



PRAŽSKÁ
METROPOLITNÍ
OBLAST

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027

Analytická část



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 je zpracována v rámci veřejné zakázky s názvem „*Aktualizace integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti 2021–2027*“, který je financován z Evropské unie, z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Technická pomoc.

Zadavatel:

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor evropských fondů

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1, IČ: 00064581

Zpracovatel:

PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

Moravská 958/95, 700 30 Ostrava, IČ: 28576217, DIČ: CZ28576217

tel.: +420 595 136 023, web: <http://rozvoj-obce.cz/>, e-mail: info@rozvoj-obce.cz

Zpracováno v úzké součinnosti se zadavatelem

Realizační tým:

Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D. – vedoucí řešitelského týmu

Ing. Ivana Foldynová, Ph.D. – expert na územní strategie měst

PhDr. Andrea Hrušková – senior expert v oblasti veřejné správy a sociologie

Ing. Petr Proske – expert na oblast ESIF fondů

Ing. Eva Poledníková, Ph.D. – senior expert na oblast ESIF fondů a regionální politiku

Mgr. Petra Koprajdová – expert v oblasti strategického plánování

Ing. David Kubáň – expert v oblasti analýz a mapování (GIS)

a kol.

OBSAH

Seznam zkratk.....	6
MANAŽERSKÉ SHRUTÍ.....	8
1 ÚVOD – KONTEXT A ÚČEL	11
2 POPIS ÚZEMÍ	13
3 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA	16
3.1. Obyvatelstvo.....	16
3.2 Ekonomika a hospodářství	24
3.3 Potenciální dopad COVID-19	30
4 ANALÝZA PROBLÉMŮ, ROZVOJOVÝCH POTŘEB A POTENCIÁLU ÚZEMÍ.....	31
4.1 Doprava	32
4.1.1 Silniční doprava	35
4.1.2 Veřejná hromadná doprava	39
4.1.3 Cyklodoprava.....	42
4.1.4 Dílčí závěr.....	44
4.2 Životní prostředí.....	46
4.2.1 Klimatické změny a extrémní hydrologické jevy	49
4.2.2 Kvalita ovzduší a hluku.....	52
4.2.3 Odpadové hospodářství	53
4.2.4 Technická infrastruktura s vazbou na životní prostředí.....	55
4.2.5 Energetika.....	56
4.3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast.....	58
4.3.1 Vzdělávací infrastruktura a její kapacita	61
4.3.2 Sociálně-zdravotní oblast.....	66
4.3.3 Dílčí závěr.....	69
4.4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví.....	70
4.4.1 Cestovní ruch.....	73
4.4.2 Kulturní a přírodní dědictví.....	76
4.4.3 Dílčí závěr.....	77
STROM PROBLÉMŮ	79
5 ZÁVĚRY ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	80
6 SWOT ANALÝZA	88
7 ANALÝZA STAKEHOLDERŮ	88
POUŽITÉ ZDROJE	95

SEZNAM ZKRATEK

B+R	Bike and Ride
CP	Cíle politiky EU pro období 2021–2027
CR	Cestovní ruch
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČTÚ	Český telekomunikační úřad
DSO	Dobrovolný svazek obcí
EBM	Politika založená na důkazech (z anglického Evidence-based Policy)
EF	Evropské fondy či fondy EU pro období 2021–2027
EFRR	Evropský fond regionálního rozvoje
EK	Evropská komise
ESF	Evropský sociální fond
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy 2014–2020
FN	Finanční nástroje
FON	Odbor evropských fondů
FS	Fond soudržnosti
FUA	Funkční městská oblast (z anglického Functional Urban Area
HDP	Hrubý domácí produkt
HMP	Hlavní město Praha
IAD	Individuální automobilová doprava
ICT	Informační a komunikační technologie
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
ISg ITI PMO 2021–2027	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027
ITI	Integrované teritoriální investice
IZS	Integrovaný záchranný systém
MAS	Místní akční skupina
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MK	Ministerstvo kultury
MMR	Ministerstvo místního rozvoje
MO	Ministerstvo obrany
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
MPINRAP	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MSP	Malé a střední podnikání
MSp	Ministerstvo spravedlnosti
MŠ	Mateřská škola

MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
Mze	Ministerstvo zemědělství
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OP	Operační program
ORP	Obec s rozšířenou působností
OZE	Obnovitelné zdroje energie
P+R	Park and Ride
PID	Pražská integrovaná doprava
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Prioritní osa
POÚ	Pověřený obecní úřad
PS	Pracovní skupina
PÚR	Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3
RBM	Řízení založené na výsledcích
RD	Rodinný dům
RHMP	Rada hlavního města Prahy
ŘO	Řídicí orgán
SC	Specifický cíl
SČK	Středočeský kraj
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO	Správní obvod
SRR21+	Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
SŠ	Střední škola
ÚV ČR	Úřad vlády České republiky
VaV	Věda a výzkum
VaVal	Věda a výzkum a inovace
VHD	Veřejná hromadná doprava
VŠ	Vysoká škola
ZEVO	Zařízení na energetické využití odpadů
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZCHÚ	Zákonem chráněná území
ZPS	Zóna placeného stání
ZŠ	Základní škola

MANAŽERSKÉ SHRNTÍ

Integrované územní investice (ITI – Integrated Territorial Investments) jsou nástrojem urbání politiky a řeší problematiku územní dimenze metropolí a obcí v jejich zázemí.

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 (dále také „ISg ITI PMO 2021–2027“) je zpracována pro celé území Pražské metropolitní oblasti (dále jen „PMO“) definované na základě vymezení MMR¹. Metodika vymezení metropolitních oblastí a aglomerací vychází z dat mobilních operátorů, které měří intenzitu a koncentraci kontaktu, dále z dat ze statistické evidence pro posouzení dynamiky rezidenční suburbanizace² na základě intenzity bytové výstavby a migračních proudů obyvatel. PMO zahrnuje hlavní město Prahu (dále také „HMP“) a dalších 490 základních územně samosprávních celků (označovaných dohromady jako zázemí Prahy), které leží ve Středočeském kraji (dále také „SČK“). Pražská metropolitní oblast se rozkládá na 4 627 km² a žije v ní 2 151 569 obyvatel (k 1. 1. 2020). PMO je ovlivněna rozvojovou dynamikou HMP při spolupůsobení vedlejších center. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakožto i soustředění kulturních a ekonomických aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam.

V rámci realizace ISg ITI PMO pro období 2014–2020 byly identifikovány administrativní a legislativní bariéry způsobené rozdělením území PMO mezi dva vyšší územně samosprávné celky, a to HMP a SČK. Z tohoto důvodu dochází k nedostatečné koordinaci některých organizačních struktur při výkonu veřejné správy území (např. nemožnost za současných legislativních podmínek vytvořit společného organizátora veřejné hromadné dopravy, rozdílné systémy značení cyklostezek, problematika je koordinace především v oblasti územního plánování v PMO). Pro výkon ISg ITI PMO je klíčová úroveň základních územně-samosprávních celků, v této oblasti však chybí institucionální nástroj, který by zajistil koordinaci rozvojových aktivit v takto rozsáhlém území (491 obcí a měst v PMO). Z důvodů legitimacy ISg ITI PMO by se měla rozvíjet dlouhodobá neformální spolupráce aktérů v území a jejich zapojení do řídicího výboru a pracovních skupin ISg ITI PMO.

ISg ITI PMO je primárně zaměřena na vytvoření strategického rámce velkých integrovaných projektů s významným dopadem do metropolitní oblasti podporovaných prostřednictvím vícezdrojového financování především prostřednictvím Evropských fondů. Dále je zaměřena na řešení společných problémů Prahy a obcí v zázemí metropole. Nejedná se o komplexní rozvojovou strategii, ani o problematiku místního rozvoje, která je řešena místními akčními skupinami (dále také „MAS“) prostřednictvím jiného integrovaného nástroje – CLLD (Komunitně vedený místní rozvoj). Tvorba ISg ITI PMO je založena na participaci a zapojení stakeholderů z území.

Cílem ISg ITI PMO je rozvíjet strategické plánování a řízení na bázi funkčních regionů. Integrovaná strategie vytváří rámec koncepčního využití integrovaných územních investic, které pomohou PMO realizovat projekty řešící klíčové problémy města a jeho zázemí s využitím synergických efektů.

¹ MMR (2020) Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR. Dostupné na <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/integrované-nastroje/iti>

HLAVNÍ POZNATKY ZJIŠTĚNÉ V ANALYTICKÉ ČÁSTI:

- **Počet obyvatel v PMO se zvyšuje** a dle demografické prognózy je předpokládán další růst počtu obyvatele, v roce 2039 byl měl dosahovat 2,5 mil. osob, z toho 41 % bude bydlet v zázemí Prahy. Proces stárnutí zasáhne celou PMO, v současné době je vyšší podíl osob 65 a více let v HMP než v zázemí Prahy, ale změna nárůstu průměrného věku obyvatel a podílu osob 65+ se projeví silněji v zázemí Prahy. Po kontinuálním nárůstu dětí ve věku 0 až 14 let od roku 2010 je očekáváno, že nejvyšší počet těchto osob dosáhne SČK (respektive zázemí Prahy) v roce 2022 a HMP v roce 2027. Do roku 2039 bude docházet k poklesu počtu těchto osob a jejich podíl na konci sledovaného období se bude pohybovat od 14 do 15 % celkové populace.
- **Z důvodu rozdílných kupních cenových hladin bytů i RD v HMP a zázemí Prahy, lze přepokládat, že v PMO poroste intenzivně další bytová výstavba**, a to v HMP především formou výstavby bytových domů a v zázemí Prahy především výstavbou rodinných domů.
- **PMO je ekonomicky nejvýkonnější metropolitní oblastí ČR.** Výkonnost PMO měřená celkovým HDP je odhadnuta na 1 709 053 mil. Kč v roce 2018. Z hlediska ekonomických aktivit vyjádřených obsazenými pracovními místy dochází k intenzivnějšímu nárůstu výrobní funkce HMP oproti zázemí. HMP v porovnání se zázemím zcela převažuje z hlediska koncentrace pracovních míst. Počet obsazených pracovních míst v PMO stoupl v letech 2008–2018 o 329 558 míst v HMP a v zázemí o 64 375 míst.
- **Doprava je hlavním problémovou oblastí pro celou PMO**, která má průřezový charakter a zasahuje do dalších problémových oblastí. Pro dopravu v PMO je charakteristická velmi vysoká poptávka po přepravě osob i zboží, dochází k výrazné koncentraci dopravních proudů do HMP. Problémem je hlavně vysoký podíl obyvatel PMO, kteří do Prahy denně cestují za prací či službami autem, a kterým současně chybí kvalitní alternativa v podobě rozvinutého, dostupného a propojeného systému veřejné kolejové dopravy a cyklostezek. Koncentrace pracovních míst do HMP v kombinaci s pokračujícím odlivem obyvatel z Prahy do jejího zázemí, nízkou dostupností veřejné dopravy na periferii metropolitní oblasti a s nedostatečně rozvinutou dopravní infrastrukturou (pro individuální i veřejnou dopravu) vytváří problematický mix.
- **PMO se řadí k územím v ČR s nadprůměrným znečištěným ovzduším**, kvalita ovzduší je negativně ovlivňována především automobilovou dopravou, lokálními topeništi na pevná paliva a průmyslovou činností spojenou s ekonomickými aktivitami v PMO. Na základě klimatických změn dochází i k intenzivnějším projevům extrémních hydrologických jevů, mezi které kromě sucha patří povodně způsobené přívalovými dešti. V zázemí Prahy se mezi lety 2010 a 2018 zvýšila produkce odpadů z 1,7 na 4,5 t/obyvatele ročně. V rámci PMO došlo ke zvýšení podílu využitého komunálního odpadu, a to především na území HMP.
- **Celkový nárůst obyvatel v PMO všech věkových kategorií zvyšuje nároky na veřejné služby.** Především v oblasti zdravotní péče je problematika dostupnost v zázemí Prahy na úrovni praktických lékařů, dále je identifikována nedostatečná kapacita pobytových i terénních sociálních služeb. Problém se bude prohlubovat vzhledem k demografické prognóze a nárůstu počtu osobo ve věku 65 let.
- **V důsledku nárůstu počtu osob ve věku 0–14 let dochází k naplňování/přeplňování kapacit vzdělávací infrastruktury** v PMO (MŠ, ZŠ). Rozložení vybudované vzdělávací infrastruktury neodpovídá prostorovému rozmístění dětí v rámci území PMO. Některé ZŠ nemají dostatečné vybavení ICT pro výuku, dále je nedostatečný přístup k výpočetní technice u dětí, žáků a studentů ze sociálně slabých rodin.
- **HMP je nejnavštěvovanější cíl ČR** a patří mezi nejnavštěvovanější městské turistické destinace v celosvětovém měřítku, na území HMP je velká koncentrace národních kulturních památek., což má negativní dopad na kvalitu života obyvatel (projevy overturismu). Nízká návštěvnost zázemí Prahy ze strany turistů především z důvodu nižší dostupnosti vybraných atraktivit veřejnou dopravou, nekvalitní dopravní infrastruktury zejména komunikací nižších tříd a nízké kvality poskytovaných služeb.

Analytická část je ukončena SWOT analýzou a analýzou stakeholderů v území. Souhrnné závěry analytické části jsou uvedeny v kapitole 5.

Na základě zpracování analytické části a řešerše strategických dokumentů pro území PMO byly identifikovány ve čtyřech problémových oblastech hlavní problémy na území PMO relevantní pro integrované řešení, které jsou podrobněji rozvedeny včetně příčin a následků v kapitole 4.



HLAVNÍ PROBLÉMY V OBLASTI DOPRAVY:

- 1.1/ Dlouhodobý nárůst intenzity silničního provozu
- 1.2/ Nedostatečné využití potenciálu VHD
- 1.3/ Omezené využívání cyklodopravy



HLAVNÍ PROBLÉMY V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ:

- 2.1/ Snížená kvalita životního prostředí v urbanizovaných územích PMO
- 2.2/ Nedostatečná připravenost PMO na klimatické změny
- 2.3/ Nedostatečná aplikace principů šetrných k životnímu prostředí v PMO



HLAVNÍ PROBLÉMY V OBLASTI VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST

- 3.1/ Nedostatečná dostupnost vzdělání (MŠ, ZŠ) v PMO v potřebné kvalitě
- 3.2/ Nedostatečná dostupnost zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO



HLAVNÍ PROBLÉMY V OBLASTI CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ:

- 4.1/ Vysoká koncentrace cestovního ruchu na území HMP
- 4.2/ Nevyužitý potenciál rozvoje cestovního ruchu v oblasti zázemí Prahy
- 4.3/ Nerovnoměrné rozložení a nedostatečnost infrastruktury cestovního ruchu.

Propojení problémů v rámci vymezených problémových oblastí je uvedeno ve stromu problémů na konci kapitoly 4.

1 ÚVOD – KONTEXT A ÚČEL

Hlavním rámcem pro uplatnění nástroje integrovaných teritoriálních investic (ITI) je „Strategie regionálního rozvoje ČR 2021–2027“³ (dále jen SRR21+). Uplatnění nástroje ITI dále vychází z Dohody o partnerství na období 2021–2027, kterou od roku 2018 připravuje MMR (Ministerstvo pro místní rozvoj) a je pověřeno vyjednáváním za Českou republiku s Evropskou komisí.

Integrovaná strategie musí být v souladu s příslušnými evropskými, národními, krajskými a místními základními strategickými dokumenty a současně s cíli, zaměřením a podmínkami programů Evropských fondů, v jejichž rámci má být realizována část spadající do programových rámců. Strategie dále musí respektovat pravidla pro přípravu integrovaných strategií uvedená v aktuálně platném Metodickém pokynu pro integrované nástroje (dále jen MPINRAP pro období 2021+), který zpracovává MMR.

ITI jsou nástrojem urbánní politiky a řeší problematiku územní dimenze metropolí a obcí v jejich zázemí. Integrovaná strategie ITI PMO 2021–2027 je primárně zaměřena na vytvoření strategického rámce velkých integrovaných projektů s výrazným dopadem do metropolitní oblasti podporovaných prostřednictvím vícezdrojového financování především z EF. Dále je zaměřena na řešení společných problémů obcí v zázemí metropole s významným dopadem na PMO. Nejedná se o komplexní rozvojovou strategii, ani o problematiku místního rozvoje, která je řešena místními akčními skupinami (MAS) prostřednictvím jiného integrovaného nástroje – CLLD (Komunitně vedený místní rozvoj).

PMO vykazuje nejvyšší koncentraci obyvatelstva v ČR, jakožto i koncentraci kulturních a ekonomických aktivit. Zásadním rozvojovým předpokladem je dobudování silniční infrastruktury a tranzitních železničních koridorů, vysokorychlostní sítě železnice a efektivního propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké, vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy a důrazu na využití potenciálu multimodality (kombinace různých druhů dopravy).

PMO JE PÓLEM RŮSTU, KTERÁ PLNÍ ROLI CENTRA STŘEDOEVROPSKÉHO VÝZNAMU A PROJEVUJE SE:

- nejvyšší ekonomickou silou (HDP na obyvatele) z metropolitních oblastí v ČR
- dominantní pozicí v oblasti vědy a výzkumu (VaV)
- nejvyšší produktivitou práce v rámci ČR
- vysokým znečištěním z dopravy a výskytem dalších environmentálních problémů způsobených koncentrací obyvatel a ekonomických aktivit

Cílem ISg ITI PMO je rozvíjet strategické plánování a řízení na bázi funkčních regionů. Integrovaná strategie vytváří rámec koncepčního využití integrovaných teritoriálních investic, které pomohou PMO realizovat projekty řešící klíčové problémy města a jeho zázemí s využitím synergických efektů. První Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti vznikala v letech 2015–2016, implementace pro období 2014–2020 probíhá od začátku roku 2017. Agenda řízení ISg ITI PMO pro období 2021–27 byla rozhodnutím Rady hlavního města Prahy (RHMP) ze dne 3. 2. 2020 č. 672 předána z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) na Magistrát hlavního města Prahy (MHMP), odbor evropských fondů (FON). IPR Praha na základě tohoto usnesení má nadále roli koncepčního pracoviště zajišťujícího metodickou a odbornou podporu při zpracování dokumentu, a proto bude zapojen i do řízení tvorby ISg ITI PMO pro období 2021–2027. Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 je zpracována pro celé území Pražské metropolitní oblasti.

