

OZNÁMENÍ KONCEPCE

dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v znění pozdějších předpisů

(v rozsahu dle přílohy č. 7)

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ

Zpracovatel: IPR hlavního města Prahy

srpen 2017

OBSAH

Seznam obrázků.....	3
ÚVOD 4	
Důvody a cíle posouzení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.....	4
1. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI.....	6
2. ÚDAJE O KONCEPCI.....	7
2.1. Název koncepce	7
2.2. Obsahové zaměření (osnova)	7
2.3. Charakter koncepce	8
2.4. Zdůvodnění potřeby pořízení	10
2.5. Základní principy a postupy (etapy) řešení.....	11
2.6. Hlavní cíle.....	14
2.7. Přehled uvažovaných variant řešení	17
2.8. Vztah k jiným koncepcím, možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry.....	17
2.9. Předpokládaný termín dokončení	18
2.10. Návrhové období.....	19
2.11. Způsob schvalování	19
3. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	20
3.1. Vymezení dotčeného území.....	20
3.2. Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny	27
3.3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území	27
3.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území	57
4. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	60
4.1. Vlivy z hlediska přírody krajiny.....	62
4.2. Vlivy z hlediska ochrany ovzduší.....	62
4.3. Vlivy z hlediska ochrany před nadměrným hlukem	62
4.4. Vlivy z hlediska ochrany veřejného zdraví	62
4.5. Vlivy z hlediska ochrany půdy a horninového prostředí.....	63
4.6. Vlivy z hlediska vodního hospodářství.....	63
4.7. Vlivy na další složky životního prostředí	63
5. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	64
5.1. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky	64
5.2. Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce.....	64
5.3. Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví	64
5.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.....	64

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ A DAT.....	65
PŘÍLOHY	66

Seznam obrázků

- Obr. 1: Území řešené Plánem udržitelné mobility
- Obr. 2: Vymezení Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 3: Správní členění hlavního města Prahy
- Obr. 4: Samosprávné územní celky Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 5: Hlavní vazby v Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 6: Třídy ochrany zemědělské půdy na území Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 7: Hydrologická síť na území Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 8: Oblasti CHOPAV na území České republiky
- Obr. 9: Koeficient ekologické stability po katastrálních území
- Obr. 10: Zvláště chráněná území přírody v Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 11: Území NATURA 2000 v Pražské metropolitní oblasti
- Obr. 12: Přírodní parky
- Obr. 13: Územní systém ekologické stability na území PMO
- Obr. 14: Památky
- Obr. 15: Klimatické oblasti

ÚVOD

Předložené oznámení návrhu koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ je zpracováno na základě § 10c) zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Oznámení koncepce vychází z obsahu přílohy číslo 7 citovaného zákona, procedura posouzení vlivů na životní prostředí pro uvedenou koncepci probíhá v souladu s § 21, písm. d) zákona, v působnosti Ministerstva životního prostředí České republiky (dotčené území zahrnuje tzv. Pražskou metropolitní oblast, tedy celý kraj Hlavní město Praha a část Středočeského kraje).

Ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá povinnost posoudit, zda provádění koncepce může významně ovlivnit evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, zařazené do soustavy Natura 2000 a pokud ano, do jaké míry a jaká opatření je nutno přijmout pro jejich ochranu.

Základním materiálem pro zpracování Oznámení koncepce je především aktuálně rozpracovaná verze analytické části dokumentu „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“, ale i další koncepční dokumenty, podklady a informace o území hlavního města a Středočeského kraje, literární, mapové a internetové podklady a vybrané koncepce celostátního charakteru. Hlavní použité materiály jsou uvedeny v závěru Oznámení jako seznam použitých podkladů.

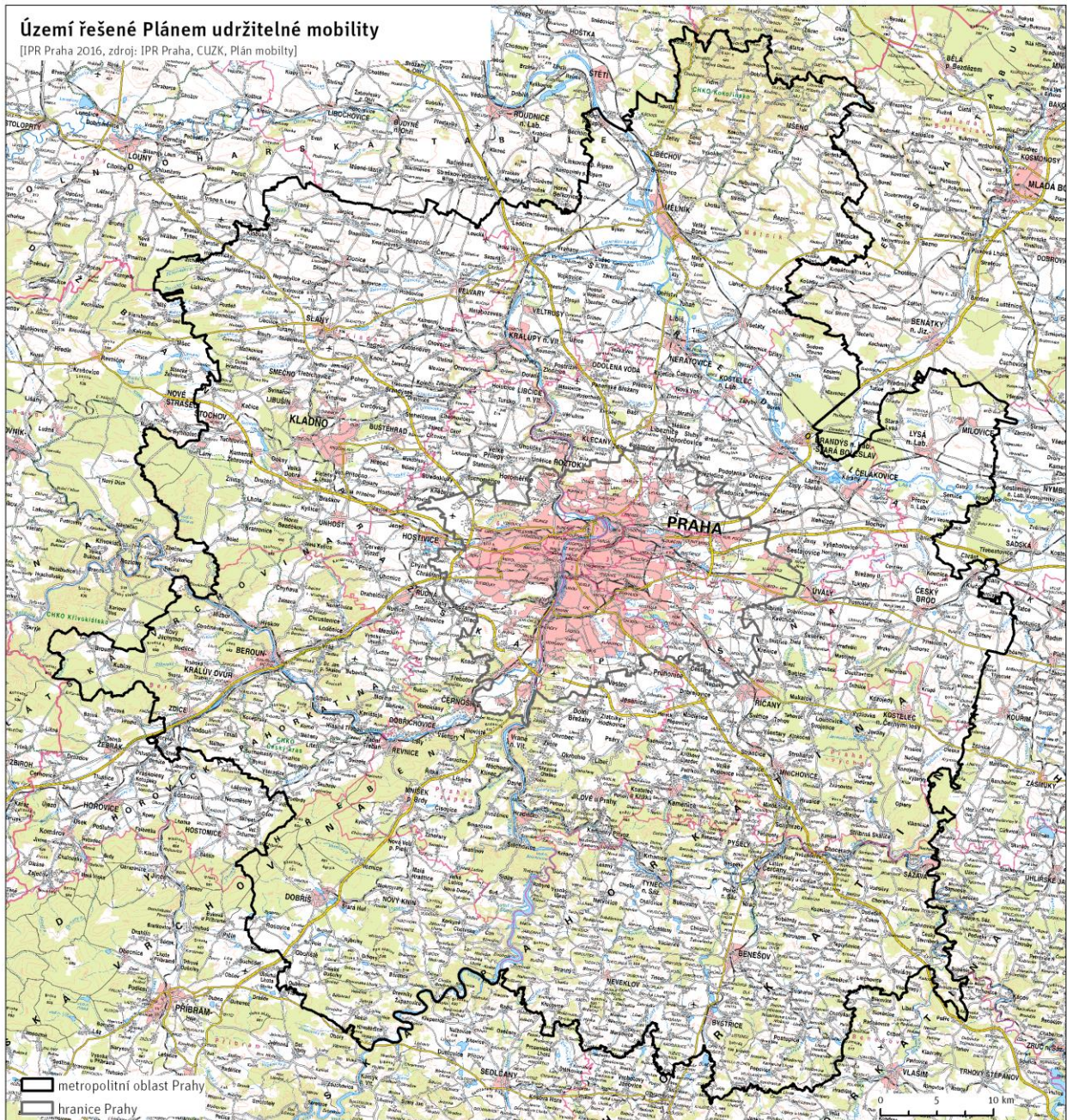
Soulad uvedené koncepce s povinnostmi vyplývajícími ze zákonných ustanovení byl konfrontován s platnou právní úpravou. Existují-li nějaké další závažné skutečnosti, které by na posuzování koncepce mohly mít zásadní vliv, nebyly zpracovatelům oznámení koncepce v době jeho realizace známy.

Důvody a cíle posouzení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je zpracováván pro Pražskou metropolitní oblast (PMO), která představuje velmi specifické území, protože zahrnuje dvě kategorie regionů. Středočeský kraj jako méně rozvinutý region a hlavní město Prahu jako více rozvinutý region s odlišnými podmínkami pro naplňování principů stanovených koncepcí a různými požadavky na naplňování koncepce. Podrobnost řešení je však pro území hlavního města Prahy vyšší, pro PMO ve Středočeském kraji jsou řešeny především mezikrajské relace s Prahou.

Na rozdíl od ostatních metropolitních aglomerací, v případě Pražské metropolitní oblasti nejde o ucelený prostor se společnými rysy, ale jde o velmi koncentrované území Prahy s kumulací ekonomických a administrativních funkcí a s řadou problémů v oblasti životního prostředí, obklopené prstencem rezidenčního a obslužného zázemí s požadavky vyplývajícími z dynamicky rostoucího počtu obyvatel. Tato situace vyvolává potřebu 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.

Obr. 1: Území řešené Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí



1. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

1.1. Název organizace

Hlavní město Praha

1.2. IČ

IČ: 00064581

1.3. Sídlo

Hlavní město Praha

Mariánské náměstí 2

110 01 Praha 1

1.4. Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail oprávněného zástupce předkladatele

Adriana Krnáčová

primátorka hlavního města Prahy

Hlavní město Praha

Mariánské náměstí 2

110 01 Praha 1

Kontaktní osoba:

Mgr. Ondřej Boháč

ředitel IPR

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Vyšehradská 57/2077

128 00 Praha 2

E-mail: bohac@ipr.praha.eu

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Ivo Caha

Sekce infrastruktury města/Kancelář přírody a krajiny

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Vyšehradská 57/2077

128 00 Praha 2

Tel.: 236 004 594

E-mail: caha@ipr.praha.eu

2. ÚDAJE O KONCEPCI

2.1. Název koncepce

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

2.2. Obsahové zaměření (osnova)

Hlavní město Praha připravuje ve spolupráci se Středočeským krajem Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, jedná se o dokument definující na základě analýzy dopravní problémy a jejich řešení v Pražské metropolitní oblasti.

Plán udržitelné mobility se zabývá všemi dopravními módy v Pražské metropolitní oblasti, dopravní infrastrukturou i dopravou a vlivem dopravní infrastruktury a dopravy na obyvatele a životní prostředí. Využívá také prvky participace – zapojení klíčových aktérů a veřejnosti.

Dokument řeší specifické území, tedy území hl. m. Prahy a vymezenou část území Středočeského kraje, která je funkčně navázána na hlavní město z důvodů silných dojížděkových vazeb.

Řešené území Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí vychází z vymezení tzv. Pražské metropolitní oblasti (PMO) v rámci studie Urbánní a regionální laboratoře Univerzity Karlovy v Praze. Vymezení bylo provedeno kombinací čtyř metod:

1. Vymezení integrovaného systému středisek Prahy
2. Vymezení suburbánní zóny Prahy
3. Vymezení na základě mobilních dat – dojížděkové vazby a čas strávený v Praze
4. Další alternativy vymezení (např. v Územním plánu VÚC Pražského metropolitního regionu)

K celkovému vymezení PMO se využilo tzv. syntetické hodnocení obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP). Na základě hodnocení se odlišily dvě úrovně vymezení PMO dle síly vazby – vnitřní a vnější. Do vnitřní PMO se zařadilo celkem 7 obvodů ORP, do vnější pak 6 obvodů ORP, jak je zřejmé z obrázku níže.

Míra podrobnosti řešení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je v rámci PMO vzhledem k dostupnosti dat a informací různá, podrobnost klesá od středu PMO k okrajům a je tedy nejvyšší pro území hlavního města Prahy. Ve Středočeském kraji jsou řešeny především relace v radiálním směru do středu a ze středu PMO, které musí být řešeny více udržitelně než v době zpracování tohoto dokumentu.

Tvorba plánů mobility se řídí certifikovanými metodikami pro jejich tvorbu. Metodik je několik, mají společné znaky, ale rozdílnou podrobnost v různých částech. Pro tvorbu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí byly využity tyto metodiky:

- Návod ke zpracování a realizaci plánu udržitelné městské mobility (Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan), Rupprecht Consult, leden 2014

- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice, JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), červen 2015
- Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., prosinec 2015 (certifikováno Ministerstvem dopravy ČR)

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí má celkem čtyři etapy, detailněji jsou popsány v jedné z následujících kapitol:

1. Analýza
2. Scénáře
3. Návrh
4. Akční plán

Po svém schválení v Radě a Zastupitelstvu hl. m. Prahy se stane hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro hlavní město Prahu, čímž nahradí současné Zásady dopravní politiky z roku 1996. Ve středočeské části PMO bude mít Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pouze doporučující charakter. V Zastupitelstvu hlavního města Prahy bude schválena návrhová část s akčním plánem. Analýza a scénáře byly, resp. budou schvalovány pouze v Radě hlavního města Prahy.

2.3. Charakter koncepce

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí řeší dopravu na území metropolitní oblasti jako celek, snaží se neodtrhávat od sebe jednotlivé druhy dopravy. Dále se snaží využít specifika a přednosti jednotlivých druhů dopravy, důraz je kladen na vzájemnou provázanost a vlivy dopravy na obyvatele, návštěvníky a životní prostředí. Jedním ze základních pilířů je také participace (zapojení klíčových aktérů a veřejnosti) do procesu pořizování a pravidelná evaluace, kterou umožní především sada klíčových indikátorů výkonnosti KPI).

Celý dokument bude schválen Radou a Zastupitelstvem hlavního města Prahy (části návrh a akční plán) a stane se tak závaznou koncepcí dopravy pro hlavní město Praha a doporučující koncepcí dopravy pro Středočeský kraj do roku 2030 s dalším výhledem. Dokument je rovněž závazný pro čerpání finančních prostředků z operačních fondů EU.

Dokument je prováděcím dokumentem Strategického plánu hlavního města Prahy a nahradí Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy schválené roce 1996. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí tedy patří do skupiny tzv. strategických dokumentů, které nejsou ze zákona povinné pořizovat.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je komplementárním dokumentem k územně plánovací dokumentaci povinně pořizované ze zákona (zásady územního rozvoje, územní plán). Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pracuje s infrastrukturními projekty ve schválených či projednávaných plochách a koridorech v územně plánovací dokumentaci, ale navíc může navrhnout přípravu nového záměru a tudíž dát podnět na změnu územního plánu či zásad územního rozvoje. Územně plánovací dokumentace navíc nepracuje s tzv. měkkými opatřeními

neinfrastrukturního rázu (dopravně-organizační opatření, regulace a optimalizace dopravy, využití telematických systémů, plánování linek veřejné hromadné dopravy apod.), které se v Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí mohou objevit. Akční plán Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí navíc nastaví rámec udržitelného financování opatření v dopravě navázaných na rozpočet města.

Analogií Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí v národním kontextu z pohledu stanovení priorit dopravních staveb a opatření pro Operační program doprava jsou Dopravní sektorové strategie. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí má však přesah do jiných odvětví, jako je například životní prostředí či veřejný prostor a týká se výrazně menšího území Pražské metropolitní oblasti. Projekty, návrhy a opatření uvedené v Dopravních sektorových strategiích však mohou být v plánu udržitelné mobility využity.

Plán udržitelné mobility vytváří předpoklady pro budoucí formulaci konkrétních opatření, která mohou mít charakter stavebních projektů nebo legislativně technický charakter, a která se mohou dále dotýkat zájmů ochrany přírody.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí ve své návrhové části bude v koncepční (strategické) úrovni navrhovat opatření infrastrukturního charakteru, které mohou být například:

- Nová nebo rekonstruovaná drážní dopravní infrastruktura liniová (tramvajová trať v uliční síti, mimo uliční síť, metro, železniční trať, případně tzv. lehké kolejové systémy či lanové dráhy)
- Nová nebo rekonstruovaná drážní dopravní infrastruktura bodová (stanice a zastávky na drážních liniových stavbách, multimodální přestupní terminály)
- Nová nebo rekonstruovaná dopravní infrastruktura liniová i bodová pro veřejnou hromadnou dopravu osob nedrážního charakteru, tj. pro autobusy, elektrobusy, přívozy apod.
- Nová nebo rekonstruovaná dopravní infrastruktura pozemních komunikací či veřejných prostranství (místní komunikace, silnice, dálnice, stezka pro chodce, stezka pro cyklisty, parkoviště pro automobily či jízdní kola, veřejná prostranství všeho druhu, apod.)
- Infrastruktura pro podporu alternativních pohonů vozidel (dobíjecí a plnicí stanice)
- Infrastruktura elektronických komunikací a informačních systému pro rozvoj inteligentních dopravních systémů všech dopravních módů, preference veřejné hromadné dopravy osob, konektivity dopravních prostředků s infrastrukturou a mezi sebou pro zvýšení efektivity a bezpečnosti využití pozemních komunikací a pro rozvoj konceptů smart cities a mobility as a service

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí ve své návrhové části bude v koncepční (strategické) úrovni navrhovat opatření neinfrastrukturního charakteru, které mohou být například:

- Zvýšení počtu spojů linek veřejné hromadné dopravy do určitých oblastí v celé Pražské metropolitní oblasti
- Obnova vozového parku veřejné hromadné dopravy osob za účelem snížení vlivu provozu vozidel na životní prostředí a zdraví osob, zvýšení podílu bezbariérových dopravních prostředků apod.

- Optimalizace a regulace provozu na pozemních komunikacích dopravně inženýrskými (např. zklidňování dopravy, úprava dopravního značení, apod.) i ekonomickými opatřeními (zóny placeného stání, nízkoemisní zóny, mýto)
- Organizační opatření pro preferování nízkouhlíkových a bezúhlíkových pohonů vozidel veřejných, soukromých i podnikatelských subjektů
- Dopravně-organizační a opatření pro podporu cyklistické dopravy (dopravní značení, stojany, preference na křižovatkách apod.)
- Dopravně-organizační, procesní a legislativní opatření pro podporu sdílené mobility (bikesharing, carsharing, carpooling apod.)
- Marketingové kampaně pro podporu udržitelné mobility a zvýšení bezpečnosti dopravní infrastruktury
- Opatření pro zefektivnění správy, úpravy legislativních předpisů, nebo lepší vymahatelnosti práva v oblasti mobility
- Opatření pro zvýšení finanční udržitelnosti celého systému dopravy
- Opatření vedoucí ke zvýšení efektivity, lepší organizaci a snížení dopadů na životní prostředí městského zásobování (citylogistiky)

2.4. Zdůvodnění potřeby pořízení

Hlavní město Praha disponuje:

- Zákonnými dokumenty (např. Zásady územního rozvoje, Územní plán, PZKO, atd.),
- Strategickými dokumenty (Strategický plán, Zásady dopravní politiky)
- Oborovými koncepcemi (např. Zásady pro rozvoj dopravní telematiky)
- Evropské nástroje (např. Strategie ITI)

V uvedených skupinách dokumentů však chybí jasná prioritizace opatření v dopravě (investičního i neinvestičního charakteru), která řeší konkrétní současné i budoucí problémy včetně přesahů do jiných odvětví. Navíc hlavní město Praha a Středočeský kraj doposud řešily svůj rozvoj dopravní infrastruktury až na infrastrukturu v majetku státu vlastními strategickými dokumenty. Přestože jsou tyto dva regiony na sobě funkčně závislé, stále spadají do rozdílných kategorií rozvoje (méně rozvinutý a více rozvinutý region) a společná tvorba strategických dokumentů zatím není možná.

Cílem předložené strategie je definovat a následně řešit problémy, které mají nadregionální dopad, překračují a potlačují tak administrativní hranice, bránící mnohdy rozvoji celého území Pražské metropolitní oblasti. Smyslem Plánu udržitelné mobility je řešit problémy rozvoje Prahy a jejího funkčního zázemí, kde jsou právě funkční vazby nejsilnější v rámci celé České republiky. Neomezovat se tedy pouze na území vymezené administrativními hranicemi obou krajů. Důvodem pro řešení celé PMO jsou právě zejména dojížděkové relace, které vznikají v různých krajích, ale koncentrují problémy v dopravě zejména v Praze.

Pro hlavní město je také nezbytné aktualizovat Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy schválené v roce 1996, i když byl tento dokument pojat nadčasově, od té doby se poměry v dopravě výrazně změnily, a proto bude tento dokument nahrazen o mnoho propracovanějším a především aktuálním Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí. Plán udržitelné mobility Prahy a

okolí je zpracováván v souladu s platnými metodikami certifikovanými Evropskou komisí, Ministerstvem dopravy ČR a Jaspers.

Druhým velmi podstatným důvodem zpracování je podmínka ministerstev (MD ČR a MMR) uvedená v programových dokumentech operačních programů OPD a IROP pro všechna města v ČR nad 150 tisíc obyvatel mít zpracovaný Plán udržitelné mobility, pokud bude město žádat o finance z operačních programů Evropské unie (OPD, IROP pro Středočeský kraj v rámci ITI, ...). Podmínka je aktuálně platná pro čerpání po roce 2018.

