice	Kladno	Kladno	Kladno
533017	Unhošť	Unhošť	Kladno	Kladno
533025	Velká Dobrá	Kladno	Kladno	Kladno
533033	Velké Přítočno	Kladno	Kladno	Kladno
533050	Vinařice	Kladno	Kladno	Kladno
571598	Zájezd	Kladno	Kladno	Kladno
533092	Zákolany	Kladno	Kladno	Kladno
533149	Žilina	Kladno	Kladno	Kladno
539201	Dolany	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
534773	Dřínov	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
531928	Hostín u Vojkovic	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
534846	Chvatěruby	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
571792	Kozomín	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
534951	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
534978	Ledčice	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535079	Nelahozeves	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535117	Nová Ves	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
532673	Olovnice	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
538647	Postřižín	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
599492	Újezdec	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535257	Úžice	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535273	Veltrusy	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535290	Vojkovice	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535311	Všestudy	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
531511	Zlončice	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
535389	Zlosyň	Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou	Mělník
599581	Jiřice	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537454	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537501	Milovice	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537624	Ostrá	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537721	Přerov nad Labem	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537781	Semice	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537837	Stará Lysá	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
534889	Starý Vestec	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
537861	Stratov	Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nymburk
534714	Býkev	Mělník	Mělník	Mělník
534722	Byšice	Mělník	Mělník	Mělník
534731	Čítov	Mělník	Mělník	Mělník
534749	Čečelice	Mělník	Mělník	Mělník
531570	Dobřeň	Mělník	Mělník	Mělník
534765	Dolní Beřkovice	Mělník	Mělník	Mělník

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
531987	Dolní Zimoř	Mělník	Mělník	Mělník
534790	Horní Počaply	Mělník	Mělník	Mělník
534803	Hořín	Mělník	Mělník	Mělník
531499	Hostín	Mělník	Mělník	Mělník
534838	Chorušice	Mšeno	Mělník	Mělník
531871	Jeviněves	Mělník	Mělník	Mělník
531774	Kadlín	Mšeno	Mělník	Mělník
531651	Kanina	Mšeno	Mělník	Mělník
534897	Kly	Mělník	Mělník	Mělník
534901	Kokořín	Mělník	Mělník	Mělník
531898	Lhotka	Mělník	Mělník	Mělník
535001	Liběchov	Mělník	Mělník	Mělník
531502	Liblice	Mělník	Mělník	Mělník
531677	Lobeč	Mšeno	Mělník	Mělník
535028	Lužec nad Vltavou	Mělník	Mělník	Mělník
535036	Malý Újezd	Mělník	Mělník	Mělník
529575	Medonosy	Mělník	Mělník	Mělník
535044	Mělnické Vtelno	Mělník	Mělník	Mělník
534676	Mělník	Mělník	Mělník	Mělník
535052	Mšeno	Mšeno	Mělník	Mělník
535061	Nebužely	Mělník	Mělník	Mělník
531707	Nosálov	Mšeno	Mělník	Mělník
535168	Řepín	Mělník	Mělník	Mělník
535192	Spomyšl	Mělník	Mělník	Mělník
531731	Stránka	Mšeno	Mělník	Mělník
535214	Střemy	Mělník	Mělník	Mělník
531561	Tuhaň	Mělník	Mělník	Mělník
529583	Tupadly	Mělník	Mělník	Mělník
535265	Velký Borek	Mělník	Mělník	Mělník
531936	Vidim	Mělník	Mělník	Mělník
535303	Vraňany	Mělník	Mělník	Mělník
535338	Vysoká	Mělník	Mělník	Mělník
535397	Želízy	Mělník	Mělník	Mělník
598291	Čakovičky	Neratovice	Neratovice	Mělník
534820	Chlumín	Neratovice	Neratovice	Mělník
538345	Kojetice	Neratovice	Neratovice	Mělník
534935	Kostelec nad Labem	Neratovice	Neratovice	Mělník
571784	Libiš	Neratovice	Neratovice	Mělník
531863	Nedomice	Neratovice	Neratovice	Mělník
535087	Neratovice	Neratovice	Neratovice	Mělník
535133	Obříství	Neratovice	Neratovice	Mělník
535141	Ovčáry	Neratovice	Neratovice	Mělník
535222	Tišice	Neratovice	Neratovice	Mělník
535320	Všetaty	Neratovice	Neratovice	Mělník
535354	Zálezlice	Neratovice	Neratovice	Mělník
554782	Praha	X-X-X	Praha	Praha
538043	Babice	Říčany	Říčany	Praha-východ
564869	Břeží	Říčany	Říčany	Praha-východ
533254	Černé Voděrady	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538141	Čestlice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538167	Dobřejšovice	Říčany	Říčany	Praha-východ
564885	Doubek	Říčany	Říčany	Praha-východ
564915	Herink	Říčany	Říčany	Praha-východ

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
538248	Hrusice	Říčany	Říčany	Praha-východ
533378	Jevany	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538281	Kaliště	Říčany	Říčany	Praha-východ
538299	Kamenice	Kamenice	Říčany	Praha-východ
513628	Klokočná	Říčany	Říčany	Praha-východ
564761	Konojedy	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
533416	Kostelec nad Černými lesy	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538370	Kostelec u Křížků	Kamenice	Říčany	Praha-východ
533432	Kozojedy	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
564991	Křenice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538418	Křížkový Újezdec	Kamenice	Říčany	Praha-východ
538426	Kunice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538451	Louňovice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538485	Mirošovice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538493	Mnichovice	Říčany	Říčany	Praha-východ
598267	Modletice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538523	Mukařov	Říčany	Říčany	Praha-východ
533548	Nučice	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
564907	Nupaky	Říčany	Říčany	Praha-východ
533564	Oleška	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538582	Ondřejov	Říčany	Říčany	Praha-východ
571679	Oplany	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
529656	Pětihosty	Říčany	Říčany	Praha-východ
538612	Petřikov	Říčany	Říčany	Praha-východ
599221	Popovičky	Říčany	Říčany	Praha-východ
564788	Prusice	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538698	Radějovice	Kamenice	Říčany	Praha-východ
538728	Říčany	Říčany	Říčany	Praha-východ
538752	Senohraby	Říčany	Říčany	Praha-východ
538787	Sluštice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538809	Strančice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538825	Struhařov	Říčany	Říčany	Praha-východ
533718	Stříbrná Skalice	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538833	Sulice	Kamenice	Říčany	Praha-východ
538841	Svěstice	Říčany	Říčany	Praha-východ
538850	Svojetice	Říčany	Říčany	Praha-východ
571644	Štíhllice	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
538892	Tehov	Říčany	Říčany	Praha-východ
599719	Tehovec	Říčany	Říčany	Praha-východ
538981	Velké Popovice	Říčany	Říčany	Praha-východ
533874	Vlkančice	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
539031	Všestary	Říčany	Říčany	Praha-východ
564796	Výžerky	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
533904	Vyžlovka	Kostelec nad Čer. lesy	Říčany	Praha-východ
539091	Zvánovice	Říčany	Říčany	Praha-východ
532088	Beřovice	Slaný	Slaný	Kladno
535125	Bílichov	Slaný	Slaný	Kladno
532207	Černuc	Velvary	Slaný	Kladno
512991	Drnek	Slaný	Slaný	Kladno
532291	Dřínov	Slaný	Slaný	Kladno
513075	Hobšovice	Velvary	Slaný	Kladno
532321	Hořešovice	Slaný	Slaný	Kladno
535150	Hořešovičky	Slaný	Slaný	Kladno

Kód obce	Název obce	SO POÚ	SO ORP	Okres
532339	Hospozín	Velvary	Slaný	Kladno
532363	Hrdlív	Slaný	Slaný	Kladno
532398	Chržín	Velvary	Slaný	Kladno
532401	Jarpice	Slaný	Slaný	Kladno
532410	Jedomělice	Slaný	Slaný	Kladno
532428	Jemníky	Slaný	Slaný	Kladno
513032	Kamenný Most	Velvary	Slaný	Kladno
532461	Klobuky	Slaný	Slaný	Kladno
532479	Kmetiněves	Velvary	Slaný	Kladno
532487	Knovíz	Slaný	Slaný	Kladno
535109	Královice	Slaný	Slaný	Kladno
571512	Kutrovice	Slaný	Slaný	Kladno
532517	Kvílice	Slaný	Slaný	Kladno
532533	Ledce	Slaný	Slaný	Kladno
571601	Libovice	Slaný	Slaný	Kladno
571555	Líský	Slaný	Slaný	Kladno
535095	Loucká	Velvary	Slaný	Kladno
532657	Malíkovice	Slaný	Slaný	Kladno
571521	Neprobylice	Slaný	Slaný	Kladno
532665	Neuměřice	Velvary	Slaný	Kladno
564192	Páteč	Slaný	Slaný	Kladno
564125	Plchov	Slaný	Slaný	Kladno
532754	Podlešín	Slaný	Slaný	Kladno
564087	Poštovice	Velvary	Slaný	Kladno
532762	Pozdeň	Slaný	Slaný	Kladno
532771	Přelíc	Slaný	Slaný	Kladno
532797	Řisuty	Slaný	Slaný	Kladno
532801	Sazená	Velvary	Slaný	Kladno
532819	Slaný	Slaný	Slaný	Kladno
532835	Smečno	Slaný	Slaný	Kladno
599441	Stradonice	Slaný	Slaný	Kladno
551457	Studeněves	Slaný	Slaný	Kladno
532916	Šlapanice	Slaný	Slaný	Kladno
532967	Třebíz	Slaný	Slaný	Kladno
532177	Tuřany	Slaný	Slaný	Kladno
533009	Uhý	Velvary	Slaný	Kladno
533041	Velvary	Velvary	Slaný	Kladno
533068	Vraný	Slaný	Slaný	Kladno
571431	Vrbičany	Slaný	Slaný	Kladno
571423	Zichovec	Slaný	Slaný	Kladno
533114	Zlonice	Slaný	Slaný	Kladno
533122	Zvoleněves	Slaný	Slaný	Kladno
599425	Želenice	Slaný	Slaný	Kladno
533157	Žižice	Slaný	Slaný	Kladno

6.7/Příloha 7: Doklad o schválení Strategie ITI Zastupitelstvem nositele ITI

Hlavní město Praha
ZASTUPITELSTVO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 14/1
ze dne 25.2.2016

*k Integrované strategii pro integrované teritoriální investice Pražské metropolitní oblasti na
programové období 2014-2020*

Zastupitelstvo hlavního města Prahy

I. schvaluje

Integrovanou strategii pro integrované teritoriální investice (ITI) Pražské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje ITI v programovém období 2014-2020, která je přílohou č. 1 tohoto usnesení

II. pověřuje

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

1. podáním a podpisem žádosti do Výzvy k předkládání žádostí o podporu strategií Integrovaných územních investic Ministerstva pro místní rozvoj

Termín: 29.2.2016

III. ukládá

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

1. realizovat Integrovanou strategii pro ITI Pražské metropolitní oblasti v programovém období 2014-2020

Kontrolní termín: 31.12.2016

2. zpracovat Zprávy o plnění Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti dle harmonogramu stanoveným Ministerstvem pro místní rozvoj ČR

Kontrolní termín: 31.12.2016

Předkladatel: Rada HMP

Tisk: Z-4153

Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Na vědomí: odborům MHMP

6.8/Příloha 8: Návrh Statutu a Jednacího řádu Řídícího výboru ITI

Statut Řídícího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti

A)

Vymezení pojmů pro účely statutu

- a) **Integrovaná území investice (dále jen „ITI“)** – nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os jednoho či více programů ESI fondů. Řešené území představuje sídelní aglomerace či konurbace a jejich spádové území vymezené na základě funkčních vazeb.
- b) **Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (dále jen „Strategie ITI“)** – strategický dokument vyhodnocující problémy a potenciál Pražské metropolitní oblasti a navrhuje její další rozvoj pomocí konkrétních opatření financovaných z ESI fondů.
- c) **Integrovaný projekt** – typ projektu, který je realizovaný v rámci integrované územní investice a naplňuje Strategii ITI.
- d) **Manažer ITI** – osoba, určená nositelem ITI, která je odpovědná za celkovou koordinaci realizace Strategie ITI, vykonává činnosti spojené se zajištěním organizačního a administrativního zázemí pro přípravu a realizaci Strategie ITI, komunikuje s žadateli/příjemci, řídicími orgány programů ESI fondů a s veřejností a spolupracuje s Řídícím výborem ITI PMO.
- e) **Nositel ITI** – odpovědný subjekt, zajišťující ve vymezeném území PMO činnosti za účelem přípravy, schválení, realizace a vyhodnocování Strategie ITI. Nositelem ITI pro Strategii ITI je hl. m. Praha.
- f) **Pracovní skupina Řídícího výboru ITI PMO** – odborná platforma, na které jsou projednávány projektové záměry žadatelů hodlající předložit své integrované projekty do ITI. V návaznosti na vyhlášení výzvy řídicím orgánem nositel ITI vyhlašuje výzvu k předkládání projektových záměrů a svolává jednání tematické pracovní skupiny ve stanoveném termínu. Bez projednání projektového záměru na pracovní skupině není možné předkládat projekt k posouzení souladu se Strategií ITI.
- g) **Řídící výbor ITI PMO** – je platformou bez právní subjektivity, která posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů Strategie ITI a vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI, které má povahu doporučení k realizaci projektu pro řídicí orgán. Je odpovědný vůči nositeli ITI za řádný průběh realizace Strategie ITI.
- h) **Zpráva o plnění integrované strategie** – zpráva, kterou zpracovává nositel ITI o plnění Strategie ITI.