³ MMR (2019a) SRR21+ <https://mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/strategie-regionalniho-rozvoje-cr-2021>

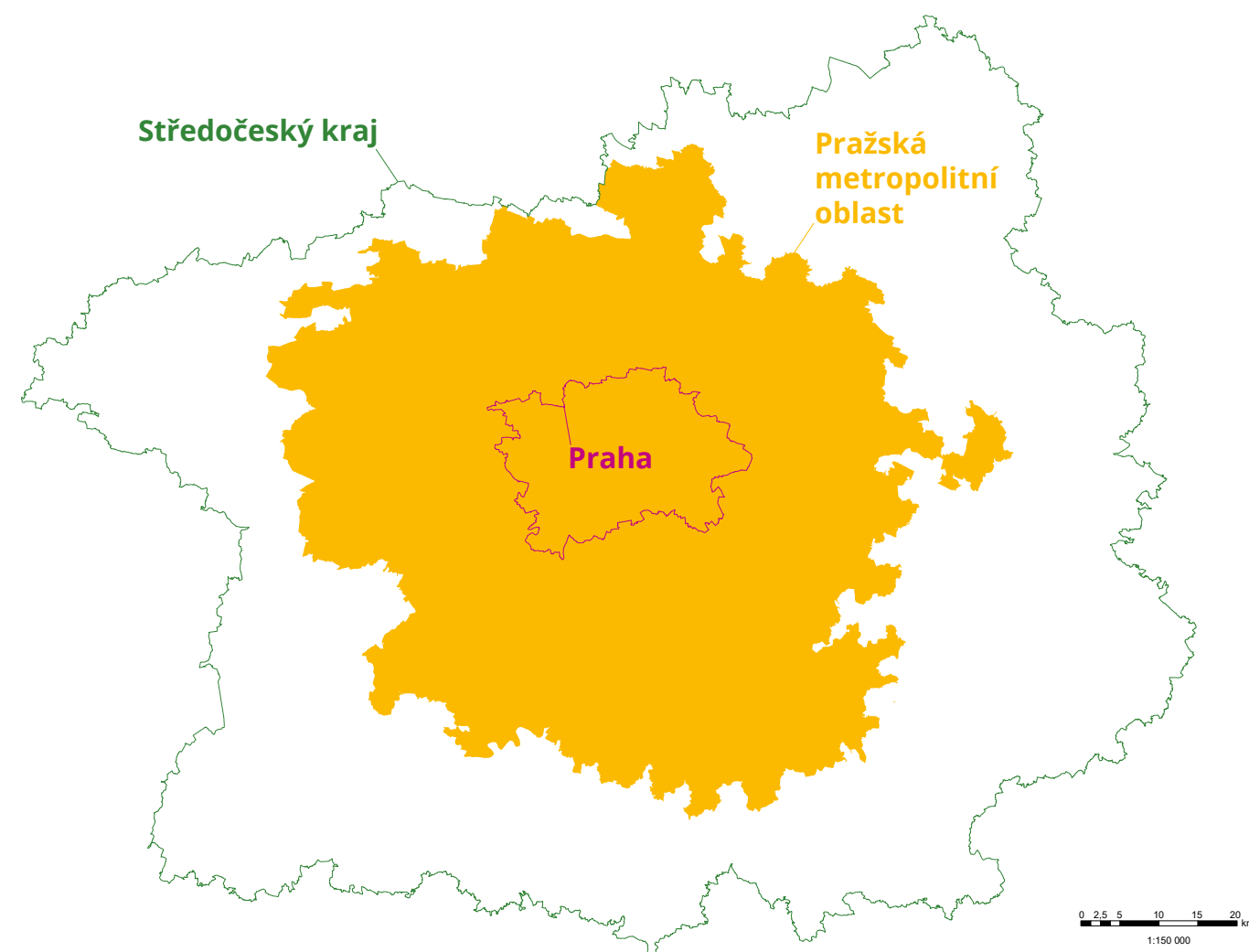
ISG ITI PMO 2021–2027 BYLA ZPRACOVÁNA PROSTŘEDNICTVÍM TĚCHTO KROKŮ:

1. Vypracování revize/aktualizace analytické části ISg ITI PMO pro období 2021–2027.
2. Vypracování strategické části ISg ITI PMO pro období 2021–2027 prostřednictvím revize/aktualizace návrhové části ISg ITI PMO pro období 2014–2020 ve spolupráci s Kanceláří strategie a rozvoje, Sekce strategií a politik, IPR Praha.
3. Zapojení klíčových aktérů v území do přípravy strategické části dokumentu a prioritizace plánovaných/předpokládaných projektů v území dle jejich relevance a realizovatelnosti v období 2021–2027.

V rámci realizace ISg ITI PMO pro období 2014–2020 byly identifikovány administrativní a legislativní bariéry způsobené rozdělením území PMO mezi dva vyšší územně samosprávné celky a to HMP a SČK. Z tohoto důvodu dochází k nedostatečné koordinaci některých organizačních struktur při výkonu veřejné správy území (např. nemožnost za současných legislativních podmínek vytvořit společného organizátora veřejné hromadné dopravy, rozdílné systémy značení cyklostezek, problematika koordinace územního plánování v PMO apod.). Pro výkon ISg ITI PMO je klíčová úroveň základních územně-samosprávných celků, které ale chybí institucionální zajištění, dle současného právního řádu by z pohledu legality mohl existovat dobrovolný svazek obcí, který by koordinoval rozvojové aktivity v území, ale při existenci 491 obcí a měst v PMO to není reálné. Z důvodů legitimacy ISg ITI PMO by se měla rozvíjet dlouhodobá neformální spolupráce aktérů v území a jejich zapojení do řídicího výboru a pracovních skupin ISg ITI PMO.

2 POPIS ÚZEMÍ

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 je zpracována pro celé území Pražské metropolitní oblasti definované na základě vymezení MMR⁴, které je provedeno na úrovni obcí bez ohledu na správní obvody ORP, jak tomu bylo u předchozí ISg ITI PMO 2014–2020.



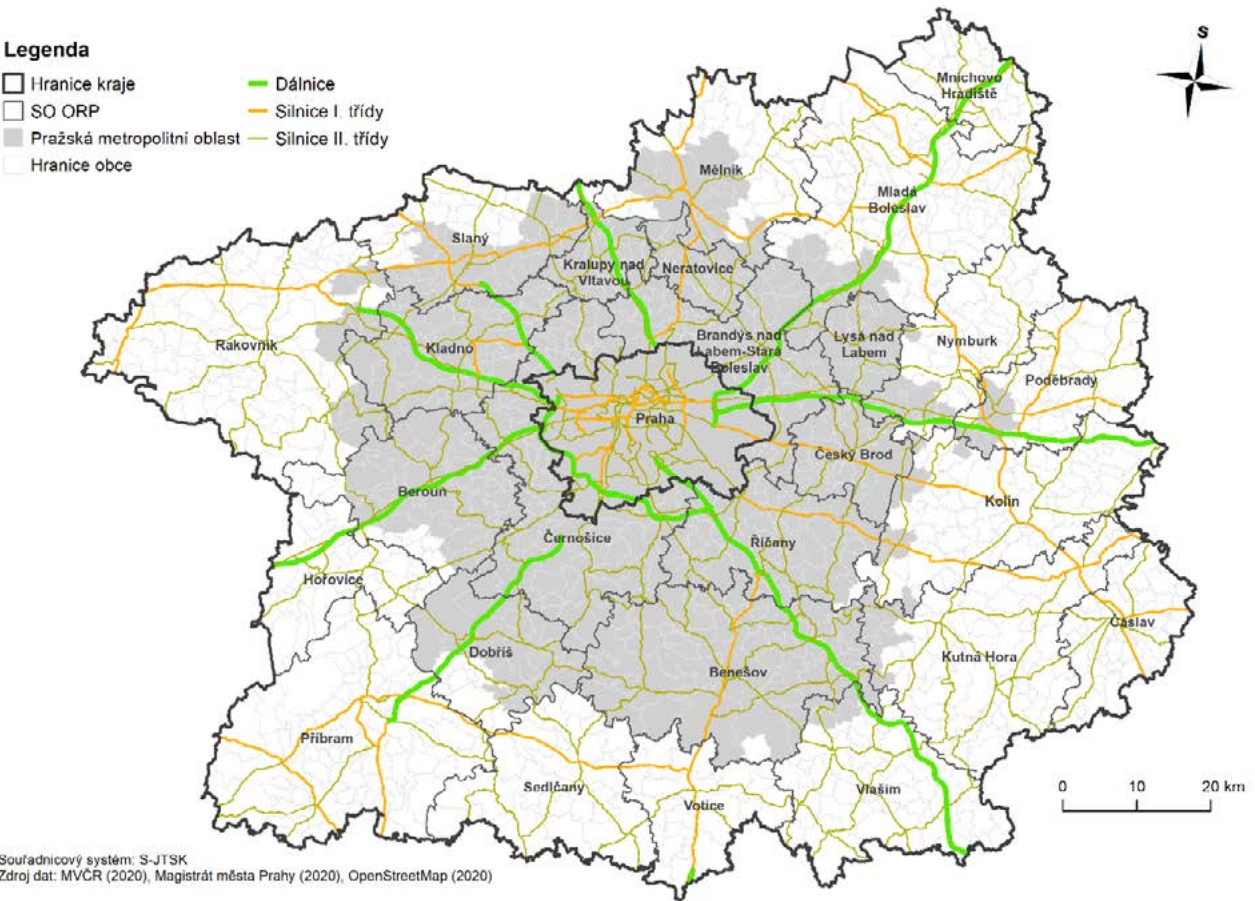
⁴ MMR (2020) Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR. Dostupné na <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/integrované-nastroje/iti>

Vymezení metropolitních území a aglomerací v Česku je založeno na třech metodách, které vycházejí z uplatnění rozdílných aspektů metropolizace, územní koncentrace kontaktů a procesů a dynamiky rozvoje suburbánních oblastí největších českých měst. Metody vycházejí:

- 1. z posouzení intenzity a koncentrace kontaktů v rámci integrovaných systémů středisek vymezených na základě aktuálních dat mobilního operátora (2019);
- 2. z posouzení podílu obyvatelstva integrovaného v rámci denních systémů aktivit a průměrného času stráveného v jádrových městech metropolitních oblastí opět na základě dat mobilního operátora (2019);
- 3. z posouzení dynamiky rezidenční suburbanizace založené na dlouhodobé statistice realizované bytové výstavby a směrové migrace z jader metropolitních oblastí do suburbánních obcí (2009–2016).

Konkrétní vymezení PMO je uvedeno v následující mapě a zahrnuje s hlavním městem Prahou dalších 490 základních územně samosprávních celků.

Obrázek 2.1: Vymezení oblasti



Zdroj: PROCES, 2020, na základě dodaných dat.

Základní charakteristiky PMO jsou uvedeny v následující tabulce. Počet obyvatel na území Pražské metropolitní oblasti činil 2 151 569 (k 1. 1. 2020), což oproti roku 1993 představuje nárůst o 19 % (346 tisíc). Největší nárůst obyvatel je zaznamenán u zázemí Prahy (41 % oproti roku 1993).

Tabulka 2.1: Základní charakteristiky PMO ve vztahu k SČK

Oblast		Počet obyvatel		Změna 1993–2020		Podíl obyvatel na SČK (%)		Rozloha (km²)	Počet obcí
		1993	2020	Počet	v %	1993	2020		
PMO		1 805 733	2 151 569	345 836	19			4 626,5	491
Z toho	Praha	1 217 315	1 324 277	106 962	9			496,2	1
	Zázemí Prahy *	588 418	827 292	238 874	41	53	60	4 130,3	490
SČK		1 121 747	1 385 141	263 394**	23	100	100	10 928,4	1 144

Zdroj: ČSÚ, 2020.

Pozn.:

* Zázemí Prahy, které je součástí SČK, je vymezeno jako území PMO bez území hlavního města Prahy, které tvoří 490 obcí.

** V SČK (mimo zázemí HMP vymezené v rámci PMO) vzrostl počet obyvatel jen o 24 520 obyvatel.

Pražská metropolitní oblast se rozkládá na 4 627 km², což představuje míru zalidnění 465 obyv./km², přičemž hlavní město Praha má míru zalidnění 2 669 obyv./km² a zázemí jen 200 obyv./km². Podíl obyvatel zázemí Prahy na celém SČK vzrostl z 53 % na 60 %, přitom podíl rozlohy zázemí je 38 % SČK.

Velikostní struktura obcí dle počtu obyvatel v PMO je velice rozmanitá. Po Praze je v PMO druhým nejvýznamnějším městem Kladno se 69 337 obyvateli. Následuje kategorie 11 měst, které mají 10 000 – 20 000 obyvatel. Ve městech nad 10 000 obyvatel žije celkem 73 % obyvatel PMO. Do PMO patří i 11 obcí, které mají méně než 100 obyvatel. Nejmenší obec je Slověnice se 36 obyvateli, ležící v SO ORP Vlašim.



3 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA

Socioekonomická analýza popisuje aktuální stav území z pohledu jednotlivých oblastí hospodářského a sociálního života v PMO a zachycuje hlavní trendy vývoje. Součástí výše uvedené kapitoly byla kromě demografického vývoje obyvatelstva a jeho prognózy také oblast bydlení, dále ekonomická výkonnost území, inovace, koncentrace pracovních míst v území, které jsou pro PMO zásadní. Pro oblast bydlení a inovací nebudou zpracovány programové rámce, tzn., že se nepředpokládá příprava projektů financovaných z fondů EU v rámci ISg ITI PMO 2021–2027, obdobně jak tomu bylo v předchozím programovém období. Z výše uvedeného důvodu jsou do analýzy problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území, která je povinnou součástí ISg ITI PMO 2021–2027, vybrány 4 problémové oblasti, a to Doprava, Životní prostředí, Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast, Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví. Tento postup je v souladu i s metodickým stanoviskem MPIN č. 13⁵. Analýza nepředstavuje vyčerpávající a detailní popis řešeného území, ale pomocí časových řad uvádí klíčové trendy jeho vývoje, které jsou vzhledem k integrovanému řešení problémů relevantní. Jako základní databáze dat sloužil převážně Český statistický úřad (ČSÚ). Souhrnné závěry analytické části jsou uvedeny v kapitole 5.

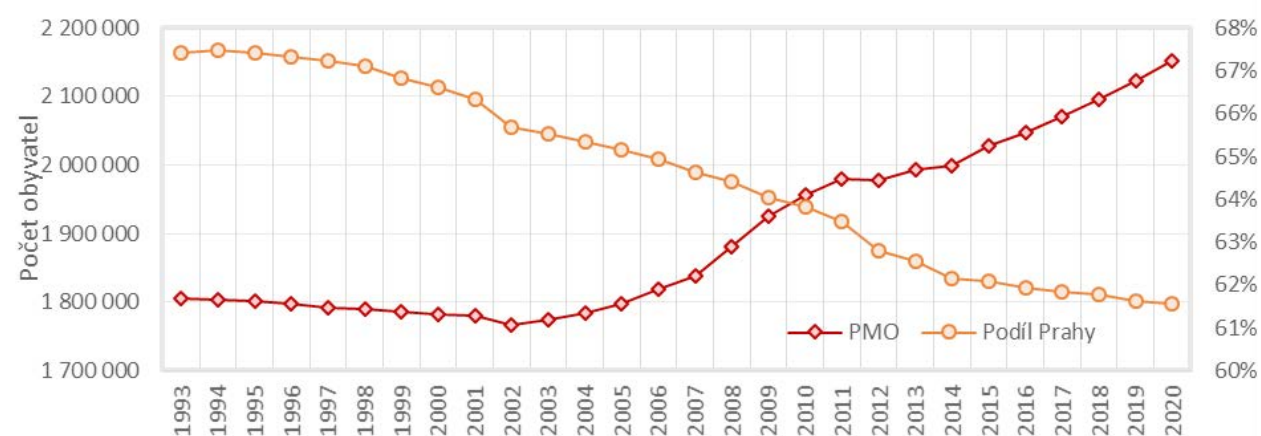
3.1 OBYVATELSTVO

POPULAČNÍ VÝVOJ

Z hlediska vývoje počtu obyvatel hlavního města Prahy a jeho zázemí lze pozorovat od roku 2002 růst počtu obyvatel v obou územích (nejvyšší nárůst v letech 2008–2011). Počet obyvatel hlavního města Prahy vzrostl z přibližně 1,2 mil. obyvatel v roce 1993 na 1,3 mil. obyvatel v roce 2020 (k 1. 1. 2020). Intenzivnější nárůst počtu obyvatel byl v zázemí HMP (o 0,24 mil.), kde na daném území žilo v roce 1993 přibližně 588 tisíc obyvatel, v roce 2020 již pak 827 tisíc obyvatel.

Z důvodu výraznějšího nárůstu počtu obyvatel v zázemí, především z důvodu stěhování obyvatel HMP do okolních obcí v SČK, jež jsou dobře dopravně dostupné, klesl podíl obyvatel HMP na PMO z přibližně 67 % v roce 1993 na 62 % v roce 2020.

Graf 3.1.1: Vývoj počtu obyvatel Pražské metropolitní oblasti a podílu obyvatel Prahy (1993–2020)

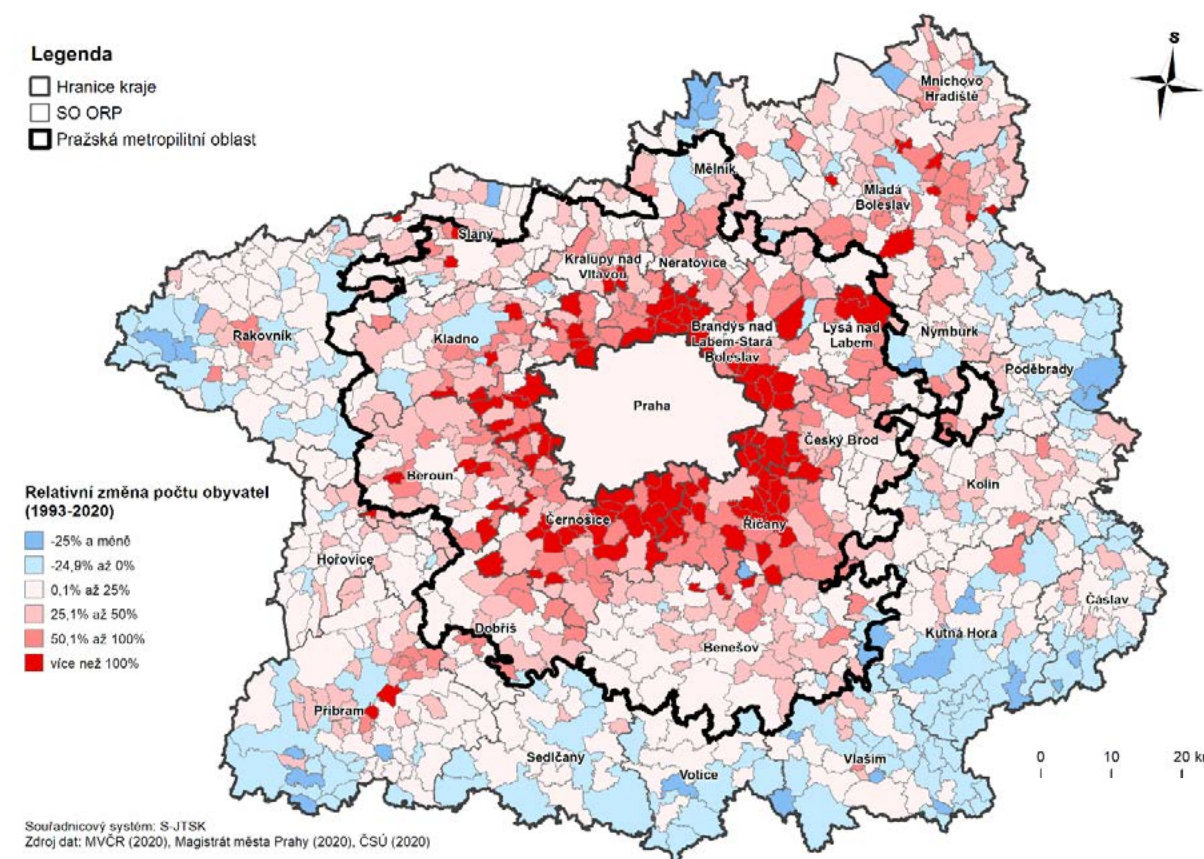


Zdroj: ČSÚ, 2020.

5 MMR (říjen 2020) Metodické stanovisko ministryně pro místní rozvoj č. 13 k Metodickému pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020, verzi 4, který je přílohou č. 7 Metodiky řízení programů v programovém období 2014–2020, ve věci úpravy postupů vyhlašování výzev nositelů a monitorování změn projektů předložených v rámci integrovaných nástrojů a adaptační úpravy ITI pro programové období 2021–2027.

Skutečný počet obyvatel žijících v obou územích může být však daleko vyšší, jelikož v hlavním městě i v jeho zázemí dochází ke zvyšování počtu dlouhodobě žijících osob, které zde nemají nahlášené trvalé bydliště, což zvyšuje tlak na veškerou tvrdou i měkkou infrastrukturu a její financování. Prostorové rozložení změny obyvatel mezi roky 1993 až 2020 je uvedeno níže.

Obrázek 3.1.1: Vývoj relativní změny počtu obyvatel PMO, Prahy, jejího zázemí a SČK mezi lety 1993 a 2020



Vývojové tendence v počtu obyvatel města a zázemí PMO je obdobný jako ve významných evropských metropolích a jejich zázemí. Od roku 2011 docházelo k nárůstu počtu obyvatel v Bruselu, Mnichově a Bratislavě, přičemž zároveň docházelo k nárůstu počtu obyvatel v jejich zázemí, a to zejména od roku 2017. Růst počtu obyvatel v Bruselu, Berlíně a Mnichově však stále převažuje nad růstem v zázemí. V případě Bratislavy a Budapešti lze pozorovat opačný trend podobně jako v Praze. Rostoucí trend počtu obyvatel žijících za hranicí města se nejvíce projevuje v případě Bratislavy a Prahy. Podrobnější údaje k vývoji počtu obyvatel vybraných evropských metropolí a jejich zázemí viz tabulka č. 1 v příloze⁶.