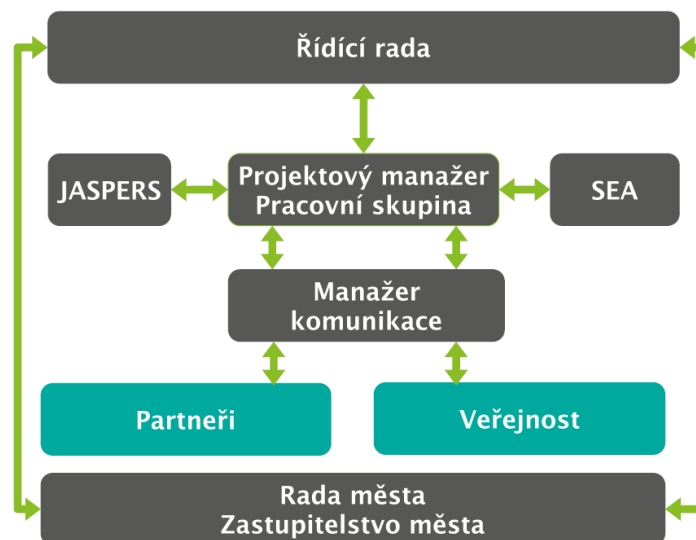
Požizování Plánu udržitelné mobility bylo zahájeno rozhodnutím Rady HMP R-18605, na které navázala další rozhodnutí, která jsou níže uvedena v tabulce č. 1:

R-18605	K zahájení přípravy Plánu udržitelné mobility
R-19366	K průběhu přípravu Plánu udržitelné mobility pražské aglomerace.
R-20516	K revokaci usnesení Rady HMP č. 2622 ze dne 27.10.2015 k průběhu přípravy Plánu udržitelné mobility pražské aglomerace.
R-20501	K návrhu na výběr nejvhodnější nabídky a uzavření smlouvy s vybraným uchazečem na veřejnou zakázku Projektového managementu Plánu udržitelné mobility pražské aglomerace a k dalšímu postupu činností.
R-20841	K marketingové kampani na podporu přípravy Plánu udržitelné mobility pražské aglomerace
R-21155	K uzavření dodatku č. 1 ke smlouvě o poskytování služeb na plnění veřejné zakázky s názvem "Projektový management pro zpracování Plánu udržitelné mobility pražské aglomerace" uzavřené dne 7. 3. 2016
R-23548	K dokumentu Analýza Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a dalšímu postupu činností

Tabulka 1 – relevantní rozhodnutí Rady týkající se Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

2.5. Základní principy a postupy (etapy) řešení

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pořizuje hlavní město Praha prostřednictvím svých městských organizací a společností s externím řízením projektovým manažerem dle níže uvedené manažerské struktury:



Pracovní skupinu tvoří zástupci Magistrátu hl. m. Prahy, Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, organizace ROPID, Dopravního podniku a. s., Technické správy komunikací a. s., Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK) a Středočeského kraje. Řídící skupinu tvoří radní hl. m. Prahy a vedoucí vrcholný management organizací a společností hl. m. Prahy. Pracovní skupina je řízena externím projektovým manažerem, tvořený týmem pracovníků společností Mott MacDonald a Integra Consulting, s.r.o..

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí má celkem čtyři etapy:

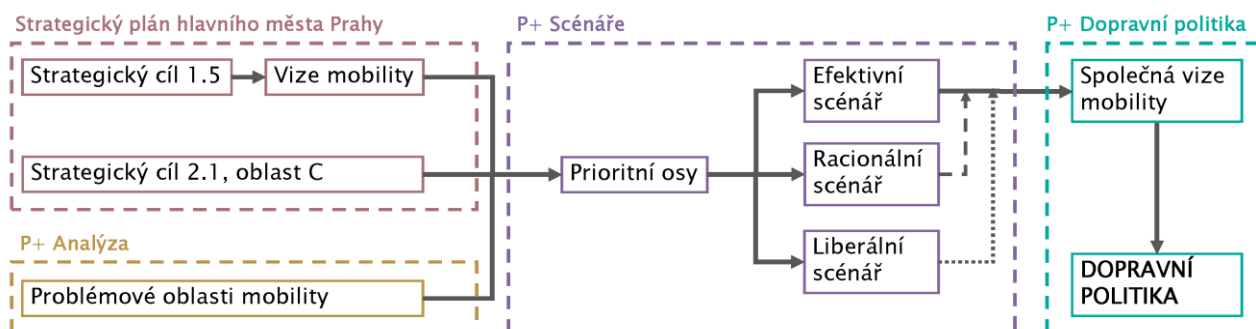
1. **Analýza** – zabývá se souhrnem strategických dokumentů Evropské unie, České republiky i hlavního města Prahy, sběrem dat o infrastruktuře a provozu dopravy i mobilitě uživatelů, soustředěním podnětů od odborných subjektů i veřejnosti. Uvádí také souvislosti dopravy s příbuznými obory, jako je oblast životního prostředí, lidského zdraví, urbanismu, ekonomiky města. První část projektu je zakončena problémovou analýzou (včetně samostatných problémových map) a stanovením indikátorů výkonnosti (KPI).

Dokument Analýza Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí schválila Rada hlavního města Prahy dne 21. 2. 2017.

2. **Scénáře** – definování vize a stanovení cílů se bude připravovalo do května 2017. Tato etapa spočívá ve vytvoření a porovnání různých scénářů možného rozvoje mobility v Praze a následné diskuzi s partnery i veřejností o nejvhodnějším postupu, ze které vyústí společná vize mobility pro Prahu a okolí uvedená v dokumentu Dopravní politika. Právě dopravní politika nastaví cíle a mantinely návrhové části. Pojem scénář je zde vnímán jako jedna z cest, jak dosáhnout udržitelného dopravního systému, nikoliv ve smyslu varianty. Výsledná vize mobility je kombinací více scénářů postavená na nosné myšlence jednoho

scénáře na základě participace s experty a veřejností. Výstupem jsou dokumenty Scénáře a Dopravní politika.

Schéma dokumentů a zjednodušené vnitřní struktury těchto dokumentů v této etapě je následující:



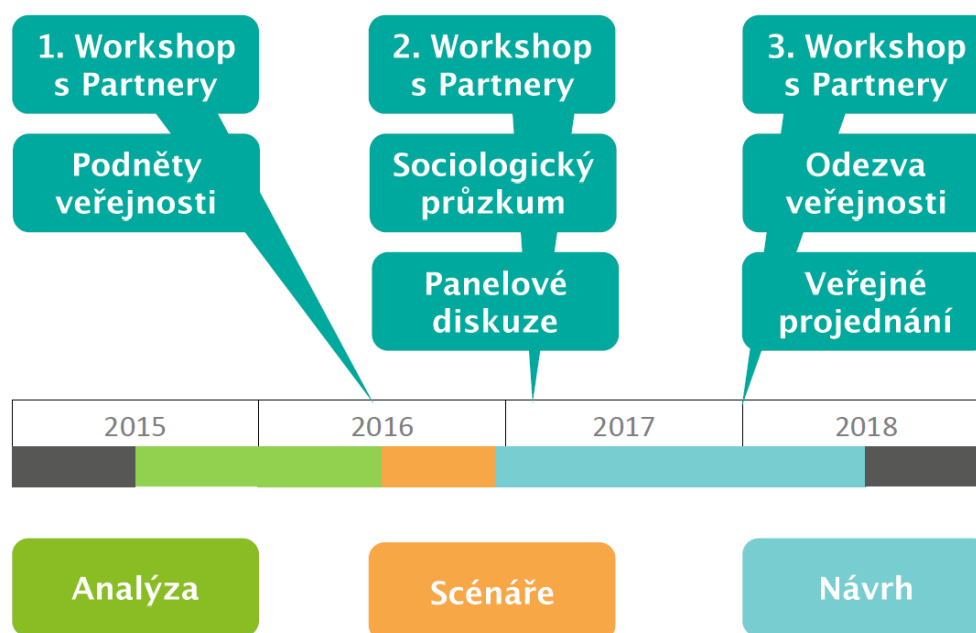
Dokumenty Dopravní politika a Scénáře Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí se předloží ke schválení do Rady hlavního města Prahy v létě 2017.

3. **Návrh** – bude formulován do začátku roku 2018. Rozpracuje jednotlivá opatření tak, aby naplňovala přijatou společnou vizi mobility. Prováže investice do stávající i nové infrastruktury se zásahy v oblasti regulace a řízení dopravy a „měkkými“ opatřeními pro podporu udržitelného dopravního chování. Výsledný návrh bude vycházet z hodnocení přínosu možných variant a kombinací, aby byla dosažena nejvyšší přidaná hodnota. Horizontem návrhu je rok 2030.
4. **Akční plán** – stanoví přesnou odpovědnost, procesy, načasování a náklady pro nejbližší návrhové období do roku 2023 včetně.

Dokumenty Návrh a Akční plán Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí se předpokládá k předložení ke schválení do Zastupitelstva hlavního města Prahy v druhé polovině roku 2018.

V průběhu pořizování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je kladen velký důraz na participaci s klíčovými aktéry a veřejností. Součástí celého procesu jsou 3 workshopy s klíčovými aktéry, sběr podnětů od veřejnosti prostřednictvím webové aplikace, panelových diskuzí a veřejného projednání.

Jednotlivé etapy participace jsou uvedeny ve schématu níže:



2.6. Hlavní cíle

Hlavní cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí lze rozdělit do několika úrovní:

1. Obecné cíle vyplývající z povahy plánů udržitelné městské mobility dané metodikami
 2. Cíle dané národním a evropským strategickým rámcem
 3. Strategické cíle dané Strategickým plánem hlavního města Prahy schváleného 25. 11. 2016 Zastupitelstvem hl. města Prahy
 4. Strategické cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí definované v dokumentu Dopravní politika
 5. Řešení identifikovaných problémů a hrozeb v dokumentu Analýza.
1. Obecným cílem Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je zajistit pohyb lidí i zboží po metropolitní oblasti tak, aby nebyl zbytečně omezován, aby se řídil potřebami obyvatel, kteří ve městě a jeho okolí žijí, a zároveň aby se postupně zlepšovala kvalita našeho života ve městě. Napomoci by měl v oblastech:
 - Zlepšení dostupnosti území pro všechny městské funkce,
 - Vyšší účinnosti přepravy osob a zboží, snížení energetické zátěže,
 - Snížení znečištění životního prostředí,
 - Kvalitního a atraktivního veřejného prostoru,
 - Zvýšení bezpečnosti v dopravě.

Proto je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí společnou koncepcí všech druhů dopravy s přesahem do dalších odvětví, nikoliv jen úzce pojatým technickým generem dopravy. Klade důraz na integraci, účastnictví a objektivní hodnocení přínosu opatření; procesní stránka zapojuje široké spektrum aktérů do všech etap přípravy. Kromě investic do

infrastruktury se zaměřuje také na měkká opatření. O konkrétních opatřeních se rozhoduje na základě prodiskutované a schválené společné vize mobility.

2. Soubor strategických dokumentů na vládní a mezinárodní úrovni naznačuje různé cíle, které tvoří náhled na trendy v dopravním plánování.
3. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí musí plnit základní strategické cíle dané Strategickým plánem hlavního města Prahy schváleného 25. 11. 2016 Zastupitelstvem hl. města Prahy
 - strategický cíl 1.5 Udržitelná mobilita
 - strategický cíl 2.1 Významný region s oblastí strategického cíle C „Zahraníční dostupnost“.

Strategický cíl 1.5 Udržitelná mobilita obsahuje tyto oblasti a dílčí úkoly:

Oblast	Dílčí úkol
Preferování veřejné dopravy	<ul style="list-style-type: none"> • Konceptně podporovat udržitelnou mobilitu • Vytvořit metropolitní integrovaný systém a optimalizovat jeho provoz • Realizovat opatření pro preferenci tramvajů a autobusů • Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy • Urychlit rozvoj systémů P+R, K+R a B+R, podporovat realizaci i v regionu • Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy
Rozvoj kolejové dopravy	<ul style="list-style-type: none"> • Rozvíjet síť metra • Rozvíjet síť tramvajových tratí • Spolupracovat na zlepšování obslužnosti města železniční dopravou („eskem“)
Kvalita veřejných prostranství	<ul style="list-style-type: none"> • Zařadit vyšší kvalitu veřejných prostranství mezi důležitá kritéria při posuzování návrhů dopravních řešení • Revitalizovat významné městské třídy s cílem zkvalitnit veřejná prostranství
Nová propojení	<ul style="list-style-type: none"> • Vytvořit nové bezbariérové a bezpečné trasy a prostory pro chůzi a pro používání jízdních kol • Připravit a realizovat chybějící propojení
Elektromobilita	<ul style="list-style-type: none"> • Podporovat vznik dobíjecích míst pro elektromobily (případně i jiné efektivní alternativní pohony)

Tabulka 2 – Oblasti a dílčí úkoly Strategického cíle 1.5 v aktualizaci Strategického plánu

Ve strategickém cíli 1.5 je doslova uvedeno: „Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě – k zajištění pohybu osob a zboží, které je dlouhodobě přijatelné z hlediska sociálního, ekonomického a dopadů na životní prostředí. Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou životního prostředí a veřejných prostranství. Dopravní dostupnost zdrojů a cílů bude výrazně orientována na ekologicky šetrnější způsoby dopravy a pohybu (mobility) – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání

jízdních kol, které jsou zároveň i zdravou fyzickou aktivitou. Cílem je zvýšit podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy nad 70 %. Zlepší se atraktivita využívání těchto způsobů mobility, které budou výhodnou a oblíbenou alternativou individuální automobilové dopravy (IAD), a dojde ke snížení negativních vlivů z dopravy, zvýšení bezpečnosti a energetické účinnosti. V silniční dopravě se uplatní kombinace regulačních a investičních opatření směřující ke snižování negativních dopadů automobilové dopravy na hustě obydlená území města. Naplňování tohoto cíle podpoří hodnoty města a místa tak, že pro obyvatele města bude přitažlivé žít se svým městem a užívat jeho veřejných prostranství. Vyvážené uplatnění jednotlivých druhů dopravy a pohybu v souladu s principy udržitelné mobility přinese spolehlivější, rychlejší a příjemnější cestování lidí a lepší prostředí, což bude příznivé především pro obyvatele a návštěvníky města s pozitivním vlivem na atraktivitu města obecně. Vyšší energetická účinnost v dopravě bude mít pozitivní ekonomický dopad a uplatňování elektromobility a jiných efektivních alternativních pohonů přispěje ke snižování závislosti na ropě.“

Strategická oblast C „Zahraniční dostupnost“ strategického cíle 2.1 „Významný region“ obsahuje dílčí oblasti:

- Podporovat státní organizace při realizaci dopravních staveb týkajících se Prahy
 - Podporovat rozvoj Letiště Václava Havla Praha
4. Strategické cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí definované v dokumentu Dopravní politika:
- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
 - Snížení uhlíkové stopy
 - Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
 - Zvýšení bezpečnosti
 - Zvýšení finanční udržitelnosti
 - Zlepšení lidského zdraví
 - Zlepšení dostupnosti dopravy
5. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí reaguje na problémy a hrozby identifikované v Analýze pomocí zvolené společné vize mobility (dopravní politiky) a opatření v návrhové části, která jsou s touto vizí mobility v souladu. Společná vize mobility deklarovaná v dokumentu Dopravní politika zní: *Praha ve spolupráci s okolním regionem uplatňuje principy udržitelné mobility a orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy. Významně jsou omezeny negativní dopady individuální automobilové dopravy včetně dopadů na užívání veřejného prostoru, a to dosažením lepšího rozložení jednotlivých druhů veřejné dopravy a zvýšením její bezpečnosti i energetické účinnosti.*

2.7. Přehled uvažovaných variant řešení

Koncepce neuvažuje více variant řešení. Stanovená opatření budou postupně upřesňována na základě jednání s řídicími orgány a relevantními partnery dotčené metropolitní oblasti a realizována prostřednictvím konkrétních projektů v rámci aplikace Plánu udržitelné městské mobility Prahy a okolí, které mohou být v případě potřeby podrobeny posuzování jejich vlivu na životní prostředí (EIA) dle platné legislativy.

V Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí se vyskytuje pojem scénář, který však není variantou jako takovou, smyslem scénáře je pouze hledat naplnění vizí a cílů různými cestami a podnítit na této cestě debatu v odborné i laické veřejnosti. Výsledná dopravní politika je kombinací všech scénářů, byť byla postavena na základech jednoho konkrétního, z kterého převzala nosné myšlenky.

2.8. Vztah k jiným koncepcím, možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí zohledňuje a je v souladu s dokumenty, které z úrovně evropské, národní a regionální mají vztah k řešenému území i k vymezeným tématům (doprava, životní prostředí).

Návaznost na operační programy, ze kterých mohou být jednotlivá opatření financována:

- Operační program Praha – pól růstu ČR
- Operační program Životní prostředí 2014-2020
- Operační program Doprava 2014-2020
- Integrovaný regionální operační program

Na evropské úrovni lze očekávat vazbu k následujícím strategickým dokumentům:

- Územní agenda Evropské unie 2020
- Dohoda o partnerství
- Evropská dopravní politika – tzv. Bílá kniha „plán jednotného evropského dopravního prostoru“ – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje
- Strategie Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění
- Politika soudržnosti 2014 – 2020 – hlavní investiční nástroj pro dosažení cílů strategie Evropa 2020
- Akční plán městské mobility (2009), vychází ze Zelené knihy k městské mobilitě
- Akční plán pro zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS)

- Koncept Smart Cities

Na národní úrovni lze očekávat vazbu k následujícím strategickým dokumentům:

- Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020
- Politika územního rozvoje ČR
- Národní program reforem ČR
- Strategie mezinárodní konkurenceschopnosti ČR
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)
- Národní program snižování emisí ČR (2007)
- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (2013)
- Dopravní sektorové strategie 2. fáze
- Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020
- Státní energetická koncepce (aktualizace 2014)

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí má dále vztah k následujícím koncepcím a dokumentům zpracovaným na úrovni hl. m. Prahy a Středočeského kraje:

- Strategický plán hlavního města Prahy (aktualizace schválená 25. 11. 2016)
- Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014-2020
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
- Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy, Aktualizace č. 1 (2014)
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze
- Strategie na adaptaci hlavního města Prahy na klimatickou změnu (rozpracovaný dokument)
- Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2014
- Územně analytické podklady Středočeského kraje 2014
- Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy
- Programy zlepšování kvality ovzduší
- Územní energetická koncepce hlavního města 2013-2033
- Strategická hluková mapa aglomerace Praha
- Akční plán snižování hluku aglomerace Praha

2.9. Předpokládaný termín dokončení

Předpokládaný termín dokončení Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je konec začátek roku 2018 s jeho schválením v druhé polovině roku 2018.

2.10. Návrhové období

Plán mobility Prahy a okolí stanovuje strategické cíle, prioritní oblasti, dílčí cíle a případně opatření pro období do roku 2030 s dalším výhledem. Časový horizont akčního plánu, který navrhuje konkrétní opatření a k nim příslušné zodpovědnosti aktérů, je uvažován do roku 2023.