Článek I

Ustavení a působnost Řídicího výboru ITI PMO

- 1.1 Řídicí výbor ITI PMO je ustaven za účelem zajištění řádné realizace Strategie ITI.
- 1.2 Řídicí výbor ITI PMO je platformou bez právní subjektivity mimo správní strukturu jádrového města v roli nositele ITI.
- 1.3 Řídicí výbor ITI PMO vydává doporučení nositeli ITI, orgánům samospráv a statutárním orgánům partnerů zapojených do realizace Strategie ITI. Posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů Strategie ITI a vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI.

Článek II

Složení Řídicího výboru ITI PMO

- 2.1 Složení Řídicího výboru ITI PMO je v souladu s požadavky Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014 – 2020 s přihlédnutím ke specifikám Pražské metropolitní oblasti.
- 2.2 Řídicí výbor ITI PMO je složen ze členů určených hl. m. 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.
- 2.3 Řídicí výbor ITI PMO je složen z 15 členů s hlasovacím právem a z 2 stálých hostů bez hlasovacího práva. Manažer ITI je členem jako stálý host bez hlasovacího práva.

Zastoupení v ŘV ITI PMO	Pozice/instituce
Členové s hlasovacím právem	
3 zástupci hl. m. Prahy	primátorka hl. m. Prahy
	náměstek primátorky hl. m. Prahy
	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
2 zástupci Středočeského kraje	náměstek hejtmána pro oblast regionálního rozvoje
	Odbor regionálního rozvoje
2 zástupci měst a obcí z vymezeného území	Město Říčany
	Obec Tišice
1 zástupce statutárního města z vymezeného území	Statutární město Kladno
2 odborní garanti prioritní oblasti doprava	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
	Odbor dopravy Středočeského kraje
1 odborný garant prioritní oblasti životní prostředí	Povodí Vltavy
1 odborný garant prioritní oblasti regionální školství	Institut pro další vzdělávání
1 zástupce za Asociaci nestátních neziskových organizací	Společná asociace nestátních neziskových organizací hl. m. Prahy a Středočeského kraje
1 zástupce za Agenturu pro sociální začleňování	Agentura pro sociální začleňování
1 zástupce za oblast Smart Cities	České vysoké učení technické v Praze
Stálí hosté bez hlasovacího práva	
Řídicí orgán Operačního programu Praha – pól růstu ČR	Magistrát hl. m. Prahy
Manažer ITI	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

2.4 Členem Řídicího výboru ITI PMO je alespoň jedna osoba, která je zároveň členem Regionální stálé konference zřízené pro Středočeský kraj.

2.5 V čele Řídicího výboru ITI PMO stojí předsedkyně a místopředseda jmenovaní nositelem ITI.

Článek III

Předmět činnosti Řídicího výboru ITI PMO

3.1 Řídicí výbor ITI PMO:

- a) projednává Strategii ITI a doporučuje ji ke schválení nositeli ITI,
- b) schvaluje nepodstatné změny Strategie ITI a podstatné změny, jejichž předmětem není změna zaměření Strategie ITI. Projednává a doporučuje nositeli ITI podstatné změny Strategie ITI, jejichž předmětem je změna zaměření prioritních oblastí, respektive strategických cílů, specifických cílů a opatření a změna jejich rozpočtu,
- c) schvaluje kritéria pro určení souladu projektů se Strategií ITI,
- d) schvaluje parametry výzvy k předkládání projektových záměrů a zapojení do pracovních skupin,
- e) vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI,
- f) schvaluje monitorovací zprávy ITI,
- g) vydává doporučení týkající se realizace Strategie ITI nositeli ITI,
- h) plní dle potřeby další úkoly související s realizací Strategie ITI.

Článek IV

Organizace a jednání Řídicího výboru ITI PMO

4.1 Činnosti související s organizací a administrativním zajištěním Řídicího výboru ITI vykonává manažer ITI, pověřený nositelem ITI.

4.2 Jednání a proces rozhodování Řídicího výboru ITI PMO je upraven Jednacím řádem Řídicího výboru ITI PMO.

Článek V

Závěrečná ustanovení

5.1 Statut Řídicího výboru ITI PMO a jeho případné změny schvaluje Řídicí výbor ITI PMO a je platný a účinný od data schválení.

5.2 Statut Řídicího výboru ITI PMO je přílohou Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti, kterou projednává a schvaluje Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

Jednací řád Řídicího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti

A)

Vymezení pojmů pro účely jednacího řádu

- a) **Integrovaná území investice (dále jen „ITI“)** – nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os jednoho či více programů ESI fondů. Řešené území představuje sídelní aglomerace či konurbace a jejich spádové území vymezené na základě funkčních vazeb.
- b) **Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (dále jen „Strategie ITI“)** – strategický dokument vyhodnocující problémy a potenciál Pražské metropolitní oblasti a navrhuje její další rozvoj pomocí konkrétních opatření financovatelných z ESI fondů.
- c) **Integrovaný projekt** – typ projektu, který je realizovaný v rámci integrované územní investice a naplňuje Strategii ITI.
- d) **Manažer ITI** – osoba, určená nositelem ITI, která je odpovědná za celkovou koordinaci realizace Strategie ITI, vykonává činnosti spojené se zajištěním organizačního a administrativního zázemí pro přípravu a realizaci Strategie ITI, komunikuje s žadateli/příjemci, řídicími orgány programů ESI fondů a s veřejností a spolupracuje s Řídicím výborem ITI PMO.
- e) **Nositel ITI** – odpovědný subjekt, zajišťující ve vymezeném území PMO činnosti za účelem přípravy, schválení, realizace a vyhodnocování Strategie ITI. Nositelem ITI pro Strategii ITI je hl. m. Praha.
- f) **Pracovní skupina Řídicího výboru ITI PMO** – odborná platforma, na které jsou projednávány projektové záměry žadatelů hodlající předložit své integrované projekty do ITI. V návaznosti na vyhlášení výzvy řídicím orgánem nositel ITI vyhláší výzvu k předkládání projektových záměrů a svolává jednání tematické pracovní skupiny ve stanoveném termínu. Bez projednání projektového záměru na pracovní skupině není možné předkládat projekt k posouzení souladu se Strategií ITI.
- g) **Řídicí výbor ITI PMO** – je platformou bez právní subjektivity, která posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů Strategie ITI a vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI, které má povahu doporučení k realizaci projektu pro řídicí orgán. Je odpovědný vůči nositeli ITI za řádný průběh realizace Strategie ITI.
- h) **Zpráva o plnění integrované strategie** – zpráva, kterou zpracovává nositel ITI o plnění Strategie ITI.

Článek I

Ustavení a působnost Řídicího výboru ITI PMO

- 1.1 Řídicí výbor ITI PMO je ustaven za účelem zajištění řádné realizace Strategie ITI.
- 1.2 Řídicí výbor ITI PMO je platformou bez právní subjektivity mimo správní strukturu jádrového města v roli nositele ITI.
- 1.3 Řídicí výbor ITI PMO vydává doporučení nositeli ITI, orgánům samospráv a statutárním orgánům partnerů zapojených do realizace Strategie ITI. Posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů Strategie ITI a vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI.

Článek II

Složení Řídicího výboru ITI PMO

- 2.1 Složení Řídicího výboru ITI PMO je v souladu s požadavky Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014 – 2020 s přihlédnutím ke specifikám Pražské metropolitní oblasti.
- 2.2 Složení Řídicího výboru je upraveno ve Statutu Řídicího výboru ITI PMO.
- 2.3 V čele Řídicího výboru ITI PMO stojí předsedkyně a místopředseda jmenovaní nositelem ITI.
- 2.4 Členem Řídicího výboru ITI PMO je alespoň jedna osoba, která je zároveň členem Regionální stálé konference zřízené pro Středočeský kraj.
- 2.5 Členem Řídicího výboru ITI PMO je manažer ITI jako stálý host bez hlasovacího práva.

Článek III

Pravidla pro svolávání a jednání Řídicího výboru ITI PMO

- 3.1 Jednání Řídicího výboru ITI PMO se konají dle potřeby, obvykle jedenkrát za 6 týdnů, nejméně však 2x ročně. Jednání svolává na pokyn předsedkyně manažer ITI. Pozvánka se zasílá obvykle elektronicky a alespoň 10 kalendářních dnů před samotným jednáním. Součástí pozvánky je program jednání Řídicího výboru ITI PMO, případně podklady pro diskuzi. Členové Řídicího výboru ITI PMO jsou oprávněni do 5 kalendářních dnů před konáním jednání zaslat manažerovi ITI připomínky k návrhu programu, popř. návrh nového bodu k projednání.
- 3.2 Členové Řídicího výboru ITI PMO jsou povinni nejpozději 5 kalendářních dnů před konáním jednání potvrdit manažerovi ITI svoji účast. V případě neúčasti jsou povinni uvést informaci o zastoupení svým náhradníkem.

3.3 Jednání Řídicího výboru ITI PMO vede předsedkyně, pokud k tomu neurčí jiného člena Řídicího výboru ITI PMO. Řídicí výbor ITI PMO je usnášeníschopný, pokud je přítomna alespoň polovina všech jeho členů s hlasovacím právem. Člen Řídicího výboru ITI PMO může být zastoupen řádně jmenovaným náhradníkem, jehož účast nahlásil před jednáním manažerovi ITI dle bodu 3.1 tohoto jednacího řádu.

3.4 Řídicí výbor ITI PMO přijímá rozhodnutí konsensem. Není-li konsensu dosaženo, je k přijetí usnesení Řídicího výboru ITI PMO 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 tohoto jednacího řádu zdržet hlasování.

3.5 Člen Řídicího výboru ITI PMO je v souladu s Metodickým pokynem pro využívání integrovaných nástrojů v období 2014 – 2020 povinen se zdržet hlasování, jestliže se rozhodnutí Řídicího výboru ITI PMO přímo týká jeho osobních zájmů či konkrétních zájmů organizace, již zastupuje. To platí zejména v případě, že předmětem rozhodování je projekt předložený k realizaci v rámci Strategie ITI subjektem, který tento člen v Řídicím výboru ITI PMO zastupuje.

3.6 Organizační zabezpečení, přípravu nebo koordinaci zpracování podkladů pro jednání zabezpečuje manažer 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 ITI nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne jednání Řídicího výboru ITI PMO.

3.7 Nesouhlasí-li člen Řídicího výboru ITI PMO s obsahem zápisu, je oprávněn vznést námitku, a to elektronicky a 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu byl doručen zápis ve smyslu předchozího bodu. O námitce informuje manažer ITI bez zbytečného odkladu ostatní členy Řídicího výboru ITI PMO. O oprávněnosti námitky proti zápisu rozhodne s konečnou platností Řídicí výbor ITI PMO na svém nejbližším jednání.

Článek IV

Hlasování elektronickou cestou

4.1 V případě nutnosti rozhodnutí v krátkém časovém termínu, nemožnosti rychlého svolání Řídicího výboru ITI PMO a v dalších podobných případech, které posuzuje předsedkyně, je možné rozhodovat elektronickou (korespondenční) cestou, tzv. per rollam.

4.2 V dokumentu, který je takto členům Řídicího výboru ITI PMO zaslán, to musí být výslovně uvedeno. Součástí takového dokumentu jsou dále veškeré nezbytné podklady a určení termínu pro vyjádření, zda člen Řídicího výboru ITI PMO souhlasí/nesouhlasí/zdržuje se hlasování. Lhůta pro vyjádření nesmí být kratší než 5 pracovních dnů ode dne odeslání návrhu rozhodnutí. Pokud se člen Řídicího výboru ITI PMO nevyjádří ve stanovené lhůtě, považuje se jeho hlasování za souhlasné s navrženým usnesením.

4.3 V případě rozhodování per rollam je pro přijetí rozhodnutí nutné vyjádření souhlasu nadpoloviční většinou všech členů Řídicího výboru ITI PMO s hlasovacím právem; zastoupení člena Řídicího výboru ITI PMO je v tomto případě vyloučeno.

4.4 O výsledku rozhodování per rollam informuje manažer ITI jednotlivé členy Řídicího výboru ITI PMO, a to do 5 pracovních dnů od uplynutí lhůty pro vyjádření.

Článek V

Závěrečná ustanovení

5.1 Jednací řád Řídicího výboru ITI PMO a jeho případné změny schvaluje Řídicí výbor ITI PMO a je platný a účinný od data schválení.