VĚKOVÁ SKLADBA POPULACE

V letech 2010–2020 lze pozorovat pozitivní trend ve vývoji podílu mladších osob na celkové populaci v PMO. Podíl osob do 14 let věku má rostoucí tendenci a je nejvyšší v zázemí Prahy (v roce 2020 činí podíl 19 %). Tento vývoj je přisuzován stěhování produktivní populace z HMP do jeho zázemí a bude významně ovlivňovat infrastrukturu (zejména vzdělávací) na území celé PMO, zvláště pak v zázemí Prahy.

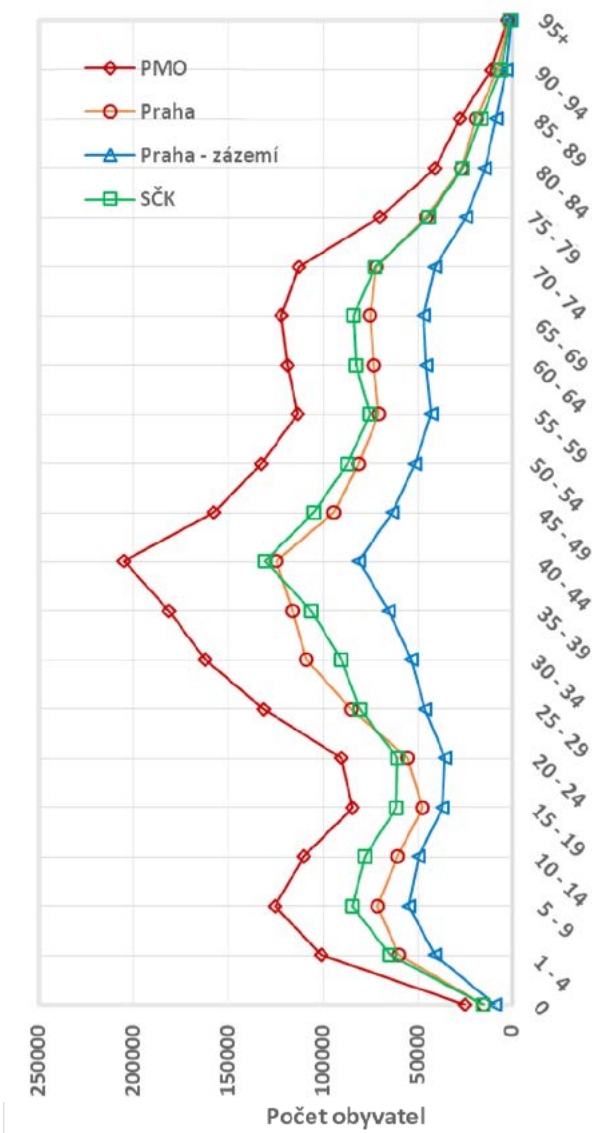
Ačkoli podíl mladší složky obyvatelstva PMO v letech 2010–2020 rostl, dochází zároveň ke stárnutí

6 Z důvodu zajištění mezinárodní srovnatelnosti byl k vymezení města/metropole a jeho zázemí použit koncept „funkční městská oblast“ (Functional Urban Area, FUA), kdy FUA se skládá z města a jeho okolních a na dojíždění blízkých zón (tj. zázemí). U Prahy byly z důvodu srovnatelnosti údajů ve zbývajících částech dokumentu použity údaje dle ČSÚ ve vymezených oblastech v kapitole 2.

obyvatelstva. V roce 2010 činil podíl osob starších 65 let věku na celkové populaci necelých 16 %, v roce 2020 už tento podíl činil necelých 19 %. Podíl osob starších 65 let tak vykazuje v letech 2010–2020 rostoucí trend, přičemž nejvyššího podílu starších obyvatel dosahuje v roce 2020 hlavní město Praha (necelých 20 %). Největší změnu oproti roku 2010 zaznamenalo v roce 2020 území Středočeského kraje a tím také zázemí Prahy.

Pro věkovou strukturu celé České republiky jsou charakteristické nerovnosti ve věkových kohortách, které vznikly především v důsledku výkyvů porodnosti. Tato obecně platná nerovnost se projevuje i ve věkové skladbě pražské a středočeské populace, zde má ale větší váhu vliv migrace, která populační skladbu PMO dále proměňuje. V roce 2019 tak lze v PMO pozorovat největší skupinu osob v produktivním věku, a to zejména ve věkových kohortách 30–34 let a 35–39 let (tyto dvě věkové kohorty dominují v hlavním městě) a 40–44 let, naopak počet osob ve věkových kohortách 45–49 let, 50–54 let a 55–59 let v PMO je nižší (zejména v zázemí Prahy ve srovnání s hlavním městem či Středočeským krajem). Jako pozitivní se jeví vyšší počet dětí ve věkové kohortě 5–9 let a 10–14 let.

Graf 3.1.2: Pětileté věkové kohorty (1. 1. 2019)



Zdroj: ČSÚ, 2020.



DŮVODY ZMĚNY POČTU OBYVATEL

Klíčovým faktorem pro zvyšování počtu obyvatel v PMO je od roku 2002 pozitivní přírůstek obyvatel migrací. Při analýze populačního vývoje PMO je nutné rozlišovat mezi rozdílnými zdroji a vývojem migrace mezi Prahou a jejím zázemím. Zatímco Praha roste primárně díky zahraniční migraci, zázemí díky přistěhovałym obyvatelům z Prahy (proces suburbanizace⁷). Migrační saldo osob s českým státním občanstvím je v Praze díky procesu suburbanizace dlouhodobě záporné.

Dlouhodobě mezi HMP a Středočeským krajem je nejintenzivnější migrační výměna v rámci všech krajů ČR. Od roku 2000 do roku 2019 se z HMP do SČK vystěhovalo 268 922 obyvatel⁸ a ze SČK do HMP se přistěhovalo 131 114 obyvatel, tzn. mezikrajské migrační saldo 137 808 ve prospěch SČK. Ostatní migrační proudy jsou řádově nižší.

Od roku 1991 do roku 2005 byl v PMO počet zemřelých vyšší než počet živě narozených jako důsledek propadu míry porodnosti v 90. letech způsobené vlivem mimodemografických faktorů (například nejistota ohledně dalšího ekonomického vývoje, změna chování mladých obyvatel z důvodu možnosti vycestování do zahraničí apod.). Od roku 2007 až do současnosti vykazuje PMO přirozený přírůstek kladných hodnot, což znamená, že počet živě narozených dětí byl vyšší než počet zemřelých.

PROGNÓZA POČTU OBYVATEL

Dle demografické prognózy ČSÚ⁹ bude docházet k nárůstu obyvatelstva v HMP i SČK. V roce 2039 by se měl počet obyvatel přiblížit v SČK 1,6 mil. obyvatel a v HMP 1,5 mil. obyvatel. Stejně jako v případě celé republiky bude v HMP i SČK docházet ke stárnutí populace, což se bude projevovat konstantním růstem podílu věkové skupiny seniorů nad 65 let. V případě předproduktivní složky obyvatelstva (0–14 let) bude docházet k mírnému nárůstu u SČK do roku 2022 a u HMP do roku 2027. Poté nastane mírný pokles a stagnace. Na produktivní složce populace (15–64) se nejvíce projeví demografické vlny a její mírný růst lze očekávat v rámci HMP i SČK do roku 2039, poté i v této složce nastane pokles. Počet seniorů do roku 2039 poroste v HMP i SČK. Průměrný věk v SČK vzroste o 2,8 roku na hodnotu 44,1 let, v HMP vzroste o 1,8 roku na hodnotu 43,7 let.

Tabulka 3.1.1: Demografická prognóza vývoje počtu obyvatel

Území	Věkové skupiny	Počet obyvatel				Podíl			
		2021	2027	2033	2039	2021	2027	2033	2039
HMP	0–14	216 564	222 884	218 692	213 492	16 %	16 %	15 %	14 %
	15–64	863 390	912 637	953 584	984 741	65 %	65 %	66 %	66 %
	65+	254 137	260 258	272 635	292 364	19 %	19 %	19 %	20 %
	Celkem	1 334 091	1 395 779	1 444 912	1 490 597	100 %	100 %	100 %	100 %
SČK	0–14	249 085	245 182	237 647	241 832	18 %	17 %	15 %	15 %
	15–64	887 791	942 000	984 034	1 001 141	63 %	64 %	64 %	63 %
	65+	262 718	286 754	314 264	354 819	19 %	19 %	20 %	22 %
	Celkem	1 399 595	1 473 936	1 535 944	1 597 792	100 %	100 %	100 %	100 %

Zdroj: ČSÚ, 2019, Projekce obyvatelstva v krajích ČR - do roku 2070.

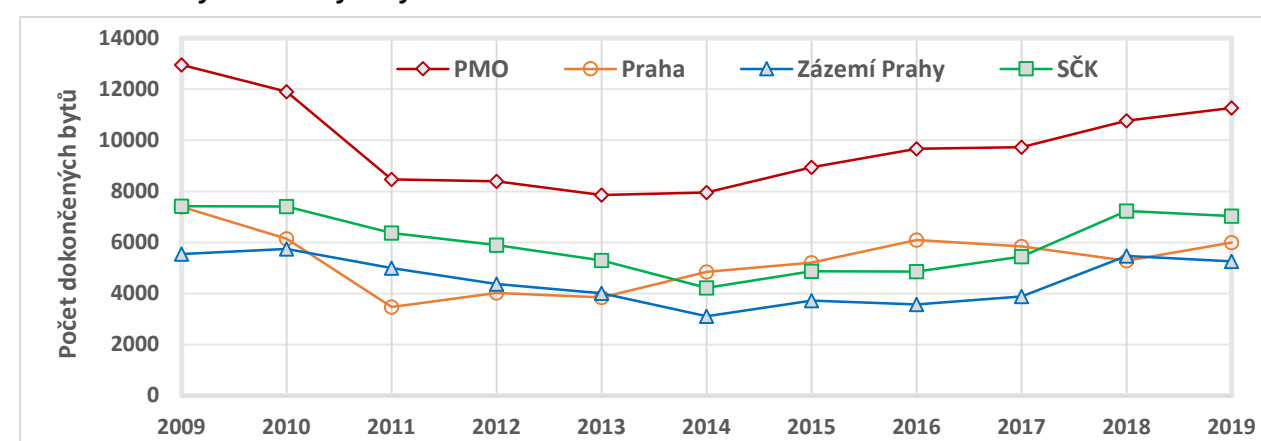
7 Viz mapa hrubé míry migračního salda v příloze.
8 Podíl SČK na celkovém stěhování z HMP je 49,9 %.
9 ČSÚ 2019 - Projekce obyvatelstva v krajích ČR - do roku 2070.

Na základě výše uvedených prognóz lze odhadnout, že při současných trendech vývoje obyvatelstva bude v roce 2039 v PMO 2,5 mil. obyvatel, což znamená od roku 2020¹⁰ nárůst obyvatel o 359 175 osob. Z hlediska rozložení obyvatel poroste rezidenční funkce zázemí Prahy, jehož podíl bude v roce 2039 dosahovat 41 % obyvatel PMO. Proces stárnutí zasáhne celou PMO, nejsilněji zastoupená věková kohorta v PMO ve věku 40–44 z roku 2019 bude v roce 2039 mít 60–64 let. Dle prognózy by měl být silnější proces stárnutí obyvatel v SČK než v HMP, který se projevuje vyšším růstem průměrného věku i podílem osob ve věku 65 a více let v SČK. Věková struktura SČK a zázemí Prahy se minimálně odlišuje¹¹, proto tento intenzivnější proces stárnutí lze očekávat i v zázemí Prahy.

BYTOVÁ VÝSTAVBA

S vývojem počtu obyvatel v PMO úzce souvisí i bytová výstavba. Po odeznění recese na realitním trhu v roce 2008–2009 dochází v PMO od roku 2014 k růstu počtu dokončených bytů. V roce 2019 počet dokončených bytů v hlavním městě Praha činil 6 002 bytů, což představovalo meziroční nárůst o 13,5 % (tj. o 712 bytů).¹² Jednalo se především o byty v bytových domech (5 027 bytů, vč. nástaveb, přístaveb a vestaveb), což je dáno charakterem Prahy.

Graf 3.1.3: Počty dokončených bytů



Zdroj: ČSÚ, 2020.

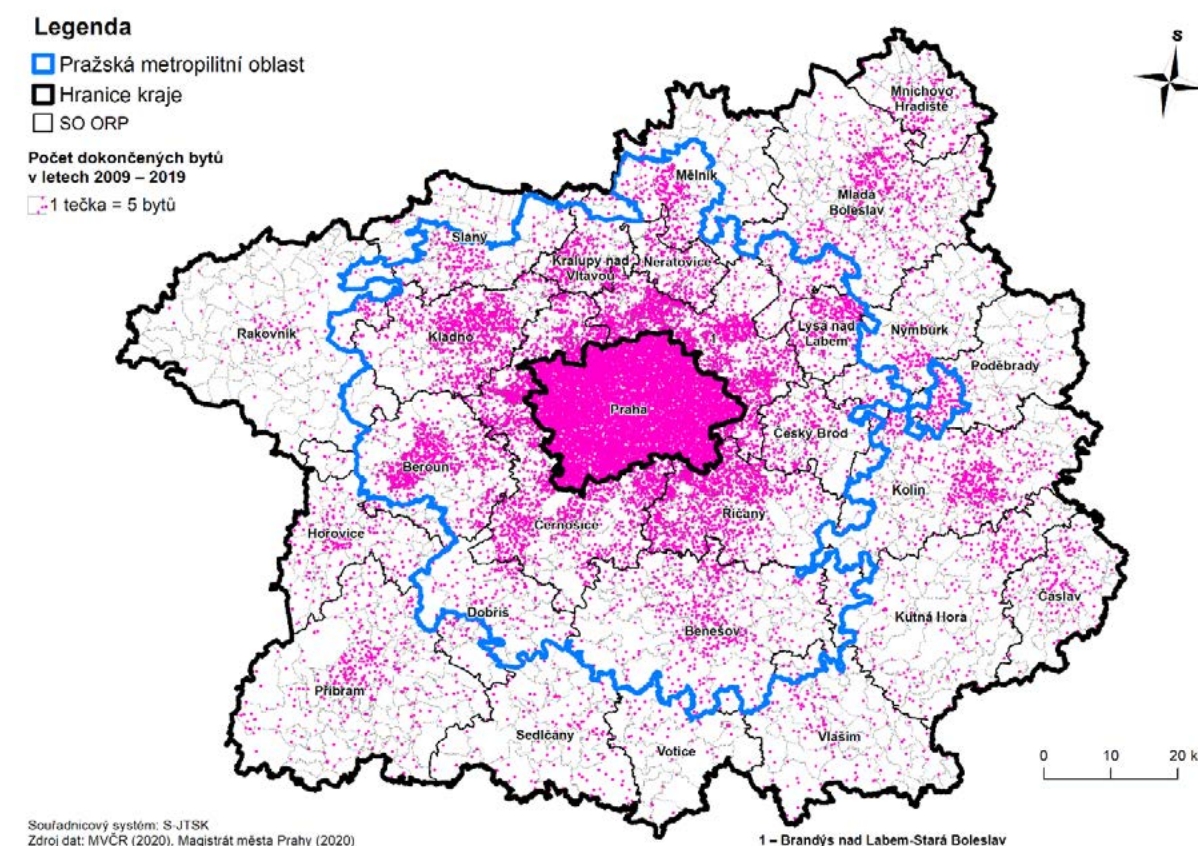
Z hlediska územního rozložení je počet dokončených bytů v období 2009–2019 v Praze (58 185 bytů) vyšší než v jejím zázemí (49 695 bytů), které má 8,3x větší rozlohu než HMP. Výstavba bytů v zázemí je koncentrována do nejbližšího okolí Prahy, které je nejlépe dopravně a tím i časově dostupné, jak po silniční síti, tak i prostřednictvím veřejné hromadné dopravy. Bytová výstavba probíhá i ve větších městech v zázemí Prahy (např. Kladno, Beroun, Říčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) a je výraznější než v městech ve Středočeském kraji mimo PMO.

¹⁰ Počet obyvatel na území Pražské metropolitní oblasti činil 2 151 569 (k 1. 1. 2020).

¹¹ Viz graf podíl obyvatel v pětiletých věkových kohortách (1. 1. 2019) v příloze.

¹² ČSÚ (2019b).

Obrázek 3.1.2: Rozložení bytové výstavby v letech 2009–2019



V roce 2018 byly průměrné kupní ceny bytů v Kč/m² v SČK na úrovni 46 % průměrné kupní ceny bytů v HMP. V rámci jednotlivých okresů SČK se ceny různí, nejvyšší jsou tyto ceny v okresech Praha-Východ a Praha-Západ, které jsou na úrovni 57,5 až 61,8 % průměrné kupní ceny bytů v HMP. Tyto cenové rozdíly ovlivňují cenovou dostupnost bytů v Praze a mají vliv na proces vystěhovávání obyvatel z HMP do zázemí.

Obecně je dostupnost bydlení v České republice ve srovnání s vybranými evropskými zeměmi poslední tři roky nejhorší. Ke koupi průměrného bytu (70 m²) bylo v roce 2019 zapotřebí 11,4 ročních platů, přičemž v Rakousku to bylo 10,0 ročních platů, v Polsku 7,7, v Maďarsku 7,6, v Německu 5,4 a v Belgii 4,1.¹³ V důsledku výše růstu cen bytů se stále větší část pražských domácností potýká s problémem finanční nedostupnosti bydlení. V kontextu porovnávaných evropských metropolí představuje Praha město s nejhorší finanční dostupností bydlení¹⁴.

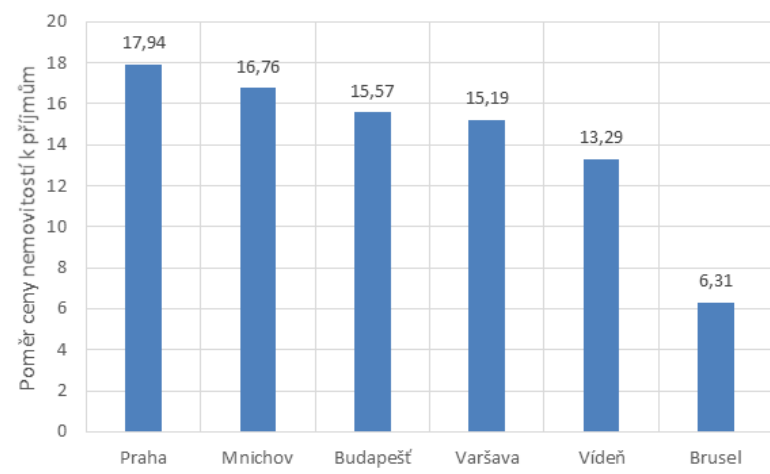
Nedostupnost bydlení ukazuje také poměr ceny nemovitostí k příjmům domácností, který v Praze v roce 2020 dosahoval 17,94 násobek průměrného ročního příjmu domácnosti, zatímco v Kladně, druhém největším městě PMO, pouze 7,26 násobek průměrného ročního příjmu domácnosti.¹⁵ Dle poměru ceny nemovitostí k příjmům (tzv. price to income ratio) patří Praha mezi evropská města s nejnižší dostupností bydlení, například v porovnání s Bruselem je dostupnost až téměř třikrát nižší.