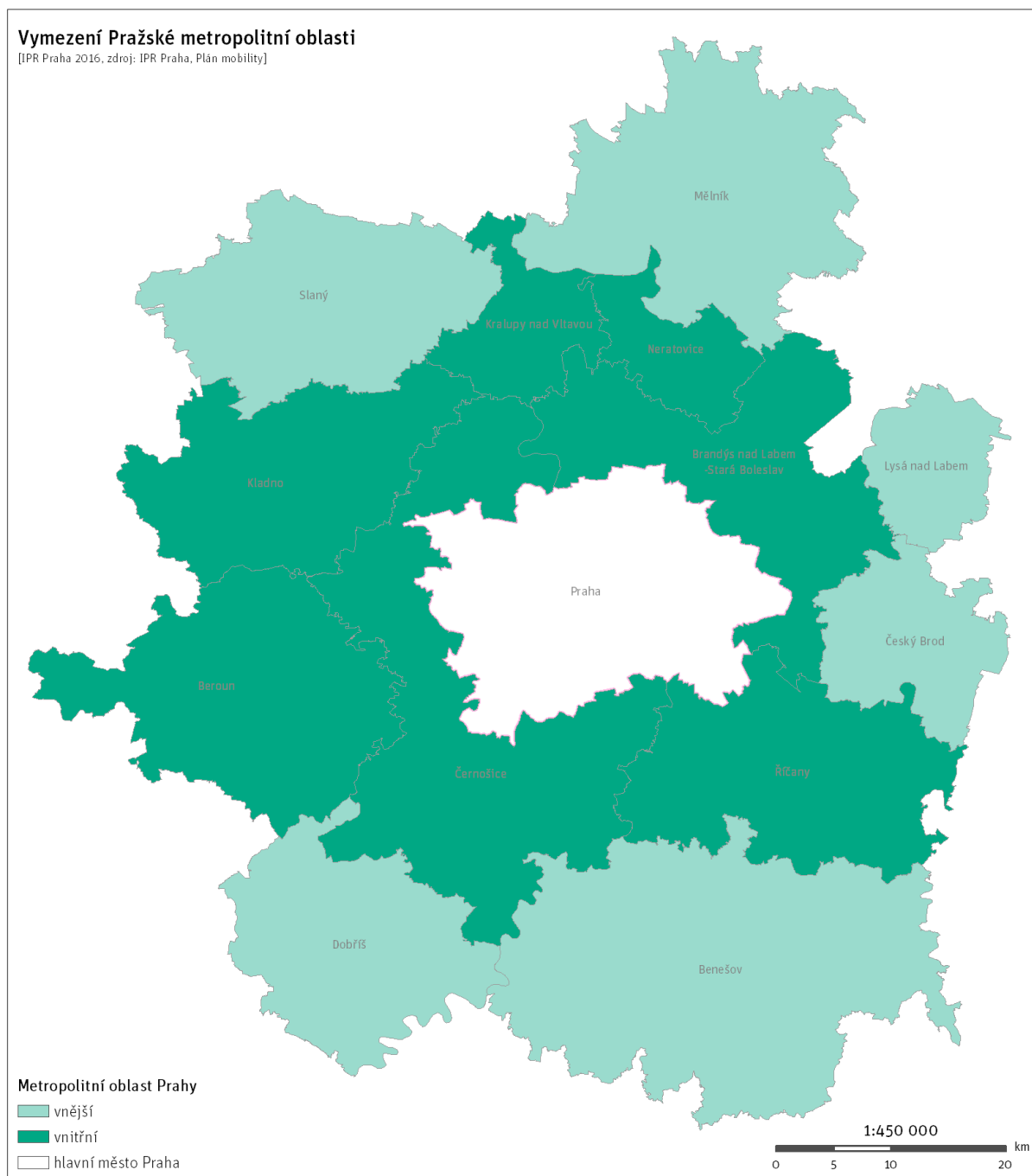
2.11. Způsob schvalování

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je po celou dobu participován s experty i veřejností a po projednávání bude jeho návrhová část a akční plán schválen Zastupitelstvem hlavního města Prahy (HMP). Veškeré ostatní milníky dokumentu jsou schvalovány v Radě HMP, méně důležité otázky schvaluje řídicí rada.

3. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

3.1. Vymezení dotčeného území

Vzhledem k tomu, že velká část pravidelně dojíždějících osob dojíždí z území Středočeského kraje do Prahy či naopak (suburbanizace), bylo nezbytné vymezit dotčené území v dokumentu větší než jen správní území hlavního města Prahy. Pro Plán mobility bylo využito identické vymezení Pražské metropolitní oblasti, které bylo pro potřeby úkolu Integrovaná strategie pro ITI projekty PMO zpracováno odborníky z oblasti sociální geografie a regionálního rozvoje z Urbánní a regionální laboratoře působící 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 kritérií a zdrojů informací.



Kraj: Hl. město Praha

Katastrální území: Benice, Běchovice, Bohnice, Braník, Břevnov, Březiněves, Bubeneč, Čakovice, Černý Most, Čimice, Dejvice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč, Dáblice, Háje, Hájek, Hloubětín, Hlubočepy, Hodkovičky, Holešovice, Holyně, Horní Měcholupy, Horní Počernice, Hostavice, Hostivař, Hradčany, Hrdlořezy, Chodov, Cholupice, Jinonice, Josefov, Kamýk, Karlín, Kbely, Klánovice, Kobylisy, Koloděje, Kolovraty, Komořany, Košíře, Královice, Krč, Křeslice, Kunratice, Kyje, Lahovice, Letňany, Lhotka, Libeň, Liboc, Libuš, Lipany, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Malá Chuchle, Malá Strana, Malešice, Michle, Miškovice, Modřany, Motol, Nebušice, Nedvězí, Nové Město, Nusle, Petrovice, Pitkovice, Písnice, Podolí,

Prosek, Přední Kopanina, Radlice, Radotín, Ruzyně, Řeporyje, Řepy, Satalice, Sedlec, Slivenec, Smíchov, Sobín, Staré Město, Stodůlky, Strašnice, Střešovice, Střížkov, Suchdol, Šeberov, Štěrboholy, Točná, Trója, Třebonice, Třeboradice, Uhříněves, Újezd u Průhonic, Újezd nad Lesy, Veleslavín, Velká Chuchle, Vinohrady, Vinoř, Vokovice, Vršovice, Vysočany, Vyšehrad, Zadní Kopanina, Záběhlice, Zbraslav, Zličín, Žižkov.

Rozloha řešeného území v rámci kraje Hl. m. Praha: 496,4 km²

Obr. 3: Správní členění hlavního města Prahy



Kraj: Středočeský

Obce s rozšířenou působností: Benešov, Beroun, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Mělník, Neratovice, Říčany, Slaný.

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

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

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

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

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

Bašť, Borek, Bořanovice, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Brázdim, Čelákovice, Dobročovice, Dřevčice, Dřísy, Hlavenec, Horoušany, Hovorčovice, Husinec, Jenštejn, Jirny, Káraný, Klecany, Klíčany, Konětopy, Kostelní Hlavno, Křenek, Květnice, Lázně Toušeň, Lhota, Líbeznice, Máslovice, Měšice, Mochov, Mratín, Nehvizdy, Nová Ves, Nový Vestec, Odolena Voda, Panenské Břežany, Podolanka, Polerady, Předboj, Přezletice, Radonice, Sedlec, Sibřina, Sluhy, Sudovo Hlavno, Svémyslice, Šestajovice, Škvorec, Úvaly, Veleň, Veliká Ves, Větrušice, Vodochody, Vyšehořovice, Zápy, Záruby, Zdiby, Zeleneč, Zlatá, Zlonín.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beřovice, Bílichov, Černuc, Drnek, Dřínov, Hobšovice, Hořešovice, Hořešovičky, Hospozín, Hrdlív, Chržín, Jarpice, Jedomělice, Jemníky, Kamenný Most, Klobuky, Kmetiněves, Knovíz,

Královice, Kutrovice, Kvíllice, Ledce, Libovice, Líský, Loucká, Malíkovice, Neprobylice, Neuměřice, Páleč, Plchov, Podlešín, Poštovice, Pozdeň, Přelíc, Řisuty, Sazená, Slaný, Smečno, Stradonice, Studeněves, Šlapanice, Třebíz, Tuřany, Uhy, Velvary, Vraný, Vrbičany, Zichovec, Zlonice, Zvoleněves, Želenice, Žižice.

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

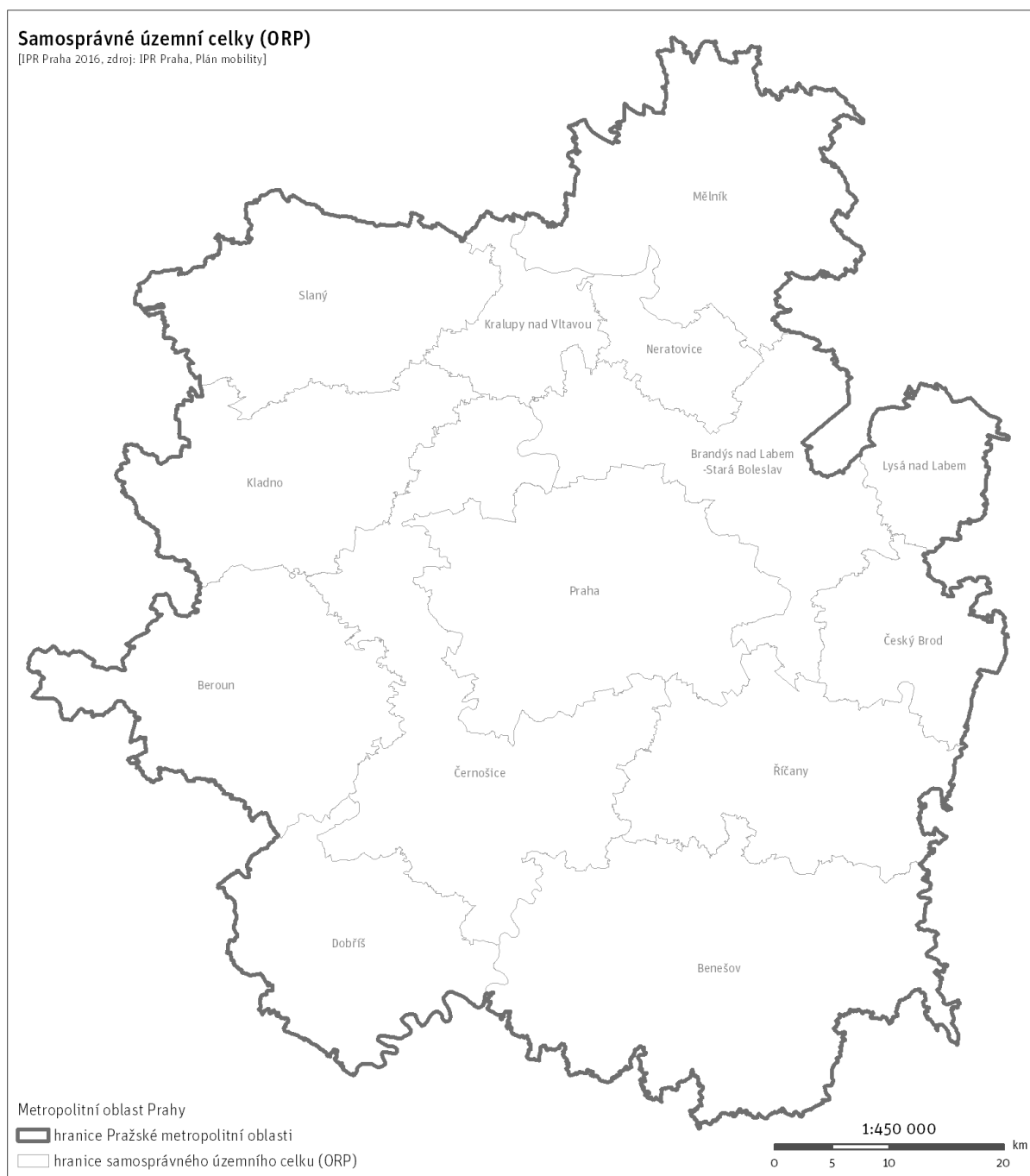
Babice, Březí, Černé Voděradky, Čestlice, Dobřejovice, Doubek, Herink, Hrusice, Jevany, Kaliště, Kamenice, Klokočná, Konojedy, Kostelec nad Černými Lesy, Kostelec u Křížků, Kozojedy, Křenice, Křížkový Újezdec, Kunice, Louňovice, Mirošovice, Mnichovice, Modletice, Mukařov, Nučice, Nupaky, Oleška, Ondřejov,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

Rozloha řešeného území v rámci Středočeského kraje:	4486,8 km ²
Rozloha řešeného území Pražské metropolitní oblasti:	4983,1 km ²

Území, řešené v oznamované koncepci leží ve středu Čech, nachází se zde množství významných historicky cenných památek, zasahují sem tři chráněné krajinné oblasti – Český kras, Křivoklátsko a Kokořínsko – Máchův kraj, nalézají se zde okolo 300 maloplošných zvláště chráněných území, okolo 80 evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000 a 1 ptačí oblast – Křivoklátsko, zařazená do soustavy NATURA 2000.

Počet obyvatel Prahy rostl již od poloviny 17. století prakticky až do současnosti. I v posledních letech se počet obyvatel Prahy každoročně mírně zvyšuje, kdy se jedná pouze o přírůstky obyvatel z migrace, a to zejména o přírůstky osob v produktivním věku, které se stěhují do Prahy především z důvodu širokých možností uplatnění na trhu práce a převažují mezi nimi cizí státní příslušníci. V roce 2006 byl poprvé po 26 letech zaznamenán také přírůstek přirozenou měnou (počet narozených byl vyšší než počet zemřelých). Jednoznačně kladným rysem demografického vývoje posledních desetiletí je prodloužení naděje dožití, obyvatelé Prahy se dožívají nejvyššího věku ze všech krajů ČR.

Obr. 4: Samosprávné územní celky Pražské metropolitní oblasti



3.2. Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Posuzovanou koncepcí může být potenciálně dotčeno území samosprávných celků kraje Hlavní město Praha a části Středočeského kraje. Vzhledem k charakteru koncepce se nepředpokládá dotčení území jiných územně-správních celků ani území sousedících států.

3.3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území

Daná kapitola je zpracována na základě rešerše dostupné literatury a informačních zdrojů a především na základě Územně analytických podkladů hl. m. Prahy a Územně analytických podkladů Středočeského kraje, které jsou zpracovány v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb., a které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území, udržitelný rozvoj území a určují problémy k řešení územně plánovacích dokumentací.

Vedle základních fyzických prostorových vztahů a složek životního prostředí v území obsahují výše uvedené územně analytické podklady také aspekty ekonomické, sociálně demografické, kulturní a jiné.

V souvislosti se zpracováním dané kapitoly byly z územně analytických podkladů vybrány pouze aspekty týkající se ochrany přírody a krajiny, životního prostředí, kulturních hodnot a památkové ochrany a veřejného zdraví.

Kapitola je členěna následujícím způsobem:

- základní údaje o Pražské metropolitní oblasti,
- horninové prostředí a terénní morfologie,
- hydrologie,
- kvalita vody v tocích,
- flóra a fauna,
- krajina,
- ochrana přírody,
- sídelní struktura a urbanismus/krajinný ráz,
- klima a znečištění ovzduší,
- fyzikální faktory životního prostředí,
- odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy,
- zdraví obyvatel.

Vyhodnocení současného stavu životního prostředí v řešeném území (tzv. skutkového stavu) je tzv. prvním krokem řádného posouzení, včetně kumulativních a synergických vlivů.

Základní údaje o Pražské metropolitní oblasti

Hlavní město Prahu spolu s na ni navazujícím okolím můžeme označit za politicko-hospodářské a společenské centrum státu a je také jeho prvořadým reprezentantem. Území Pražské metropolitní oblasti se rozkládá na 4983 km², což reprezentuje 6,3 % území republiky, ale 1 999 625 obyvatel zde žijících představuje skoro pětinu obyvatelstva státu. Hlavní město Praha poskytuje sídlo a služby orgánům státní správy, zákonodárným a politickým institucím, firmám, kulturním a vzdělávacím institucím s celostátní působností. Přínos ekonomické základny Pražské metropolitní oblasti je zásadní, na jejím území se trvale vytváří více než 1/3 hrubého domácího produktu celé republiky a každý pátý zaměstnaný v ČR pracuje na jejím území.

Pražská metropolitní oblast je především bydlištěm necelých dvou milionů obyvatel a zásadně ovlivňuje sídelní strukturu celé země. Je výsledkem přirozeného historického vývoje a dlouhodobého územního růstu podpořeného centrální polohou uvnitř státu. Praha a její okolí je také nejdůležitějším cílem cest a největším uzlem vnitrostátní i mezinárodní železniční přepravy ve směrech sever-jih i východ-západ, je křižovatkou všech dálničních tras. Nachází se zde rovněž několik letišť, z nichž zdaleka nejvýznamnější je Letiště Václava Havla Praha. Populačně je Pražská metropolitní oblast dlouhodobě závislá na migraci jak ze zahraničí, tak hlavně z ostatních regionů státu.

Základní údaje o Pražské metropolitní oblasti

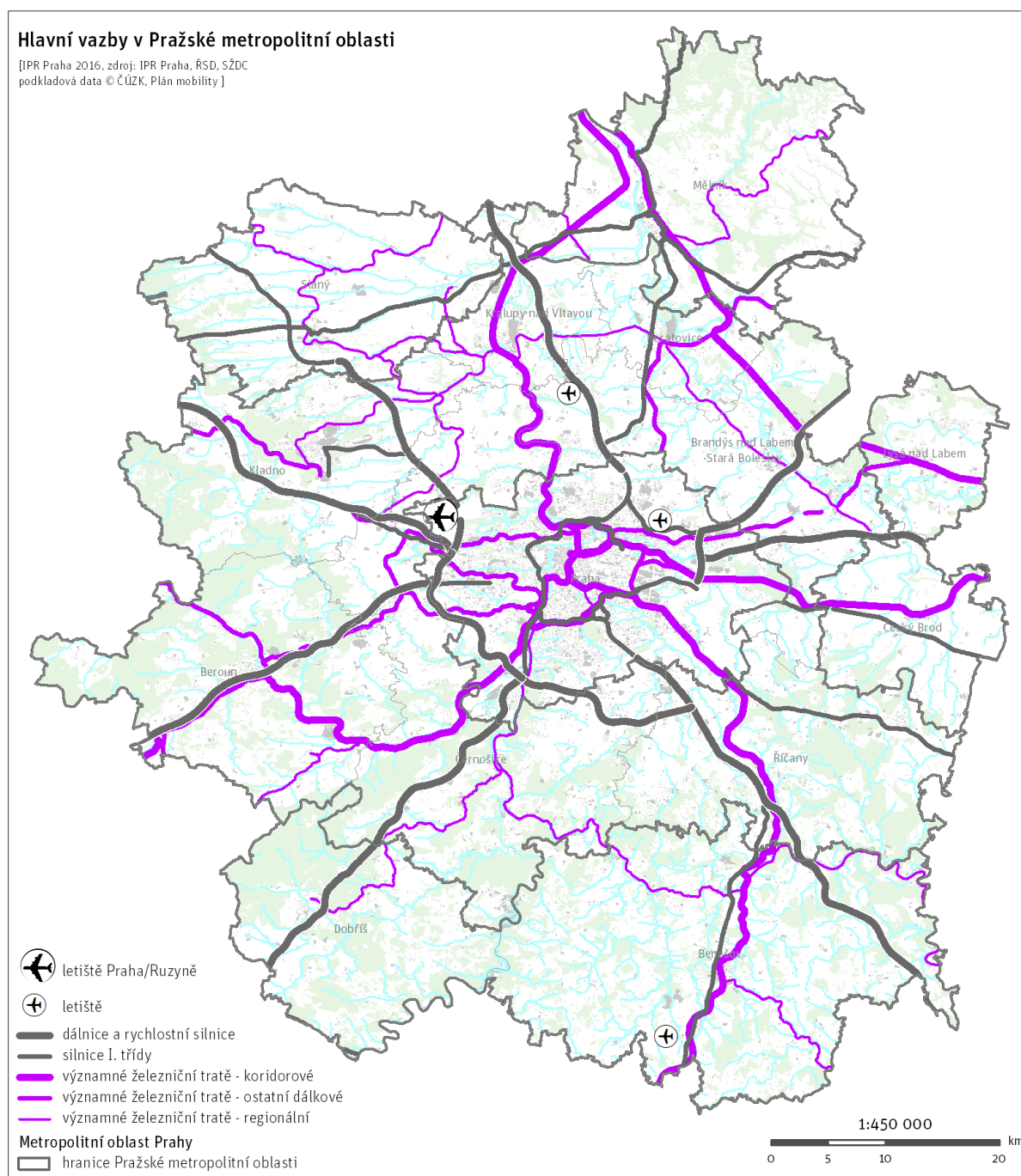
- rozloha (km²) 4983
- maximální nadmořská výška (m n. m.) 660
- minimální nadmořská výška (m n. m.) 155
- průměrná roční teplota vzduchu (normál 1961 – 1990; °C) 8,4
- průměrná roční teplota vzduchu (2012; °C) 9,5
- průměrný roční úhrn srážek (normál 1961 – 1990; mm) 555,8
- roční úhrn srážek (2012 mm) 568
- počet správních obvodů hl. m. Prahy 22
- počet obcí s rozšířenou působností mimo hl. m. Prahy 13
- počet městských částí hl. m. Prahy 57
- počet katastrálních území 968
- počet trvale bydlících obyvatel (2011) 1 999 732
- hustota zalidnění (obyvatel na km²) 401

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

Systém Pražské integrované dopravy je v současné době provozován až do vzdálenosti zhruba 35 km od hranic Prahy, čímž zahrnuje také významnou část území Pražské metropolitní oblasti (cca 300 obcí). Součástí systému je městská hromadná doprava, příměstská železnice, příměstské autobusy a navazující systém záchytných parkovišť P+R (park & ride), systém úschovy

jízdních kol B+R (bike & ride) a systém míst pro zastavení K+R (kiss & ride). Významný podíl na dopravním výkonu v rámci integrované veřejné dopravy mají kolejové druhy dopravy (přes 70 %). Pozitivním faktorem je všeobecná kvalita kolejové dopravy – spolehlivé metro, tradiční tramvaje a potenciál představuje také hustá síť železničních tratí. I ve srovnání s vybranými evropskými městy je v tomto ohledu Praha na špičce. Díky husté a frekventované síti integrované veřejné dopravy si Praha a její zázemí udržuje výborné postavení mezi evropskými městy v podílu cest vykonaných veřejnou dopravou. Veřejná doprava v území vymezeném Pražskou metropolitní oblastí je dostupná, kvalitní a oblíbená a disponuje dalším rozvojovým potenciálem.