5.2 Jednací řád Řídicího výboru ITI PMO je přílohou Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti, kterou projednává a schvaluje Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

6.9/Příloha 9: Návrh Statutu a Jednacího řádu Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI

Statut Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti

A)

Vymezení pojmů pro účely statutu

- a) **Integrovaná území investice (dále jen „ITI“)** – nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os jednoho či více programů ESI fondů. Řešené území představuje sídelní aglomerace či konurbace a jejich spádové území vymezené na základě funkčních vazeb.
- b) **Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (dále jen „Strategie ITI“)** – strategický dokument vyhodnocující problémy a potenciál Pražské metropolitní oblasti a navrhuje její další rozvoj pomocí konkrétních opatření financovaných z ESI fondů.
- c) **Integrovaný projekt** – typ projektu, který je realizovaný v rámci integrované územní investice a naplňuje Strategii ITI.
- d) **Koordinátor pracovních skupin** – tematický/územní koordinátor pracovních skupin, který je odpovědný manažerovi ITI za výstupy a činnost pracovních skupin. Koordinátor svolává a řídí jednání pracovních skupin. Zajišťuje zápis a kompletuje podklady z jednání pracovních skupin, které předává manažerovi ITI pro jednání Řídicího výboru ITI PMO. S ohledem na projednávané téma může k jednání pracovních skupin přizvat další odborníky.
- e) **Manažer ITI** – osoba, určená nositelem ITI, která je odpovědná za celkovou koordinaci realizace Strategie ITI, vykonává činnosti spojené se zajištěním organizačního a administrativního zázemí pro přípravu a realizaci Strategie ITI, komunikuje s žadateli/příjemci, řídicími orgány programů ESI fondů a s veřejností a spolupracuje s Řídicím výborem ITI PMO.
- f) **Nositel ITI** – odpovědný subjekt, zajišťující ve vymezeném území PMO činnosti za účelem přípravy, schválení, realizace a vyhodnocování Strategie ITI. Nositelem ITI pro Strategii ITI je hl. m. Praha.
- g) **Pracovní skupina Řídicího výboru ITI PMO** – odborná platforma, na které jsou projednávány projektové záměry žadatelů hodlající předložit své integrované projekty do ITI. V návaznosti na vyhlášení výzvy řídicím orgánem nositel ITI vyhláší výzvu k předkládání projektových záměrů a svolává jednání tematické pracovní skupiny ve stanoveném termínu. Bez projednání projektového záměru na pracovní skupině není možné předkládat projekt k posouzení souladu se Strategií ITI.
- h) **Řídicí výbor ITI PMO** – je platformou bez právní subjektivity, která posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů Strategie ITI a vydává vyjádření o soula-

du/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategii ITI, které má povahu doporučení k realizaci projektu pro řídicí orgán. Je odpovědný vůči nositeli ITI za řádný průběh realizace Strategie ITI.

- i) **Zpráva o plnění integrované strategie** – zpráva, kterou zpracovává nositel ITI o plnění Strategie ITI.

Článek I

Ustavení a působnost pracovní skupiny

- 1.1 Pracovní skupina je ustavena za účelem realizace Strategie ITI ve smyslu projednání projektových záměrů a předložení projektů/souborů projektů k posouzení Řídicímu výboru ITI PMO a vydání jeho potvrzení o souladu/nesouladu se Strategií ITI.
- 1.2 Pracovní skupina je ustavena na základě vyhlášené výzvy nositele ITI k předkládání projektových záměrů a zapojení do příslušné tematické pracovní skupiny.
- 1.3 Pracovní skupina je platformou bez právní subjektivity mimo správní strukturu jádrového města v roli nositele ITI.
- 1.4 Pracovní skupina bude složena z předkladatelů projektovým záměrů, tedy potenciálních žadatelů a odborníků relevantních k diskutovanému tématu.

Článek II

Předmět činnosti pracovní skupiny

- 2.1 Pracovní skupina:
- a) vydává Řídicímu výboru ITI PMO doporučení týkající se přípravy a realizace Strategie ITI v určené tematické oblasti,
 - b) doporučuje Řídicímu 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.

Článek III

Organizace a jednání pracovní skupiny

- 3.1 Činnosti související s organizací a administrativním zajištěním pracovní skupiny vykonává koordinátor pracovních skupin, pověřený manažerem ITI.
- 3.2 Jednání a proces rozhodování pracovní skupiny je upraven Jednacím řádem Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI PMO.

Článek IV

Závěrečná ustanovení

- 4.1 Statut Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI PMO a jeho případné změny schvaluje Řídicí výbor ITI PMO a je platný a účinný od data schválení.
- 4.2 Statut Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI PMO je přílohou Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti, kterou projednává a schvaluje Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

Jednací řád Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI Pražské metropolitní oblasti

A)

Vymezení pojmů pro účely statutu

- a) **Integrovaná území investice (dále jen „ITI“)** – nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os jednoho či více programů ESI fondů. Řešené území představuje sídelní aglomerace či konurbace a jejich spádové území vymezené na základě funkčních vazeb.
- b) **Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (dále jen „Strategie ITI“)** – strategický dokument vyhodnocující problémy a potenciál Pražské metropolitní oblasti a navrhuje její další rozvoj pomocí konkrétních opatření financovatelných z ESI fondů.
- c) **Integrovaný projekt** – typ projektu, který je realizovaný v rámci integrované územní investice a naplňuje Strategii ITI.
- d) **Koordinátor pracovních skupin** – tematický/územní koordinátor pracovních skupin, který je odpovědný manažerovi ITI za výstupy a činnost pracovních skupin. Koordinátor svolává a řídí jednání pracovních skupin. Zajišťuje zápis a kompletuje podklady z jednání pracovních skupin, které předává manažerovi ITI pro jednání Řídicího výboru ITI PMO. S ohledem na projednávané téma může k jednání pracovních skupin přizvat další odborníky.
- e) **Manažer ITI** – osoba, určená nositelem ITI, která je odpovědná za celkovou koordinaci realizace Strategie ITI, vykonává činnosti spojené se zajištěním organizačního a administrativního zázemí pro přípravu a realizaci Strategie ITI, komunikuje s žadateli/příjemci, řídicími orgány programů ESI fondů a s veřejností a spolupracuje s Řídicím výborem ITI PMO.
- f) **Nositel ITI** – odpovědný subjekt, zajišťující ve vymezeném území PMO činnosti za účelem přípravy, schválení, realizace a vyhodnocování Strategie ITI. Nositelem ITI pro Strategii ITI je hl. m. Praha.
- g) **Pracovní skupina Řídicího výboru ITI PMO** – odborná platforma, na které jsou projednávány projektové záměry žadatelů hodlající předložit své integrované projekty do ITI. V návaznosti na vyhlášení výzvy řídicím orgánem nositel ITI vyhlašuje výzvu k předkládání projektových záměrů a svolává jednání tematické pracovní skupiny ve stanoveném termínu. Bez projednání projektového záměru na pracovní skupině není možné předkládat projekt k posouzení souladu se Strategií ITI.
- h) **Řídicí výbor ITI PMO** – je platformou bez právní subjektivity, která posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů Strategie ITI a vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru (ze schváleného souboru) se Strategií ITI, které má povahu doporučení k realizaci projektu pro řídicí orgán. Je odpovědný vůči nositeli ITI za řádný průběh realizace Strategie ITI.

- i) **Zpráva o plnění integrované strategie** – zpráva, kterou zpracovává nositel ITI o plnění Strategie ITI.

Článek I

Ustavení a působnost pracovní skupiny

- 1.1 Pracovní skupina je ustavena za účelem realizace Strategie ITI ve smyslu projednání projektových záměrů a předložení projektů/souborů projektů k posouzení Řídicímu výboru ITI PMO a jeho vydání potvrzení o souladu/nesouladu se Strategií ITI.
- 1.2 Pracovní skupina je ustavena na základě vyhlášené výzvy nositele ITI k předkládání projektových záměrů a zapojení do příslušné pracovní skupiny.
- 1.3 Pracovní skupina je platformou bez právní subjektivity mimo správní strukturu jádrového města v roli nositele ITI.
- 1.4 Pracovní skupina bude složena z předkladatelů projektovým záměrů, tedy potenciálních žadatelů a odborníků relevantních k diskutovanému tématu.

Článek II

Předmět činnosti pracovní skupiny

- 2.1 Předmět činnosti je upraven ve Statutu Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI PMO.

Článek III

Pravidla pro svolávání a jednání pracovní skupiny

- 3.1 Jednání pracovní skupiny svolává příslušný koordinátor pracovní skupiny. V návaznosti na vyhlášení výzvy ŘO je manažerem ITI vyhlášena výzva nositele ITI k předkládání projektových záměrů a zapojení do pracovní skupiny. Ve výzvě bude stanovena minimální lhůta 10 pracovních dní k možnosti předložit projektový záměr a přihlásit se s ním do pracovní skupiny. Na základě přihlášených projektových záměrů, bude všem předkladatelům projektových záměrů koordinátorem pracovní skupiny rozeslána elektronická pozvánka, alespoň 10 kalendářních dnů před samotným jednáním, včetně programu jednání a případných podkladů pro jednání. Oslovení předkladatelé jsou řádnými členy pracovní skupiny s hlasovacím právem.
- 3.2 Stejně tak koordinátor pracovní skupiny ve stejném termínu přizve na jednání pracovní skupiny odborníky a to na základě projednávaného tématu, kteří budou rovněž řádnými členy pracovní skupiny s hlasovacím právem.
- 3.3 Členové pracovní skupiny jsou povinni nejpozději 5 pracovních dnů před konáním jednání potvrdit koordinátorovi pracovní skupiny svoji účast, zároveň jsou

oprávněni koordinátorovi pracovní skupiny zaslat případné připomínky k programu jednání nebo návrhy nového bodu jednání.

3.4 Jednání pracovní skupiny vede koordinátor pracovní skupiny, případně manažer ITI, pokud k tomu neurčí jiného člena pracovní skupiny. Na prvním jednání pracovní skupiny bude manažerem ITI představena příslušná část Strategie ITI.

3.5 Pracovní skupina je usnášeníschopná, pokud je přítomna alespoň polovina všech členů s hlasovacím právem. Pracovní skupina přijímá rozhodnutí konsensem. Není-li konsensu dosaženo, je k přijetí rozhodnutí třeba souhlasu prosté většiny přítomných členů s hlasovacím právem.

3.6 Projektové záměry nerelevantní pro danou část Strategie ITI a tematicky zaměřenou pracovní skupinu budou projednávány členy pracovní skupiny na prvním jednání a bude hlasováno o jejich vyřazení z dalšího projednávání.

3.7 Organizační a technické zabezpečení pracovní skupiny zabezpečuje asistent manažera ITI, Věcnou přípravu nebo koordinaci zpracování podkladů pro jednání zabezpečuje koordinátor pracovní skupiny. Ten také zpracuje zápis z jednání, který obsahuje datum jednání, prezenční listinu a přijatá usnesení, termíny a jasně stanovené odpovědnosti. Zápis je elektronicky rozeslán koordinátorem nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne jednání pracovní skupiny.

Článek IV

Hlasování elektronickou cestou

4.1 V případě nutnosti rozhodnutí v krátkém časovém termínu, nemožnosti rychlého svolání pracovní skupiny a v dalších podobných případech, může koordinátor pracovní skupiny využít rozhodování prostřednictvím elektronické (korespondenční) cesty, tzv. per rollam.

4.2 V dokumentu, který je takto členům pracovní skupiny zaslán, to musí být výslovně uvedeno. Součástí takového dokumentu jsou dále veškeré nezbytné podklady a určení termínu pro vyjádření, zda člen pracovní skupiny souhlasí/nesouhlasí/zdržuje se hlasování. Lhůta pro vyjádření nesmí být kratší než 5 pracovních dnů ode dne odeslání návrhu rozhodnutí. Pokud se člen pracovní skupiny nevyjádří ve stanovené lhůtě, považuje se jeho hlasování za souhlasné s navrženým usnesením.

4.3 V případě rozhodování per rollam je pro přijetí rozhodnutí nutné vyjádření souhlasu nadpoloviční většinou všech členů pracovní skupiny s hlasovacím právem.

4.4 O výsledku rozhodování per rollam informuje koordinátor jednotlivé členy pracovní skupiny, a to do 5 pracovních dnů od uplynutí lhůty pro vyjádření.

Článek V

Závěrečná ustanovení

- 5.1 Jednací řád Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI PMO a jeho případné změny schvaluje Řídicí výbor ITI PMO a je platný a účinný od data schválení.
- 5.2 Jednací řád Pracovní skupiny Řídicího výboru ITI PMO je přílohou Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti, kterou projednává a schvaluje Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

6.10/ Příloha 10: Čestné prohlášení

Já, Ing. Lenka Kriegischová, pověřená podáním a podpisem žádosti do Výzvy k předkládání žádosti o podporu strategií Integrovaných územních investic Ministerstva pro místní rozvoj, č. OP 113001215

tímto čestně prohlašuji,

že v žádosti o podporu Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti jsou uvedeny pravdivé a úplné údaje.

V Praze dne 3. 8. 2016


.....
podpis

6.11/ Příloha 11: 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 Pahl 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, dojíždku 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 dojíždkových 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 dojížděky 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 geografi ve Spojeném království považován za období tzv. denního městského systému (daily urban system).