¹³ Deloitte, 2020

¹⁴ IPR, 2017. Studie kvality života Pražanů. Dostupná na https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analzy/Obyvatelstvo/studie_kvality_zivota_prazanu.pdf

¹⁵ Zdroj: Numbeo, 2020

Graf 3.1.4: Poměr cen nemovitostí k příjmům domácností ve vybraných evropských městech v roce 2020



Zdroj: Numbeo¹⁶, 2020

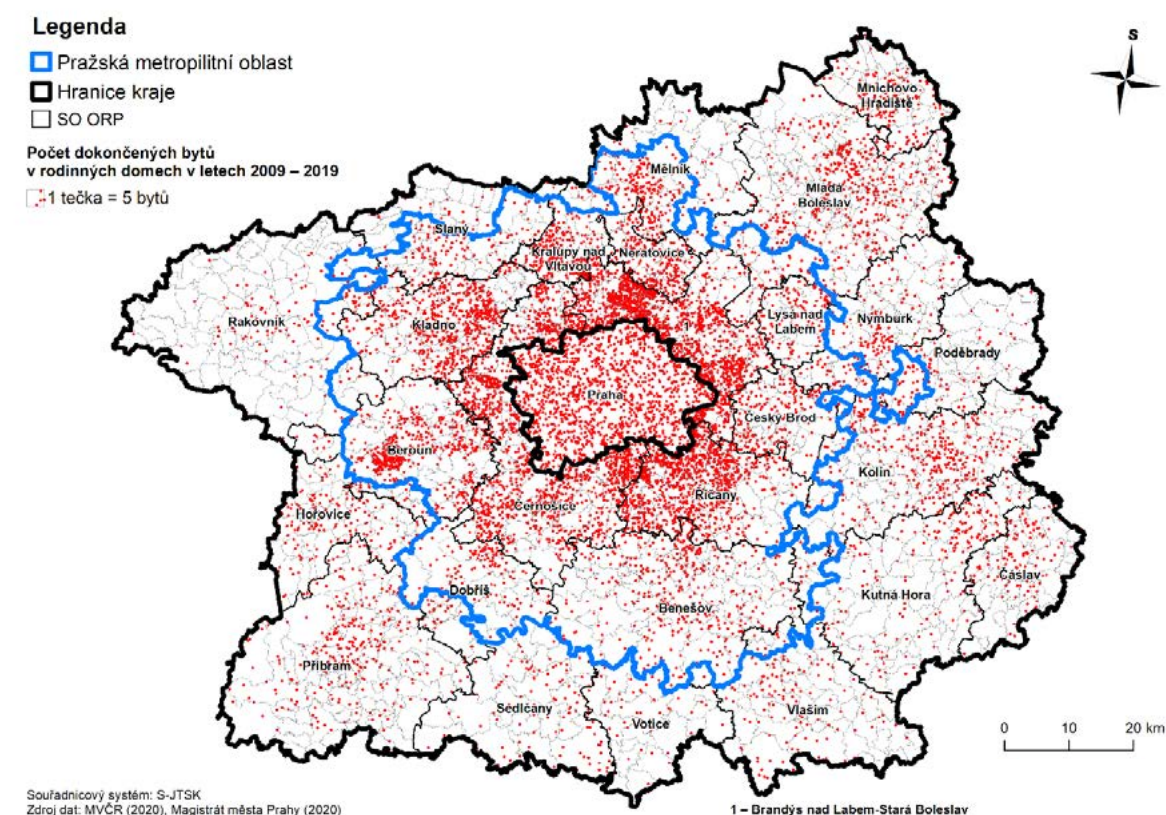
Za období 2009–2019 bylo z celkového počtu nových bytů dokončeno 39,6 % v rodinných domech. Z celkového počtu dokončených bytů v zázemí Prahy, bylo 72,9 % bytů v rodinných domech, u HMP to bylo pouze 11,3 %. Z výše uvedeného vyplývá, že zájemci o tento druh bydlení se přesouvají především do zázemí hlavního města Prahy, kde je preferována výstavba rodinných domů, jelikož v Praze je upřednostňována výstavba domů bytových.

Z hlediska územního rozložení je koncentrace výstavby bytů v rodinných domech směřována v období 2009–2019 do bezprostředního okolí Prahy, především na území SO ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a SO ORP Říčany. Nejvyšší intenzita bytové výstavby v rodinných domech v zázemí je ve městě Králův Dvůr, které leží v těsné blízkosti Berouna a prochází jím dálnice D5. Obecně platí, že intenzita výstavby rodinných domů klesá s rostoucí vzdáleností od Prahy.



¹⁶ Poměr ceny bytu k příjmu je základním měřítkem dostupnosti nákupů bytů (nižší je lepší). Obecně se počítá jako poměr mediánu cen bytů k mediánu rodinného disponibilního příjmu vyjádřeného jako roky příjmu. Vzorec využívá: čistý disponibilní rodinný příjem, střední velikost bytu je definována na 90 m², průměrná cena za m² v centru města i mimo něj.

Obrázek 3.1.3: Struktura rozložení výstavby rodinných domů v letech 2009–2019



V roce 2018 byly průměrné kupní ceny rodinných domů v Kč/m³ v SČK na úrovni 43,2 % průměrné kupní ceny RD v HMP. V rámci jednotlivých okresů SČK se ceny různí, nejvyšší jsou tyto ceny v okresech Praha-Východ a Praha-Západ, které jsou na úrovni 72,8 až 81,0 % průměrné kupní ceny RD v HMP.

HLAVNÍ ANALYTICKÉ ZÁVĚRY:

- Počet obyvatel v PMO se zvyšuje a dle demografické prognózy je předpokládán další růst počtu obyvatel, v roce 2039 byl měl dosahovat 2,5 mil. osob, z toho 41 % bude bydlet v zázemí Prahy.
- Proces stárnutí zasáhne celou PMO, v současné době je vyšší podíl osob 65 a více let v HMP než v zázemí Prahy, ale změna nárůstu průměrného věku obyvatel a podílu osob 65+ se projeví silněji v zázemí Prahy.
- Po kontinuálním nárůstu dětí ve věku 0 až 14 let od roku 2010 je očekáváno, že nejvyšší počet těchto osob dosáhne SČK (respektive zázemí Prahy) v roce 2022 a HMP v roce 2027. Do roku 2039 bude docházet k poklesu počtu těchto osob a jejich podíl na konci sledovaného období se bude pohybovat od 14 do 15 % celkové populace.
- Z důvodu rozdílných kupních cenových hladin bytů i RD v HMP a zázemí Prahy, nárůstu počtu obyvatel a územním podmínkám, lze předpokládat, že v PMO poroste intenzivně další bytová výstavba, a to v HMP především formou výstavby bytových domů a v zázemí Prahy především výstavbou rodinných domů.

3.2 EKONOMIKA A HOSPODÁŘSTVÍ

EKONOMICKÁ VÝKONNOST

HMP a SČK tvoří společně jeden regionální ekonomický systém, který je relativně uzavřen. Tento systém má dva územní podsystémy, a to PMO a Mladoboleslavskou aglomerací¹⁷. V současné době se ekonomické údaje na úrovni metropolitních oblastí nesledují, a to jak na úrovni Eurostatu, tak ČSÚ. Rovněž není jednotné vymezení metropolitních oblastí, které se v různých zemích liší a dle potřeby se v čase mění (viz vymezení FUA, aglomerací apod.). Z tohoto důvodu je kapitola postavena na datech dostupných na úrovni NUTS3.

V rámci zahraničního srovnání z hlediska vývoje HDP na obyvatele (měřeno standardem kupní síly k průměru EU27) se Praha pohybuje vysoko nad průměrem EU (100 %) a dlouhodobě překonává Budapešť i Vídeň, výrazně však zaostává za Bruselem, Mnichovem či Varšavou. Pokles výkonnosti, na rozdíl od ostatních regionů/měst, zaznamenala Praha v době ekonomické krize, když poté v letech 2015–2017 zaznamenala rostoucí trend.

Tabulka 3.2.1: Vývoj HDP na obyvatele (v PPS v % průměru EU27)

NUTS 3	2009	2017
Brusel	225	207
Praha	186	188
Mnichov	232	248
Budapešť	147	140
Vídeň	169	150
Varšava	173	207

Zdroj: Eurostat, data na úrovni NUTS3.

Pozn.: PPS - standard kupní síly (Purchasing Power Standard).

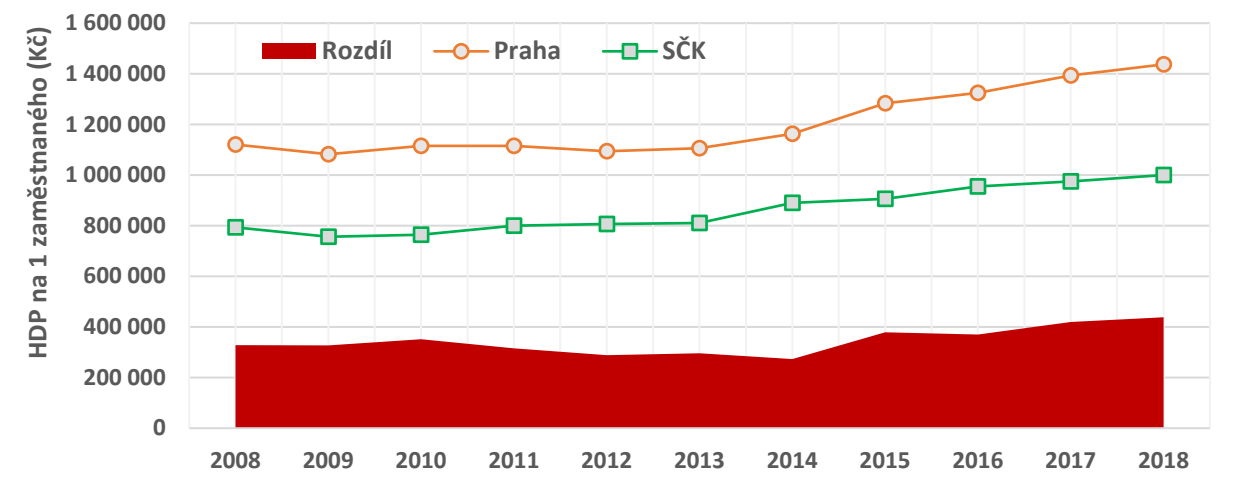
Ekonomická výkonnost HMP a SČK kraje je nejvyšší v celé ČR a projevuje se ve všech ekonomických ukazatelích z regionálních účtů, které ČSÚ publikuje na krajské úrovni. V roce 2018 se HMP na tvorbě republikového HDP podílela 26 % a SČK 12 %, tzn. 38 % ekonomického výkonu ČR je produkováno na tomto území. V HMP a SČK je také v ČR nejvyšší míra investic měřená tvorbou hrubého fixního kapitálu, což pozitivně ovlivňuje další růst ekonomického výkonu území. Vysoká míra produktivity v obou regionech se projevuje i nejvyšším disponibilním důchodem domácností na osobu. PMO je ekonomicky nejvýkonnější metropolitní oblastí v ČR, jelikož neexistují na této úrovni dostupná data, výše uvedené tvrzení lze odvodit z následující tabulky. HMP a SČK jsou na republikové úrovni na prvních dvou místech ze všech krajů¹⁸. Výkonnost PMO měřená celkovým HDP je dle počtu pracovních míst odhadnuta na 1 709 053 mil. Kč v roce 2018, jelikož v zázemí Prahy se nachází 54 % pracovních míst z celého SČK.

17 Tyto ekonomické prostorové vazby jsou identifikovány i v SRR21+, v odborných studiích, např. HAMPL, M., MARADA, M. (2015): Sociogeografická regionalizace Česka. Geografie, 120, č. 3, s. 397–421; nebo TVRDÝ, L. a kol. Trh práce a vzdělanost v regionálním kontextu. OSTRAVA:VŠB-TUO 2007.

18 V ČR se kromě PMO nachází další oblast složená z území dvou krajů, a to Hradecko-pardubická aglomerace. Společný ekonomický výkon Královéhradeckého a Pardubického kraje nedosahuje ekonomického výkonu HMP.

Z hlediska měření produktivity práce je nejvhodnější ukazatel HDP na 1 zaměstnaného, který zohledňuje i dojíždku za prací (na rozdíl od obvykle používaného ukazatele HDP na osobu, který podhodnocuje produktivitu Středočeského kraje). Níže uvedený obrázek ukazuje, že od roku 2014 dochází k nárůstu rozdílu v produktivitě mezi Prahou a Středočeským krajem. Důvodem rozdílu je zvýšená koncentrace kvalifikované pracovní síly s vyšší produktivitou na území Prahy. Obecně platí, že z důvodu aglomeračních efektů plynoucích z koncentrace podnikatelských aktivit v území dochází k úsporám z rozsahu a zvyšování produktivity, což zvýhodňuje území HMP před územím SČK. Mimo zázemí Prahy jsou v SČK silné ekonomické podniky, především v Mladé Boleslavi a Kolíně, které výrazně ovlivňují úroveň výše uvedené ekonomické výkonnosti SČK, z toho důvodu nelze jednoznačně potvrdit, že ekonomický výkon v rámci zázemí Prahy je vyšší než na území SČK mimo PMO.

Graf 3.2.1: Vývoj produktivity práce v běžných cenách (v Kč)



Zdroj: ČSÚ, 2020.

Z hlediska ekonomické výkonnosti subjektů v rámci odvětvové struktury se výrazně liší území HMP a SČK, jelikož na území SČK je nejvíce zastoupený zpracovatelský průmysl, který se podílí na HDP území 38 %¹⁹, v HMP je zpracovatelský průmysl zastoupen 7 %. V odvětví obchod, doprava, ubytování a pohostinství je zastoupení v obou územích téměř shodné (HMP 22 %, SČK 21 %). Další největší rozdíly jsou v odvětvích informační a komunikační činnosti (HMP 13 %, SČK 2 %) a profesní vědecké, technické a administrativní činnosti (HMP 13 %, SČK 5 %)²⁰.

Přímé zahraniční investice byly v roce 2018 nejvyšší v HMP, v rámci SČK z hlediska územního rozložení přímých zahraničních investic dominuje okres Mladá Boleslav, a pak okolí Prahy, tzn. okresy Praha-Východ, Kladno, Mělník a Praha-Západ nacházející se v zázemí Prahy.

Ekonomika SČK je vnitřně diferencovaná. Z hlediska územního rozložení ekonomických aktivit uvnitř SČK je zřejmá dichotomie mezi územími s vysokou mírou podnikatelské aktivity, mezi něž patří především ORP v zázemí Prahy případně ty, kde se nachází silnější ekonomické centrum. Naopak nižší míra ekonomické aktivity je v ORP v periferních částech kraje, zejména na jihu regionu, což se projevuje i v rozložení přímých zahraničních investic dle jednotlivých sektorů.²¹

19 Dle Podkladů pro aktualizace strategie SČK v rámci dokumentu Aktualizace programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2018–2024, s výhledem do 2030 je v rámci podrobnějšího rozložení ekonomických odvětví identifikován jako nejsilněji zastoupený automobilový průmysl, který se nachází především mimo území PMO (v Mladé Boleslavi a v Kolíně).

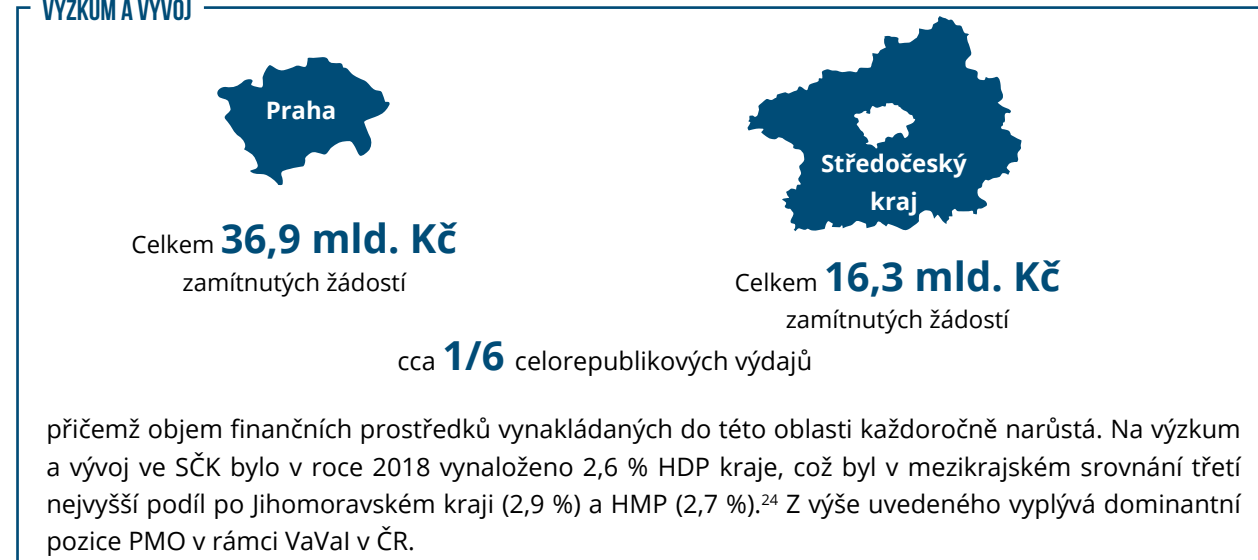
20 ČSÚ – Regionální národní účty, Hrubá přidaná hodnota v běžných cenách, 2018

21 Podklady pro aktualizace strategie SČK v rámci dokumentu Aktualizace programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2018–2024, s výhledem do 2030.

INOVACE

Podíl celkových výdajů na výzkum, vývoj a inovace činí v roce 2018 v ČR 1,79 % HDP²², z toho podnikatelské zdroje jsou ve výši 60 %, vládní a evropské zdroje 40 %. Vzhledem k vysoké koncentraci aktérů v oblasti výzkumu a vývoje, zejména vysokých škol, vládních výzkumných institucí a organizací, je hlavní město Praha centrem aktivit VaVal (věda, výzkum a inovace) celé ČR (a to zejména v oblasti základního výzkumu). Podle hodnocení indexu Evropské komise „Regional Innovation Scoreboard 2019“ patří Praha jako jediný region v ČR mezi tzv. silné inovátory („strong innovator“), SČK patří mezi střední inovátory („moderate innovator“)²³.

VÝZKUM A VÝVOJ



Dle posledních dostupných dat v HMP pracovalo v roce 2018 ve vědě a výzkumu celkem 39,3 tisíc zaměstnanců, což je 35 % všech zaměstnanců pracujících ve vědě a výzkumu v ČR. Krajem s druhým nejvyšším počtem těchto zaměstnanců je Jihomoravský kraj (21,8 tisíc) a třetím je SČK. V Praze se počet zaměstnanců ve VaV oproti roku 2017 zvýšil jen mírně (o 11 %). Ve Středočeském kraji pracovala v roce 2018 desetina všech zaměstnaných ve výzkumu a vývoji, tj. 7,9 tisíc osob.

V letech 2016 až 2018 inovovala v České republice necelá polovina (47 %) firem s 10 a více zaměstnanci, přičemž šlo o téměř totožný podíl jako v předchozím sledovaném období 2014–2016. Z mezinárodního pohledu podniky v ČR inovují stále pod průměrem zemí EU-28. V Praze inovovalo v letech 2016 až 2018 z celkového počtu podniků 50,3 %, ve Středočeském kraji to byla více než polovina podniků – 53,5 %, což představovalo druhou nejvyšší hodnotu po Libereckém kraji. Podniky v HMP i SČK se v rámci svých inovačních aktivit věnovaly intenzivněji inovacím podnikových procesů než inovacím produktů, přičemž tento trend převládá ve většině krajů ČR.

Z důvodu rozdílné podpory z ESIF v Praze a v SČK se některé **inovační aktivity soustředily spíše do zázemí Prahy než do samotného hlavního města**. Tento stav v PMO způsobil, že nová špičková výzkumná centra vznikla v oblasti SČK v zázemí Prahy (např. pracoviště Fyzikálního ústavu AVČR Dolní Břežany²⁵ ELI Beamlines a Centrum HiLASE, nová pracoviště v Ústavu jaderné fyziky –AVČR a ÚJV, a.s. v Řeži, BIOCEV, apod.).

²² Inovační strategie České republiky 2019–2030.