Obr. 5: Hlavní vazby v Pražské metropolitní oblasti



Horninové prostředí a terénní morfologie

Geologické poměry

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

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

Geomorfologické poměry

Území řešené koncepcí se nachází ve střední části Českého masivu. Vyššími geomorfologickými jednotkami zasahujícími do dotčeného území jsou ze severu Česká tabule z jihozápadu Poberounská provincie a z jihovýchodu Českomoravská provincie. Každá ze subprovincií má pro svou specifickou geologii a morfologii i specifický ráz. Z hlediska horizontální členitosti lze severní polovinu území charakterizovat oproti jihu jako méně prostorově a horizontálně diferenciovanou s menším podílem lesů.

Pro rozhodující část území vymezeného jako Pražská metropolitní oblast je typický plochý až mírně zvlněný reliéf, který svými relativně malými výškovými rozdíly dodává většině území celkově plošinný ráz. Původní parovina zvolna klesá směrem od jihozápadu k severovýchodu k širokému úvalu Labe. Dnešní charakteristickou morfologii centrální části řešeného území pak ovlivnila především erozní a akumulární činnost Vltavy a jejích přítoků během posledního milionu let, kdy v okolní parovině Pražské plošiny vznikla Pražská kotlina se skalními stěnami a strmými svahy. Pražská kotlina je poměrně úzká sníženina s rozšířením v místě Holešovického meandru. Nejsevernější je Vltava v místě vtoku, respektive odtoku z Prahy. Místem s nejvyšší nadmořskou výškou v dotčeném území je vrchol Studeného vrchu (660 m n. m.) na Dobříšsku, nejnižším místem je hladina Labe v místě, kde opouští katastr Mělníka (150 m n. m.).

V recentní době morfologii území zásadně přeměnila činnost člověka. Nejvýznamnější zásahy do reliéfu souvisejí především s těžbou stavebních materiálů, s ukládáním navážek a se zásahy do koryt vodních toků, jejichž důsledkem jsou rozsáhlé změny v nivě Labe, Vltavy i jejích přítoků.

Hydrogeologické poměry

Lze konstatovat, že území Pražské metropolitní oblasti přibližně leží v severní části barrandienského proterozoika a paleozoika, tvořeného sedimentárními komplexy se střídajícími se křemenci, pískovci, drobami, vápenci a břidlicemi. Oba komplexy patří k zvrásněným hydrogeologickým strukturám. Na vyvýšeninách jsou denudační zbytky svrchnokřídového

pokryvu, kde pískovce mají průlinovo-puklinovou propustnost a nadložní slínovce a jílovce mají funkci regionálního izolátoru. Podložní horniny proterozoika a paleozoika mají puklinovou propustnost. Fluviální sedimenty teras a údolní nivy Vltavy a jejích přítoků mají průlinovou propustnost.

Hladina podzemních vod se pohybovala v roce 2005 v rozmezí 55 až 75 % dlouhodobého průměru. V rámci státní sítě kontroly jakosti podzemních vod byly na území hlavního města Prahy v roce 2005 sledovány dva objekty podzemních vod, na kterých byly odebrány celkem čtyři vzorky, lokální překročení normativů bylo zjištěno u chloridů.

Ložisková ochrana, těžba

Těžba surovin nepatří na silně urbanizovaném území hlavního města Prahy a Pražské metropolitní oblasti ke stěžejním problémům ochrany životního prostředí. Kontaminace hornin je na řešeném území podmíněna mocností navážek, které se například na území hlavního města ukládaly mnohdy již od středověku, dále pak netěsnostmi kanalizační sítě a starými zátěžemi s obsahem nebezpečných látek.

Geologická stavba území Pražské metropolitní oblasti dává předpoklad pro pestré využití nerostných surovin, a to především stavebních. Historické prameny uvádějí četné příklady těžby po celém předmětném území, přičemž většinou šlo o povrchovou těžbu v lomech a tzv. „selských“ lomech, pískovnách nebo cihelnách. Dnes je většina drobných lomů uzavřena, zastavěna a rekultivována. V dnešní době jsou na území Prahy v provozu pouze lomy Zbraslav, Řeporyje, lom Na Cikánce v Lochkově a lom Zlatá opuka v Přední Kopanině.

Část Pražské metropolitní oblasti ležící na území Středočeského kraje plní vzhledem ke své geografické pozici a pestré geologické stavbě funkci významné surovinové základny hlavního města Prahy a širšího regionu, a to především ve vazbě na ložiska vápenců a stavebních surovin. Jedná se o oblast s rostoucí spotřebou a produkcí stavebních surovin (šterkopísky z povodí Labe a Vltavy, drcené kamenivo – metamorfity a magmatity), s celostátně významnou těžbou nerudných surovin (vysokoprocenních vápenců a vápenců ostatních, žáruvzdorných jílovců), s lokální těžbou dekoračního kamene a cihlářských surovin. Plošně rozsáhlá území se specifickou geologickou stavbou, podmiňující využití těžných a rezervních ložisek šterkopísků a vápenců svým významem přesahují území více obcí, v případě šterkopísků i okresů. S těžbou šterkopísků může být spojen vznik nových vodních ploch. Těžba tak může vést v některých územích ke vzniku nového typu krajiny – krajiny „jezerní“, jakožto následku těžby.

Z nestavebních nerostných surovin se na území hlavního města v minulosti dobývalo uhlí v křídových sedimentech v Hloubětíně, na Petříně, na Proseku, ve Kbelích a Kobylisích. Železná ruda se těžila z nučického rudního obzoru na bázi vinického souvrství patřícího k ordoviku. Území Středočeského kraje bylo v minulosti postiženo intenzivním využíváním významných ložisek energetických surovin - uranu na Příbramsku a černého uhlí na Kladensku. Z hlediska územního plánování jsou lokálně významné i projevy hornické činnosti, související s již ukončenou těžbou zlatých, antimonových, železných a polymetalických rud.

Geodynamické jevy

Poddolovaná území

Historické prameny zmiňují četné příklady těžby po celém území řešeném Pražskou metropolitní oblastí, přičemž většinou šlo o povrchovou těžbu v lomech, pískovnách a cihelnách. V soupisu lomů prováděném v letech 1932 až 1951 bylo jenom na území dnešní Prahy popsáno okolo 5 000 lokalit. Dnes je většina z nich již uzavřena, zastavěna a rekultivována. Po některých lomech zůstaly pouze závěrné stěny. Poddolování je v předmětném území pouze lokálním problémem v některých okrajových částech křídových plošin tvořených pískovci.

Sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace

Přirozené svahové pohyby jsou v předmětném území spíše ojedinělé, častější jsou morfologické formy, které jsou výsledkem fosilních procesů. Okraje křídových plošin tvořené kvádrovými pískovci mohou být v některých případech rozpukané systémem vertikálních puklin, podle nichž se oddělují od masivu jednotlivé kry, které se zabořují do plastických podložních hornin, naklánějí se a posouvají po svahu.

Rovněž svahy pod úpatím křídových plošin nejsou trvale stabilní. Svahové hlíny, tvořené zvětralinou křídových jílovců s opukovou a pískovcovou sutí, jsou většinou postiženy pomalými pohyby plouživého charakteru.

Dalšími typy svahových pohybů mohou být pohyby vyvolané antropogenními vlivy. Nejznámější je na území hlavního města sesuv petřínské stráně, který porušil těleso lanové dráhy. Další sesuvy vznikly zpravidla nevhodnými zásahy do svahu nebo podříznutím vrstev konformně ukloněných po svahu.

Půdy

Obecná charakteristika půd na území Pražské metropolitní oblasti

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

Významným fyzicko-geografickým celkem Pražské metropolitní oblasti je Poberounská soustava, která spolu s Pražskou plošinou tvoří část předmětného území. Podobně jako v případě České tabule pozorujeme také zde mohutný rozvoj kvartérních sedimentů, a to jak pleistocenních, tak i holocenních. Pleistocén zastoupený především sprašemi, zčásti i sprašovými hlínami nebo polygenetickými hlínami je soustředěn především do oblastí západně od Vltavy a v menší míře do jihovýchodní části území. Nápadným rysem této oblasti je absence eolických sedimentů v Pražské kotlině na pravém břehu Vltavy směrem k východu. Významnými pleistocenními uloženinami jsou zde terasové písčité štěrky, doprovázející zejména toky Vltavy a Berounky na různých výškových

úrovních. Rozvoje doznávají i aluvia a zejména sídelně podmíněné antropogenní sedimenty. Na sprašových a příbuzných materiálech zde převládají hnědozemě. V předmětném území se také uplatňují illimerizované půdy, téměř výhradně však pod lesy. Bohatá je škála hnědých půd od lehkých půd na pískovcích, přes středně těžké půdy, vytvořené na zvětralinách drob, některých břidlic a opuk, až po těžké půdy z břidlic, případně silněji zvětralých opuk.

Zemědělský půdní fond

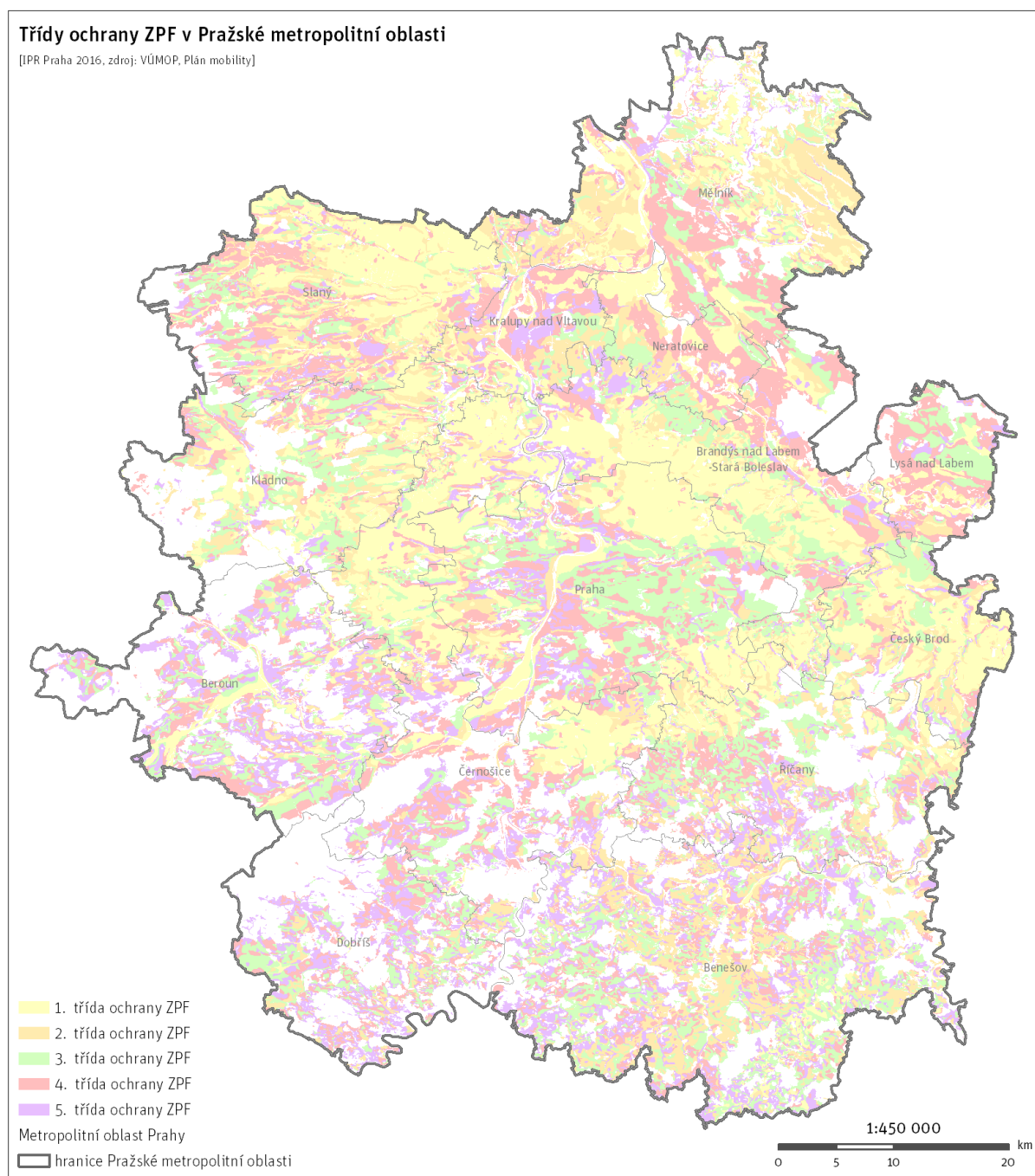
Zemědělský půdní fond tvoří v současné době významnou součást předmětného území. Zemědělská půda se podílí na celkové výměře správního území hl. m. Prahy 41,1 %, ve středočeském kraji pak ZPF tvoří cca 60 % výměry kraje. Pro území Pražské metropolitní oblasti platí, že výrazně vysoký podíl ZPF (více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

Na území Pražské metropolitní oblasti je velmi nízký podíl trvalých travních porostů, je to dáno relativně vysokou kvalitou zemědělských půd, zejména pak v severní části území. Zemědělské půdy jsou intenzivně využívány pro rostlinnou výrobu.

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

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

Obr. 6: Třídy ochrany zemědělské půdy na území Pražské metropolitní oblasti



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

Orná půda ovlivňuje nízkou heterogenitu prostředí, ekologickou stabilitu, nízkou rekreační atraktivitu, špatnou propustnost krajiny, zvýšenou prašnost a erozivní ohroženost území, nízkou retenční schopnost půdy atd. Z tohoto hlediska příznivěji působí jiné druhy pozemků ZPF, jako jsou louky, extenzivní sady, zahrady.

Hydrologie

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

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

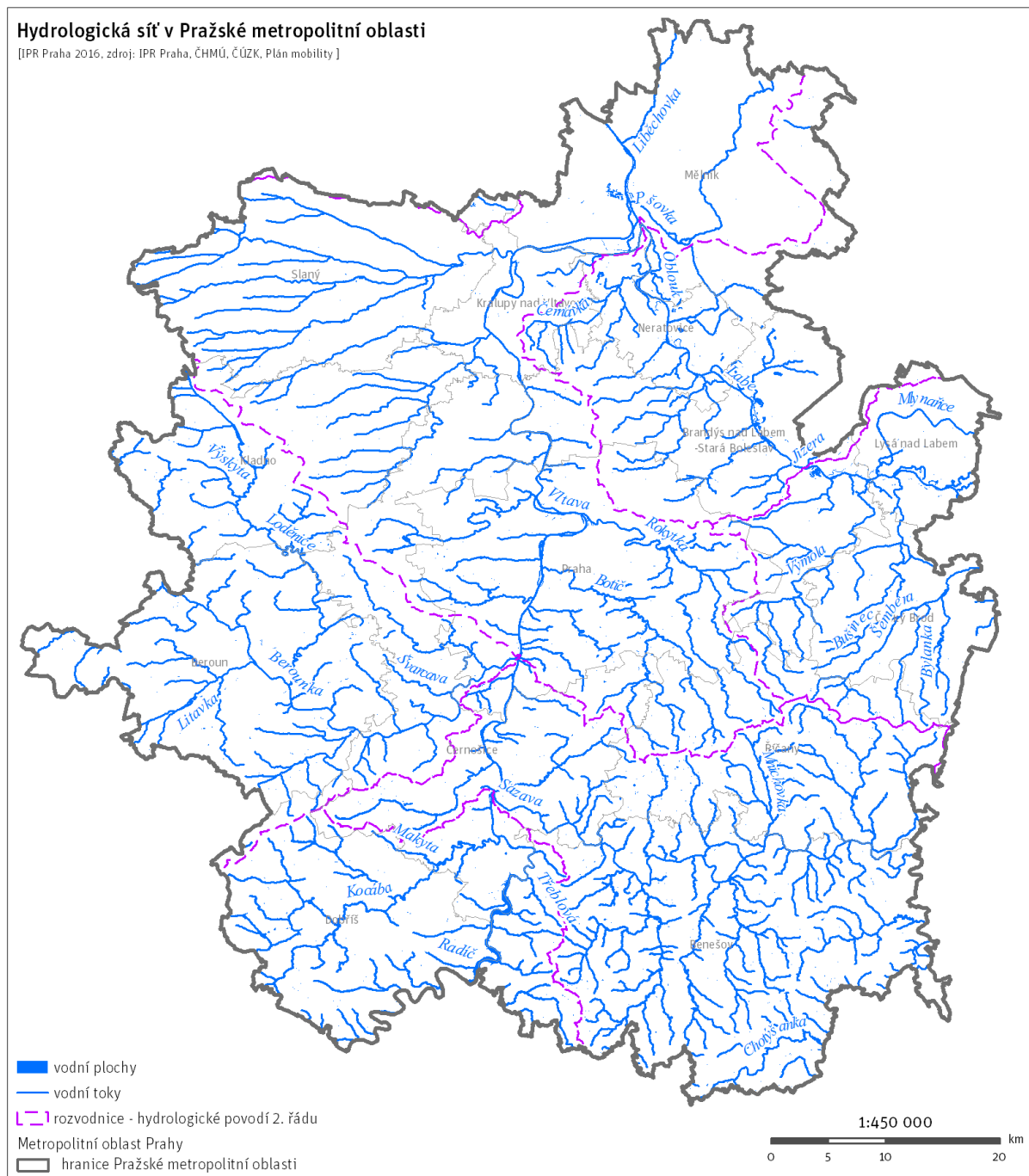
V hydrologickém režimu středního a dolního toku Labe, středního a dolního toku Vltavy a jejich přítoků byly zejména v posledních desetiletích zaznamenány letní povodně z regionálních dešťů trvajících řádově desítky hodin a letní povodně na menších přítocích z místních dešťů velké intenzity, které se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

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

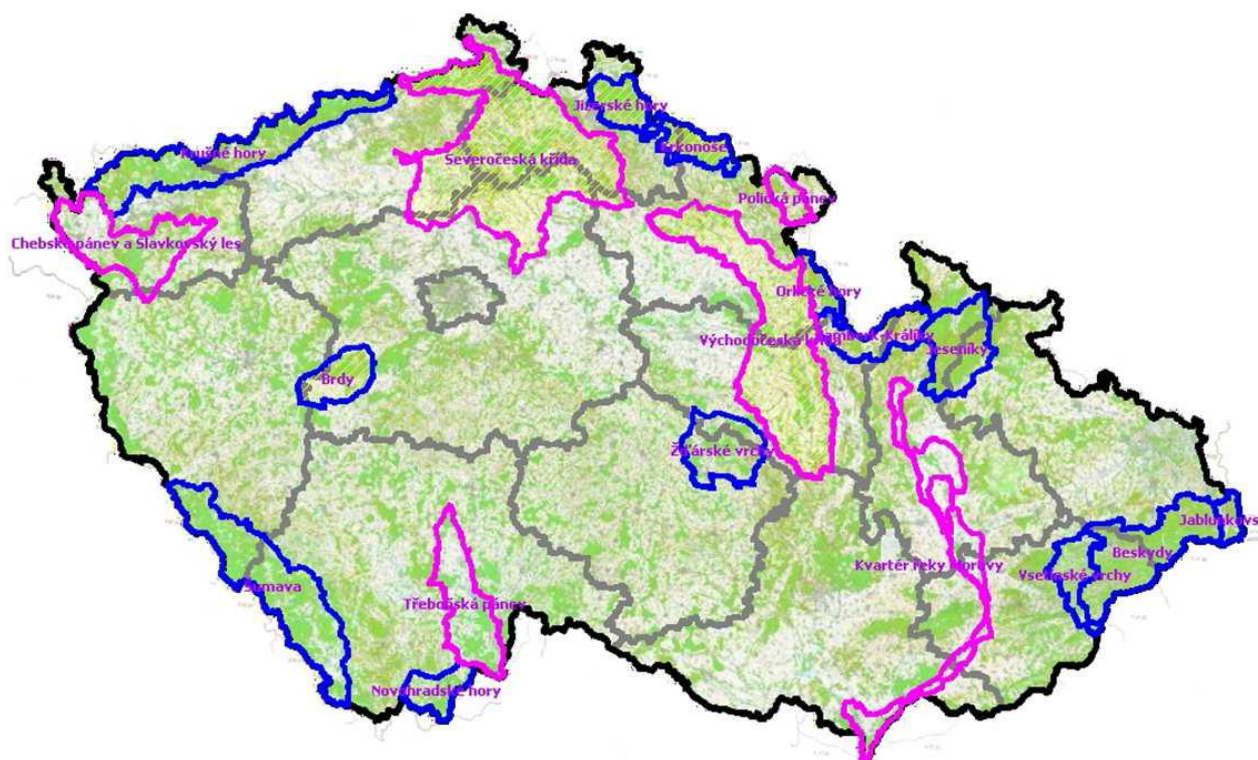
Vodohospodářské poměry daného území jsou do značné míry určovány exponovanými oblastmi, zejména pak chráněnými oblastmi přirozené akumulace vod (CHOPAV). Na území České republiky se nalézá dohromady 19 CHOPAV, které byly vyhlášeny nařízením vlády číslo 40/1978 Sb., 10/1979 Sb. a 85/1981 Sb., a které zabírají dohromady takřka 20 % území státu. Na území Pražské metropolitní oblasti zasahují okrajově dvě CHOPAV, a to Severočeská křída a Brdy.