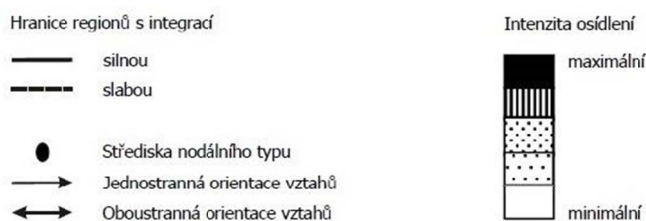
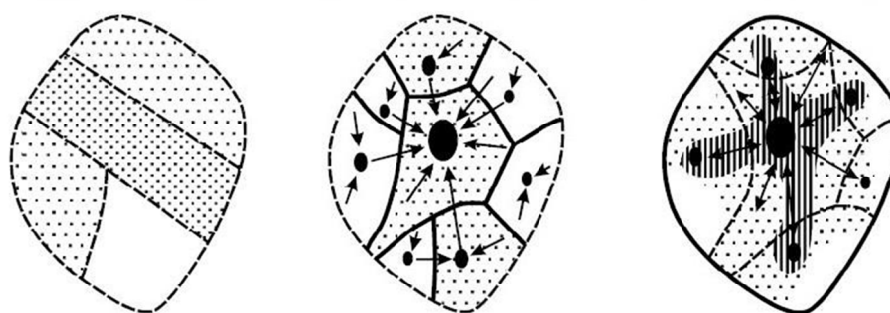
Počátkem 80. let se v Evropě pozornost geografů zaměřila na srovnávací studie vývoje urbanizačního procesu ve vybraných evropských zemích založené na výsledcích sčítání lidu v letech 1980/1981. Téměř současně byla publikována úvodní práce mezinárodního projektu CURB (The Costs of Urban Growth) v edici 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 zřejmě například i v některých pracích české sídelní geografie. Funkční městský areál vymezený hranicí 20 – 30 % dojíždky 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 6). 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 12). Tento přístup je využíván jako jedna z metod i ve vymezení PMO.

Obrázek 6: Vývoj prostorové struktury sociálně – geografického systému

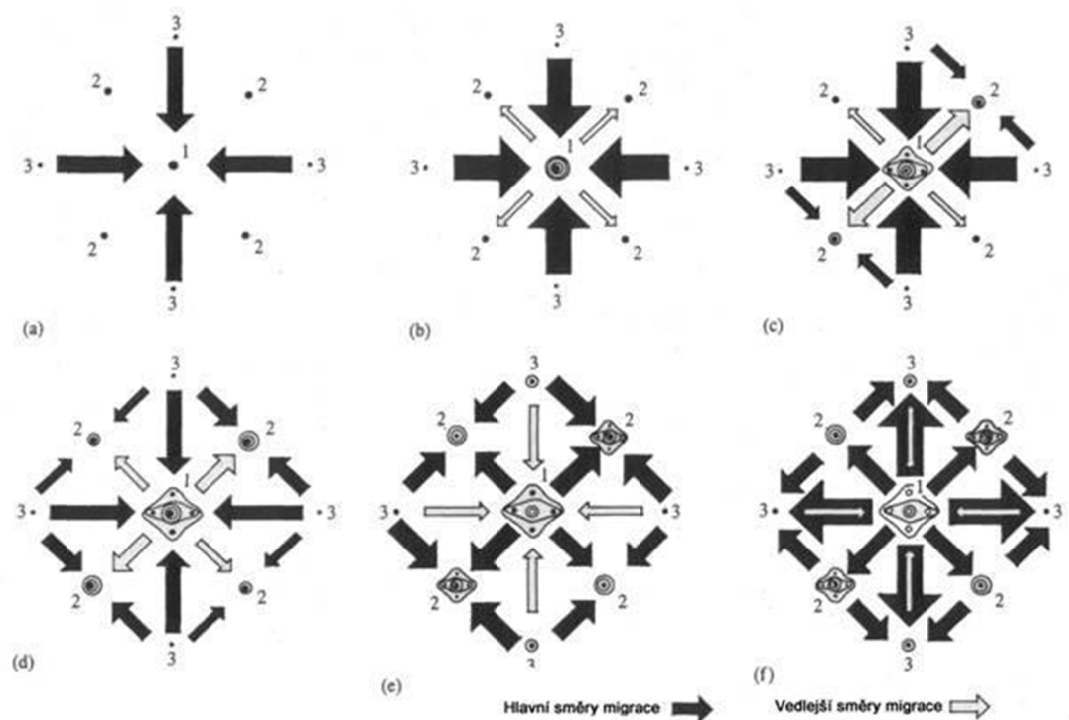
Statický (pre-industriální) systém Dynamický (industriální) systém Organický (post-industriální) systém



Zdroj: Hampl, Gardavský, Kühnl, 1987

Nejvýznamnějším procesem, který přispívá k vnitřní diverzifikaci metropolitních oblastí v postsocialistických zemích, je proces suburbanizace (Ouředníček, 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. 7 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 7). 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 7: 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 časo-prostorové 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

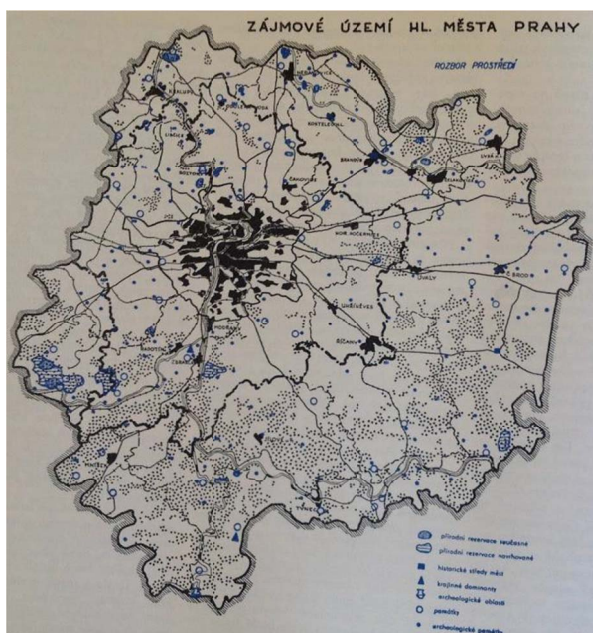
denních pohybů obyvatelstva využít nejen data ze sčítání lidu (dojíždka do škol a za prací), ale také data poskytovaná operátory mobilních telefonů. Na rozdíl od dat z populačního cenzu je možné mapovat nejen tyto dva druhy pohybů, ale také celou řadu dalších cest, např. za službami, zábavou, z rodinných důvodů apod. Změny v charakteru práce a stále obtížnější lokalizace místa bydliště i pracoviště ve statistické evidenci, společně se značnou chybovostí a neúplností dojíždkových 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 PMO.

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 8). 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 31). 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 hl. m. 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 31 udává přehled vymezení urbanizovaného zázemí hl. m. 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 využité datové základně a jednotek vnitřního členění urbanizovaného území.

Obrázek 8: Zájmové území hl. m. Prahy



Zdroj: Lorenz, 1963

Tabulka 31: Urbanizované 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; Votruba 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 1984
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

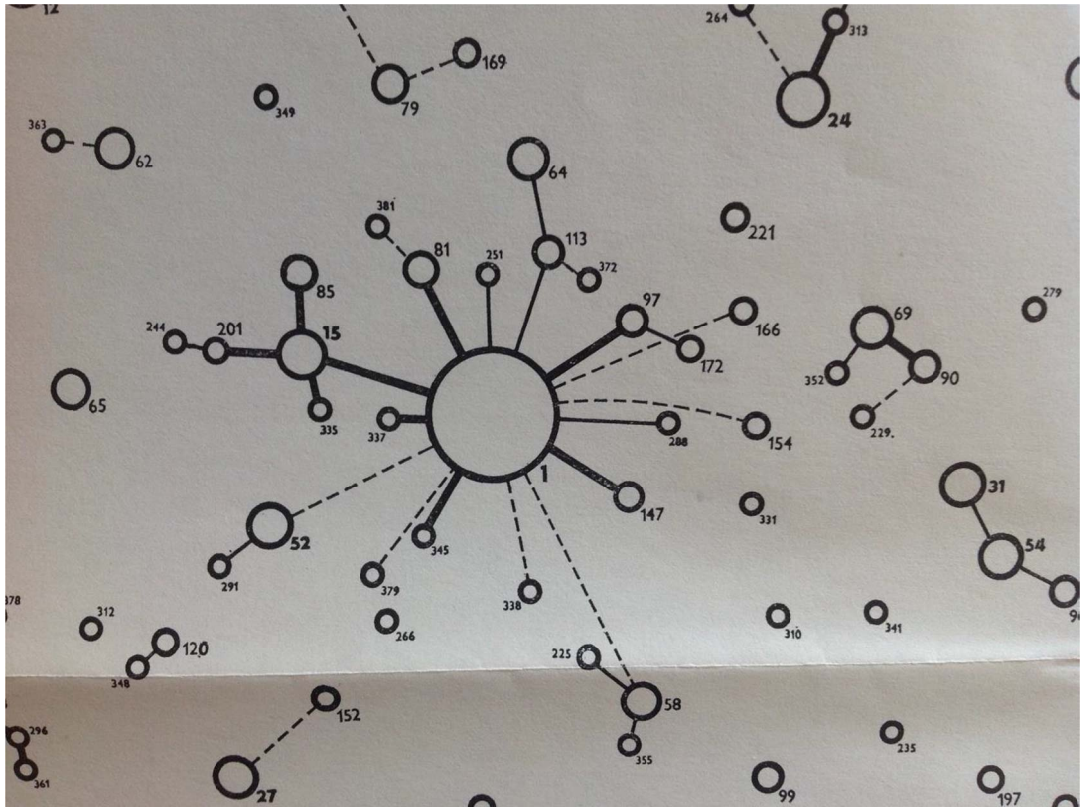
Zásady územního rozvoje 2009	2 308			
Zásady územního rozvoje 2013	3 149			Středočeský kraj 2013
Studie ČSÚ	1 832	1 350	737	ČSÚ 2009
Praha – integrovaný systém středisek 2001	3 974	1 358	342	Hampl 2005
Zóna rezidenční suburbanizace Prahy 2010	3 732	1 922	515	Špačková, Ouředníček, Novák 2012
Pražský metropolitní 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 vymezení integrovaných systémů středisek zohledňuje reciproční dojížďkové vztahy mezi jednotlivými sídly metropolitní oblasti. Mapa na obrázku 9 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 9: Vymezení integrovaného systému středisek v zázemí Prahy v roce 1980

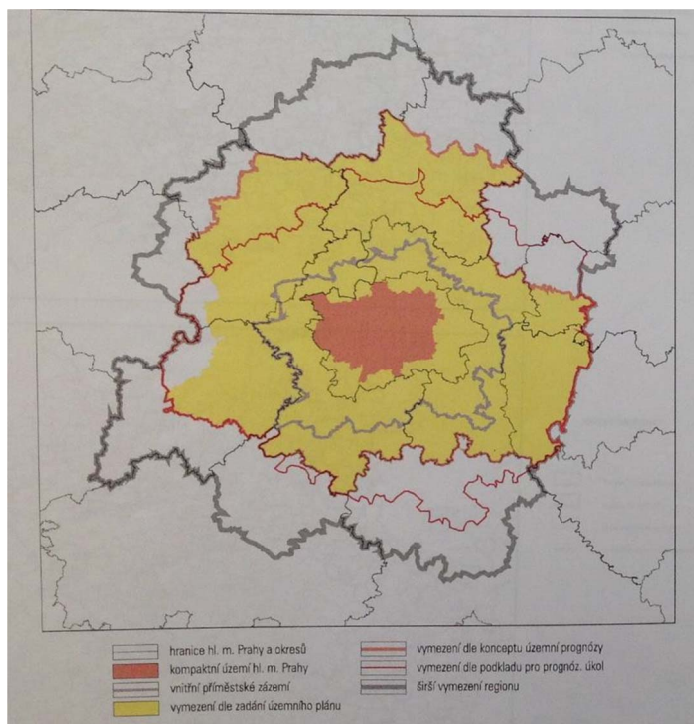


Zdroj: Hampl, Gardavský, Kühnl (1987) na datech ze SLDB 1980

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.

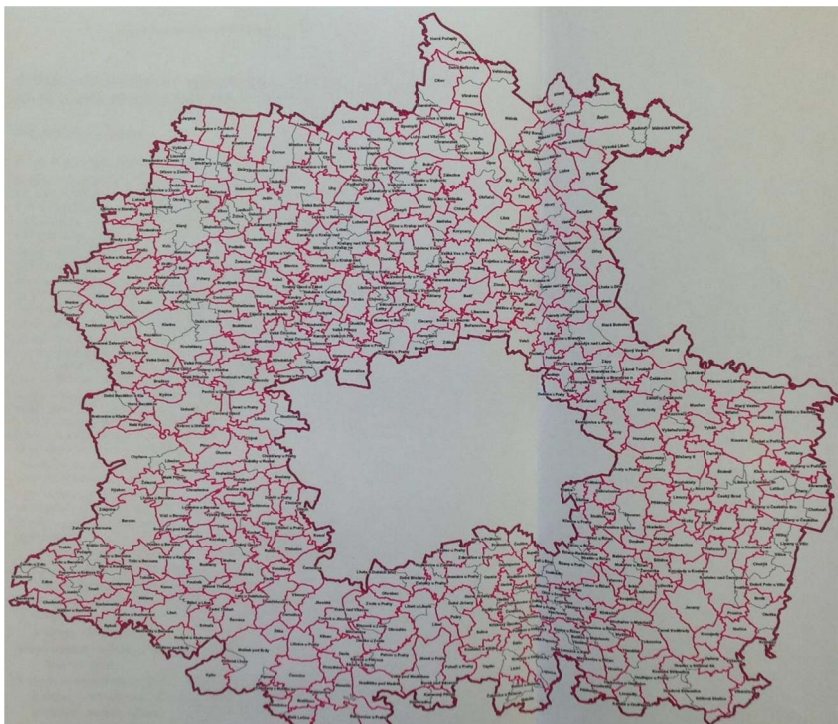
Martin Hampl se podílel i na vymezení území Velkého územního celku Pražského metropolitního regionu, kde byla do značné míry využita metodika popsaná v předchozích dvou odstavcích. Vymezení zpracované ateliérem AURS (2000) pro potřeby územního plánování bylo však několikrát modifikováno především na 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 10, konečné vymezení z roku 2006 na obrázku 11.