²³ Evropská komise (2019). Regional Innovation Scoreboard. Dostupné na https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/innovation/regional_en

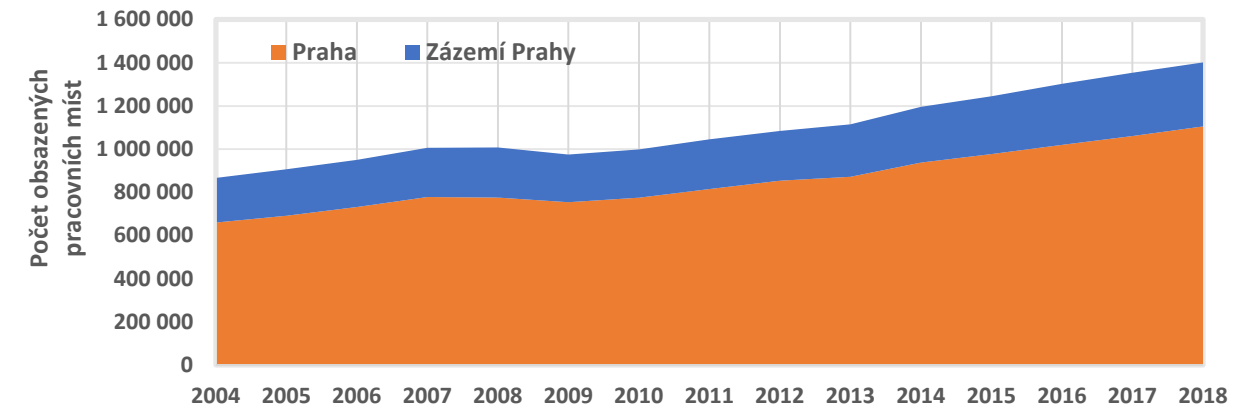
²⁴ HMP se od ostatních regionů liší nejen ve výši, ale i ve struktuře celkových výdajů na VaV. Ve všech krajích, právě s výjimkou HMP, připadá při financování VaV aktivit největší podíl na podnikatelský sektor. Při meziregionálním srovnání financování VaV v Praze je naopak situace opačná a dominantním zdrojem financí pro VaV je veřejný sektor, a to zejména vládní zdroje, pomocí nichž se v Praze financují dvě třetiny veškerých VaV aktivit (v Praze bylo z veřejných zdrojů vydáno 17,0 mld. Kč, ve SČK 3,1 mld. Kč). ZDROJ: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (2018), ČSÚ (2019d).

²⁵ Zde je však nutné zdůraznit, že z důvodu statistického vykazování výkonnosti nejsou samostatnými právníky osobami, ale spadají pod identifikační číslo AVČR, tzn., že jejich výkon je vykazován dle sídla AVČR, a to na území HMP.

ROZLOŽENÍ PRACOVNÍCH MÍST

Z hlediska ekonomické aktivity území měřené koncentrací pracovních míst²⁶ je vidět dominantní pozice Prahy v rámci PMO, která v průběhu let oproti zázemí zesiluje, na rozdíl od výše zmíněné rezidenční funkce, dané počtem trvale bydlících obyvatel, kde výrazně posiluje zázemí. Z toho důvodu dochází k navyšování každodenní dojížděky do HMP, a to jak individuální automobilovou dopravou, tak VHD. Na okrajích HMP a v zázemí dochází k procesu komerční suburbanizace, která se projevuje výstavbou obchodních a průmyslových areálů v zázemí Prahy. V zázemí Prahy dále v blízkosti radiálních dopravních tahů vznikly četné logistické areály, které zatěžují dopravní systém nákladní přepravou.

Graf 3.2.2: Počet obsazených pracovních míst (2004–2018)



Zdroj: MF, 2019.

Počet obsazených pracovních míst v PMO stoupl v letech 2004–2018 z více jak 800 tisíc míst na 1,4 mil. Praha vykazuje kladné saldo dojížděky a její podíl na celkovém počtu obsazených míst je v porovnání se zázemím Prahy zcela převažující. V roce 2008 byl tento podíl 77 % a v roce 2018 byl již 79 %. Počet obsazených míst v HMP stabilně narůstá od roku 2013, což zvyšuje nároky na infrastrukturu, dopravní, bytovou i technickou.

Nutno podotknout, že přes pokles podílu zázemí v PMO, toto území vykazuje vyšší rozvojovou dynamiku mezi lety 2008 až 2018 (měřenou nárůstem pracovních míst) než Středočeský kraj. Jedná se především o koncentraci pracovních míst do obslužných funkcí (školské, zdravotnické, bezpečnost atd.) spojených se změnou funkce území. Rovněž roste počet pracovních míst v bezprostředním zázemí Prahy, např. v oblasti VaV (např. Biotechnologické a biomedicínské centrum Akademie věd ČR a Univerzity Karlovy) nebo logistická centra.²⁷

Tabulka 3.2.2: Vývoj počtu obsazených pracovních míst mezi lety 2008 až 2018

Území	Počet obsazených míst		Změna		Podíl v PMO (%)	
	2008	2018	Absolutně	Relativně (%)	2008	2018
PMO	1 007 979	1 401 912	393 933	39	100	100
z toho	Praha	775 845	1 105 403	329 558	42	77
	zázemí Prahy	232 134	296 509	64 375	28	23
SČK	443 423	547 772	104 349	24		

Zdroj: MF, 2019.

²⁶ Koncentrace pracovních míst vychází z údajů Ministerstva financí, které tyto údaje zjišťuje prostřednictvím finanční správy pro stanovení rozpočtového určení daní, z toho důvodu jsou data zpracována až na úroveň obcí.

²⁷ Např. Amazon Logistic Prague s.r.o. společnost Prologis - provozovatel skladů a distribučních center (Prologis Park Prague Jirny, Prologis Park Prague Airport a další), dále Panattoni Park Prague Airport a další logistická centra.

PODNIKATELSKÁ AKTIVITA

Na území Středočeského kraje mělo ke konci roku 2019 své sídlo zaevidováno přibližně 344,6 tisíc ekonomických subjektů. Během roku přibýlo 1,8 tisíc subjektů, což představovalo meziroční nárůst 0,5 %. Vyšší meziroční růst zaznamenala mezi kraji pouze Praha (o 1,6 %).²⁸ Středočeský kraj se v organizační statistice vyznačuje vysokým podílem fyzických osob, převážně živnostníků, a nižším zastoupením právnických osob. Nejvyšší počet a intenzitu ekonomických subjektů (v přepočtu na počet obyvatel) v kraji dosahovala centrální oblast kraje, tvořená okresy Praha-západ a Praha-východ, která se od okrajových částí kraje odlišuje také v zastoupení subjektů podle právní formy a z hlediska zaměření na ekonomickou činnost.

Z hlediska převažující ekonomické činnosti působilo v roce 2019 nejvíce subjektů ve Středočeském kraji v oblasti velkoobchodu, maloobchodu a služeb spojených s opravou a údržbou motorových vozidel (22,9 %). Druhým nejčastějším zaměřením bylo stavebnictví (13,1 %), třetím profesní, vědecké a technické činnosti (12,8 %) a čtvrtým průmysl (12,4 %). Územní rozdíly v podílech subjektů podle zaměření na ekonomickou činnost jsou dány jak atraktivitou lokality (vyšší podíl subjektů podnikajících v profesní, vědecké a technické činnosti v centrální oblasti kraje), tak tradičními zvyklostmi a přírodními podmínkami (vyšší podíl subjektů podnikajících v zemědělství a lesnictví v okrajových okresech kraje – Rakovnicko, Benešovsko). Sídlo na území kraje v roce 2019 mělo 216 podniků s uvedeným počtem 250 a více zaměstnanců, což představovalo 8,9% podíl kraje na celorepublikové hodnotě. Vyššího podílu dosahovaly už jen hlavní město Praha (30,3 %) a kraje s největšími městy (Moravskoslezský kraj – 10,4 % a Jihomoravský kraj – 9,8 %). Největším zaměstnavatelem v SČK byla ŠKODA AUTO a.s. v Mladé Boleslavi, která neleží v PMO, ale má zásadní vliv na ekonomickou situaci především v severní část PMO.²⁹



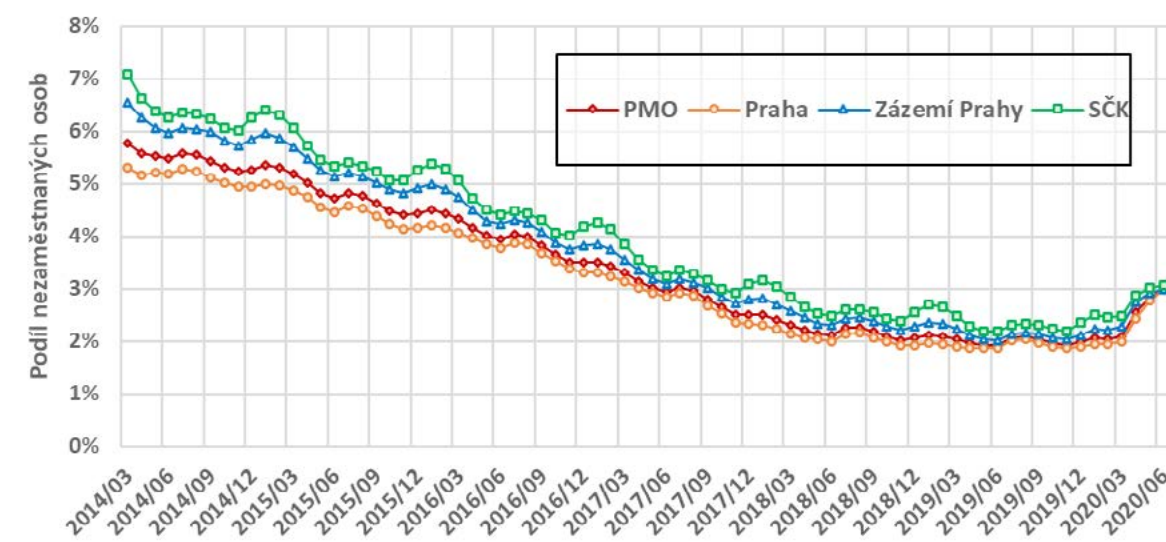
²⁸ V HMP v roce 2018 bylo zaregistrováno 622 377 ekonomických subjektů, v roce 2019 to bylo 632 250 ekonomických subjektů, tzn. nárůst o 9 873 subjektů, tzn. o 1,6 %.

²⁹ ČSÚ (2019a).

NEZAMĚŠTNANOST

Ekonomická výkonnost PMO dlouhodobě pozitivně ovlivňuje nízký podíl nezaměstnaných osob v území.³⁰ Podíl nezaměstnaných osob klesl z necelých 6 % v prvním čtvrtletí roku 2014 na 2 % ve čtvrtém čtvrtletí roku 2019. Příznivé hodnoty podílu nezaměstnaných v PMO byly přerušeny v druhém čtvrtletí roku 2020 jako důsledek krize Covid-19, která dopadá na celé analyzované území rovnoměrně. Byl identifikován nárůst nezaměstnanosti v zimních měsících v zázemí Prahy, který je způsoben vlivem ukončení sezónních prací zejména v zemědělství, stavebnictví a cestovním ruchu.

Graf 3.2.3: Podíl nezaměstnaných osob (03/2014 – 06/2020)



Zdroj: MPSV, 2020.

HLAVNÍ ANALYTICKÉ ZÁVĚRY:

- PMO je ekonomicky nejvýkonnější metropolitní oblastí ČR. Výkonnost PMO měřená celkovým HDP je odhadnuta na 1 709 053 mil. Kč v roce 2018.
- Z hlediska ekonomických aktivit vyjádřených obsazenými pracovními místy dochází k intenzivnějšímu nárůstu výrobní funkce HMP oproti zázemí. HMP v porovnání se zázemím zcela převažuje z hlediska koncentrace pracovních míst, jelikož v roce v roce 2018 byl podíl v Praze 79 % a v zázemí 21 %. Počet obsazených pracovních míst v PMO stoupl v letech 2008–2018 o 329 558 míst v HMP a v zázemí o 64 375 míst.

³⁰ Podíl nezaměstnaných osob vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 až 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku. Tento ukazatel je využíván od ledna 2013 a nahradil do té doby zveřejňovanou míru registrované nezaměstnanosti, která poměřovala všechny dosažitelné uchazeče o zaměstnání pouze k ekonomicky aktivním osobám (ČSÚ, 2012).

3.3 POTENCIÁLNÍ DOPAD COVID-19

V rámci analýzy byl identifikován **potenciální dopad COVID-19** – pandemie virového onemocnění COVID-19, která od ledna 2020 postupně postihla ve větší či menší míře všechny státy světa, bezprecedentně ovlivnila ekonomický a společenský život všech obyvatel. Opatření vlády České republiky z března 2020, která byla přijata s cílem zamezit nekontrolovanému šíření epidemie a zhroutení zdravotního systému mají dopad na fungování celé ekonomiky, kterou pandemie uvrhla do recese. Podle ČSÚ poklesl hrubý domácí produkt v ČR ve 2. čtvrtletí roku 2020 mezičtvrtletně o 8,7 % a meziročně o 11,0 %. Podle odhadů vzroste v roce 2020 míra nezaměstnanosti na 4,4 %, v roce 2021 se očekává nárůst na 5,1 % (tj. zhruba na dvojnásobek předkrizové úrovně).³¹ Z důvodu snížené poptávky propustily některé podniky část svých zaměstnanců, někteří zaměstnanci museli přistoupit na snížení mzdy, některé podniky svou činnost ukončily. Značná část zaměstnanců začala vykonávat svou práci z domova (home office). Omezení ekonomických aktivit způsobilo pokles příjmů územních samosprávních celků. Pro zmírnění těchto ekonomických dopadů krize byla vládou ČR přijata novela zákona o státním rozpočtu pro rok 2020, která navýšila schodek státního rozpočtu na 500 mld. Kč (s cílem podpořit soukromé investice i spotřebu domácností). Tlaky na městské rozpočty mohou způsobit zpomalení rozvoje měst a obcí PMO. Největší negativní dopad v hlavním městě Praze má pandemie na odvětví cestovního ruchu, ubytování a stravování, přičemž nejohroženější skupinou jsou živnostníci. Pokles počtu ubytovaných v Praze činil ve druhém čtvrtletí 2020 93,6 % a počet přenocování se snížil o 94,9 %. Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení poklesla plošně ve všech krajích (ČSÚ, 2020). Prahy se, jako centra kultury země, restriktivní omezení dotkla ihned a způsobila výpadky příjmů divadel, kin, muzeí a mnoha dalších subjektů. Významný dopad zaznamená i sektor stavebnictví, což může prohloubit již dosavadní krizi na trhu bydlení. Rovněž byl zasažen pro Prahu a zázemí důležitý sektor dopravy (ztráta příjmu z letecké a veřejné hromadné dopravy). Praha a zázemí, stejně jako ostatní území ČR, budou v příštích měsících čelit výpadkům příjmů v rozpočtu, což může ovlivnit financování potřebných investic pro rozvoj území (oblast dopravy, bydlení, životního prostředí, vědy a výzkumu) a také vytvářet tlak na schopnost spolufinancovat projekty, jež by měly být financovány z prostředků evropských fondů. Rovněž můžeme očekávat potenciální změny financování priorit měst a obcí, může také dojít k omezení investic do některých odvětví (např. kultura, sport) či zadlužování. Opatření vlády a zpomalení ekonomiky tak mohou dle odhadů z června znamenat pro HMP propad příjmů za rok 2020 až o 16,2 mld. Kč.³² V roce 2021 pak může dle predikce přijít HMP o příjmy až ve výši 7,2 mld. Kč v důsledku zrušení superhrubé mzdy a krytí kompenzačního bonusu pro podnikatele.³³ Středočeský kraj odhaduje ztrátu ze sdílených daní kolem 1,2 mld. Kč.³⁴ Kladno, jako druhé největší město PMO, může dle predikcí přijít za rok 2020 až o 245 mil. Kč.

Nejistota bude panovat také na trhu práce, kde se v roce 2020 očekává růst nezaměstnanosti a zpomalení růstu mezd. Nastartování a budoucí vývoj české ekonomiky a tím také ekonomické výkonnosti PMO se nyní odvíjí zejména od vývoje zahraniční poptávky a restartování důvěry v ekonomiku. Podle prognózy České bankovní asociace z července 2020 lze výraznější oživení české ekonomiky očekávat v roce 2021. Na úroveň roku 2019 se však hospodářská produkce vrátí nejdříve v průběhu roku 2022.³⁵ Ale vzhledem k druhé vlně **COVID-19** v září 2020 se tyto předpovědi z jara a léta 2020 zhorší.

³¹ ČSÚ (2020c), ČBA (2020).

³² iRozhlas (2020).

³³ SMSCR (2020).

³⁴ E15.cz (2020).

³⁵ ČBA (2020c).

4 ANALÝZA PROBLÉMŮ, ROZVOJOVÝCH POTŘEB A POTENCIÁLU ÚZEMÍ

Tato kapitola se zabývá čtyřmi problémovými oblastmi, které jsou napojené na EF, a řeší základní problematiku rozvoje území PMO a jsou vzhledem k integrovanému řešení relevantní. V rámci každé problémové oblasti jsou identifikovány 2-3 klíčové problémy ve vztahu k rozvojovým potřebám území při zohlednění rozvojového potenciálu území. Na identifikované potřeby bude reagovat nastavení Strategického rámce. Rozsah a struktura kapitoly vychází z požadavků Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů (MPIN) verze 13. Kapitola je zakončena stromem problémů, který propojuje vymezené problémy, příčiny a následky ve 4 problémových oblastech. V rámci každé problémové oblasti jsou uvedeny dílčí závěry a je zpracována analýza problémů. Souhrnné závěry analytické části jsou uvedeny v kapitole 5.

4.1

DOPRAVA



// Doprava je průřezovým tématem, klíčovým pro celou PMO.



PROBLÉMOVÁ OBLAST: DOPRAVA

Na základě desk research strategických dokumentů a identifikovaných potřeb od stakeholderu byly identifikovány níže uvedené problémy.

PŘÍČINY A DŮSLEDKY HLAVNÍCH PROBLÉMŮ V OBLASTI DOPRAVY:

Hlavní problém:

1.1/ Dlouhodobý nárůst intenzity silničního provozu

POPIS: V PMO dochází k dlouhodobému nárůstu intenzity silničního provozu (viz intenzivní růst dopravy na vnějším kordonu a nárůst zatížení radiál) formou osobní i nákladní dopravy.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none">Nárůst počtu obyvatel a ekonomických aktivit na území celé PMO vytváří velmi vysokou poptávku po přepravě osob i zboží.Proces suburbanizace z důvodu dojezdu za prací a službami do HMP především občany bydlicími v zázemí Prahy a mimo větší centra, kde je absence nebo zhoršená dostupnost občanské vybavenosti a služeb.Nadměrné využívání IAD z důvodu nedostatku efektivní a dostupné alternativy.Nedobudování kapacitní silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh a další kapacitní komunikace) včetně absence komunikací pro odvedení tranzitní dopravy mimo obydlená území HMP.Dopravní chování některých obyvatel upřednostňujících IAD.Absence koordinace územního plánování HMP a SČK.Nedostatečná ochrana zemědělského půdního fondu a následná výstavba logistických center v zázemí HMP.	<ul style="list-style-type: none">Přetížení silniční sítě (především regionálních a páteřních komunikací).Vysoké prostorové nároky na dopravu v klidu v intravilánu HMP (nedostatek parkovacích míst).Zvýšená nehodovost.Zhoršená kvalita ovzduší a zvýšená hluková zátěž v urbanizovaných oblastech.Nízká rychlost MHD z důvodu kongescí.Nárůst nákladní dopravy především v souvislosti s četnými logistickými centry na okraji Prahy a v jejím zázemí.	<ul style="list-style-type: none">Dobudování kapacitní silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh a další kapacitní komunikace) včetně komunikací pro odvedení tranzitní dopravy mimo obydlená území HMP.Posílení udržitelných forem dopravy prostřednictvím realizace „Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí“.Koncepční vyřešení dopravy v klidu na území PMO (vybudování záchytných parkovišť P+R a B+R na okraji HMP a u přestupních terminálů v zázemí Prahy, komplexní řešení parkování v centru HMP, např. rozšiřováním ZPS).Regulace vzniku nových logistických a obchodních areálů na okraji HMP a v zázemí PrahyPodpora infrastruktury pro sdílenou mobilitu.Snížení znečištění ovzduší v PMO prostřednictvím rozvoje elektromobility a dalších bezemisních druhů dopravy.