CHOPAV Severočeská křída zasahuje na severní a severovýchodní okraj předmětného území; oblast představuje významné zdrojové území pro odběry kvalitní pitné vody, která je využívána i pro potřeby hlavního města. Ochranu povrchových vod v řešeném území dále zabezpečuje CHOPAV Brdy, která představuje významnou zdrojovou oblast řady toků a je v budoucnu potenciálně využitelná pro akumulaci povrchových vod. Na území CHOPAV platí omezení vyplývající z ustanovení § 28 zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, v platném znění, a dále z jednotlivých výše uvedených nařízení vlády.

Obr. 7: Hydrologická síť na území Pražské metropolitní oblasti



Obr. 8: Oblasti CHOPAV na území České republiky



Obdobný rozsah jako CHOPAV mají i ochranná pásma vodních zdrojů stanovená na základě §30 vodního zákona a zranitelné oblasti vyhlášené NV číslo 262/2012 Sb. Dle ustanovení §33 vodního zákona jsou zranitelnými oblastmi ta území, kde se vyskytují:

- povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahují hodnotu 50 mg.l^{-1} nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo
- povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Na základě NV č. 262/2012 Sb., se pravidelně 1x za čtyři roky provádí revize zranitelných oblastí, kdy se přezkoumává jejich rozsah a eventuální návrhy na úpravu.

Kvalita vody v tocích

V rámci zlepšování kvality vody v povrchových tocích jsou na území řešeném Pražskou metropolitní oblastí uplatňována opatření k omezování znečištění bodových zdrojů. Výstavba nebo intenzifikace ČOV má kromě snížení vnosu znečištění do povrchových vod kladný vliv i na zlepšení kyslíkového režimu v recipientu a při kombinaci eliminace organického znečištění a živin se výrazně sníží riziko eutrofizace povrchových vod. Výstavbou nebo rekonstrukcí kanalizace dojde k podchycení vzniklých odpadních vod a jejich bezpečným odvedením na čistírnu odpadních vod dochází k zamezení znečištění půdního prostředí, povrchových a podzemních vod.

Ve správním obvodu Středočeského kraje jsou navržena konkrétní opatření a obecná opatření. Z konkrétních opatření je navrženo 53 nových výstaveb, intenzifikací nebo rekonstrukcí ČOV doprovázených většinou novou výstavbou nebo rekonstrukcí kanalizace. Obecná opatření jsou aplikována na vodní útvary, ve kterých byl na základě výsledků hodnocení stavu překročen ukazatel BSK₅, který indikuje znečištění komunálními bodovými zdroji, zejména pak u obcí do 2000 ekvivalentních obyvatel. Obecné opatření „Hospodaření na rybnících“ je navrženo v těch útvarech povrchových vod, kde je indikován problém zatížení živinami i v níže položených oblastech pod rybníky.

Flóra a fauna

Území vymezené jako Pražská metropolitní oblast se nachází ve střední Evropě ovlivňované oceánským i kontinentálním klimatem, a jako taková fytogeograficky leží na rozhraní termofytika a mezofytika. To spolu s geologickou pestrostí, členitým reliéfem, půdami různých trofických i hydrických poměrů (a s tím související pH) vytvořilo podmínky pro vznik různorodých ekosystémů s poměrně velkým počtem rostlinných a živočišných druhů, přestože je vzhledem ke své hustotě osídlení a významu hlavního města dosti silně negativně postiženo lidskou činností. Cenná společenstva jsou vázána nejen na lesní celky s přírodě blízkou druhovou skladbou, ale často i na extrémně svažitá stanoviště a skalní výchozy, ušetřené negativních zásahů. Tímto způsobem se například dostávají až do blízkosti centra Prahy, která je jedním z mála velkoměst, které se vedle historických památek může pochlubit i významnými přírodními hodnotami.

V posledních desetiletích také dochází, v souvislosti se změnami hospodaření v krajině k ohrožení stepních a podobných hodnotných bezlesých ploch, především zarůstáním náletovými dřevinami, s čímž souvisí proměny v druhovém složení vyskytujících se živočichů. Proto bude nezbytné nadále zajišťovat příslušný management všech typů chráněných území. Stále probíhá i proces synantropizace, tj. přizpůsobení se životu v bezprostředním okolí člověka, výrazný zvláště u mnoha ptáků. Paradoxně tak zde nacházejí útočiště i organismy, v jiných částech republiky již vzácné, které osídlují náhradní stanoviště vytvořená člověkem. Vedle toho se aktuálně stávají problémem mnohé invazní druhy rostlin a živočichů, z nichž velká část je pro naši oblast geograficky nepůvodní (ze živočichů např. norek americký, střevlička východní, z rostlin bolševník velkolepý, různé druhy křídlatek, netýkavek a další).

Krajina

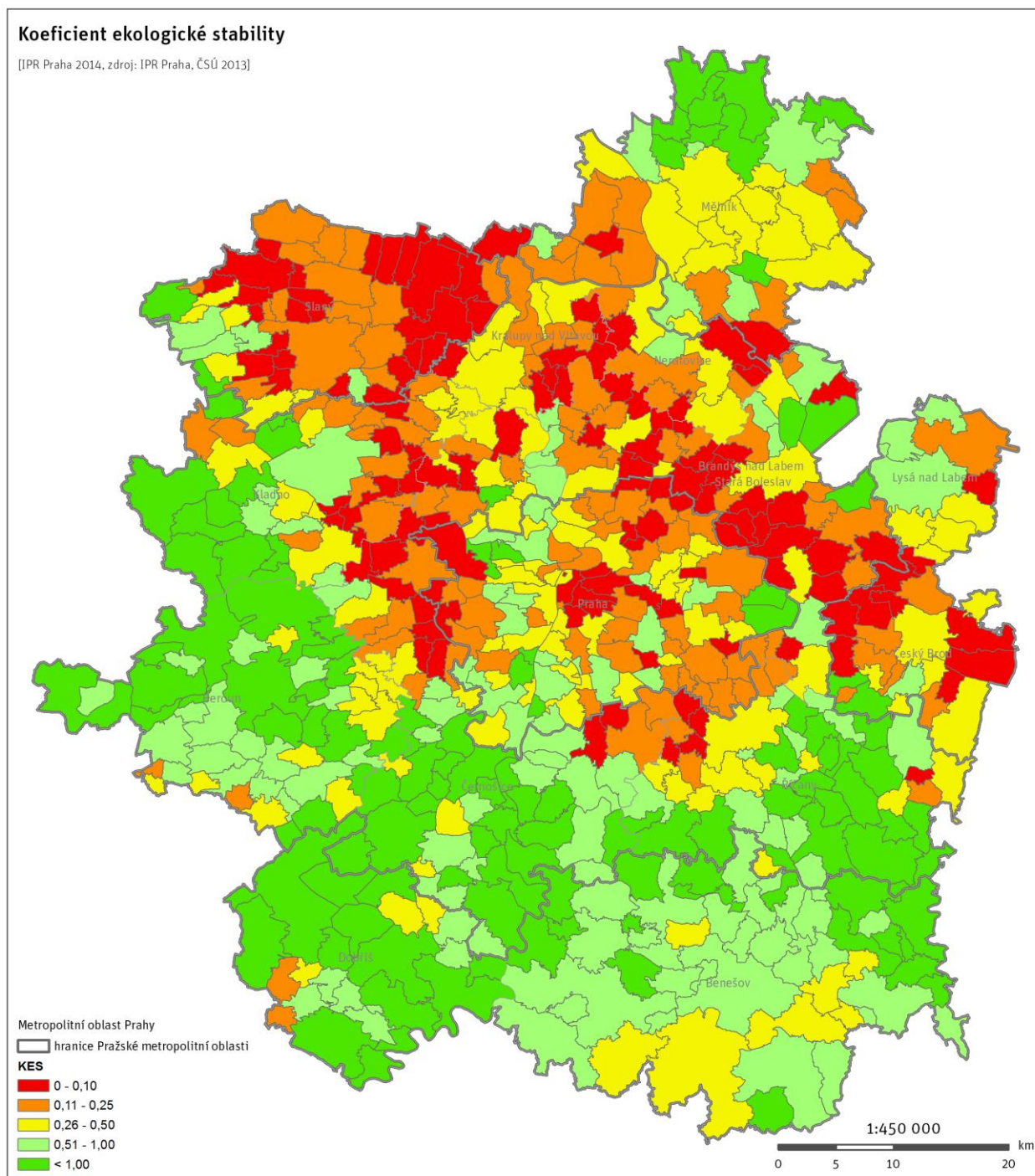
Podstatný vliv na dnešní podobu krajiny na území Pražské metropolitní oblasti má kromě přírodních procesů lidská činnost. Prvním důležitým faktorem byl příchod neolitických zemědělců do severní části předmětného území, kteří svým hospodařením zabránili vzniku zapojeného lesa a přeměně černozemí na hnědozemě. S postupným a dlouhodobým rozšiřováním zemědělských aktivit osídlení docházelo k omezování plochy lesů i jižněji. Toto neplatí pro západní a jihozápadní část PMO, kde je významně vyšší zastoupení lesů (Křivoklátsko, Český kras, oblast kolem Dobříše) a kde jsou hodnoty koeficientu ekologické stability výrazně příznivější.

Procesem významně ovlivňujícím a utvářejícím krajinnou scenérii byl vznik trvalých sídel, jejich rozrůstání a často i spojování. Zastavěné území a ostatní plochy nyní tvoří významnou část území. Důsledkem vysokého podílu zemědělské půdy a zastavěných ploch jsou nízké hodnoty

koeficientu ekologické stability, tj. poměru rozlohy mezi relativně trvalými ekosystémy a ekosystémy málo stabilními. Převažující hodnoty hluboko pod 1,00 představující antropogenizovanou krajinu, místně se vyskytující hodnoty pod 0,10 představující krajinu téměř bez prvků blízkých přírodě. Tento stav vede ke zvyšování rekreační zátěže stávajících přírodně hodnotných, mnohdy zákonem chráněných ploch.

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

Obr. 9: Koefficient ekologické stability po katastrálních území



Ochrana přírody a krajiny

Zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou institutem územní ochrany přírody a krajiny, jsou určena pro ochranu přírodovědecky nebo esteticky velmi významných nebo jedinečných lokalit. Spolu s jejich vyhlášením se současně stanovují podmínky jejich ochrany a plány péče. Současná

legislativa rozlišuje 2 kategorie velkoplošných ZCHÚ (VZCHÚ) a 4 kategorie maloplošných ZCHÚ (MZCHÚ):

Kategorie zvláště chráněných území:

VZCHÚ	národní parky chráněné krajinné oblasti (CHKO)
MZCHÚ	národní přírodní rezervace (NPR) přírodní rezervace (PR) národní přírodní památka (NPP) přírodní památka (PP)

Na území řešeném v rámci Pražské metropolitní oblasti zasahují tři chráněné krajinné oblasti – Český kras, Křivoklátsko a Kokořínsko – Máchův kraj, nalézá se zde více než 600 maloplošných zvláště chráněných území.

V souladu s různorodou geologickou a morfologickou situací je část z nich zřízena právě pro ochranu opěrných geologických profilů a stratotypů, často mezinárodního významu, sloužících pro srovnávání a určování stáří obdoby vrstev na jiných místech světa, mnohá mají velký paleontologický význam. To platí zvláště pro území Českého krasu, jehož část je chráněna jako stejnojmenná chráněná krajinná oblast.

NATURA 2000

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

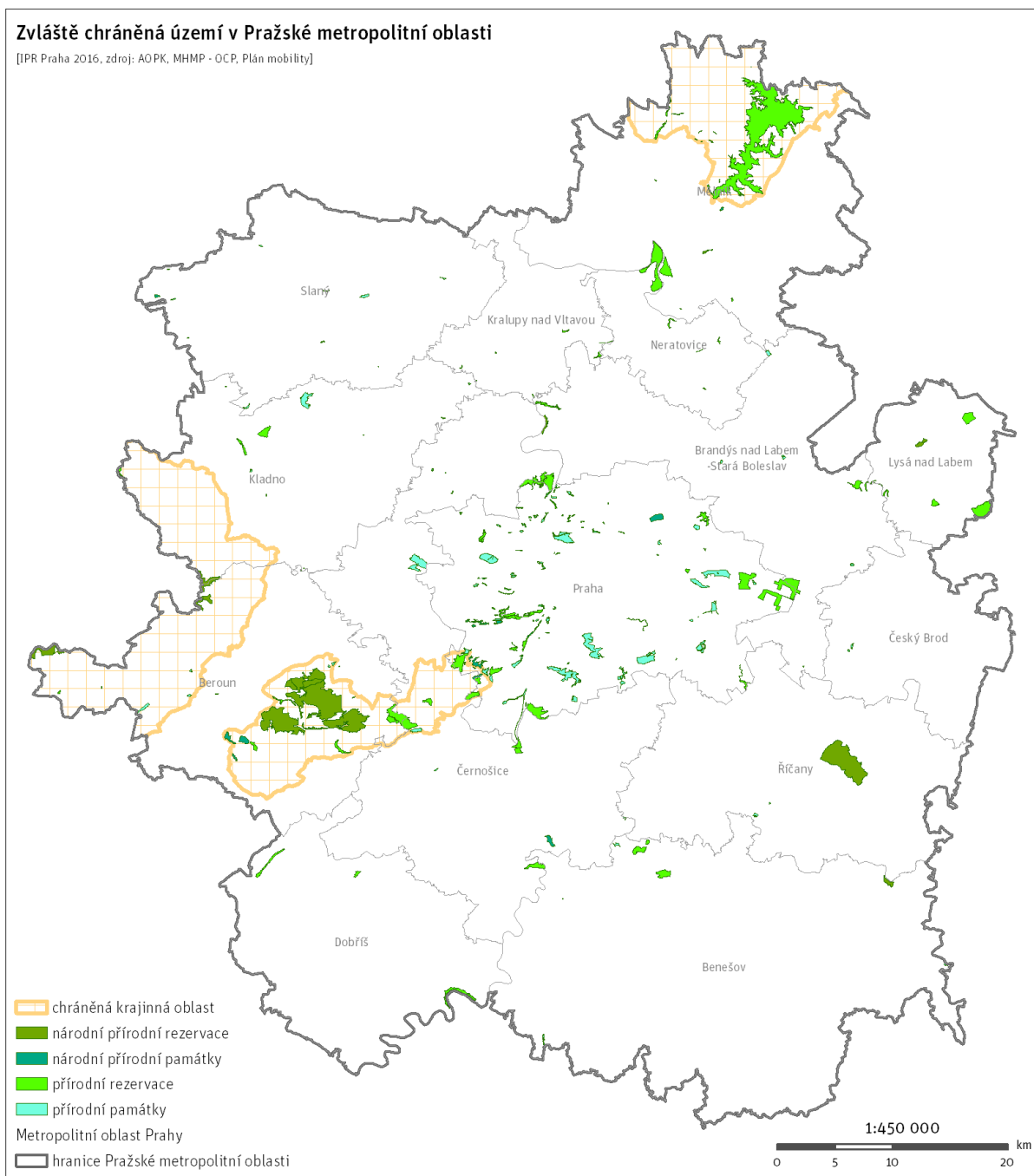
Soustava NATURA 2000 vymezuje dva základní typy lokalit:

- ptačí oblasti (SPA – „Special Protection Areas“), které jsou rovnou vyhlášovány nařízením vlády,
- tzv. Evropsky významné lokality (EVL, SCI, SAC). Návrh lokalit schválený vládou ČR. (lokality po schválení Evropskou komisí jsou označeny jako SCI – „Sites of Community importance“). Členské státy pak musí do šesti let prostřednictvím své národní legislativy vyhlásit tato SCI jako tzv. zvláštní oblasti ochrany SAC (Special Areas of Conservation).

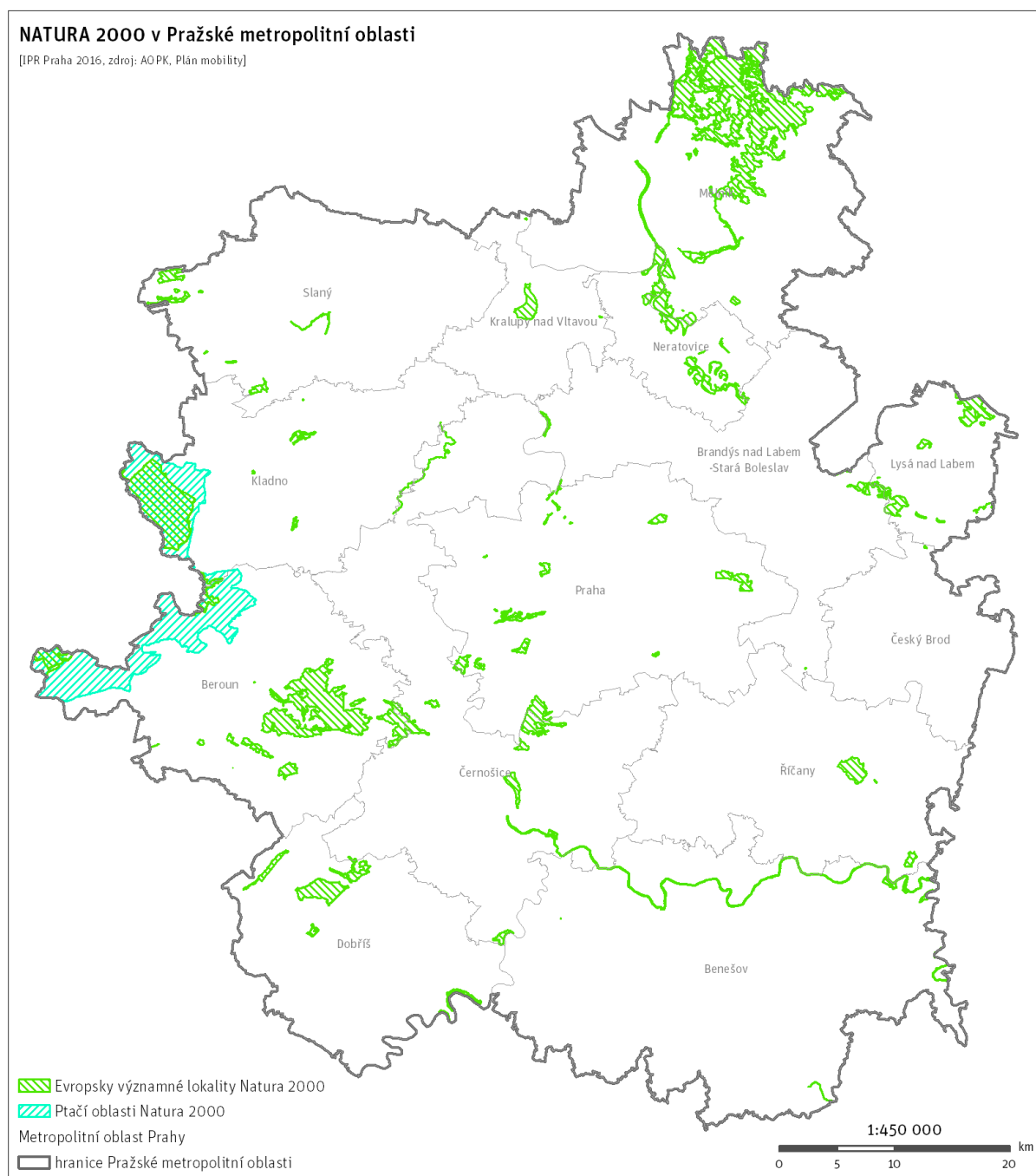
Jednotlivá území soustavy NATURA 2000 se mnohdy překrývají s jiným režimem ochrany (např. ZCHÚ).