Obrázek 10: Vymezení podle konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu



Zdroj: AURS, 2006

Obrázek 11: Vymezení podle textové části územního plánu VÚC Pražského regionu

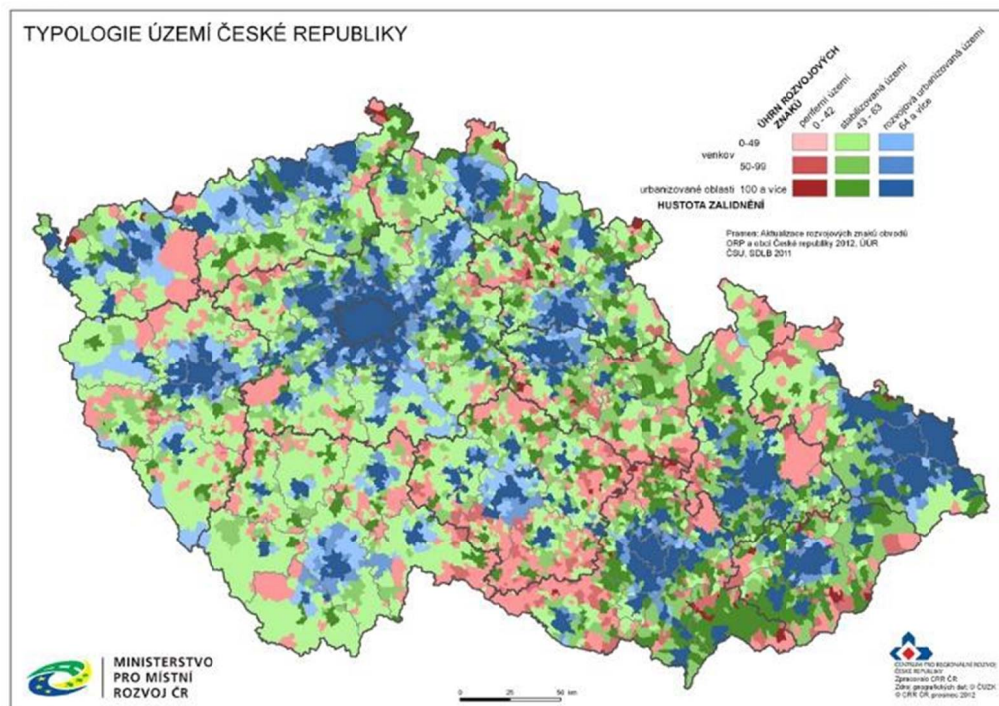


Zdroj: AURS, 2006

Publikace Českého statistického úřadu (ČSÚ 2009) si všímá území intenzivních vztahů mezi hl. m. 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 Útvoru rozvoje hl. m. Prahy k těmto přidána ještě území správního obvodu Dobříš a Slaný.

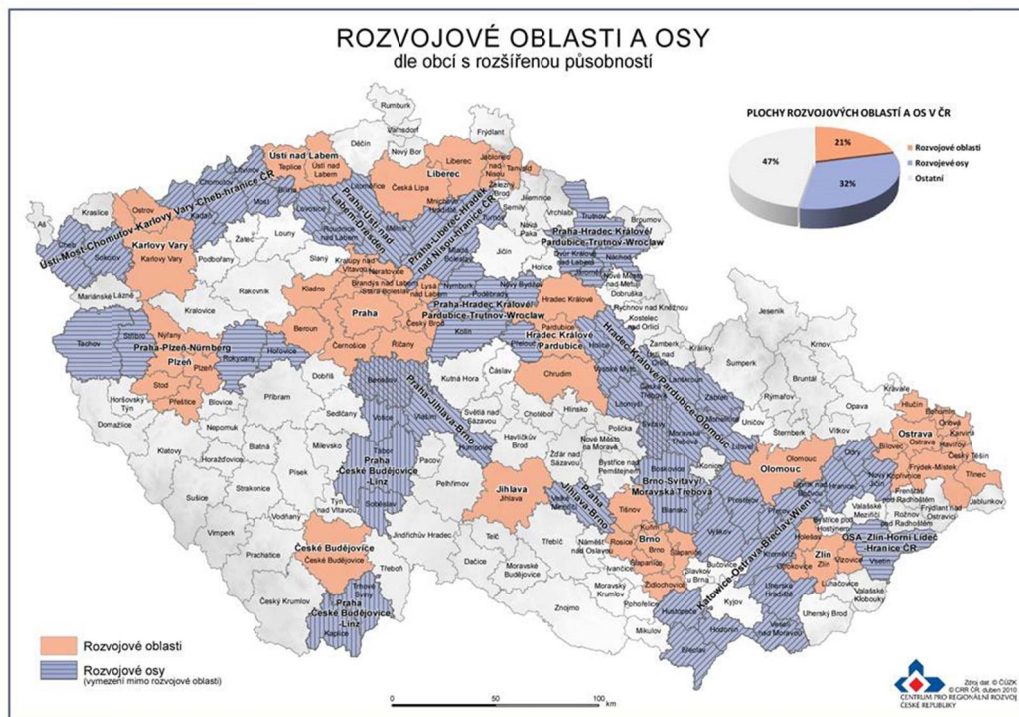
V nejnovější současnosti lze najít vymezení urbanizovaných oblastí v zázemí Prahy zejména v nejrůznějších materiálech decizní sféry Ministerstva pro místní rozvoj a obou krajů (Hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Typologie území České republiky uvedená ve Strategii regionálního rozvoje (MMR, 2013) vymezuje urbanizovaná území na úrovni krajů, Centrum pro regionální rozvoj následně upravil vymezení rozvojových oblastí a os pro území obvodů ORP (obrázek 12 a 13).

Obrázek 12: Typologie území České republiky



Zdroj: Strategie regionálního rozvoje (MMR, 2013)

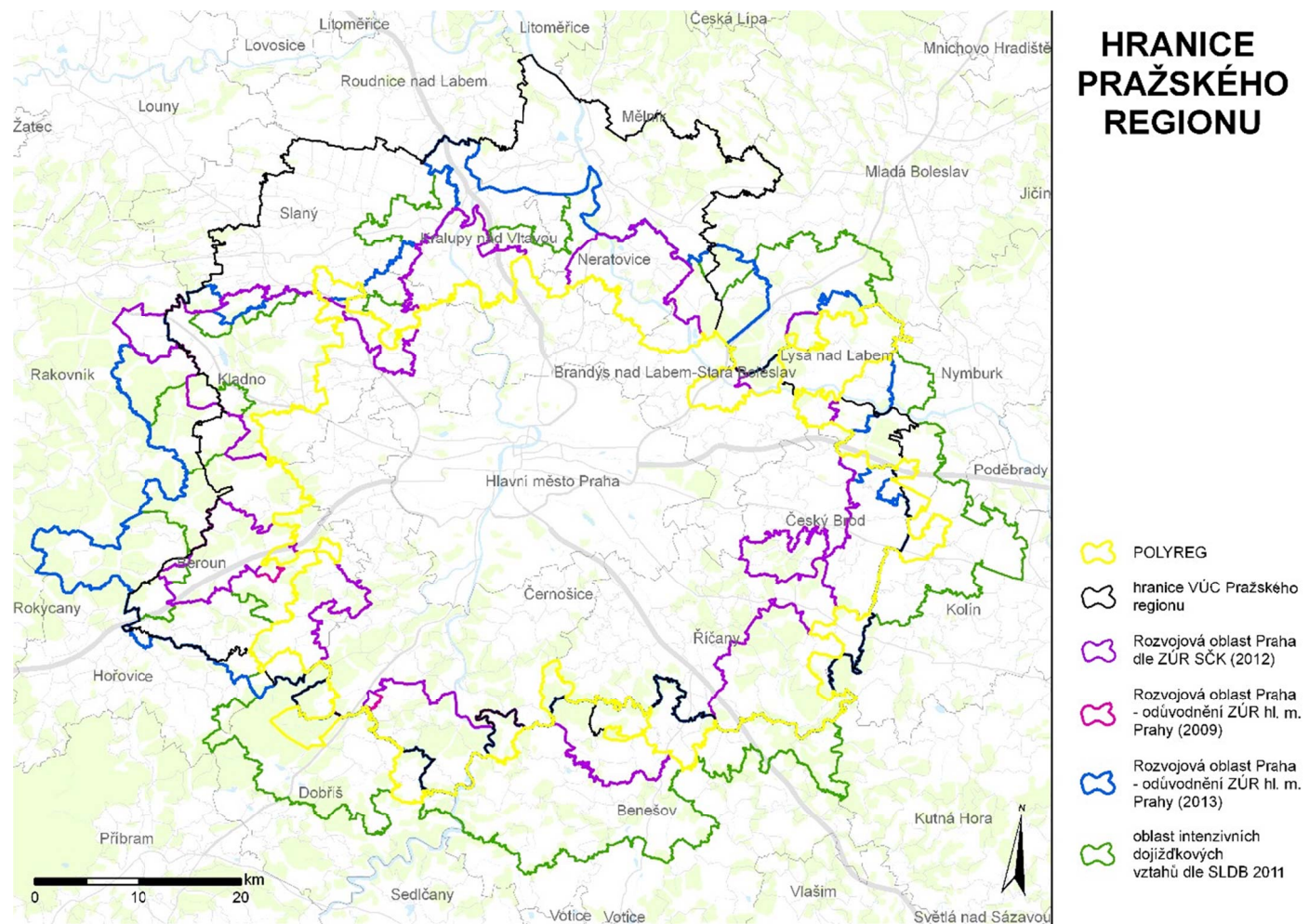
Obrázek 13: Vymezení rozvojových oblastí a os na základě obvodů ORP v roce 2010



Zdroj: Centrum pro regionální rozvoj České republiky

Obrázek 14 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.

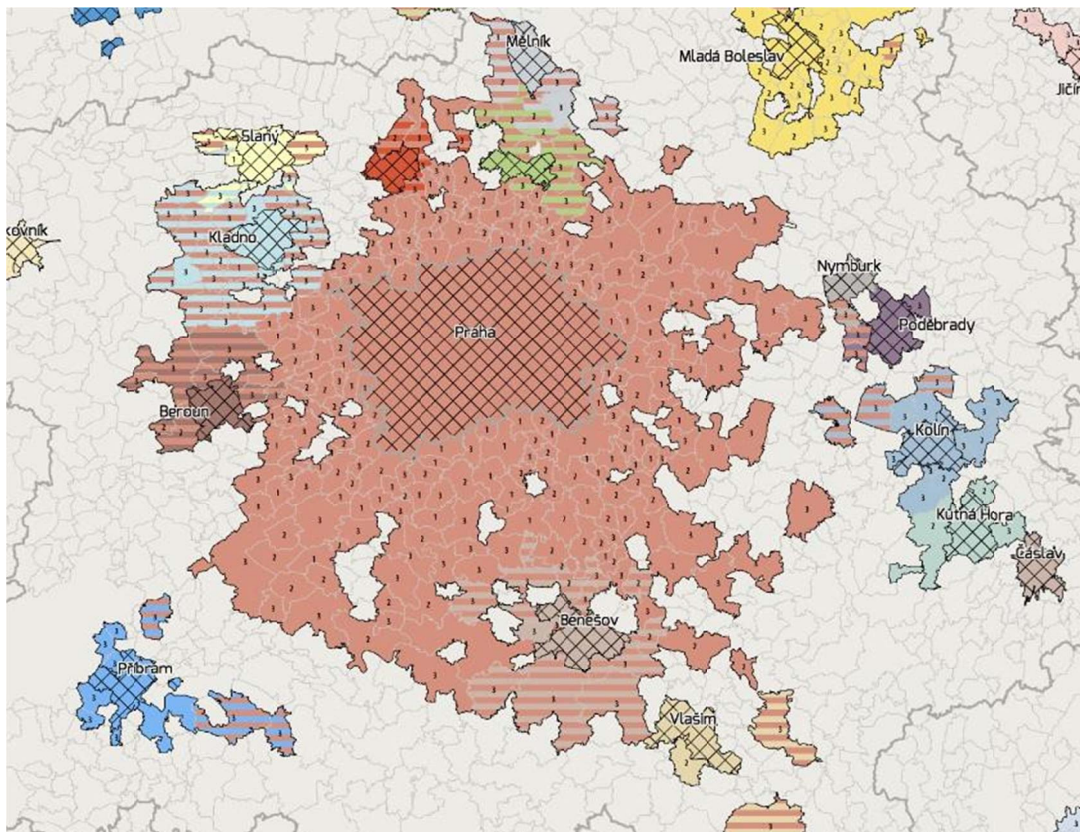
Obrázek 14: Vymezení urbanizovaného území v zázemí Prahy