Hlavní problém:

1.2/ Nedostatečné využití potenciálu VHD

POPIS: Přes rozšiřování PID, je zde stále nevyužitý potenciál VHD v PMO, který by snížil velikost IAD.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none">Nedostatečná multimodalita dopravního systému včetně infrastruktury pro přestup na další druhy dopravy (kapacity P+R a B+ R systémů).Nedostatečné kapacitní kolejové spojení (metro D, zkapacitnění příměstské železniční dopravy, apod.).Dlouhé přepravní časy u VHD ve srovnání s IAD, především v okrajových částech PMO.Nedostatečné přizpůsobení vozového parku a infrastruktury potřebám specifických skupin cestujících.Stav a stáří vozového parku VHD.	<ul style="list-style-type: none">Snížená konkurenceschopnost VHD.Přednostní využívání IAD některými obyvateli PMO.Snížená atraktivita nedostatečně či nekvalitně obsluženého území VHD.	<ul style="list-style-type: none">Zajištění dostatku parkovacích míst v blízkosti dopravních terminálů, podpora návaznosti cyklodopravy na VHD formou zajištění napojení na cyklotrasy, výstavbou cyklodomů a podporou systému B+R.Podpora vyššího zastoupení nízkoomisních a bezemisních vozů ve vozovém parku VHD.Rozvoj příměstské a městské železnice.Další rekonstrukce dopravních terminálů PMO s důrazem na zajištění multimodalitu a dostatečné kapacity parkování.Zajištění dostatečné kapacity dopravní obslužnosti VHD v oblasti zázemí Prahy.Rozvoj preference veřejné dopravy (preferenční pruhy, preferenční prvky na světelných křižovatkách, atd.).Dostupnost VHD pro osoby se specifickými potřebami (např. bezbariérovost).

Hlavní problém:

1.3/ Omezené využívání cyklodopravy

POPIS: PMO oproti ostatním metropolím v oblasti cyklodopravy zaostává.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none">Chybějící či nevyhovující cyklistická infrastruktura včetně identifikovaných nenávazností PMO (především na hranici HMP a SČK) včetně jejího podfinancování.Nedostatečná kapacity B+ R a automatických parkovacích zařízení pro kola v rámci přístupných terminálů v rámci PMO.	<ul style="list-style-type: none">Zhoršená prostupnost některých částí PMO pro cyklisty.Nízká atraktivita, bezpečnost a dostupnost cyklodopravy.Nízký podíl cyklistické dopravy na celkové přepravě osob.	<ul style="list-style-type: none">Výstavba nových úseků cyklotras a zkvalitnění stávající sítě cyklotras na území PMO a jejich propojení včetně realizace projektů z Akčního plánu 2020–2023 s výhledem do roku 202756.Zajištění funkčního propojení cyklotras v HMP se zázemím Prahy.Výstavba cyklodomů a podpora systému B+R.



4.1.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Pražská metropolitní oblast, kde žije přes dva milióny osob s výrazně dominantním jádrovým městem, jehož podíl je na PMO 62 % obyvatel a 79 % obsazených pracovních míst, vytváří velmi vysokou poptávku po přepravě osob i zboží. Dopravní proudy se sbíhají v HMP. Rovněž na území HMP je výrazná dopravní spádovost do celoměstského centra. Tento charakter dopravních vazeb vede k trvalému zatížení až přetěžování radiálních dopravních tahů propojujících Prahu s ostatními regiony a s jejím zázemím. Dochází k zatížení dopravních uzlů na průsečících radiálních a tangenciálních tahů využívaných tranzitní dopravou, a to i v samotném intravilánu HMP. V zázemí Prahy v blízkosti radiálních dopravních tahů jsou četné logistické areály, které zatěžují dopravní systém PMO nákladní přepravou.

CHARAKTER DOPRAVY

Dopravní zatížení na území PMO dopravou mají zásadní vliv dva dlouhodobé trendy

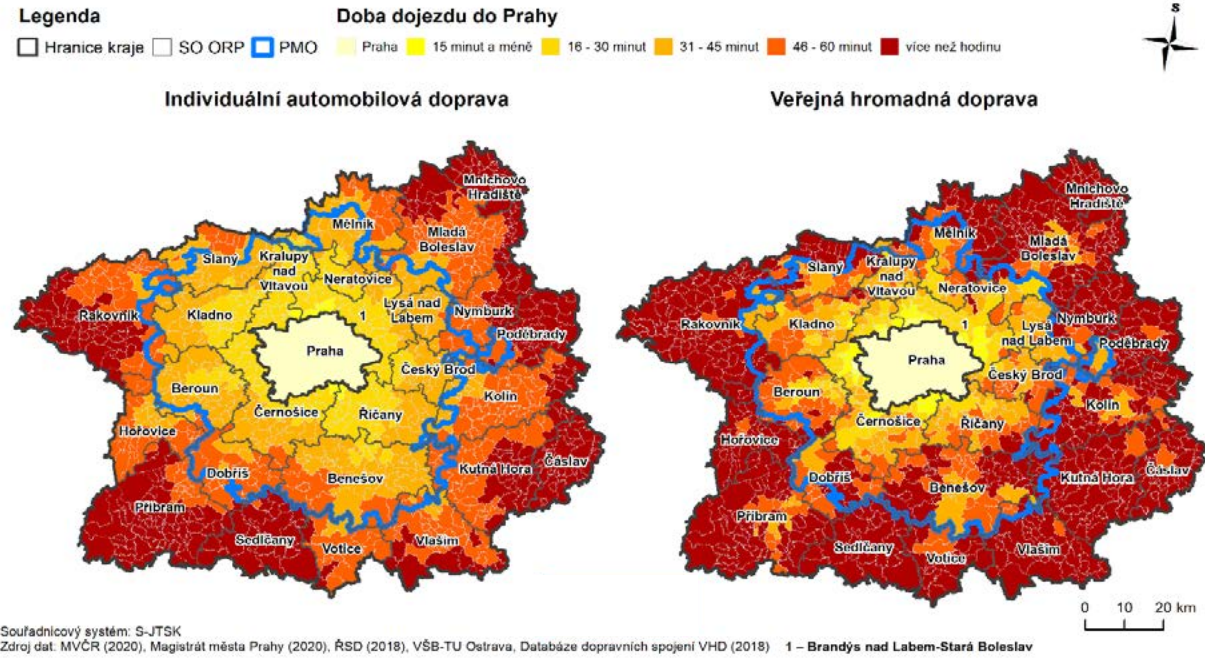
rostoucí míra automobilizace

(počet automobilů v přepočtu na počet obyvatel)

proces suburbanizace

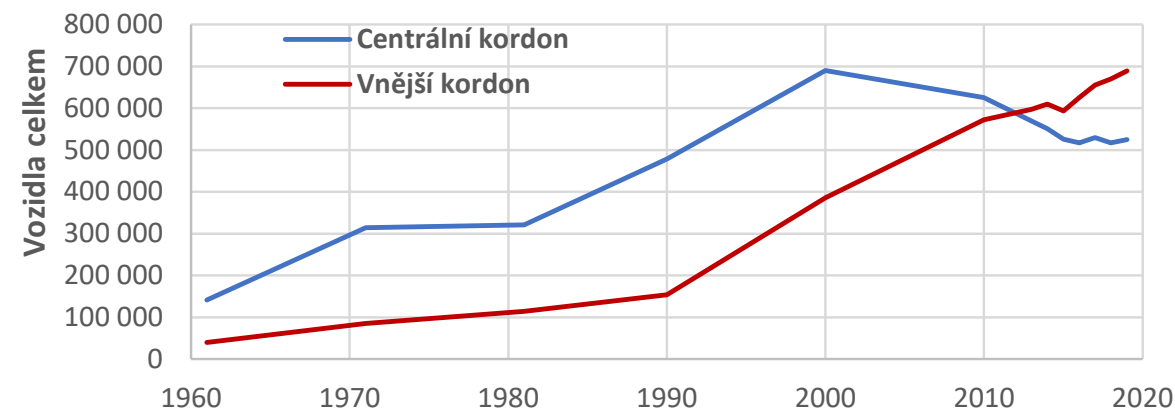
(stěhování obyvatel, výroby, komerčních a jiných funkcí do zázemí Prahy)

Obrázek 4.1.1: Doba dojezdu do Prahy individuální automobilovou dopravou a veřejnou hromadnou pravou



To částečně potvrzuje i níže uvedený graf, který zobrazuje rozložení intenzity automobilové dopavy mezi centrálním a vnějším kordonem HMP. Po intenzivním růstu dopavy v centrálních částech HMP v transformačním období mezi roky 1990 a 2000 se automobilová doprava začala více přesouvat na vnější kordon, což souvisí se zatížením vnějšího kordonu HMP dopravou směřující do HMP z jeho zázemí.

Graf 4.1.1: Vývoj intenzity automobilové dopavy na vnějším a centrálním kordonu



Zdroj: TSK hl. m. Prahy a IPR, zpracování PROCES.

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



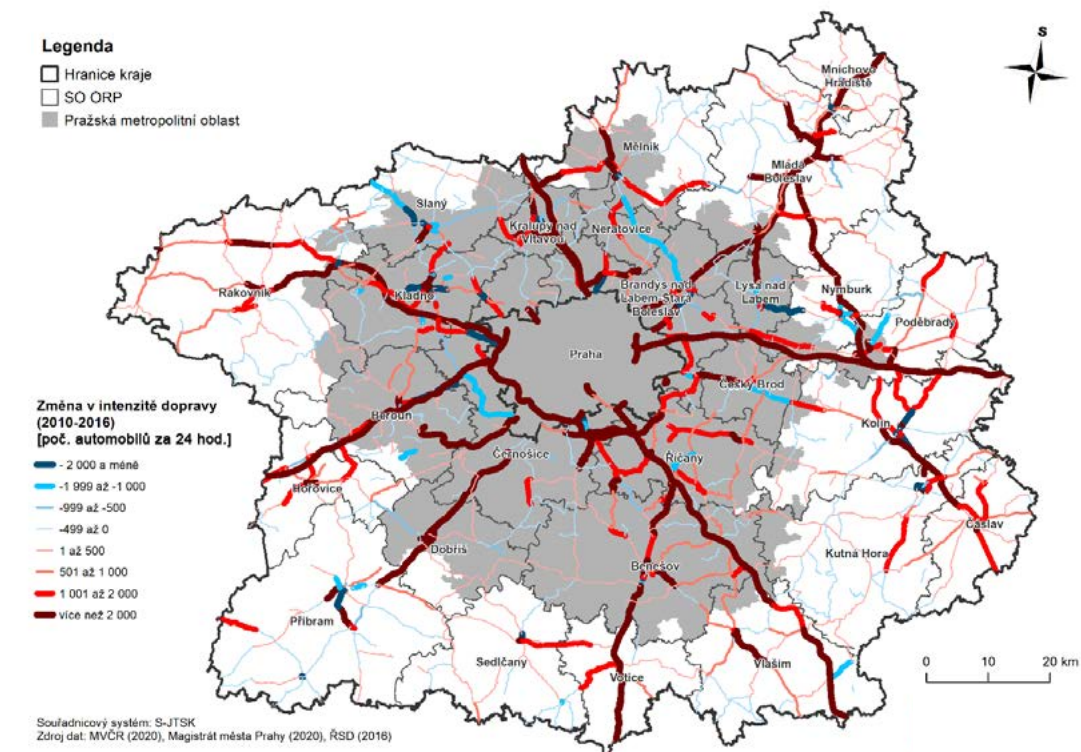
NEJZATÍŽENĚJŠÍ KOMUNIKACE

- **Jižní spojka**
- **Štěrboholská radiála**
- **Dálnice D1**
- **Pražský okruh**
- **Severojižní magistrála**

Na těchto segmentech dochází k souběhu dopravních proudů, jejichž zdrojovou oblastí je HMP. V zázemí se jedná především o tranzitní dopravu. Komunikace mnohdy vedou hustě obydlenými částmi, což způsobuje časté dopravní kongesce a tím negativně ovlivňují kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž.

Z dlouhodobého hlediska bude nezbytná realizace dalších silničních novostaveb, které vymístí intenzivní silniční (a především pak tranzitní) dopravu z hustě obydlených částí města – především pak dostavba vnějšího Pražského okruhu (dálnice D0) – a realizace kompenzačních opatření na stávajících komunikacích, která sníží dopady intenzivní automobilové dopavy na obytné prostředí města.

Obrázek 4.1.2: Změna intenzity dopavy mezi sčítáním 2010 a 2016



I v zázemí HMP je velké množství komunikací s mimořádnou zátěží IAD (především dálnice D1, D5, D11, D8 a D10). Zásadním problémem jsou však nevyhovující technické parametry silnic I., II. a místy i III. třídy, jejichž stav na mnoha místech neodpovídá stávající přepravní poptávce (např. I/2, I/61, II/605, II/606, II/115, II/603, apod.). To je kromě dlouhodobé podinvestovanosti důsledkem nekoordinovaného územního rozvoje v souvislosti s procesem suburbanizace, který vedl k masivní (především) rezidenční výstavbě bez ohledu na kapacity dotčené (nejen) silniční infrastruktury. Kvůli trasování řady dotčených komunikací intravilány sídel je tak i v širším zázemí HMP mnoho míst, kde je možné zaznamenat výrazné negativní důsledky IAD na obytné prostředí sídel. I v širším zázemí Prahy spadajícím do PMO tak bude zapotřebí realizace většího množství přeložek či novostaveb silničních komunikací dalších opatření pro snížení negativních důsledků intenzivní IAD na obytné prostředí sídel.

Středočeský kraj disponuje s velkou převahou nejdelší sítě silnic II. a III. třídy ze všech krajů v České republice. Ty plní funkce jak krajského, tak nadregionálního významu. Významná část aglomeračního okruhu (II/101) propojující až 120 obcí ve Středočeském kraji má v současnosti nevyhovující stavebně technický stav. Vysoká dopravní zátěž těchto silnic a jejich nevyhovující technický stav přispívá i k dlouhodobě vysoké dopravní nehodovosti na území PMO. V roce 2019 bylo v rámci PMO 29 903 dopravních nehod, z toho bylo na území HMP 71,6 % dopravních nehod, v zázemí Prahy jich bylo 28,4 %.

Specifickým problémem souvisejícím s rostoucí automobilizací a rostoucími výkony silniční dopravy jsou prostorové nároky projevující se jak rostoucím zábořem ploch v území kapacitní silniční infrastrukturou, tak zahlcením veřejného prostoru parkujícími vozidly. Pravě řešení dopravy v klidu bude jednou z hlavních rozvojových výzev, a to především v kompaktně zastavěném území HMP, ale i v návaznosti na přestupní vazby IAD a veřejné hromadné dopravy. V HMP je rozvíjen systém placeného stání, tento systém však zatím není dokončený a má negativní důsledky na sousedící okrsky, kde zatím parkovací zóny nejsou zavedeny. Systém P+R parkovišť neumožňuje uspokojení poptávky po parkování u zastávek kapacitních linek veřejné hromadné dopravy (především metra, železnice a autobusových zastávek na páteřních trasách), což se týká především železničních zastávek v širším zázemí HMP. V PMO v zázemí HMP bylo v období 2014–2020 podpořeno vytvoření 1 766 parkovacích míst (P+R), např. ve městech Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Beroun, Benešov, Lysá nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Dolní Břežany atd. Dále zde bylo vybudováno 864 parkovacích míst pro kola v rámci B+R a automatických parkovacích zařízení pro kola, např. v Lysé nad Labem, Milovicích a Berouně. V tomto období byla podpořena modernizace či vybudování 7 přestupních terminálů ve veřejné dopravě, např. ve městě Sázava, Týnec nad Sázavou, Řevnice, Benešov, Kralupy nad Vltavou, Vrané nad Vltavou, Neratovice. Pro realizaci projektů pro výstavbu P+R u nádraží je problém s převodem pozemků, zejména od soukromých subjektů nebo SŽDC.

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



4.12 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Dopravní obslužnost v PMO je zajišťována v rámci systému Pražské integrované dopravy. PID je organizována v rámci HMP příspěvkovou organizací ROPID a v rámci SČK příspěvkovou organizací Integrovaná doprava Středočeského kraje, které spolu úzce spolupracují. Jelikož se PMO nachází na území dvou vyšších územně samosprávných celků, nelze zatím z legislativních důvodů zajišťovat organizaci dopravní obslužnosti jedním subjektem. V rámci PID byl v roce 2019 počet přepravených osob 1 402 842 000 (1 281 700 000 v Praze a 121 142 000 ve SČK a ostatních krajích), počet obsluhovaných obcí je 770, z toho 56 % pouze autobusem.

Dlouhodobě dochází k nárůstu počtu přepravených osob v rámci PID, na což má vliv i zvyšující se velikost obsluhovaného území, což se projevuje i nárůstem délky provozní sítě i počtem najetých kilometrů. Nejvíce rozvinutá infrastruktura a síť linkového vedení je v HMP, kde je také největší přepravní poptávka.

Páteř systému MHD v HMP tvoří metro, které obstarává kapacitní a rychlou přepravu na nejvytíženějších relacích. Rozvoj sítě metra v HMP však není ukončen. Ve střednědobém horizontu by měla být vybudována nová linka D obsluhující jižní části HMP, které jsou zatím obsluhovány převážně kapacitně a provozně nevyhovujícími autobusovými linkami.

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



Od roku 1990 se postavilo jen 12 nových km tramvajových tratí, síť metra se od 90. let významně rozšířila, od roku 2013 přibýlo 6 km provozní délky sítě. Velký nárůst zaznamenala také autobusová doprava, u které je potřeba navyšovat nízkoemisní či bezemisní vozový park.

Tabulka 4.1.2: Parametry prostředků PID

Počet přepravených osob za rok (tis.)					
	Metro	Tramvaj	Autobus	Železnice	Celkem*
2014	450 136	356 877	443 927	70 548	1 323 798
2019	440 489	371 104	479 043	111 278	1 402 842

Ujeté vozo/vlako-kilometry za rok (tis.)				
	Metro	Tramvaj	Autobus	Železnice
2014	52 231	50 855	93 403	11 461
2019	60 894	58 509	113 888	24 909

Zdroj: TSK hl. m. Prahy, zpracování IPR Praha.

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

Ač dochází k růstu přepravovaných osob po železnici, existuje stále její přepravní potenciál, a to zejména jako rychlého a kapacitního dopravního prostředku uvnitř HMP. „Sít' příměstské a městské železnice je složena ze silných radiálních železničních tratí, které jsou dvojkolejné a elektrizované. Některé z nich již prošly modernizací, na jiných se modernizace teprve připravuje, respektive realizuje. Současný největší deficit v železniční infrastruktuře je podoba železniční tratě Praha – Kladno, která neodpovídá významu tohoto spojení. Tento deficit je o to závažnější, že tato trať bude využita i pro obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Naopak radiála, která dnes zcela chybí, je severovýchodním směrem obsluhující města Brandýs nad Labem – Starou Boleslav respektive Mladou Boleslav. Sít' významných radiál je doplněna lokálními tratěmi obsluhujícími méně zatížené relace. Tyto tratě jsou zpravidla jednokolejné, ale díky požadavkům na dynamiku vozidel a environmentální aspekty budou elektrizované. Poslední skupinou tratí jsou tangenciální spojení zajišťující doplňková spojení mimo centrum města, která nabízejí nová spojení a odlehčují přetížené centrum. Všechny tyto části systému jsou pro fungování městské železnice klíčové a budou realizovány.“³⁷ Osobních vlaků městské a příměstské železnice jsou tzv. spoje linky S a jsou charakterizovány pravidelným taktem a na vytížených relacích vysokou četností spojů.

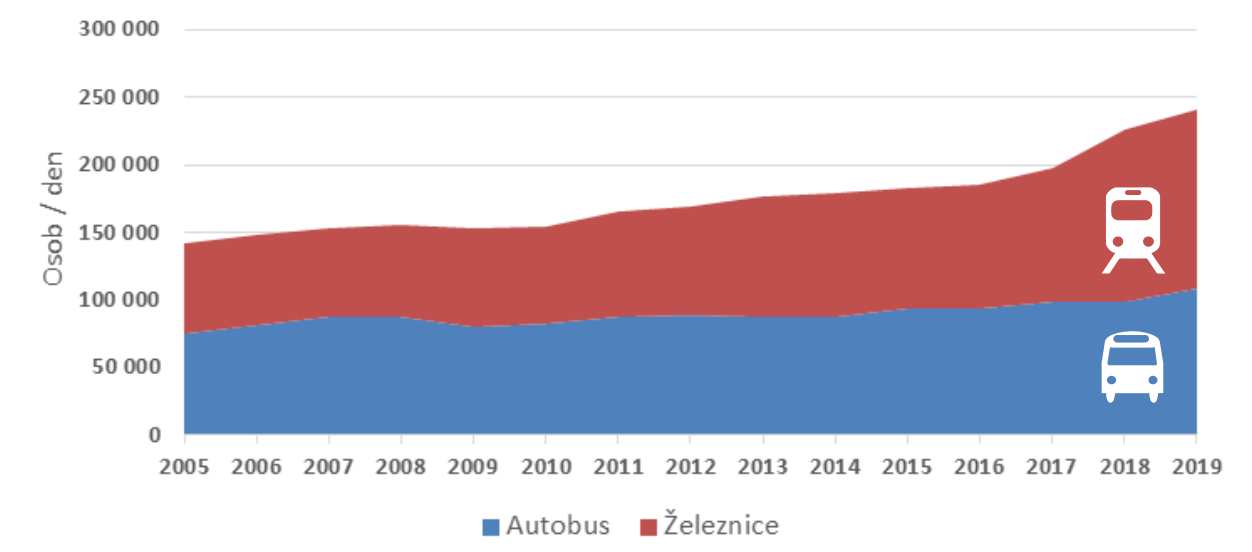
Přepravní potenciál je u železniční dopravy limitován omezenými přestupními vazbami na ostatní segmenty PID a IAD, chybějícími či nevhodně umístěnými zastávkami, nedostatečnou propustností některých úseků železniční sítě vzhledem k poptávce i nevyhovujícímu stavu stanic a zastávek a jejich začlenění do prostorové struktury města. Stejně tak je velkým problémem nevyrovnanost technického stavu jednotlivých tratí. Podrobné informace ohledně infrastrukturních a provozních požadavků jednotlivých tratí jsou uvedeny v kartách železničních tratí³⁸.