Na území řešeném v rámci Pražské metropolitní oblasti leží okolo 80 evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000 a 1 ptačí oblast – Křivoklátsko, zařazená do soustavy NATURA 2000.

Obr. 10: Zvláště chráněná území přírody v Pražské metropolitní oblasti



Obr. 11: Území NATURA 2000 v Pražské metropolitní oblasti

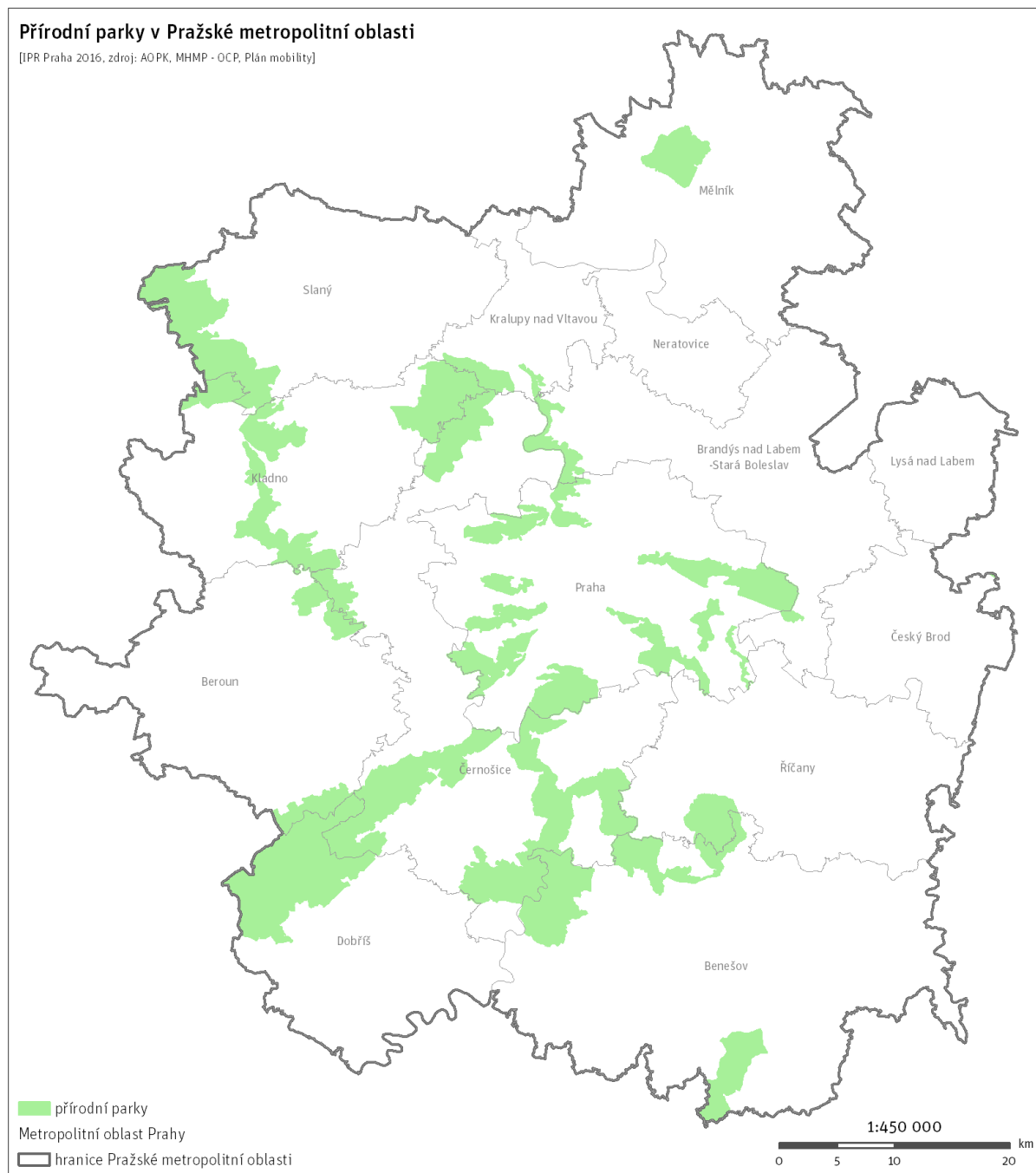


Přírodní parky

Především za účelem ochrany dochovaného rázu krajiny jsou zřízeny přírodní parky (dříve tzv. oblasti klidu). Ty spolu s CHKO vytvářejí síť velkoplošných území s krajinnou ochranou, která však není zcela rovnoměrná. Nerovnoměrné rozložení přírodních parků v Pražské metropolitní oblasti vyplývá především ze značné heterogenity přírodních podmínek území a z velmi proměnlivé struktury a intenzity jeho využití. Často vytvářejí jakési ostrovy více či méně harmonické krajiny. Některé klidové oblasti byly zpočátku vyhlášeny jako zázemí pro rekreaci. Přírodní parky dnes doplňují síť chráněných krajinných oblastí, a umožňují tak ochránit některá

přírodovědně, krajinářsky, esteticky a kulturně význačná území. V mnohých přírodních parcích se nacházejí nadregionální a regionální biocentra nebo biokoridory. Řada přírodních parků zahrnuje i maloplošná zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a památné stromy, někdy i kulturní památky, a tím částečně znásobuje jejich ochranu a zejména ochranu krajiny v jejich okolí.

Obr. 12: Přírodní parky

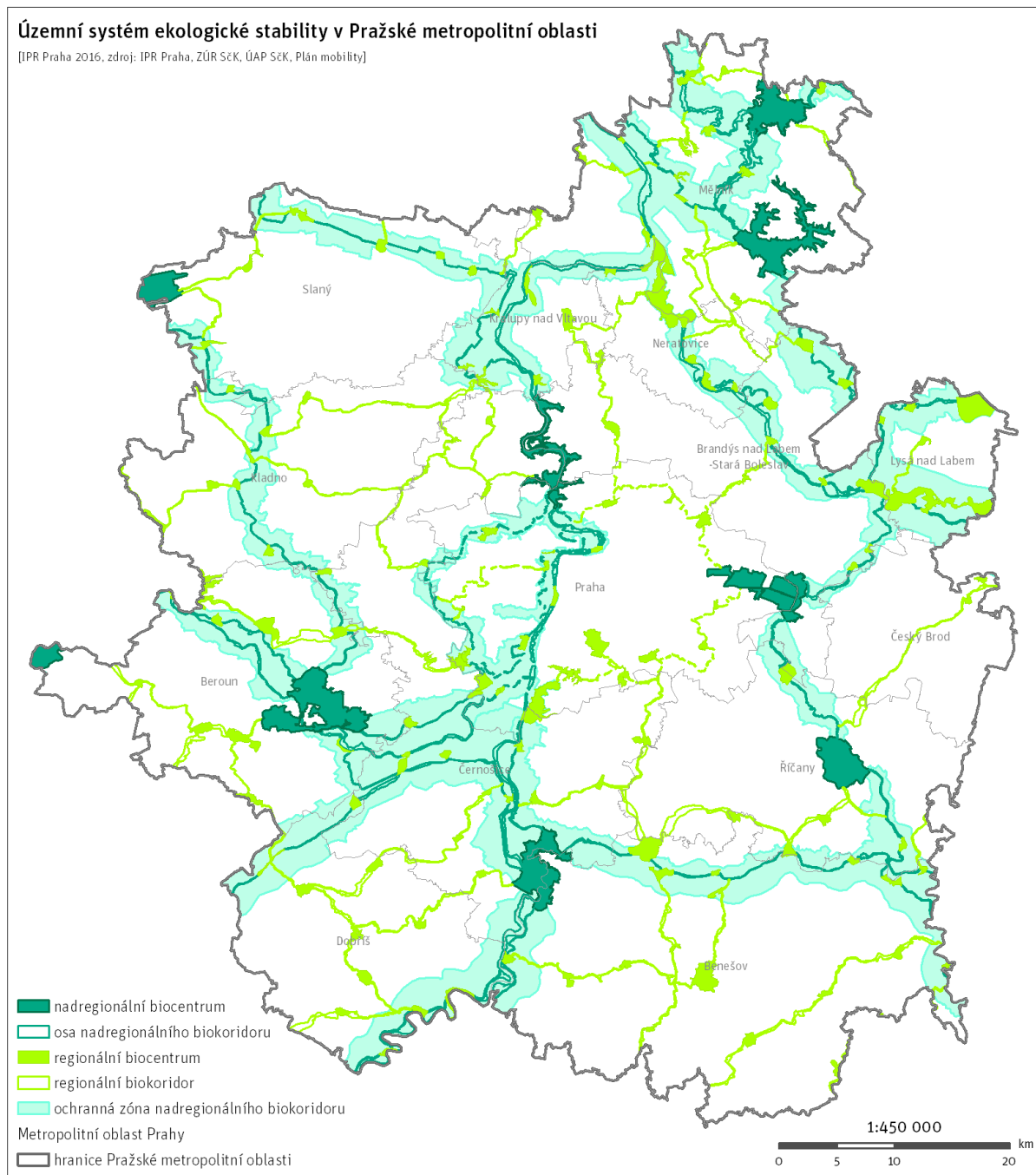


Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) představují nadregionální, regionální a lokální prvky. Nadregionální a regionální část přitom vychází z územně technického podkladu (ÚTP) Nadregionální a regionální ÚSES ČR, pořízeného MMR ČR v roce 1996. Vazby územního systému ekologické stability mezi Prahou a Středočeským krajem jsou v rámci Pražské metropolitní oblasti zohledněny. Většinu nadregionálních a regionálních biocenter na území řešeném Pražskou metropolitní oblastí lze označit za převážně funkční, oproti tomu část biokoridorů zatím funkční není.

Speciálním případem je územní systém ekologické stability vedený v rámci hlavního města v zástavbě. Vzhledem k metodickým východiskům a předpokládané cílové podobě jednotlivých prvků (přírodě blízka společenstva) by mělo být obecnou snahou ÚSES v zastavěném území nevymezovat, resp. vymezovat jej tam jen v nejnútnejších případech.

Obr. 13: Územní systém ekologické stability na území PMO

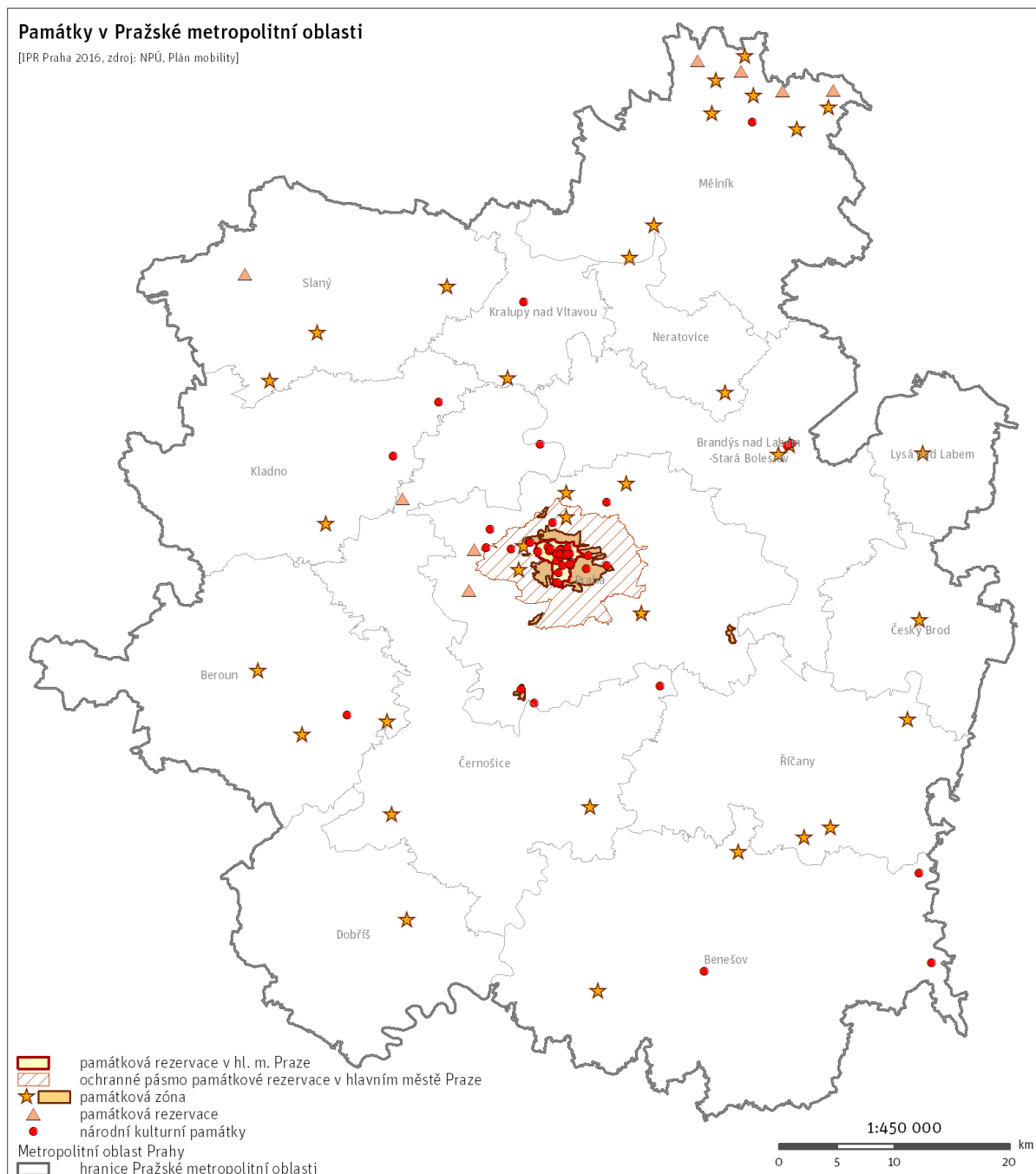


Sídelní struktura

Střední Čechy jsou územím, které v minulém století procházelo řadou demografických proměn. Jeho významným specifickým je pozice Prahy – hlavního města státu, které je od roku 1960 samostatným krajem. Rozvoj hl. m. jak po první, tak i po druhé světové válce se výrazně promítal do migrace, z velké části na úkor středních Čech. Mimo Prahy došlo k výraznému nárůstu počtu

obyvatel dalších měst, zejména průmyslových center. Důsledkem tohoto vývoje je velice řídké (z hlediska počtu obyvatel nikoliv počtu sídel) osídlení rozsáhlých území středních Čech.

Obr. 14: Památky



Jak už bylo řečeno, struktura osídlení Pražské metropolitní oblasti je výrazně ovlivněna hlavním městem Prahou, které leží uprostřed. Předmětné území, utvářené staletými na rozmanitém terénním reliéfu, se ve své struktuře a organizaci přizpůsobilo konfiguraci terénu a jednotlivé

sídelní struktury vznikaly v jasně vymezeném prostoru, který je dodnes pro obraz území určující. Postupné plošné narůstání a rozšiřování sídel se projevilo nejen změnou charakteru struktury území, ale také zvýšením nároků na infrastrukturu.

Územní rozvoj a nárůst počtu obyvatel Prahy zejména po r. 1960 znamenal značné ztráty počtu obyvatel pro obce Středočeského kraje, a to jak na obvodě kraje, tak i v bezprostředním zázemí hlavního města. Po r. 1990 naopak příměstské území Prahy má nejdynamičtější rozvoj v důsledku dlouhodobě odkládaných trendů suburbanizace vycházející z touhy značné části populace po vlastním bydlení, často mimo velká města.

Venkovské osídlení, včetně významných historických měst v důsledku těchto „urbanizačních“ procesů silně degradovalo. Po r. 1990 řada průmyslových výrobních ztrácela na významu, některá odvětví v podstatě zanikla. Velká středočeská města se z dřívějších center zaměstnanosti (Kladno, Kralupy n. Vlt., Neratovice aj.) stávala „noclehárnami“, jejichž obyvatelé z velké části vyjíždějí za prací do Prahy. Tato vyjížděka umožnila zachovat přijatelnou míru nezaměstnanosti, na druhou stranu však znamenala oddálení potřebného procesu transformace včetně nového využití rozsáhlých dříve průmyslových ploch. Poměrně značný počet měst v kategorii středních a nižších center (bývalá okresní města a řada dalších měst s více než 10 tis. obyvateli) poměrně dobře zabezpečují své regionální zázemí. Problémem středočeského prostoru je i obrovská atomizace v úrovni obcí. Hustota zalidnění Pražské metropolitní oblasti je 401 obyvatel na km², což je výrazně více, než průměrná hustota osídlení kraje 116 obyv./km² nebo průměr České republiky 133 obyv./km².

Krajinný ráz

Pro hodnocení krajinného rázu předmětného území Pražské metropolitní oblasti byla využita typologie krajiny, která vychází z autorů Michal a Löw (2003). Hlavním hlediskem třídění je způsob využití krajiny, především zastoupení lesa a bezlesí. Za základ nejmenší hodnocené plochy (celku) je pro potřeby třídění zvolena šířka 3 km. Typy současných krajín podle způsobu využívání jsou následující (Pražská metropolitní oblast má zastoupeny pouze typy a - d):

- a) krajina lesní (převaha lesů nad 70 % území, polní krajina v celcích užších než cca 3km)
- b) krajina lesoplní (zastoupení lesa 30 – 70 %)
- c) krajina polní (zastoupení lesa menší než 30 %, způsob využívání bezlesí zahrnuje i plochy trvalých travních porostů)
- d) krajina urbanizovaná (vlastní městské prostředí center, prostředí industriálních, obytných a rekreačních center, suburbánní prostředí)
- e) krajina těžební (pouze v Podkrušnohoří a na Ostravsku, nevratně změněna primární krajinná struktura).

Na základě typizace krajiny České republiky jsou v předmětném území zastoupeny dva rámcové typy sídelní krajiny – stará sídelní krajina Hercynika a Polonika a vrcholně středověká sídelní krajina Hercynika. Z hlediska rámcových typů využití krajiny jsou zastoupeny urbanizovaná krajina, zemědělská krajina a lesní krajina. Z rámcových typů reliéfu krajiny jsou významné krajiny širokých říčních niv, krajiny výrazných svahů a skalnatých horských hřbetů a krajiny zaříznutých údolí.