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

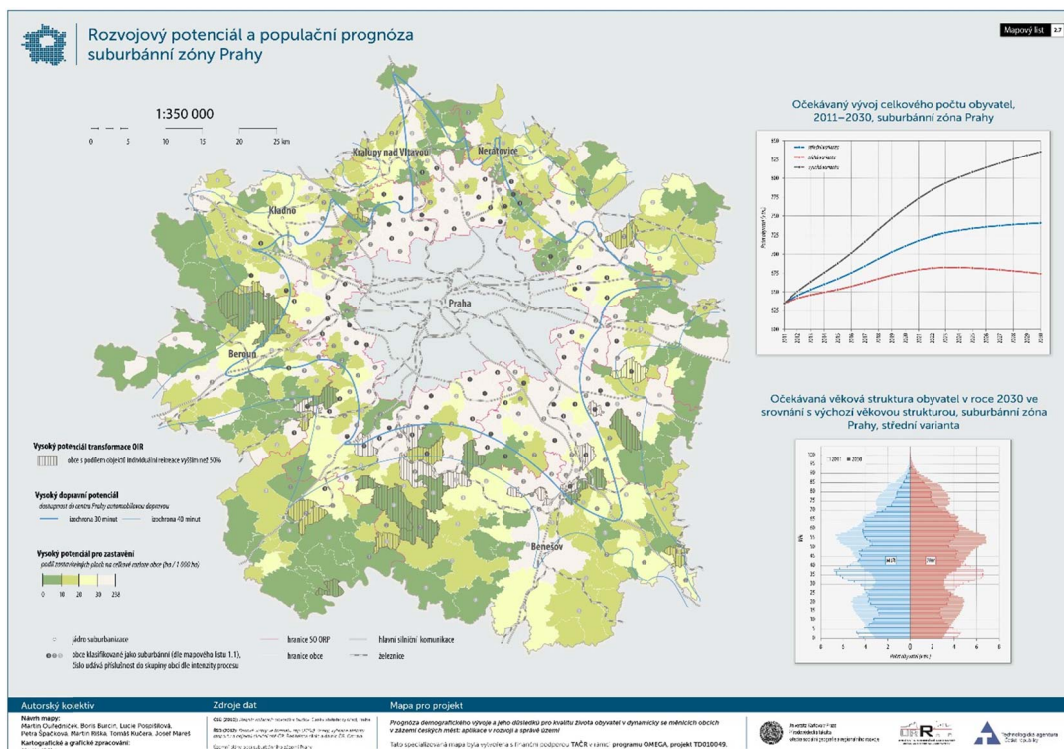
Pro hodnocení rozsahu a dopadů suburbanizace byla vytvořena pro území celého Česka metodika sledování rezidenční suburbanizace, která na základě dat o bytové výstavbě a směrové migraci vymezuje tři zóny rezidenční suburbanizace v zázemí českých měst s populací více než 10 000 obyvatel. Obrázek 15 ukazuje rozsah sub-urbánních obcí ve výřezu jádrových měst PMO a také jejich příslušnost k jádrovým městům. Aktualizované vymezení pro rok 2012 je dále podrobně popsáno v následující kapitole jako jedna z metod vymezení PMO. 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 16). Více viz www.atlasobyvatelstva.cz v sekci Suburbanizace.

Obrázek 15: Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy 2010



Zdroj: www.atlasobyvatelstva.cz (2012)

Obrázek 16: Vymezení Pražského metropolitního regionu pro projekt Omega



Zdroj: www.atlasobyvatelstva.cz (2013)

Resumé

Celkově lze zhodnotit, že všeobecně přijímané vymezení metropolitních oblastí v současnosti schází, což do určité míry souvisí s rezignací územního plánování na řešení problémů v rámci metropolitních oblastí (dříve velkých územních celků – VÚC) a zaměřením územního plánování na území celých krajů (Zásady územního rozvoje) nebo ORP. Zejména v případě rozdělení území mezi dva samosprávné kraje (Praha vs. Středočeský kraj) působí tento stav problémy jak pro analytické účely, tak pro praktické činnosti (statistická sledování, koordinace aktivit regionální působnosti, regionální plánování apod.). Předkládaná studie by tak měla do značné míry tento deficit odstranit a společně s alternativními metodami vymezení metropolitních oblastí v dalších velkých městech Česka (v rámci ITI) rovněž přispět k obnovení diskuse o této tematické na styku výzkumného a praktického využití.

6.12/ Příloha 12: 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 dojízdce/vyjízdce. 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 vyjízdka, 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 dojízdky“ 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 vymezení 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. některé 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 cenzu 2011 (nebylo podchyceno přes 40 % pracovní dojížděky a zhruba 30 % dojížděky 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.

Doplňující poznámka:

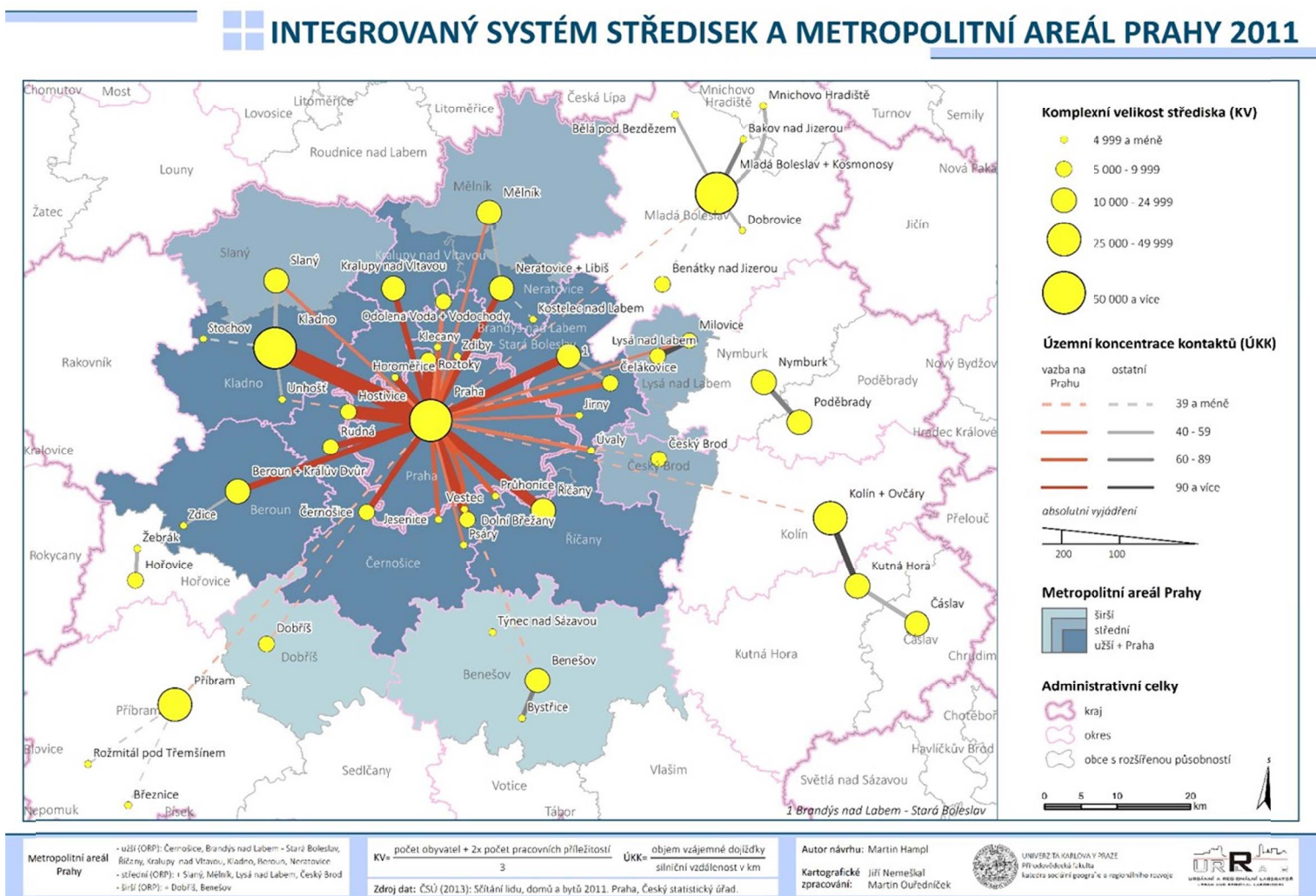
Při specifikaci metropolitních areálů je z celkového hlediska nejpodstatnější dosažení „dostatečné“ velikosti. V případě Prahy je to samozřejmě jednoznačné, ale v případě celé České republiky je to diskutabilní. Zde je nutné zohlednit i specifika národního systému osídlení. V Česku je možné hovořit na 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).

6.13/ Příloha 13: 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 dat – 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 17: Vymezení Pražského metropolitního regionu na základě integrovaných systémů středisek 2011



6.14/ Příloha 14: 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 32). 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 32: 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 obec (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 podílů 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 suburbii. Příslušnost suburbií k více jádrům dokumentuje mapa na obrázku 18.

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

Tabulka 33: 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 34.

Tabulka 34: Počty obcí v suburbánních zónách Prahy 2012

Typ obce	Počet obcí
Zóna 1	94
Zóna 2	133
Zóna 3	149
Celkem	376

Tabulka 35: Počty a podíly suburbíí Prahy v jednotlivých ORP

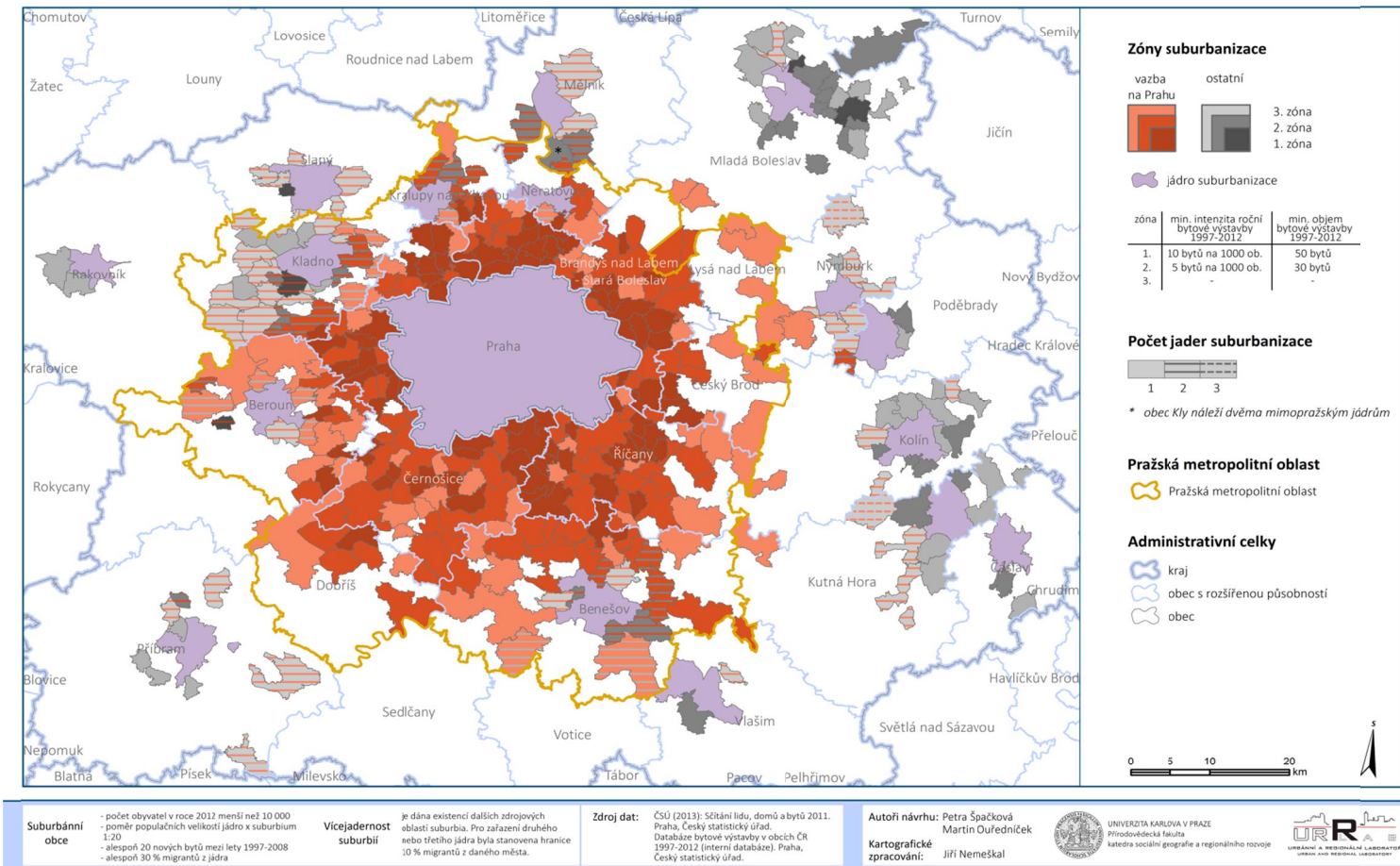
ORP	Zóna 1		Zóna 2		Zóna 3		Zóny 1,2,3	
	Počet obcí	Relativně (v %)	Počet obcí	Relativně (v %)	Počet obcí	Relativně (v %)	Počet obcí	Podíl (v %)
Černošice	32	40,51	28	35,44	14	17,72	74	93,67
Říčany	17	32,69	18	34,62	9	17,31	44	84,62
Brandýs nad Labem	27	46,55	16	27,59	7	12,07	50	86,21
Kladno	2	4,17	7	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 suburbíí, 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 suburbíí k celkovému počtu obcí v obvodu ORP. Výsledné hodnoty jsou k dispozici v tabulce 35. Za hraniční hodnotu pro zařazení do PMO 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 18 a 19).