Klíčovým ukazatelem veřejné hromadné dopravy (VHD) pro PMO je vývoj počtu cestujících překračujících hranice HMP linkami PID, který vykazuje výrazný rostoucí trend (vliv integrace nových oblastí do PID), a to především ve využití železniční dopravy, a poskytuje tak rozvojový potenciál pro další odlehčení města od IAD.

37 IPR (2018) Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice

38 IPR (2018) Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice

Graf 4.1.2: Počet cestujících překračující hranice HMP linkami PID



Zdroj: TSK hl. m. Prahy, zpracování IPR Praha.

Z důvodu epidemie COVID-19 došlo v roce 2020 k poklesu cestujících MHD v HMP, z toho důvodu je od 1. září 2020 vypravováno o 10 % méně spojů v rámci MHD i příměstských linek, než v předchozích letech. Z důvodu epidemie COVID-19 a omezení počtu spojů hrozí, že dojde ke zvýšení využívání individuální automobilové dopravy.

Funkční bariérou pro vyšší využití hromadné (především pak kolejové) dopravy je také nedostatečná nabídka parkovišť P+R. Ke konci roku 2019 bylo v Praze celkem 21 parkovišť P+R s celkovou kapacitou 3 709 stání, došlo sice k jejich nárůstu oproti roku 2014, kdy jich bylo 16 a jejich kapacita činila 3 009 stání. V PMO v zázemí Prahy byla v rámci ISg ITI PMO 2014–2020 podpořena výstavba 1 766 parkovacích míst na P+R. Další rozvoj systému P+R v Praze do roku 2030 je podpořen schváleným Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí, který v tomto výhledu předpokládá vznik dalších 9 320 stání v Praze (zejména u stanic metra) a 8 700 stání ve Středočeském kraji (především u železničních stanic a zastávek)³⁹.

Specifickými aspekty v oblasti kvality a uživatelské atraktivity veřejné hromadné dopravy je stav, resp. stáří a vybavení vozového parku a přizpůsobení vozového parku a infrastruktury hromadné dopravy potřebám specifických skupin cestujících, zejména pak z hlediska bezbariérovosti. Zatímco u autobusů a tramvají dochází díky rozšiřování podílu nízkopodlažních vozidel k odbourávání bariérovosti, přetrvávají nedostatky u metra, kde je menší část stanic stále bariérových. V rámci autobusové dopravy je potřeba navyšovat nízkoemisní či bezemisní vozový park, jelikož těchto typů autobusů je nedostatek. Jedná se o opatření v souvislosti se zlepšením kvality ovzduší.

Dalším aspektem nízké atraktivity VHD⁴⁰ je nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy. Především se jedná o autobusovou a tramvajovou dopravu. V případě autobusové dopravy vedené po komunikacích z důvodu vlivu vysokých intenzit IAD a nedokonalé realizace preferenčních opatření (významné radiální a tangenciální komunikace v rámci HMP, radiální komunikace ze SČK do HMP). Tramvajová síť vykazuje nízkou cestovní rychlost; problém se týká především centrální části města⁴¹.

39 TSK, 2020. Ročenka dopravy 2019. <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky>

40 HMP (2019) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.

41 Dle PUMM je to výsledkem působení mnoha faktorů zahrnujících přetížení některých úseků tramvajových tratí, negativní ovlivňování provozu ze strany ostatních účastníků provozu (zejména IAD), infrastrukturu kolejových křížení (nízká rychlost přes výhybky, absence „rychlých výhybek“) i krátké mezizastávkové vzdálenosti v některých oblastech města.

Podle Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017–2023 ve znění aktualizace z roku 2020 ⁴⁴překračuje hranici HMP a SČK vzhledem k délce vzájemné hranice řada stávajících a výhledových cyklistických propojení. Řada stávajících cyklistických propojení vykazuje větší či menší vady a nedodělky a desítky potenciálních propojení zatím zůstávají pouze ve stádiu návrhu. Cílem HMP i SČK je dlouhodobě zajistit podmínky pro zlepšení návaznosti jednotlivých cyklotras SČK na cyklotrasy HMP a zajištění kvalitní spolupráce a koordinace jednotlivých akcí. Vzájemné propojení je i prioritou politických reprezentací obou krajů.



The screenshot displays the 'Středoevropský kraj' web application. The main map area shows the Prague region with various cycling routes and points of interest. The map includes labels for cities like Kladno, Praha, and Brno, and features a sidebar with a list of points of interest and a search bar. The sidebar on the right is titled 'Seznam vstupů' and contains a list of points of interest with checkboxes and descriptions. The map itself shows a network of roads and cycling routes, with points of interest marked by colored dots and numbers. The top of the page has a navigation bar with a search bar and a list of points of interest.

- 43

4.1.4 DÍLČÍ ZÁVĚR

Hlavní analytické závěry:

- Doprava je hlavním problémovou oblastí pro celou PMO, která má průřezový charakter a zasahuje do dalších problémových oblastí.
- Pro dopravu v PMO je charakteristická velmi vysoká poptávka po přepravě osob i zboží, dochází k výrazné koncentraci dopravních proudů do HMP.
- Problémem je hlavně vysoký podíl obyvatel PMO, kteří do Prahy denně cestují za prací či službami autem, a kterým současně chybí kvalitní alternativa v podobě rozvinutého, dostupného a propojeného systému veřejné kolejové dopravy a cyklostezek. Koncentrace pracovních míst do HMP v kombinaci s pokračujícím odlivem obyvatel z Prahy do jejího zázemí, nízkou dostupností veřejné dopravy na periferii metropolitní oblasti a s nedostatečně rozvinutou dopravní infrastrukturou (pro individuální i veřejnou dopravu) vytváří problematický mix.
- Klíčovým dokumentem pro vývoj dopravní obslužnosti PMO je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, dle kterého je nutné na území PMO podporovat udržitelné formy dopravy.
- Ve veřejné dopravě má stěžejní roli systém Pražské integrované dopravy (PID) umožňující cestování na jedné síti, jednu jízdenku a jeden jízdní řád.

ROZVOJOVÝ POTENCIÁL PMO V OBLASTI DOPRAVY



VYUŽITÍ POTENCIÁLU UDRŽITELNÉ MOBILITY V CELÉ PMO:

- Zatraktivnění VHD, a to jak zkrácením přepravních časů, tak zvýšením kvality služeb včetně kvality vozového parku, snížení negativních dopadů na životní prostředí.
- Efektivní a propojený systém VHD zajišťující kvalitní dopravní obslužnost oblasti zázemí Prahy a umožňující snadnou kombinaci různých druhů dopravy.
- Rozvoj příměstské a městské železnice, pro naplnění tohoto potenciálu je zapotřebí zvýšení kapacity tratě pro zajištění rozvoje a stability městské a příměstské železnice, realizace nových železničních zastávek pro odstranění nedostatečného provázání železniční dopravy s ostatními druhy dopravy⁵¹.
- Rozvoj udržitelných forem mobility a alternativ k IAD (sdílená mobilita, elektromobilita) přispívající ke snížení negativních dopadů intenzivní automobilové dopravy.
- Kvalitní propojení HMP se zázemím Prahy prostřednictvím sítě na sebe navazujících cyklotras vedoucích k rozvoji udržitelné městské a meziměstské mobility.



OPTIMÁLNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V PMO:

- Rozvinutá dopravní infrastruktura vedoucí ke snížení intenzity automobilové dopravy v PMO a jejích negativních externalit.
- Dostatečně řešený systém parkování v centru HMP a dostatek parkovacích míst v blízkosti dopravních terminálů usnadňujících návaznost VHD na IAD.



PMO se řadí v ČR k územím s nadprůměrně znečištěným ovzduším, kvalita ovzduší je negativně ovlivňována především automobilovou dopravou.



PROBLÉMOVÁ OBLAST: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

PŘÍČINY A DŮSLEDKY HLAVNÍCH PROBLÉMŮ V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ:

Hlavní problém

2.1/ SNÍŽENÁ KVALITA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V URBANIZOVANÝCH ÚZEMÍCH PMO

POPIS:

PMO se v rámci ČR řadí mezi regiony s nadprůměrně znečištěným ovzduším³. Rovněž je zvýšená hluková zátěž v obytných zónách především v okolí hlavních dopravních komunikací.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Vysoká intenzita automobilové dopravy. Zastaralé systémy vytápění domácností. 	<ul style="list-style-type: none"> Ohrožení života a zdraví obyvatel PMO a nárůst zdravotních rizik. Zhoršení kvality životního prostředí vedoucí ke snížení kvality života. 	<ul style="list-style-type: none"> Snížení znečištění ovzduší způsobovaného intenzivní dopravou. Podpora modernizace vytápění domácností vedoucí ke snížení znečištění ovzduší z lokálních topenišť v okrajových částech HMP a v zázemí Prahy. Realizace opatření v oblasti dopravy vedoucí ke snížení hlukové zátěže (protihlukové stěny, nízkohlučný povrch, aj.).

Hlavní problém

2.2/ NEDOSTATEČNÁ PŘIPRAVENOST PMO NA KLIMATICKÉ ZMĚNY

POPIS:

Na základě klimatických změn dochází k větší intenzitě výskytu extrémních hydrologických jevů v PMO, mezi které patří sucho⁴, povodně⁵, vlny horka⁶ apod.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Změny klimatu zvyšující riziko živelných pohrom, zejména záplav a sucha). Nedostatečný retenční potenciál krajiny a špatné přirozené rozlivy vody v krajině. Nedostatečný retenční potenciál urbanizovaných center a jejich přehřívání. Nízký podíl ekologicky stabilních ploch na území HMP. 	<ul style="list-style-type: none"> Zvýšení rizika ohrožení obyvatel extrémními jevy počasí. Snížení rozvojového potenciálu některých oblastí PMO z důvodu extrémních hydrologických jevů a ohrožení majetku obyvatel. Snížení kvality života v urbanizovaných oblastech (tepelný ostrov HMP). Výskyt sucha v PMO s častějším rizikem vzniků požárů především v lesích a rozšíření ploch napadených kůrovcem. Eroze zemědělské půdy. Urychlení odtoku srážek a vznik povodní z přívalových dešťů. 	<ul style="list-style-type: none"> Zajištění zásobování pitnou vodou především v zázemí Prahy. Pro území PMO je třeba zajistit: <ul style="list-style-type: none"> rozšíření systému zásobení pitnou vodou o oblasti, které jsou deficitní, a o území, kde je třeba zajistit zásobení s ohledem na místní nequalitní zdroje vody, doplnění, posílení a rozšíření hlavních distribučních řadů a s tím souvisejících objektů v rámci řešeného území ve vazbě na potřeby území, modernizaci a rekonstrukci stávajících vodárenských zařízení z důvodů jejich nedostatečné kvality a nevyhovujícího technického stavu. Zvýšení retenční kapacity území PMO, která může mít pozitivní dopad na snížení rizik sucha i povodní (pozemkové a krajinné úpravy). Realizace adaptačních opatření reflektujících klimatické změny (využití dešťové vody, vsakování dešťové vody, zelené střechy, podpora výsadby stromů). Zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru měst a obcí, podpora rekultivace parků. Realizace protipovodňových opatření s ohledem na rizika přívalových povodní. Vytvoření jednotné adaptační a mitigační strategie PMO.

Hlavní problém

2.3/ NEDOSTATEČNÁ APLIKACE PRINCIPŮ ŠETRNÝCH K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ V PMO

POPIS:

V rámci PMO a především v zázemí Prahy dochází k nárůstu produkce odpadů na obyvatele⁷, dále je nevhodný způsob nakládání s odpadními vodami⁸.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none">Nárůst produkce odpadů v PMO, především v zázemí Prahy.Neefektivně nastavené odpadové hospodářství a velké množství nevyužitého odpadu.Nedostatečná kanalizační infrastruktura v oblasti zázemí Prahy.	<ul style="list-style-type: none">Nevyužitý potenciál pro třídění a likvidaci odpadu a pro jeho další využití především v zázemí Prahy.Ekologická zátěž území z důvodu vypouštění nedostatečně vyčištěných odpadních vod.	<ul style="list-style-type: none">Aplikace principů cirkulární ekonomiky na území PMOSnížení objemu odpadu vyprodukovaného v PMO, jež není možné po recyklaci znovu využít.Podpora zakládání REUSE center a cirkulárních transformací sběrných dvorů.Zajištění dostatečných kapacit k recyklaci a opětovnému využití odpadů na celém území PMO.Zajištění dostatečné kapacity zařízení na energetické využití odpadů (ZEVO Mělník) včetně organického odpadu (bioplynové stanice).Potřeba systémového vyřešení svážení odpadu do ZEVO včetně nastavení vhodné hromadné a ekologické dopravy odpadu (nejlépe po železnici či vodní cestě).Zavedení principů cirkulárních ekonomik do aktivit měst a obcí.Budování kanalizační infrastruktury a čistíren odpadních vod především v oblasti zázemí Prahy.

PMO disponuje rozsáhlým přírodním bohatstvím, s množstvím přírodně cenných a také zvláště zákonem chráněných území (ZCHÚ).

NA ÚZEMÍ PRAHY A SČK SE ROZPROSTÍRÁ



2 300 ha maloplošných ZCHÚ na území Prahy

8 000 ha ZCHÚ v zázemí Prahy

6 chráněných krajinných oblastí (CHKO) ve Středočeském kraji

3 z nich se rozkládají nebo částečně zasahují do PMO (Český kras, Křivoklátsko, Kokořínsko)

Na území PMO se vyskytují i ptačí oblasti a evropsky významné lokality soustavy Natura 2000



4.2.1. KLIMATICKÉ ZMĚNY A EXTRÉMNÍ HYDROLOGICKÉ JEVY

V odborných studiích⁴⁷ zaměřených na dopady změn klimatu jsou identifikovány předpokládané změny: vyšší teploty, pokles srážek v letním období a nárůst extrémních meteorologických a hydrogeologických jevů, jako jsou vlny veder, dlouhá suchá období a přívalové deště, které přispívají ke vzniku povodní.⁴⁸

Mezi důsledky extrémně vysokých teplot ve městech patří především zvýšená úmrtnost a nemocnost obyvatel spojená se stresem z horka. V městských oblastech tak vzniká kvůli přímému slunečnímu záření a zpevněným tmavým plochám tepelný ostrov (Urban Heat Island). Takže jsou zde dosahovány vyšší teploty vzduchu než ve volné krajině.⁴⁹

Na níže uvedené mapě je zobrazena teplota povrchu pro území PMO, nejvyšší teploty byly dosaženy právě na územích zastavěných obytnou plochou, silniční infrastrukturou a na polích. Naopak nižší hodnoty jsou v zalesněném území, ale i na neposečeném travnatém porostu. Pokud by Praha chtěla snížit samotnou teplotu ve městě, bylo by třeba zvýšit množství městské zeleně a přijmout další opatření na snížení tepelného ostrova na území vycházející Strategie adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu⁵⁰ – nová verze (2020).

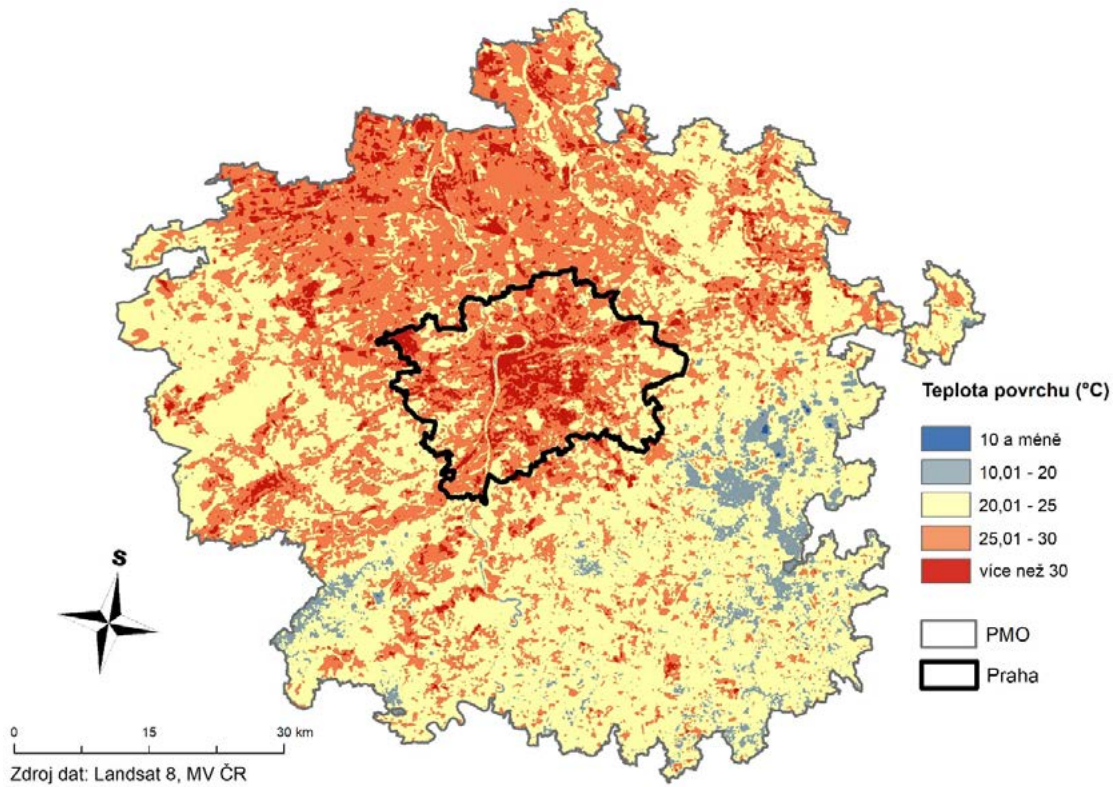
⁴⁷ Např. EEA (2017). *Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016*. European Environment Agency. Dostupné online: www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerability-2016. str 64.

⁴⁸ Např. PRETEL J., a kol. (2011). *Zpřesnění dosavadních odhadu dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření*. TECHNICKÉ SHRUTÍ VÝLEDKŮ PROJEKTU VaV SP/1a6/108/07 v letech 2007–2011. Praha: ČHMÚ.

⁴⁹ MŽP (2015) *Národní akční plán adaptace na změnu klimatu*

⁵⁰ HMP (2020) *Strategie adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu*. Dostupné na <http://adaptacepraha.cz/strategie-adaptace-rozklik/>

Obrázek 4.2.1.1: Mapa teploty povrchu (22. 7. 2020)



Zdroj: Landsat8, MV ČR (2020)



Na základě klimatických změn dochází i k větší intenzitě extrémních hydrologických jevů, kde kromě sucha patří povodně způsobené přívalovými dešti. Možnosti předpovídání přívalových povodní jsou velmi omezeny. Pro aktuální hodnocení ČHMÚ vyvinul indikátor přívalových povodní (Flash Flood Indicator), který ukazuje aktuální nasycenosti území vodou.