Klima a znečištění ovzduší

Klimatologické poměry

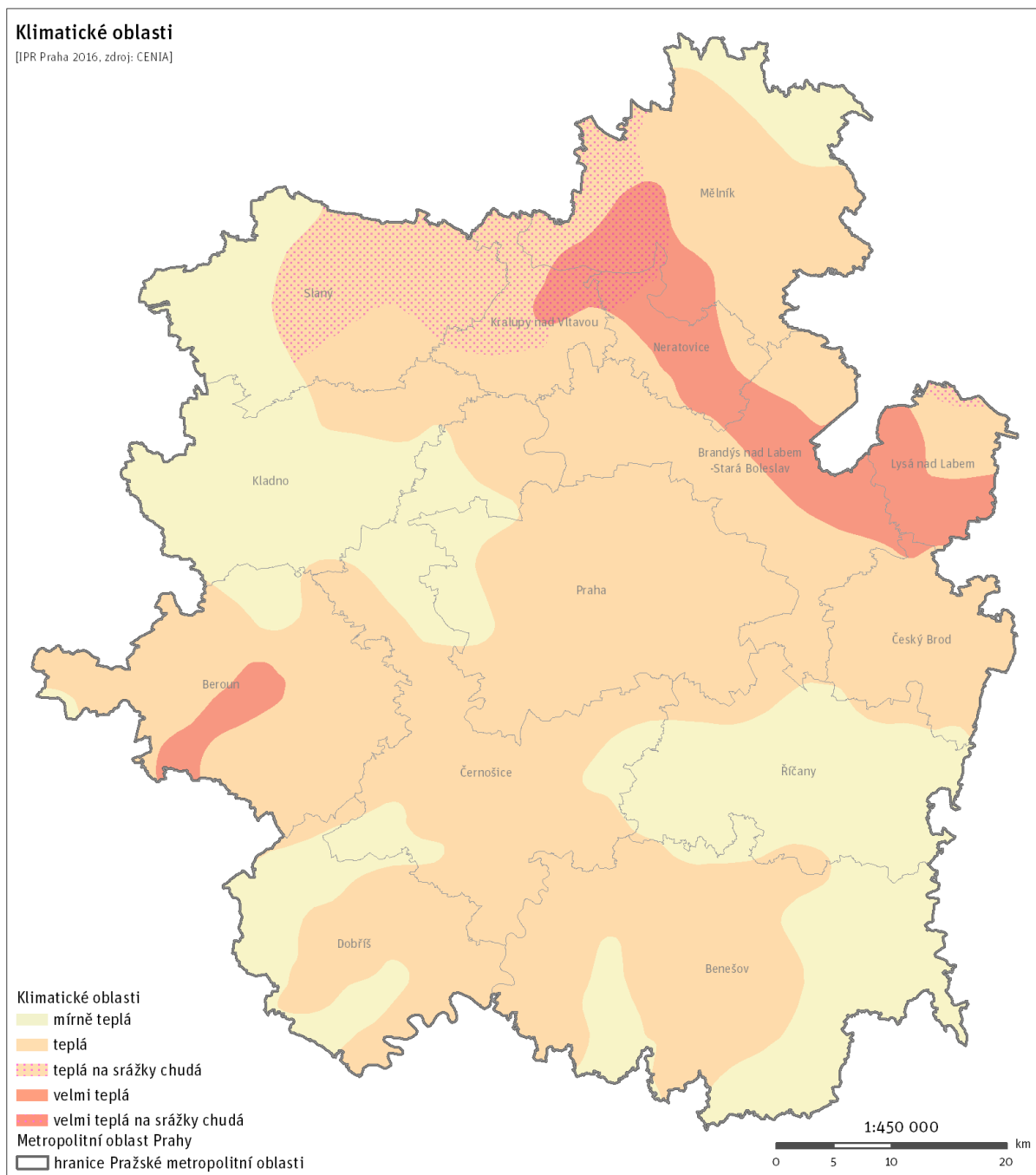
Na hodnoceném území převládá po větší část roku proudění západních směrů, které přináší na území vlhčí vzduchové hmoty. Sřetávají se zde vlivy Atlantského oceánu od západu a euroasijského kontinentu z východu, tedy vlhčího oceánického klimatu s klimatem kontinentálním. Vzhledem k rozsáhlosti území zde lze prakticky nalézt pět klimatických oblastí. Celkové klimatické podmínky zařazují území Pražské metropolitní oblasti mezi mírně teplé oblasti, území leží klimatologicky na rozhraní mezi oblastí mírně teplou, suchou s mírnou zimou a oblastí mírně teplou, suchou, převážně s mírnou zimou.

Klimatické podmínky území vlastního hlavního města jsou ovlivněny takzvaným tepelným ostrovem velkoměsta, v centru města je například průměrná teplota vzduchu při stejné nadmořské výšce o 1 °C vyšší než ve volné krajině. To je způsobeno velkou koncentrací tepelných zdrojů, ale hlavně menšími ztrátami při výparu v důsledku urbanizace aktivního povrchu, kde výrazně převažují zpevněné plochy nad přirozeným povrchem s vegetací a kde převážná část dešťových srážek ihned odtéká do kanalizace. Dlouhodobý roční průměr teploty vzduchu (1951-1990) se tak pohybuje od 9,9 °C v centru Prahy (Klementinum) do 7,9 °C v nejvyšších polohách na okrajích města (Ruzyně).

Nejteplejší oblasti (T2) jsou v řešeném území vesměs v údolních nivách vodních toků, zejména v Polabí. Nejchladnější oblastí v území je CH7, vyskytující se spíše v hornatých územích (Příbramsko). Oblast T2 je charakteristická dlouhým létem, teplým a suchým a velmi krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem a podzimem. Typická je krátká, mírně teplá, suchá až velmi suchá zima s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná teplota v lednu činí -2 až -3°C, v červenci 18- 19°C. Celkový srážkový úhrn činí 550 až 700 mm.

Od nejchladnější jednotky CH7 k jednotce T2 se klima vyznačuje postupným prodlužováním léta a přechodem od vlhkého k teplému a suchému klimatu. Rozsah základních klimatologických ukazatelů pro obě krajní oblasti (T2 a CH7) udává následující tabulka.

Obr. 15: Klimatické oblasti



Tabulka - Rozsah klimatických charakteristik pro Pražskou metropolitní oblast

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

Zdroj: Quitt, 1971

Znečištění ovzduší

Problematika ochrany ovzduší je legislativně upravena zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Prováděcí předpis, který stanoví imisní limity je vyhláška č. 425/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.

Na kvalitu ovzduší má vliv velké množství faktorů, zejména pak struktura, rozložení a velikost vlastních zdrojů znečišťování v území a v jeho okolí, schopnost provětrávání daná topografií terénu a zástavbou území, meteorologické charakteristiky apod. Zdroje emisí lze rozdělit na mobilní a stacionární, přičemž stacionární se dále dělí na zvláště velké, velké, střední a malé. Zdroje emitující do ovzduší znečišťující látky jsou celostátně sledovány v rámci tzv. Registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO). Stacionární zdroje jsou zahrnuty v dílčích souborech REZZO 1 - 3, mobilní zdroje jsou začleněny v dílčím souboru REZZO 4.

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

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

Stav ovzduší monitoruje řada automatických monitorovacích zařízení. Na základě jejich výsledků je prováděno každoroční hodnocení kvality ovzduší v krajích a dle dřívější legislativy (zák. č. 86/2002 Sb.) byly vymezovány „Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší“ (OZKO). Tyto byly vymezovány jako území v rámci zóny nebo aglomerace, na kterém došlo k překročení hodnoty

imisi limitu pro jednu nebo více znečišťujících látek. Imisi limity pro zásadní znečišťující látky v ovzduší jsou stanoveny přílohou 1 zákona č. 201/2012 Sb. v $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Mimo vlastní hlavní město je na území Pražské metropolitní oblasti podle údajů ve Věstníku MŽP z roku 2013 jednoznačně nejhorší situace v severní části, kde je také nejzatíženější silniční síť (D8, R10, D11) a kde jsou lokalizovány i významné energetické a průmyslové stacionární zdroje znečištění ovzduší. Dochází zde jak k překročení denních limitů PM_{10} , tak limitů benzo-a-pyrenu či troposférického ozónu.

Vlivem restrukturalizace hospodářství a zvyšující se snahy o zkvalitnění životního prostředí, např. v podobě odprašování a odsiřování elektráren, dochází od roku 1994 ke snižování vypouštěného množství naprosté většiny sledovaných znečišťujících látek. Nejvýraznější pokles (REZZO 1–3) nastal u tuhých látek a SO_2 .

Znečištění ovzduší v hlavním městě se věnuje podrobně analytická část Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Praha je z plošného hlediska jedním z nejzatíženějších míst z celé České republiky. Po roce 1989 došlo v Praze k výraznému poklesu emisí oxidu siřičitého a tuhých částic, u ostatních sledovaných polutantů byl pokles málo významný, takže kvalita ovzduší v Praze v centru a některých oblastech středního pásu osídlení je stále špatná. Nejvýznamnějším zdrojem emisí znečišťujících látek je automobilová doprava. Emise ze stacionárních zdrojů poklesly, ale emise z mobilních zdrojů v dlouhodobějším pohledu spíše stagnují a meziročně i stoupají. Hlavním problémem jsou pro Prahu imise pevných prachových částic, s nárůstem intenzity automobilové dopravy v letních měsících vzrůstají i koncentrace přízemního ozónu, tento růst ale zatím není dramatický.

Hluková zátěž

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

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

Zdroje hluku lze z hlediska druhové skladby charakterizovat jako liniové, plošné a bodové. Liniové zdroje představují v zájmovém území silniční a železniční komunikace. Plošné zdroje hluku mohou být průmyslové, výrobní a skladovací areály, v zájmovém území též sportovní areály a parkoviště a letiště. Jako bodové zdroje hluku působí jednotlivé objekty, technologická zařízení na budovách a různé provozovny. Těchto zdrojů může být celá řada, ovšem nejedná se převážně o významné jevy, které by dosáhly regionálního významu. Z plošných zdrojů hluku je třeba zmínit

velká letiště s intenzivním leteckým provozem. Na území Pražské metropolitní oblasti se jedná o tato zařízení: veřejné mezinárodní letiště Praha Ruzyně, neveřejná mezinárodní letiště Vodochody, Letňany a Benešov, veřejná vnitrostátní letiště Benešov a Slaný, vojenské letiště Kbely a další menší sportovní letiště. Průmyslové plochy jako zdroj hluku nebyly posuzovány, protože z regionálního hlediska nejsou nástroje pro jejich ovlivňování a jednotlivé areály jsou povinny tento problém lokálně řešit.

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

Vzhledem k rozsahu řešeného území i počtu komunikací a sídel není možno v rámci této analýzy provádět modelové výpočty nebo měření hluku na dotčených komunikacích. Z akustického hlediska jsou „problematické“ úseky komunikací, kde:

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

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

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

Z dlouhodobých měření hlukové zátěže vyplývá, že v území s ustáleným dopravním řešením a vesměs naplněnou dopravní kapacitou se zásadně nemění ani hlukové poměry. Celodenní dopravní zátěž stírá vliv dopravních špiček, v hlučnějších lokalitách jsou pravidelně překračovány limitní hygienické hodnoty v denním i nočním období. Z výsledků sledování hluku vyplývá, že vliv na akustickou situaci území mají v současné době převážně hlavní komunikace procházející daným územím. K eliminaci jejich vlivu by měla směřovat případná protihluková opatření, po

jejichž realizaci lze očekávat, že se situace přiblíží k cílům vedoucím k dlouhodobému konzistentnímu snižování hlukové zátěže v území.

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

Radonové riziko

Radonové riziko vzniká únikem dceřinných produktů uranu z horninového podloží, z haldového materiálu (Příbram), popř. škváry vzniklé prohořením haldoviny po těžbě uhlí (Kladno). Ve Středočeském kraji je největší v okresech Příbram, Benešov, Mělník a Praha-východ. V menší míře v okresech Kutná Hora, Kolín a Kladno. Území Středočeského kraje patří z hlediska výskytu radonu na 1. místo v republice. Přibližně třetina území kraje leží ve vysokém a středním radonovém riziku. Oblasti s vysokým radonovým rizikem jsou v největší míře na Příbramsku a Benešovsku.

Odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy

Odpadové hospodářství

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

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

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

Na území hlavního města je v současné době provozována pouze jedna skládka komunálního odpadu – skládka S-OO Ďáblice (provozovatel A.S.A., spol. s r. o.), kam je ukládána cca 1/4 celkové produkce směsných komunálních odpadů vyprodukovaných na území Prahy, tj. cca 83 tis. tun odpadů ročně. Celková roční kapacita navážených odpadů na skládku činí 350 tis. tun. Součástí skládky Ďáblice je též recyklační linka papíru, sběrný dvůr a zázemí firmy A.S.A. s. r.o.

V souvislosti s naplňováním a postupným vyčerpáváním volné kapacity skládky, došlo k přehodnocení cílů Plánu odpadového hospodářství a byl podán návrh na rozšíření skládky západním směrem o cca 7 ha, čímž by došlo k prodloužení doby provozování skládky zhruba do roku 2020.

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

Staré zátěže území a kontaminované plochy

Za starou ekologickou zátěž je považována závažná kontaminace horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti (zejména se jedná např. o ropné látky, pesticidy, PCB, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod.). Zjištěnou kontaminaci lze považovat za starou ekologickou zátěž pouze v případě, že původce kontaminace neexistuje nebo není znám. Kontaminované lokality mohou být rozmanitého charakteru – může se jednat o skládky odpadů, průmyslové a zemědělské areály, drobné provozovny, nezabezpečené sklady nebezpečných látek, bývalé vojenské základny nebo území postižená těžbou nerostných surovin. Staré zátěže jsou členěny podle míry jejich závažnosti – na základě kvantitativních a kvalitativních rizik a rizik pro člověka a pro ekosystémy. Nejdůležitějším zdrojem informací o starých ekologických zátěžích, resp. o kontaminovaných místech obecně je databáze SEKM - Systém evidence kontaminovaných míst (MŽP). Jeho součástí je hodnocení priorit - kategorizace kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných míst.

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

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

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

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

Zdraví obyvatel

K hlavním faktorům, které jsou významné z hlediska vlivu na zdraví obyvatel, patří především hluk a znečištění ovzduší. Dlouhodobé působení hlukové zátěže může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu dalších onemocnění, jako jsou stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod. Stejně tak znečištění ovzduší, zejména z hlediska benzo(a)pyrenu, pevných částic a NO_x, představuje významný zdravotní problém.

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

3.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Potencionálně dotčené území ve smyslu ustanovení zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, zahrnuje celé správní území Hlavního města Prahy jako kraje a významně přesahuje do Středočeského kraje. Proto bude ve fázi zpracování dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí nutné oslovit orgány územní samosprávy a dotčených orgány státní správy s působností na území Středočeského kraje v hranicích Pražské metropolitní oblasti.

Toto území má charakter příměstské metropolitní oblasti. V návaznosti na města a obce, které se zde nacházejí a na koridory dopravní infrastruktury v tomto území dochází k rozvoji některých funkcí, souvisejících s fungováním hlavního města, ale také s ovlivňováním životního prostředí a veřejného zdraví.

V případě Prahy a jejího rozvoje jde především o ovlivnění rozvojem dopravní a technické infrastruktury. V silniční dopravě je nejzávažnějším zásahem do okolního území lokalizace vnějšího silničního okruhu města, dále zaústění některých silnic nebo dálnic a na ně navazujících silničních radiál.

Vzhledem k vysokému podílu agrocenóz v okolí Prahy byl ze strany orgánů hlavního města, Středočeského kraje a Ministerstva životního prostředí v minulosti deklarován záměr vybudovat kolem Prahy prstenec tvořený mozaikou přírodě blízkých ploch, které přispívají k biodiverzitě území, ke zlepšení klimatu, čistoty a vlhkosti ovzduší, posílení vodohospodářských a půdochranných funkcí území a k rozšíření rekreačních příležitostí pro obyvatele Prahy a okolí. Tento záměr po odpovědném zvážení není v současnosti rozvíjen a prosazován v celém původně navrženém rozsahu, a nebyl proto ve své původní podobě promítnut do celoměstských koncepčních materiálů. V původně navrhované podobě byl shledán jako majetkoprávně i ekonomicky nereálný, nehledě ke skutečnosti, že výrazná část uvažovaných pozemků se nacházejí mimo správní území hl. m. Prahy. Počítá se však s realizací jeho dílčích segmentů tam, kde to dovolí vlastnické vztahy a zájmy, disponibilní prostředky a kde jde o pozemky na správním území hlavního města.

V rámci Pražského regionu lze nalézt kromě výrazných rozloh zemědělské i stará průmyslová města jako Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Čelákovice, která se potýkají dodnes se zátěží životního prostředí související s charakterem výroby (těžba a úprava uhlí, hutní, těžký chemický a strojírenský průmysl). V jižním segmentu s vyšším podílem lesů je více zastoupena rekreace. Životní prostředí poškozující výroba zde byla soustředěna do menších lokalit nebo byla z hlediska negativních vlivů na životní prostředí již výrazně zredukována.

Dotčené území vykazuje tedy všechny znaky silně urbanizovaného, průmyslem a dopravou zatíženého území se všemi důsledky na kvalitu ovzduší, vod, půdy i bioty, s vysokou surovinovou a energetickou náročností lidských aktivit, produkcí odpadů a expozicí obyvatel hluku. Obsahuje však i rozsáhlá území přírodního nebo přírodě blízkého charakteru s relativně příznivým životním prostředím, včetně velko- i maloplošných chráněných území přírody a lokalit schválených nebo navržených do sítě NATURA 2000, území vhodných pro rekreaci i bydlení a hodných ochrany. Diferencovaný přístup k těmto územím je jednou z nutných zásad pro územní plánování v této oblasti.

S ohledem na skutečnost, že předmětné území koncepce je nejvýznamnějším dopravním uzlem v republice, lze očekávat jako nejzávažnější problémy životního prostředí znečištění ovzduší a hlukovou situaci.

Ovzduší

Na území pražské metropolitní aglomerace je hlavním a dominantním zdrojem škodlivin v ovzduší automobilová doprava. Je to dáno především její intenzitou a dále pak také absencí částí nadřazeného komunikačního systému. Nejvíce zatíženými oblastmi jsou centrální část Prahy a okolí hlavních dopravních tahů. Kde jsou registrovány nejvyšší imisní koncentrace.

Hluk

Dalším negativním faktorem ovlivňujícím kvalitu životního prostředí na území pražské metropolitní oblasti je nadměrný hluk. Rostoucí tendence zvyšování hladiny hluku ve venkovním prostoru je způsobena především nárůstem automobilové dopravy. Překračování mezních hodnot hlukových ukazatelů je patrné zejména v okolí hlavních silničních tahů, kde také žije nejvíce obyvatel obtěžovaných hlukem. Jako další významný zdroj hluku lze označit letiště v Ruzyni, v menší míře pak letiště Kbely.

Mezi další problémy životního prostředí lze zmínit:

Půda

úbytek ZPF a nezastavěných ploch, -
erozní ohrožení půd,

Voda

jakost vod v povrchových tocích,

Krajina

špatný stav zeleně ,
probíhající suburbanizace provázená negativními důsledky individuální automobilové
dopravy na životní prostředí,
fragmentace krajiny,
narušování krajinného rázu.

4. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ

Účelem plánování městské mobility je vytvoření spolehlivého komplexně propojeného dopravního systému, který bude plnit požadavky na dopravu obyvatel i zboží, a to s co nejmenšími negativními důsledky pro životní prostředí metropole a na ni navazujícího území. Jedním ze základních cílů plánu udržitelné mobility je zvýšení kvality života ve městě. Návrh plánu udržitelné mobility je řešen se snahou o snížení negativních důsledků vlivu hluku a emisí z dopravy na obyvatele města, jsou zde také zohledněny otázky energetické náročnosti dopravy a návrh trvale udržitelného rozvoje.

Předpokládané vlivy na životní prostředí není možné v této fázi zcela jednoznačně specifikovat, neboť návrhová část vlastní koncepce je doposud ve fázi zpracování. V následujících kapitolách jsou tedy vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví popsány především orientačně. V současné podobě strategie, která je předložena k veřejnému projednávání a projednávání v rámci SEA, nejsou identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení životního prostředí. Problematika prostředí a jeho ochrany je řešena zprostředkovaně v rámci hlavních cílů koncepce, který jsou rozvedeny v kapitole 2.6. **Hlavní cíle** tohoto oznámení.

Na základě formulovaných cílů Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí lze očekávat, že tyto cíle budou ve svém důsledku z hlediska vlivů na životní prostředí převážně pozitivní, případně neutrální. Část specifických cílů bude neinvestičního charakteru, jedná se převážně o opatření organizační, administrativní, analytické a informační povahy. Pouze některé specifické cíle budou představovat opatření investičního charakteru, která mohou mít vliv na životní prostředí, a to jak pozitivní, tak i negativní. Negativní vlivy budou zřejmě převládat během etapy realizace, výjimečně pak i v etapě vlastního provozu. Obecně by ale všechna opatření měla naplňovat základní ideu plánu, tedy udržitelnou městskou mobilitu šetrnou i k životnímu prostředí.

Lze očekávat, že některá investiční opatření pro naplnění cílů koncepce budou splňovat ustanovení §10a zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, protože budou mít konkrétní dopad na území a bude nutné je posoudit z hlediska vlivu na životní prostředí.

Obecně lze v souvislosti s rozvojem dopravy očekávat vlivy na následující složky a charakteristiky životního prostředí:

- vlivy na horninové prostředí a terénní morfologii
- vlivy na hydrologii a kvalitu vody v tocích
- vlivy na flóru a faunu
- vlivy na krajinu
- vlivy na ochranu přírody vlivy na sídelní strukturu a urbanismus/krajinný ráz
- vlivy na klima a znečištění ovzduší
- vlivy na fyzikální faktory prostředí, zejména pak hluk
- vlivy na odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy
- vlivy na zdraví obyvatel
- vlivy na kulturní hodnoty a památkovou ochranu.