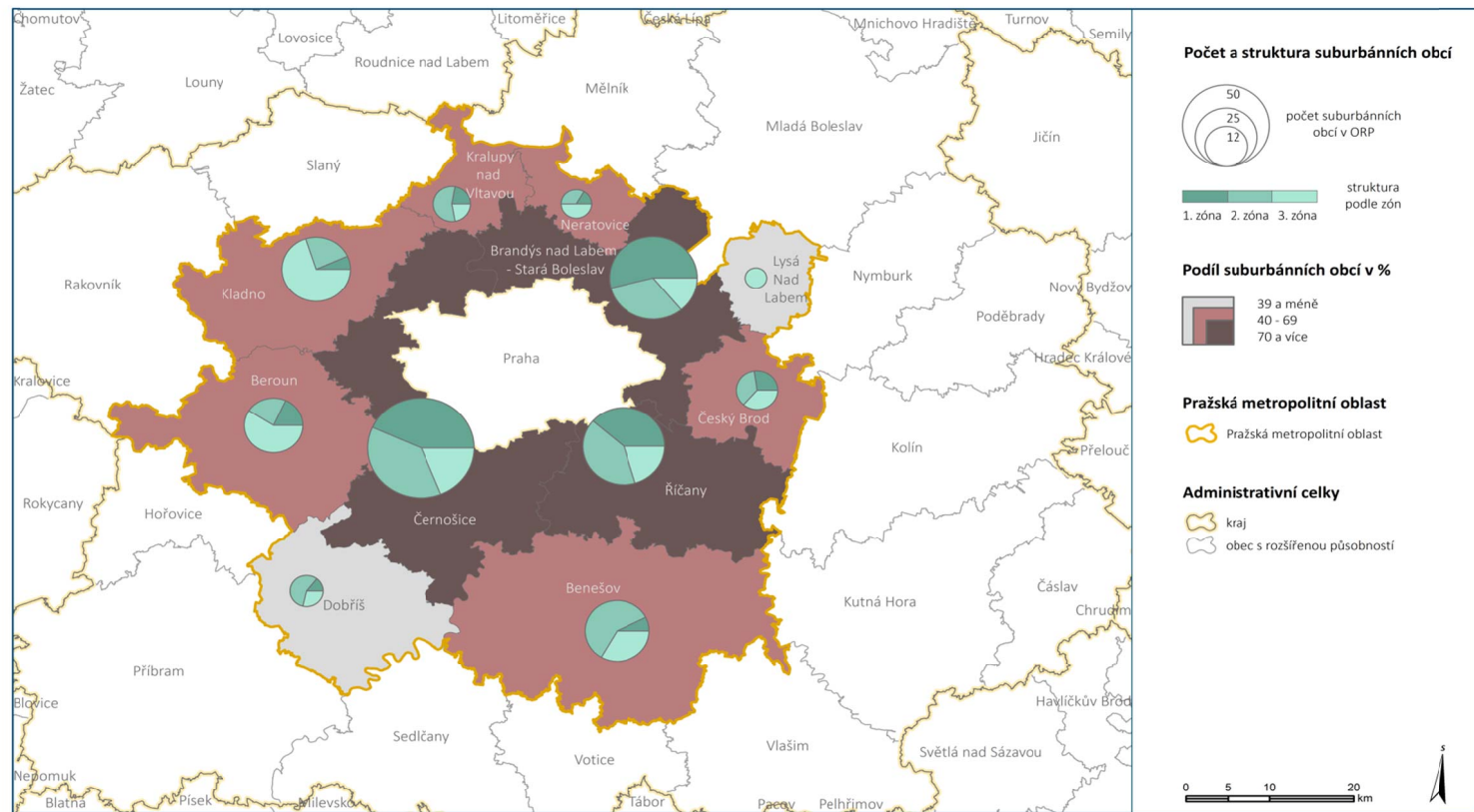
Obrázek 18: Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy – 2012

ZÓNY REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE V ZÁZEMÍ PRAHY 2012



Obrázek 19: Vymezení Pražského metropolitního regionu na základě zón residenční suburbanizace – 2012

PRAŽSKÁ METROPOLITNÍ OBLAST 2012



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 suburbánních obcí na celkovém počtu obcí ORP. Do úvahy byly brány pouze ORP Středočeského kraje, ve kterých se nacházelo alespoň pět pražských suburbů. Výjimkou tvoří ORP Lysá nad Labem, která byla přiřazena 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 Oufedníček

Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal

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

URR
URBANISTICKÝ A REGIONÁLNÍ LABORÁTOR
URBANIČNÍ A REGIONÁLNÍ LABORÁTOR
URBANIČNÍ A REGIONÁLNÍ LABORÁTOR

6.15/ Příloha 15: Vymezení PMO pomocí dat mobilních operátorů

Tato subkapitola je věnována vymezení PMO 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, odešlané 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 PMO 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 zachycující 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 ránní a pro dominantní místo denního pobytu interval mezi 10. a 14. hodinou. Doplnkovým 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 využitá 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) Dojíždkových vazbách ekonomicky neaktivní populace (senioři, školou nepovinné děti, nezaměstnaní, matky na mateřské dovolené),
- 2) aktuálních dojíždkových vazbách osob, které mají proměnlivé místo pracoviště (řemeslníci, technici, architekti),
- 3) dojíždkových vazbách osob, které jsou zaměstnané či studují, ale nevyplnili řádně sčítací arch (ve sčítání lidu nebylo podchyceno přes 40 % pracovní dojíždky a zhruba 30 % dojíždky školské).

Vymezení s využitím OD matice dojíždkových 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 souboru, 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 čet-

ností síly vazeb byly kritické mezní hodnoty relativizované územní intenzity kontaktů zvoleny následovně:

Tabulka 36: 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 vztaženy k průměrné intenzitě územních kontaktů v celém sledovaném souboru. Průměrná intenzita územních kontaktů = 100. ** Hodnota 1 500 odpovídá 15násobku průměrné hodnoty intenzity územních kontaktů.*

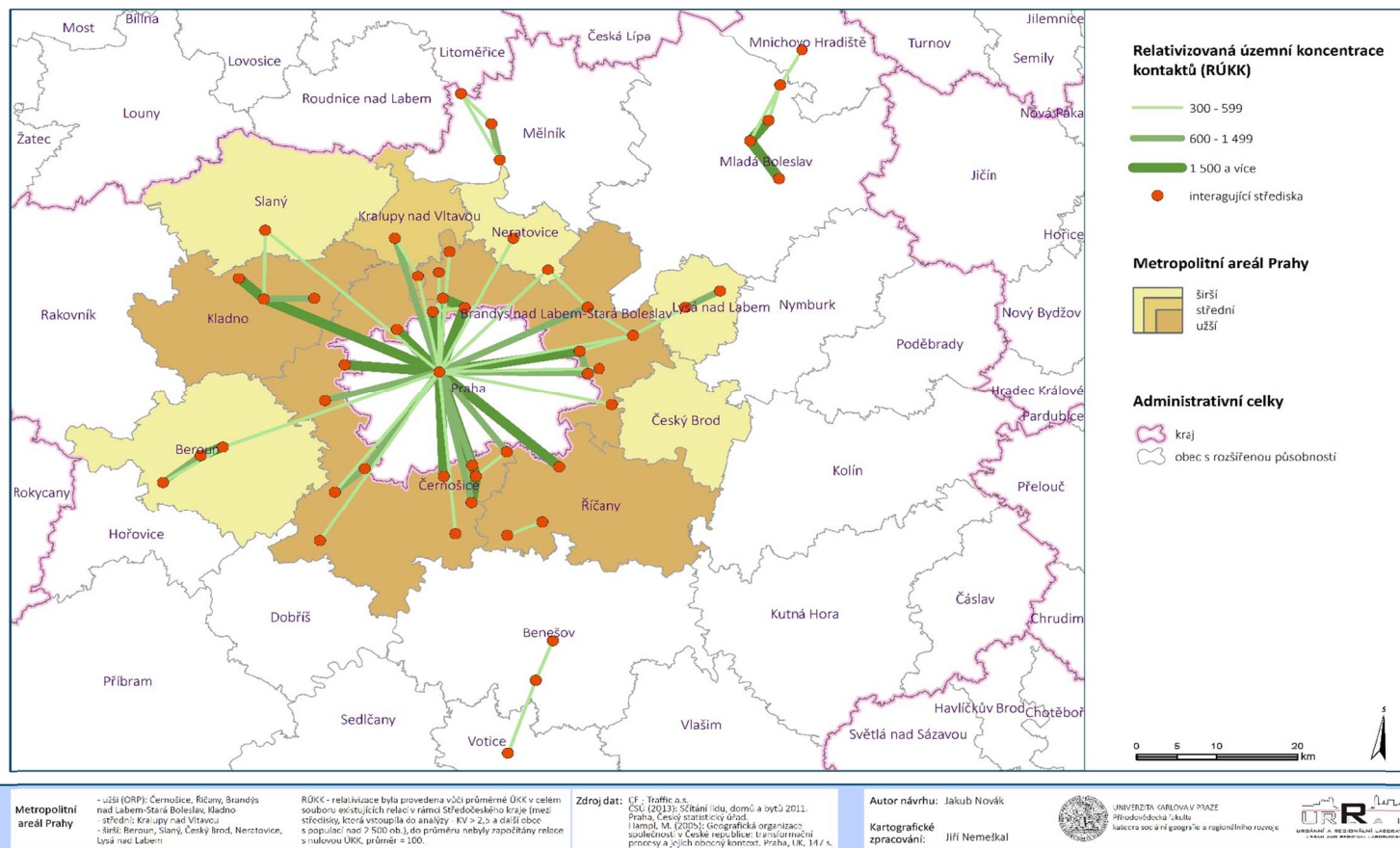
Na základě kategorizace síly vzájemných vazeb (hodnot relativizované územní intenzity kontaktů) byla vytvořena základní tříúrovňová kostra integrovaného systému středisek Prahy. Shodně s metodickým postupem v kapitole 1 v úvodu strategie byly jednotlivé ORP připojovány do metropolitního areálu Prahy, 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.

Obrázek 20: ISS a metropolitní areál Prahy na základě dojížděkových vazeb z lokalizačních dat mobilních telefonů

INTEGROVANÝ SYSTÉM STŘEDISEK A METROPOLITNÍ AREÁL PRAHY 2014



Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

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 37: 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 38: Struktura obcí podle míry intenzity využití Prahy v jednotlivých obvodech ORP Středočeského kraje

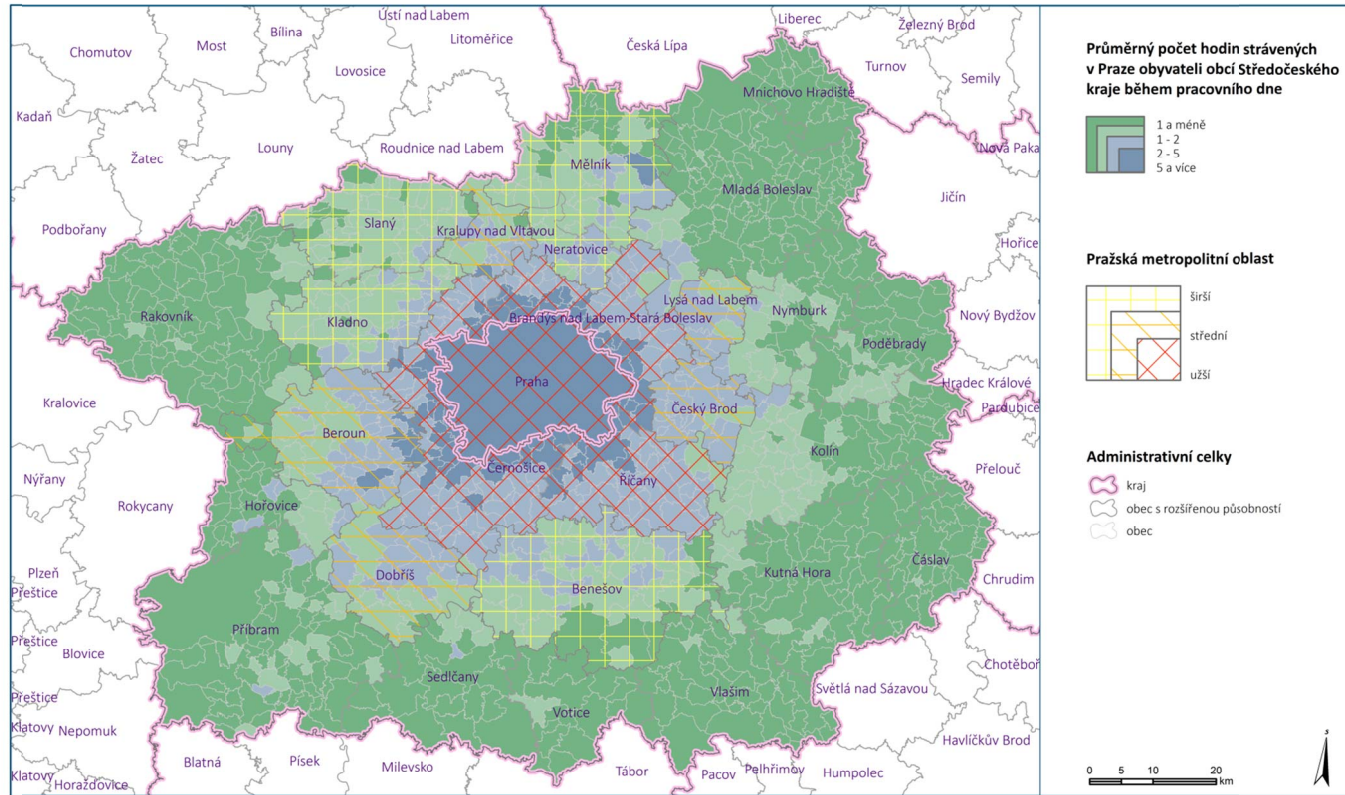
Zařazení	ORP	Podíl obcí v jednotlivých kategoriích			
		5 hodin a více	2 až 5 hodin	1 až 2 hodiny	Méně než 1 hodina
1	Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	41	57	2	0
1	Černošice	38	60	1	0
1	Říčany	19	77	4	0
2	Český Brod	0	92	8	0
2	Lysá nad Labem	0	67	33	0
2	Beroun	8	56	33	2
2	Dobříš	0	56	40	4
2	Kralupy 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).

Obrázek 21: Intenzita využití Prahy a vymezení metropolitního území

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



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



Zdroj: Jakub Novák, CE-Traffic

6.16/ Příloha 16: Analýza problémů a potřeb PMO – názory expertně vybraných respondentů z PMO

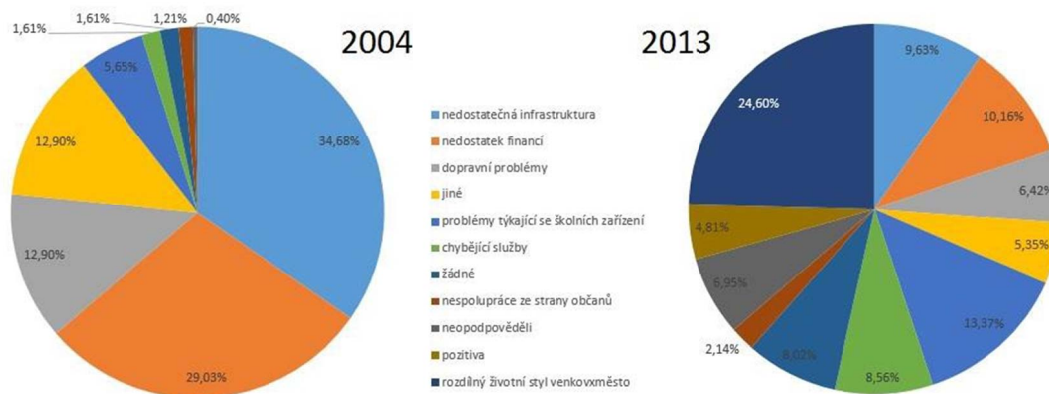
Informace v následující kapitole jsou spíše informativní. V kapitole jsou využita dvě dotazníková šetření a dále řízené rozhovory s vybranými respondenty. Ačkoliv bylo původním cílem analyzovat odděleně problémy a potřeby metropolitní oblasti, nebylo by to vzhledem ke zvolené metodě šetření příliš účelné. 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 PMO, 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 hodnocení tématu.

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 hl. m. 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 17: 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 17). 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 PMO 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.

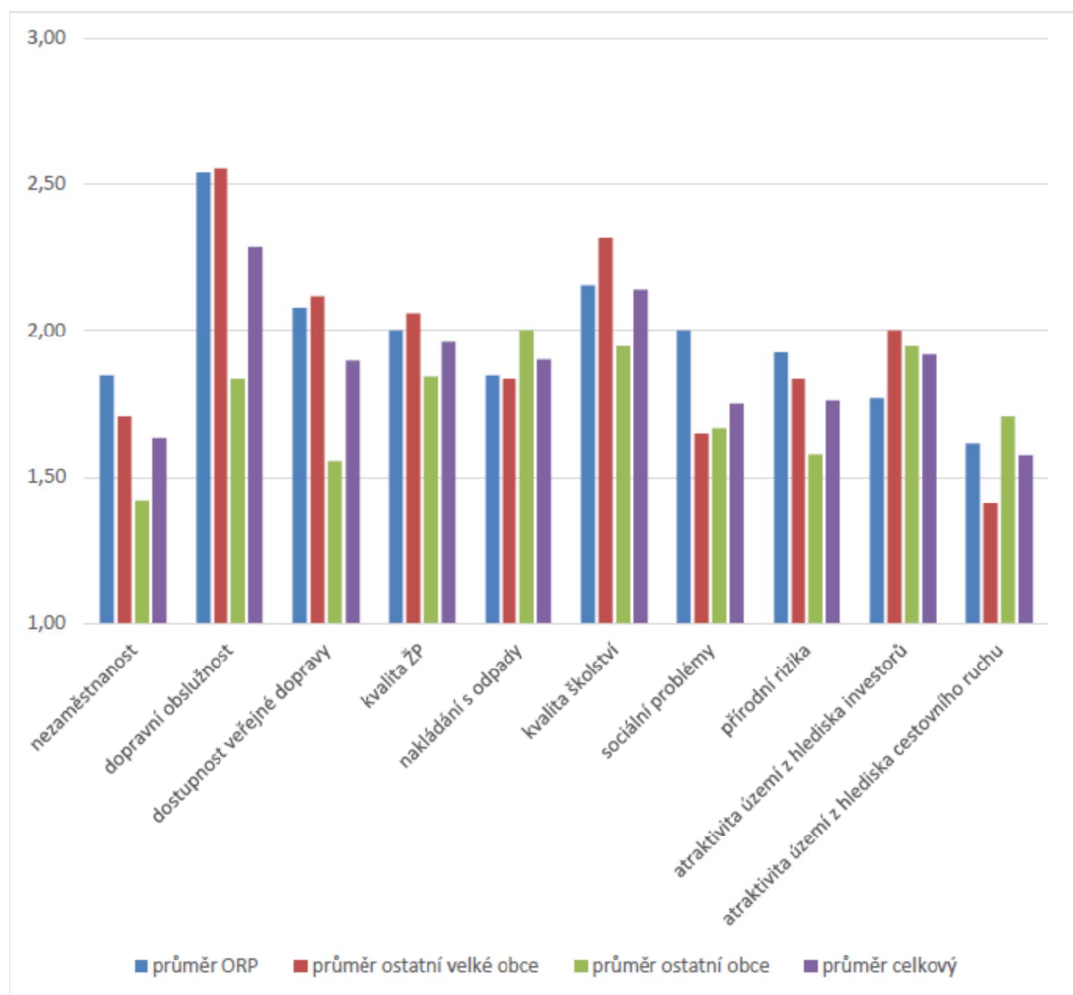
Dotazník pro ORP, zástupce MAS

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. Vy-

hodnocení 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 tříступňová škála k určení závažnosti problému. Průměrné hodnoty potřeby řešení 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 18: 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 39). 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 protipovod-

nových opatření doplněna o oblasti koncepčního nakládání s odpady, sucha nebo revitalizace malých vodních toků.

Tabulka 39: 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 cyklo dopravy	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 výpo-

vědích se do značné míry odrážel zejména diskurz daný politickým nebo profesním statutem.

Tabulka 40 obsahuje základní údaje o respondentech a datum uskutečněného rozhovoru. 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 PMO (byla k dispozici mapa vymezení) a také s účelem projektu a ITI obecně.

Tabulka 40: Seznam respondentů

Respondent	Instituce	Datum
RNDr. Tomáš Hudeček, Ph.D.	Primátor hl. m. Prahy	15. 5. 2014
Ing. Věslav Michalík, CSc.	Starosta suburbánní obce Dolní Břežany, člen zastupitelstva Středočeského kraje	22. 4. 2014
Ing. arch. Milan Körner, CSc.	Architekt a urbanista, AURS, s. r. o.	25. 4. 2014
Ing. arch. Jaromír Hainc	IPR Praha, zástupce vedoucího metropolitního plánu	29. 4. 2014
RNDr. Radim Perlín, Ph.D.	Univerzita Karlova v Praze a IPR Praha	23. 4. 2014
Ing. Marek Zděradička	IPR Praha, kancelář infrastruktury a krajiny	5. 5. 2014
Mgr. Karel Horčíčka	Radní pro oblast regionálního rozvoje, Středočeský kraj	6. 5. 2014
Bc. Michal Andelek	ROPID, oddělení plánování sítě PID	5. 5. 2014
Ing. Jiří Friedel	Povodí Vltavy, ředitel závodu Dolní Vltava	12. 5. 2014
Ing. Yveta Kurfürstová	MŠMT	Rozhovor se neuskutečnil

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

- Problémy PMO obecně.
- Problémy v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství.
- Potřeby (návrhy opatření) PMO obecně.
- 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.

Problémy PMO obecně

Velká část uvedených problémů PMO 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 hl. m. Prahy, Středočeského kraje a jednotlivých obcí tvořících metropolitní oblast. Jednotlivé problémy byly roztrženy 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 roztržitost 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 PMO – 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 umístování 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).

Problémy v okruzích doprava, životní prostředí a regionální školství

DOPRAVA

Integrovaný dopravní systém

- Nefungující integrovaný systém dopravy (Praha a Středočeský kraj) – priorita 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 – zkvalitňuje se (roste) tam, kde je dobrá, a zaostává 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, Veveřín – odpor Prahy 6.
- Překonání hranice Prahy městským kolejovým systémem se v současnosti jeví jako nereálné (tramvaj by končila na okraji sídel, není šance, aby dojezdila do těžiště zástavby = nižší atraktivita pro místní občany).

Parkování

- Problém parkování Středočechů v Praze – nezájem Středočeského kraje se finančně i organizačně podílet na řešení, přitom většinu lidí využívajících tato parkoviště tvoří lidé ze suburbí (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 suburbaní migrace a výstavby – přetíženost příjezdových cest silniční dopravou – ne vždy se daří koordinace s ROPIDem a dopravním podnikem – obce si stěžují, že nejsou vyrovnání partneři (mají slabou pozici při jednání), 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 velká, 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 mohou dělat něco na svém území, nebo nemohou 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 vyjízdka 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 částech 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 zařizovat 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.

Potřeby (návrhy opatření) PMO 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 MHMP, 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.

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 parkinky 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 suburbií, 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 dopracován 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, Klečany, 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.

7/ Seznam použitých zkratk

B+R	Bike and ride systém (systém půjčování, sdílení či odkládání kol u stanic veřejné dopravy)
ČD	České dráhy, a. s.
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČOV	Čistička odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP hl. m. Prahy	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.
EIA	Environmental Impact Assessment – of projects (vyhodnocení vlivů na životní prostředí konkrétních projektů)
ERDF	European Regional Development Fund (Evropský fond pro regionální rozvoj)
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
Hl. m. Praha	Hlavní město Praha
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
ICT	Information and Communication Technologies (informační a komunikační technologie)
IDS	Integrovaný dopravní systém
IP	Investiční prioritita
IPR Praha	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
IPRÚ	Integrovaný plán rozvoje území
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISS	Integrovaný systém středisek
IT	Informační technologie
ITI	Integrated Territorial Investment (integrované teritoriální/územní investice)
ITI PMO	Integrované teritoriální/územní investice v Pražské metropolitní oblasti
ITS	Intelligent transportation systems (inteligentní dopravní systémy)
K+R	„Kiss and ride“ systém (krátké stání automobilů u stanic veřejné dopravy)
MAS	Místní akční skupiny

MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MMR – ORP	Odbor regionální politiky Ministerstva pro místní rozvoj ČR
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014 – 2020
MŠ	Mateřská škola
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MZ	Monitorovací zpráva
NČI 2014+	Národní číselník indikátorů 2014+
NUTS	Nomenclature of Units for Territorial Statistics (nomenklatura územních statistických jednotek)
OD matice	Origin-destination matice
OP	Operační program
OPPPR	Operační program Praha – pól růstu ČR
OPD	Operační program Doprava
OPTP	Operační program Technická pomoc
OPŽP	Operační program Životní prostředí
ORP	Obec s rozšířenou působností
OSI	Odbor strategických investic Magistrátu hl. m. Prahy
OTV	Odbor technické vybavenosti Magistrátu hl. m. Prahy
P+R	Park and ride systém (záchytná parkoviště i stanic veřejné dopravy)
PID	Pražská integrovaná doprava
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Prioritní oblast
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RŠ	Regionální školství
ŘO	Řídicí orgán
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SANNO	Společná asociace nestátních neziskových organizací hlavního města Prahy a Středočeského kraje
SC	Specifický cíl
SEA	Strategic Environmental Assessment – of strategic initiatives (vyhodnocení vlivů na životní prostředí konkrétních strategických dokumentů/strategií)
SID	Středočeská integrovaná doprava

SMO	Svaz měst a obcí České republiky
SP	Stavební povolení
SRR	Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020
SZZ	Světelné signalizační zařízení
SŠ	Střední škola
Strategie ITI	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti
SUMP	Sustainable urban mobility plan (plán udržitelné městské mobility)
SVP	Speciální vzdělávací potřeby
SŽDC	Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace
ŠD	Školní družiny
ŠJ	Školní jídelny
TEN-T	Trans – European Transport Networks (transevropská dopravní síť)
TSK hl. m. Prahy	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
URRlab	Urbánní a regionální laboratoř Univerzity Karlovy v Praze
ÚPD	Územně plánovací dokumentace obcí
ÚR	Územní rozhodnutí
VŠ	Vysoká škola
VÚC	Velký územní celek
ZÁKOS	Základní komunikační síť
ZS	Zprostředkující subjekt
ZS ITI	Zprostředkující subjekt nositele ITI
ZŠ	Základní škola
ZÚR	Zásady územního rozvoje

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



Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Sekce strategií a politik
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
www.ippraha.cz/iti