Obecně lze v souvislosti s realizací Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí očekávat významnější ovlivnění především fyzikálních faktorů životního prostředí – akustické situace, znečištění ovzduší a s tím spojené ovlivnění zdravotního stavu obyvatel. U ostatních složek a charakteristik životního prostředí není významné ovlivnění naplňováním předmětné koncepce očekáváno. Podrobné vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů, a to včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných bude předmětem dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí.

V Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí budou v jeho návrhové části v koncepční (strategické) úrovni navrhována opatření infrastrukturního charakteru, která mohou být například:

- Nová nebo rekonstruovaná drážní dopravní infrastruktura liniová (tramvajová trať v uliční síti, mimo uliční síť, metro, železniční trať, případně tzv. lehké kolejové systémy či lanové dráhy);
- Nová nebo rekonstruovaná drážní dopravní infrastruktura bodová (stanice a zastávky na drážních liniových stavbách, multimodální přestupní terminály);
- Nová nebo rekonstruovaná dopravní infrastruktura liniová i bodová pro veřejnou hromadnou dopravu osob nedrážního charakteru, tj. pro autobusy, elektrobusesy, přívozy apod.;
- Nová nebo rekonstruovaná dopravní infrastruktura pozemních komunikací či veřejných prostranství (místní komunikace, silnice, dálnice, stezka pro chodce, stezka pro cyklisty, parkoviště pro automobily či jízdní kola, veřejná prostranství všeho druhu, apod.);
- Infrastruktura pro podporu alternativních pohonů vozidel (dobíjecí a plnicí stanice);
- Infrastruktura elektronických komunikací a informačních systémů pro rozvoj inteligentních dopravních systémů všech dopravních módů, preference veřejné hromadné dopravy osob, konektivity dopravních prostředků s infrastrukturou a mezi sebou pro zvýšení efektivity a bezpečnosti využití pozemních komunikací a pro rozvoj konceptů smart cities a mobility as a service.

U uvedených infrastrukturních záměrů lze očekávat možné ovlivnění těchto složek a charakteristik životního prostředí:

- horninového prostředí a terénní morfologie
- hydrologie a kvality vody v tocích
- flóry a fauny
- krajiny a její prostupnosti
- ochrany přírody, vlivu na sídelní strukturu a urbanismus/krajinný ráz
- klimatu a znečištění ovzduší
- fyzikálních faktorů prostředí, zejména pak hluku
- odpadového hospodářství, starých zátěžeúzemí a kontaminovaných ploch
- zdraví obyvatel
- kulturních hodnot a památkové ochrany.

4.1. Vlivy z hlediska přírody krajiny

Z hlediska přírody a krajiny Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nebude zřejmě vytvářet významné předpoklady zvýšeného vlivu nebo zatížení jak jednotlivých typů území, tak i skupin rostlinných nebo živočišných druhů. Plán udržitelné mobility vytváří předpoklady pro budoucí formulaci konkrétních opatření, která mohou mít charakter stavebních projektů nebo legislativně technický charakter, a která se mohou dále dotýkat zájmů ochrany přírody.

V posuzované koncepci nebyly zatím identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení přírody a krajiny.

4.2. Vlivy z hlediska ochrany ovzduší

Problematika ochrany ovzduší, ale i ochrany před nadměrným hlukem a zprostředkovaně i ochrany veřejného zdraví je fakultativně součástí všech cílů a opatření věnovaných dopravě. U dopravy je kladen důraz na posílení metropolitní veřejné dopravy a jejího výkonu ve všech jejích typech, zvyšování dostupnosti území a redukce individuální osobní dopravy. Navrhovaná opatření by měla vést ke snižování intenzity dopravního zatížení individuální automobilovou dopravou v předmětném území, zejména pak v jeho centrálních částech nebo na jeho významných dopravních směrech.

Doprava je jedním z hlavních zdrojů znečišťujících látek do ovzduší, především pak emisí oxidu dusičitého, benzenu, jemných frakcí suspendovaných částic a polycyklických aromatických látek. Ke snížení emisí z dopravy mohou přispět opatření založená na obměně vozového parku a opatření odvádějící dopravu z nejhustěji osídlených oblastí. Koncepce Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je navržena se snahou o zlepšení životního prostředí, tedy i kvality ovzduší v aglomeraci, mezi základní cíle patří i snížení emisí skleníkových plynů a energetické náročnosti dopravy.

4.3. Vlivy z hlediska ochrany před nadměrným hlukem

Jedním z hlavních faktorů ovlivňujících kvalitu především městského prostředí je hluk, který je také považován za jeden z nejzávažnějších faktorů negativně působících na zdravotní stav populace. Jako hlavní zdroj hluku byla v rámci hlukového mapování v České republice jednoznačně identifikována silniční doprava, která se na prokázaném obtěžování hlukem podílí z více než 80 %. Lze předpokládat, že i po realizaci záměrů formulovaných v Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí bude pravděpodobně na území hl. m. Prahy docházet k překračování hygienických limitů, a to zejména podél kapacitních komunikací, které přenášejí hlavní objem automobilové dopravy. Ochranu obyvatel před negativními účinky hluku bude nutné řešit v rámci povolování konkrétních investičních záměrů.

4.4. Vlivy z hlediska ochrany veřejného zdraví

Cílem budoucích opatření bude snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem z dopravy. Dodržení platných hygienických limitů nebude ani v budoucnu možné dosáhnout na celém území hl. m. Prahy pouze nástroji územního plánování, ale bude nutné přistoupit k dalším organizačně-

technickým opatřením přijatým na politické úrovni, která budou tvořit promyšlenou a postupně rozvíjenou soustavu ke zlepšení kvality ovzduší i akustické situace na území hl. m. Prahy. Plán udržitelné mobility je navržen se snahou o zlepšení životního prostředí a zdraví obyvatel města, omezení negativního vlivu dopravy na lidské zdraví patří mezi jeho stěžejní úkoly.

4.5. Vlivy z hlediska ochrany půdy a horninového prostředí

Při uplatňování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí zřejmě nelze očekávat ovlivnění geologických nebo půdních poměrů v řešeném území zásadním způsobem. Zásah do horninového prostředí bude pouze lokálního charakteru v souvislosti s konkrétní stavební činností a se záborem ploch. Míra závažnosti zásahu bude záviset na charakteru jednotlivých záměrů.

Vyhodnocení vlivů jednotlivých záměrů na půdu a horninové prostředí a návrh konkrétních kompenzačních opatření bude předmětem následných fází projektové přípravy.

4.6. Vlivy z hlediska vodního hospodářství

Z hlediska kvality vod jsou silniční komunikace a parkovací plochy potenciálním zdrojem plošného znečištění. Zpevněné plochy dopravních staveb mohou také negativně ovlivňovat povrchový odtok a kvalitu i množství podzemních vod. Toto potenciální nebezpečí se bude týkat především cílů, které spočívají ve výstavbě nových dopravních zařízení. V rámci modernizace a rekonstrukce stávajících dopravních staveb lze pro minimalizaci znečištění realizovat dešťové kanalizace, retenční a sedimentační nádrže s nornými stěnami pro zachycení ropných látek.

Vyhodnocení vlivů jednotlivých záměrů na povrchové a podzemní vody a návrh konkrétních ochranných opatření bude předmětem následných fází projektové přípravy.

4.7. Vlivy na další složky životního prostředí

Vlivy na další složky životního prostředí budou záviset na zaměření konkrétních projektových záměrů naplňujících Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, v této fázi nebyla identifikována žádná potenciální rizika.

5. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

5.1. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Vzhledem k zaměření a charakteru posuzovaného strategického dokumentu nejsou očekávány významné vlivy koncepce přesahující hranice České republiky.

5.2. Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce

Mapové dokumentace nejsou součástí oznámení koncepce. Dokumentace znázorňující vývoj či stav určitého jevu jsou uvedeny především v kapitole 3.

5.3. Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví

Stěžejní informace o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví byly uvedeny v předchozích kapitolách.

5.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů

V území řešeném předmětnou koncepcí se nalézá cca 80 evropsky významných lokalit (EVL) vyhlášených nařízením vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví „národní seznam“ evropsky významných lokalit a 1 ptačí oblast – Křivoklátsko, zařazená do soustavy NATURA 2000. V souvislosti s koncepcí byly tedy osloveny příslušné orgány ochrany přírody ve smyslu § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění – Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje a Regionální pracoviště Střední Čechy Agentury ochrany přírody a krajiny.

OCP MHMP, OŽPZ KÚ Středočeského kraje i Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky ve svých vyjádřeních dle výše uvedeného zákona vyloučily významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Stanoviska orgánů ochrany přírody jsou uvedeny v příloze tohoto oznámení.

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ A DAT

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti

Atlas krajiny České republiky

Ročenka životního prostředí Praha, 2012

Územně analytické podklady hl. m. Prahy, 2012

Územně analytické podklady Středočeského kraje, 2013

Rozbor udržitelného rozvoje Územně analytických podkladů Středočeského kraje

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

Vyhodnocení zásad územního rozvoje hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území

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

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

Zákon č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění

Vyhláška č. 425/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, v platném znění

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění

Nařízení vlády č. 10/1979 Sb., v platném znění

Nařízení vlády č. 40/1978 Sb., o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Beskydy, Jeseníky, Jizerské hory, Krkonoše, Orlické hory, Šumava a Žďárské vrchy, v platném znění

Nařízení vlády č. 85/1981 Sb., o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy, v platném znění

Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu, v platném znění

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

PŘÍLOHY

- 1) Stanovisko Odboru životního prostředí Krajského úřadu Středočeského kraje; č. j. 059018/2017/KUSK ze dne 7. 6. 2017
- 2) Stanovisko Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy; č. j. MHMP 921246/2017 ze dne 6. 6. 2017
- 3) Stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny Regionální pracoviště Střední Čechy; č. j. SR/1436/SC/2017-3 ze dne 2. 8. 2017.

IPR Praha
Doručeno: 08.06.2017
IPR 07264/2017
listy: 2 přílohy:
druh: 11/sv:



Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ



V Praze dne:	7. 6. 2017	Institut plánování a rozvoje
Číslo jednací:	059018/2017/KUSK	hlavního města Prahy, p. o.
Spisová značka:	SZ-059018/2017/KUSK/2	Vyšehradská 2077/57
Vyřizuje:	R. Kouřík (257 280 774, kourik@kr-s.cz)	128 00 Praha - Nové Město
Značka:	OŽP/Kk	DS: c2zmahu
Váš dopis	č. j. 5087/2017 vl. ze dne 2. 5. 2017	

Stanovisko orgánu ochrany přírody k vlivu koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad) obdržel dne 5. 5. 2017 žádost o vydání stanoviska k vlivu koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ (dále též PUMPO) na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Součástí žádosti byla příloha obsahující analytickou část PUMPO a dále odkazy na příslušné internetové stránky.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí patří mezi strategické dokumenty – plány v oblasti dopravy. Řeší dopravu jako celek, přičemž od sebe neodtrhává jednotlivé druhy dopravy, ale se snaží naopak využít předností každého z nich, s důrazem na vzájemnou provázanost. PUMPO má pomoci nastavit strategické dopravní plánování tak, aby dovolilo hlavnímu městu i Středočeskému kraji dlouhodobý růst kvality života a přitom zbytečně nezatěžovalo životní prostředí ani veřejné zdroje. Po svém schválení v Radě a Zastupitelstvu hl. m. Prahy se stane hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro hlavní město Prahu, čímž nahradí současné Zásady dopravní politiky z roku 1996.

PUMPO by měl vést k zefektivnění dopravy v Praze a okolí a přitom řešit tyto okruhy problémů: zlepšení dostupnosti území pro všechny městské funkce, vyšší účinnosti přepravy osob a zboží, snížení energetické zátěže, snížení znečištění životního prostředí, kvalitního a atraktivního veřejného prostoru a zvýšení bezpečnosti v dopravě. Územní působnost předkládaného dokumentu odráží dopravní provázanost Prahy a Středočeského kraje a proto kromě samotného správního obvodu hlavního města zahrnuje rovněž správní obvody těchto obcí s rozšířenou působností: Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Lysá nad Labem, Český Brod, Říčany, Benešov, Černošice, Dobříš, Beroun, Kladno, Slaný, Kralupy nad Vltavou, Neratovice a Mělník. Zpracování PUMPO se člení do několika fází, konkrétně analýza, definování scénářů, návrh opatření a akční plán. Těmto fázím odpovídají jednotlivé výstupy, jež následně vytvářejí podklad pro postupy zainteresovaných orgánů a institucí.

Krajský úřad podle § 45i odst. 1 zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.) sděluje, že lze vyloučit, že koncepce Plán udržitelné mobility Prahy a okolí bude mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (dále též EVL a PO) stanovených příslušnými nařízeními vlády.

strana 2 / 2 k SZ-059018/2017/KUSK/2

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí patří mezi koncepční dokumenty regionální úrovně, které ovlivňují výkon veřejné správy nepřímými nástroji (definicí oblastí veřejné podpory), nebo přímo (závazný podklad pro rozhodovací činnost). Z předložených podkladů však není patrné, že by cílem koncepce byla opatření, o kterých by bylo možno přímo předpokládat významné ovlivnění konkrétních evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Pokud by přesto uplatnění Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí výjimečně vyústilo v konkrétní záměr, u něž by bylo možné určitý vliv na EVL a PO očekávat, nelze z takovéto eventuality zpětně dovozovat významný vliv PUMPO jako celku na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, jakkoliv není zpochybněna potřeba posuzování „rizikových“ záměrů následným procesem EIA. K tomuto závěru dospěl zdejší orgán ochrany přírody na základě zkušeností z projednávání obdobných koncepčních dokumentů nadmístního až celostátního rozsahu, kdy autorizovaná osoba při zpracování vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 uvedla, že vlivy z důvodu přílišné obecnosti koncepce nelze vyhodnotit.

Ing. Josef K e ř k a, Ph.D.
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství
v. z. Mgr. Pavel Vaňhát
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor ochrany prostředí



IPR Praha
Doručeno: 08.06.2017
IPR 07288/2017
listy: 1 přílohy:
druh: 11/ev:



Institut plánování a rozvoje HMP
Mgr. Ondřej Boháč
Vyšehradská 57/2077
12800 Praha 2 - Nové Město

Váš dopis zn./ze dne	Č. j.	Vyřizuje / linka	Datum
5087/2017 v.l.	MHMP 921246/2017	Ing. M. Stehliková/4217	6.6.2017
	Sp. zn.		
	S-MHMP 0716345/2017		Počet listů 1 / příloh 0

Věc: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí - stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen OCP MHMP), jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), po posouzení záměru „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ doručeného dne 3.5.2017 na podkladě předložené žádosti vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Odůvodnění: Cíle a závěry plánu jsou stanoveny obecně, bez konkrétní lokalizace a dopadu. Pro jednotlivé záměry, které budou z uvedeného plánu vycházet bude, podle jejich kapacity, nutné vydat stanovisko podle ust. § 45i odst. 1 zákona jednotlivě pro konkrétní záměr. Uvedený plán jako rámcový dokument nemůže ovlivnit charakter nebo management v evropsky významných lokalitách na území hl. m. Prahy.

Ptačí oblasti nejsou na území hlavního města stanoveny. Záměr nezasahuje na území žádné evropsky významné lokality .

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

Ing. Jana **C i b u l k o v á**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí
Odbor ochrany prostředí

-podepsáno elektronicky-
-otisk úředního razítka-

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 00 Praha 1
tel.: Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h



AGENTURA OCHRANY
PŘÍRODY A KRAJINY
ČESKÉ REPUBLIKY

ODDĚLENÍ SLEDOVÁNÍ STAVU BIODIVERZITY

Podbabská 2582/30
160 00 Praha 6
tel.: 251101681
e-mail: stredni.cechy@nature.cz
www.nature.cz
DS: flydyjp

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Došlo: - 2. 08. 2017

9722/14 21-
Č.j.: PŘI.

IPR Praha

Doručeno: 02.08.2017

IPR 09722/2017

listy: 2 přílohy:
stran: 11/ev



urhpes65542098

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
STŘEDNÍ ČECHY

Institut plánování a rozvoje hlavního
města Prahy, p. o.
Vyšehradská 57/2077
128 00 Praha 2

IDS: c2zmahu

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/1436/SC/2017-3

VYŘIZUJE: Mgr. Špryňar

DATUM: 2.8.2017

PŮVODNÍ ČÍSLO JEDNACÍ: 02080/SC/17

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Střední Čechy, oddělení sledování stavu biodiverzity (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 75 odst. 1 písm. e) ve spojení s § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), po posouzení koncepce „**Plán udržitelné mobility Prahy a okolí**“, zpracované a předložené Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, p. o., Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2, IČ: 70883858, DIČ: CZ0883858 (dále jen předkladatel), doručeného dne 9.5.2017 a doplněného dne 10.7.2017, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto:

STANOVISKO

uvedená koncepce **nemůže mít významný vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (EVL) ani ptačí oblasti (PO) na území tzv. Pražské metropolitní oblasti (území Hlavního města Prahy a území správních obvodů následujících obcí s rozšířenou působností: Benešov, Beroun, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Dobříš, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Mělník, Neratovice, Říčany, Slaný).

ODŮVODNĚNÍ:

Agentura obdržela dne 9.5.2017 žádost o vydání stanoviska dle § 45i zákona, zda uvedená koncepce může mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi / záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Posuzovaná koncepce „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“, zpracovaná pro Pražskou metropolitní oblast, se zabývá všemi způsoby dopravy ve vymezeném území, dopravní infrastrukturou a vlivem dopravy a dopravní infrastruktury na obyvatele a na životní prostředí. Doplnjuje územní plánovací dokumentaci a vytváří předpoklady pro budoucí formulaci konkrétních opatření, která mohou mít charakter stavebních projektů nebo legislativně technický charakter a která se mohou dále dotýkat zájmů ochrany přírody.

Cíle a závěry posuzované koncepce jsou stanoveny obecně, bez konkrétní lokalizace a dopadu. Z tohoto důvodu posuzovaná koncepce také neuvažuje více variant řešení.

Při posuzování „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ z hlediska vlivu na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačí oblasti na území Pražské metropolitní oblasti se Agentura opírala o následující body uvedené v posuzované koncepci.

1) V posuzované koncepci nejsou identifikovány významné vlivy, které by mohly bezprostředně znamenat ohrožení přírody a krajiny. „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ nevytváří významné předpoklady zvýšeného vlivu nebo zatížení jak jednotlivých typů území, tak i skupin rostlinných nebo živočišných druhů.

2) Koncepce „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ je navržena se snahou o zlepšení životního prostředí, tedy i kvality ovzduší v aglomeraci. Mezi cíle patří i snížení emisí skleníkových plynů a energetické náročnosti dopravy. Lze však předpokládat, že i po realizaci záměrů formulovaných v „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ bude pravděpodobně na území hl. m. Prahy docházet k překračování hygienických limitů, a to zejména podél kapacitních komunikací, které přenášejí hlavní objem automobilové dopravy. „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“ je přesto navržen se snahou o zlepšení životního prostředí a zdraví obyvatel a omezení negativního vlivu dopravy na lidské zdraví patří mezi jeho stěžejní úkoly.

3) Při uplatňování „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“ zřejmě nelze očekávat ovlivnění geologických nebo půdních poměrů v řešeném území zásadním způsobem. Vyhodnocení vlivů jednotlivých záměrů na povrchové a podzemní vody a návrh konkrétních ochranných opatření bude předmětem následných fází projektové přípravy. Vlivy na další složky životního prostředí budou záviset na zaměření konkrétních projektových záměrů naplňujících „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“.

V předložené koncepci nebyla identifikována žádná potenciální rizika pro příznivý stav předmětu ochrany nebo pro celistvost EVL či PO. Pro jednotlivé následné záměry, které budou z koncepce vycházet, však bude podle jejich charakteru a kapacity zapotřebí vydat stanovisko podle ustanovení § 45i odst. 1 zákona, a to jednotlivě pro konkrétní záměr.

Z výše uvedených důvodů Agentura může významný vliv posuzované koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL či PO vyloučit.

POUČENÍ O OPRAVNÉM PROSTŘEDKU:

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

(podepsáno elektronicky)

RNDr. Jaroslav Obermajer, v. r.
ředitel RP Střední Čechy