Z výše uvedeného důvodu je území ohrožené povodněmi hodnoceno prostřednictvím Q5, Q10 a Q100, které prostorově vymezují povodeň, jejíž kulminační průtok je v dlouhodobém průměru dosažen nebo překročen 1krát za 5 (Q5), za 10 (Q10), za 100 (Q100) let. Počet obyvatel, kteří žijí v oblastech, kam by zasahovala povodeň Q5, Q10 a Q100, a také počet budov, které by těmito povodněmi byly zasaženy, jsou obsaženy v následující tabulce.

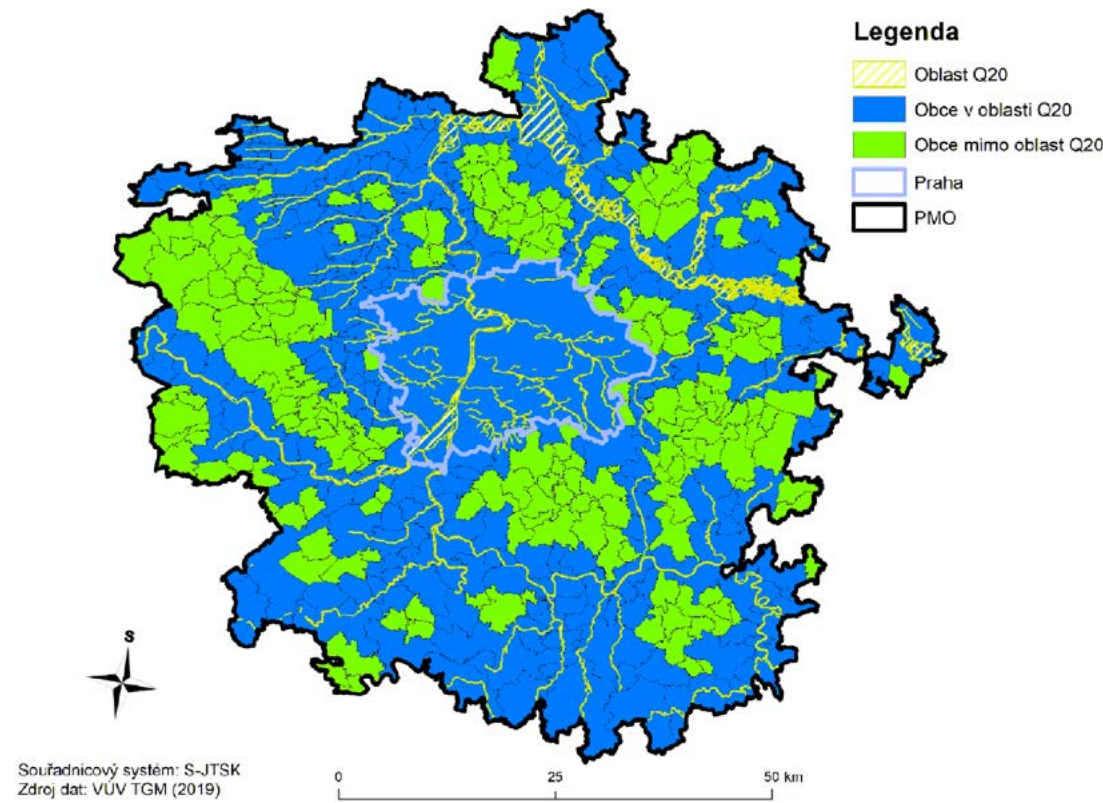
Tabulka 4.2.1.1: Ohrožené povodňové lokality (1. 1. 2019)

Území	Počet obyvatel			Počet budov		
	Q5	Q20	Q100	Q5	Q20	Q100
PMO	1 597	8 888	34 067	2 111	6 098	13 052
z toho	Praha	699	2 962	475	1 082	2 112
	Zázemí Prahy	898	5 926	1 636	5 016	10 940
SČK	1 468	9 365	31 317	2 120	7 072	16 565

Zdroj: VÚV TGM (2019)

Na níže uvedeném obrázku jsou vymezené obce PMO, ve kterých budou v případě Q20 zasaženy obytné budovy. Jedná se o většinu obcí PMO.

Obrázek 4.2.1.2.: Mapa obcí zasažených při Q20 v PMO



MZe a MŽP ve spolupráci s příslušnými správci povodí a místně příslušnými krajskými úřady pořizuje Národní plány povodí. Ty stanovují cíle pro ochranu a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů, ke snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, pro hospodaření s povrchovými a podzemními vodami a udržitelné užívání těchto vod pro zajištění vodohospodářských služeb a pro zlepšování vodních poměrů a pro ochranu ekologické stability krajiny.

4.2.2. KVALITA OVZDUŠÍ A HLUKU

4.2.2.1. KVALITA OVZDUŠÍ

Kvalita ovzduší v PMO je ovlivňována zejména automobilovou dopravou. Dále ji významně ovlivňují lokální topeniště na pevná paliva a průmyslová činnost (energetika a chemický průmysl). Pokles znečištění ovzduší PMO, ke kterému došlo zejména v 90. letech minulého století, byl hlavně výsledkem poklesu znečištění ze stacionárních zdrojů (průmyslu). Následující růst je zapříčiněn především vzrůstající automobilovou dopravou. Obecně se PMO v rámci ČR řadí mezi regiony s nadprůměrně znečištěným ovzduším.

BENZO(A)PYREN

Benzo[a]pyren (BaP) je nejproblematictější znečišťující látka v PMO, ale i v celé ČR. Je to polycyklický aromatický uhlovodík s prokazatelnými karcinogenními účinky. Roční limit je překračován v nejvyšší míře ze všech znečišťujících látek. Koncentrace BaP jsou vysoké v době topné sezóny, protože lokální vytápění je jeho nejvýznamnější zdroj, ale BaP je součástí i výfukových plynů. BaP je nejproblematictější znečišťující látka v PMO, ale i v celé ČR. Je to polycyklický aromatický uhlovodík s prokazatelnými karcinogenními účinky. Roční limit je překračován v nejvyšší míře ze všech znečišťujících látek. Koncentrace BaP jsou vysoké v době topné sezóny, protože lokální vytápění je jeho jednoznačně nejvýznamnější zdroj, ale BaP je součástí i výfukových plynů (např. na území HMP vyšší hodnoty v okolí D1⁵¹). V případě této karcinogenní látky jsou zvýšené koncentrace zaznamenány v celé PMO, nejvíce pak v oblasti Kladna.

POLÉTAVÝ PRACH (PM₁₀ A PM_{2,5})

Koncentrace prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} (tj. poléťavého prachu), které se do ovzduší dostávají nejčastěji spalováním fosilních paliv (elektrárny, spalovny, doprava), je v Praze ovlivněna zejména v okrajových částech domy s lokálními topeništi, v ostatních oblastech dopravní zátěží a průmyslovými zdroji.

NO₂

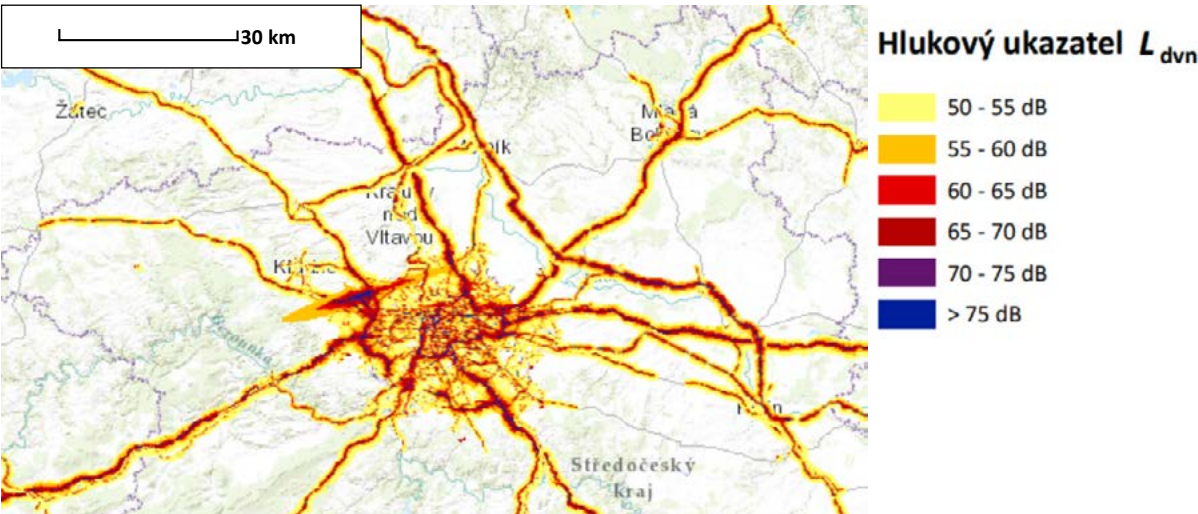
Nejběžnější oxidy dusíku NO_x zahrnují oxid dusičitý (NO₂) a oxid dusnatý (NO). Nejvíce oxidů dusíku se do ovzduší dostává vlivem dopravy, spalovacích procesů nebo také z chemického průmyslu. V nízkých koncentracích způsobuje NO₂ podráždění očí a horních cest dýchacích, v plicích se dostává do krve, kde je následně přeměněn na dusičnany a dusitany. Nejvyšší koncentrace se vyskytují podél hlavních silničních tahů, což v případě PMO zahrnuje mj. většinu území Prahy.

⁵¹ [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=imisni_mapy](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=imisni_mapy)

4.2.2.2. ÚROVEŇ HLUKU

Dalším hodnoceným ukazatelem kvality života ve PMO je úroveň hluku. Nejvýznamnějším zdrojem hluku jsou doprava a průmysl. Hluk negativně působí na lidské zdraví a narušuje některé fyziologické funkce lidského organismu (např. spánek, soustředění). V blízkosti rušných silnic a letišť je celková intenzita hluku L_{dvn} (den-večer-noc) vyšší než 75 dB, dochází tedy k překročení limitu pro hlukovou zátěž na veřejných prostranstvích.

Obrázek 4.2.2.1: Intenzita hlukové zátěže v okolí hlavních silničních komunikací



Zdroj: MZČR: Hlukové mapy 2017. (Online) <https://geoportal.mzcr.cz/shm/>

4.2.3. ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

V odpadovém hospodářství je připravována úprava legislativy. Nejdůležitějším cílem nové legislativy je zvýšení třídění a recyklace odpadů, odklon od skládkování a s tím související plnění povinných evropských cílů.

Podle nich již v roce 2025, tzn. za necelých 6 let, musí Česká republika recyklovat veškerý svůj komunální odpad z 55 %. Dnes se jí to daří pouze z 39 % vyprodukovaného komunálního odpadu. V roce 2030 musí být v ČR recyklováno 60 % komunálního odpadu, za dalších 5 let ještě o dalších 5 % více.⁵²

Přehled produkce odpadu a komunálního odpadu v PMO s rozdělením Prahy a zázemím Prahy je promítnuto v následujících tabulkách.

Tabulka 4.2.3.1: Produkce odpadů [t]

Území	Celková produkce všech odpadů		Nebezpečný odpad		Ostatní odpad		Stavební a demoliční odpad	
	2010	2018	2010	2018	2010	2018	2010	2018
PMO	8 009 557	8 842 371	292 101	255 057	8 550 269	7 754 500	6 080 433	5 529 366
z toho	Praha	6 795 498	5 245 778	211 467	138 274	6 584 031	5 107 504	5 369 435
	Zázemí Prahy	1 214 059	3 596 593	80 634	116 784	1 966 239	2 646 995	710 998
SČK	3 896 070	4 917 139	299 112	270 802	3 596 958	4 646 338	1 568 507	2 532 933

Zdroj: ISOH (2020)

⁵² MŽP (2019) Česko čeká velká odpadková revoluce, vláda dnes schválila novou odpadovou legislativu: https://www.mzp.cz/cz/news_20191207_cesko_cka_velka_odpadkova_revoluce_vlada_dnes_schvalila_novou_odpadovou_legislativu

Tabulka 4.2.3.2: Produkce komunálního odpadu [t]

Území	Celková produkce komunálního odpadu		Změna 2010–2018		Produkce na 1 obyvatele		Změna 2010–2018	
	2010	2018	Absolutní	Relativní	2010	2018	Absolutní	Relativní
PMO	1 122 910	1 158 782	35 872	3 %	0,57	0,55	-0,02	-4 %
Praha	762 449	694 123	-68 326	-9 %	0,61	0,54	-0,07	-12 %
z toho Zázemí Prahy	360 462	464 660	104 198	29 %	0,51	0,58	0,07	14 %
SČK	641 785	805 015	163 230	25 %	0,51	0,60	0,08	16 %

Zdroj: ISOH (2020)

Tabulka 4.2.3.3: Produkce odpadů na 1 obyvatele [t]

Území		Celková produkce všech odpadů		Nebezpečný odpad		Ostatní odpad		Stavební a demoliční odpad	
		2010	2018	2010	2018	2010	2018	2018	2018
PMO		4,1	4,2	0,1	0,1	4,4	3,7	3,1	2,6
z toho	Praha	5,4	4,1	0,2	0,1	5,3	3,9	4,3	3,0
	Zázemí								
	Prahy	1,7	4,5	0,1	0,1	2,8	3,3	1,0	2,0
SČK		3,1	3,6	0,2	0,2	2,9	3,4	1,3	1,9

Zdroj: ISOH (2020)

Jedním ze strategických cílů Plánu odpadového hospodářství ČR⁵³ je „Maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů a přechod na oběhové hospodářství“.

Z celkového množství vyprodukovaného komunálního odpadu bylo v PMO v roce 2018 využito 52 %, což je o 10 % více než v roce 2010. V HMP je komunálního odpadu využito ještě více – 55 %, nižší hodnota využitého komunálního odpadu je v zázemí Prahy, kde od roku 2010 se jeho množství zvýšilo téměř o 47 500 t.⁵⁴

Pro zpracování komunálního odpadu na území HMP má klíčovou roli spalovna ZEVO⁵⁵ v Malešicích, která zpracovává 95 % směsného komunálního odpadu. Na území PMO se nevyskytuje další ZEVO, ale v zázemí Prahy je plánována výstavba zařízení ZEVO ve městě Mělník.⁵⁶

⁵³ https://www.mzp.cz/cz/plan_odpadoveho_hospodarstvi_cr

⁵⁴ Způsoby využití odpadu na území HMP jsou blíže specifikovány v Krajském plánu odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016–2025 (http://portalzp.praha.eu/public/a6/a6/cb/2163511_651253_POH_krajPraha_2016_final.pdf) a v Plánu odpadového hospodářství Středočeského kraje pro období 2016 až 2025 ([https://www.mzp.cz/C1257458002F-0DC7/cz/plany_odpadoveho_hospodarstvi_kraju/\\$FILE/OODP-Central_Bohemia_Region_CZ-20160407.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F-0DC7/cz/plany_odpadoveho_hospodarstvi_kraju/$FILE/OODP-Central_Bohemia_Region_CZ-20160407.pdf)).

⁵⁵ Běžná spalovna slouží pouze k likvidaci odpadů, v ZEVO (zařízení pro energetické využití odpadů) dochází jejich termickým využitím k výrobě tepelné a elektrické energie. Na pomyslném žebříčku preferovaných řešení, jak s odpady nakládat, je tedy jejich energetické využití prostřednictvím ZEVO nadřazené pouhému odstranění, ať již spálením nebo uložením na skládku.

⁵⁶ <https://www.cez.cz/cs/zevo/casto-kladene-otazky.html>

4.2.4. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA S VAZBOU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V rámci navyšování počtu obyvatel v PMO je potřeba zajistit zásobování pitnou vodou především v zázemí Prahy. Vzájemná propojenost vodárenských systémů HMP a navazujících oblastí PMO a Středočeského kraje, je největší v rámci celé České republiky.

Vodohospodářská infrastruktura zahrnuje např. významné vodní zdroje Želivka a Káraný umístěné na území Středočeského kraje, dnes zásobuje pitnou vodou 1,27 mil. obyvatel HMP a dalších 250 000 obyvatel v navazující PMO.

U řady menších obcí v zázemí Prahy bylo v roce 2017 nakládání s odpadními vodami nevyhovující dle požadavků vyplývajících z legislativy, jelikož menší obce jsou často vybaveny kanalizací, která připomíná dešťovou kanalizaci, ale funkčně je kanalizací jednotnou. „Část obyvatel je do této kanalizace napojena přes septiky, jejichž funkčnost a údržba (pravidelnost vyvážení) se nekontroluje, zbývající část je napojena přímo do těchto kanalizací nebo do vodních toků bez jakéhokoli předčištění. Menší část rodinných domků a rekreačních objektů je vybavena bezodtokými jímkami (žumpami), které jsou vyváženy na zemědělské pozemky nebo blízké ČOV. Tyto jímky však většinou nevyhovují současným technickým předpisům frekvencí vyvážení ani vodotěsností. Počet obyvatel likvidujících odpadní vody tímto způsobem je značně vysoký, v některých okresech je srovnatelný s počtem obyvatel napojených na kanalizaci.“ V PMO je tento podíl nejvyšší u obyvatel v okrese Praha-východ (56 %), Beroun (do 50 %), nejméně v okrese Kladno (30 %) a v okrese Mělník (do 40 %)⁵⁷.



⁵⁷ SČK (2017). Vyhodnocení podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje území Středočeského kraje 4. úplná aktualizace.

4.2.5 ENERGETIKA

Ke zmírnění negativních dopadů energetiky na životní prostředí je realizována řada opatření, které jsou součástí energetické politiky HMP a SČK. Základními stavebními kameny energetické politiky PMO je současné naplňování požadavků na bezpečnost a spolehlivost dodávek energie a zajištění trvalé udržitelnosti rozvoje.

Programy a opatření v oblasti úspor energie a jejího efektivního využívání vycházejí z požadavků zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, které jsou rozvedeny v Územní energetické koncepci hl. m. Prahy 2013–2033⁵⁸ a Územní energetické koncepci Středočeského kraje 2019–2043⁵⁹.

Od roku 1994 poskytuje HMP dotace na přeměnu topných systémů (v současnosti Program Čistá energie Praha 2020) a využití obnovitelných zdrojů energie v bytech a v rodinných či bytových domech občanům ČR na území HMP. Cílem programu, je motivace vlastníků bytových objektů k realizaci projektů snižujících dopady lokálních topenišť na ovzduší v Praze⁶⁰. Zastupitelstvo HMP zároveň v září 2019 schválilo přísnější regulaci vytápění tuhými palivy (viz kapitola 3.3.2.1 Kvalita ovzduší), pro území SČK ale podobná vyhláška zatím neplatí.

Ve veřejném sektoru lze, obdobně jako u sektoru domácností, očekávat v následujících letech postupný pokles spotřeby paliv a energie a též změnu struktury palivové základny. Změna palivové základny se bude ubírat především k poklesu spotřeby tuhých paliv, ale částečně i zemního plynu, jež budou substituovány alternativními zdroji a elektrickou energií pro elektromobilitu. Se substitucí paliv bude též souviset výměna stávajících zdrojů energie s nižší účinností a jejich náhrada za moderní zdroje s vyšší účinností.

Lze očekávat též pokles spotřeby elektrické energie vlivem realizace úsporných opatření (např. využití energeticky úsporných spotřebičů, světelných zdrojů). Dalším aspektem ovlivňujícím spotřebu energie a paliv v tomto sektoru bude snižování energetické náročnosti budov – především vlivem další etapy zlepšování tepelně-technických vlastností budov (zateplování, výměna otvorových výplní, atd.) či výstavby budov s téměř nulovou spotřebou energie. Souhrnně lze ve veřejném sektoru předpokládat pokles ve výši maximálně 25 %.⁶¹

58 http://envis.praha-mesto.cz/UEK_2013/index.html

59 <https://www.kr-stredocesky.cz/web/regionalni-rozvoj/uzemni-energeticka-koncepce>

60 http://portalzp.praha.eu/jnp/cz/energetika_a_doprava/index.xhtml

61 <https://www.kr-stredocesky.cz/web/regionalni-rozvoj/uzemni-energeticka-koncepce>



4.2.6 DÍLČÍ ZÁVĚR

Hlavní analytické závěry:

- PMO se řadí k územím v ČR s nadprůměrným znečištěným ovzduším, kvalita ovzduší je negativně ovlivňována především automobilovou dopravou, lokálními topeništi na pevná paliva a průmyslovou činností spojenou s ekonomickými aktivitami v PMO.
- Na základě klimatických změn dochází i k intenzivnějším projevům extrémních hydrologických jevů, mezi které kromě sucha patří povodně způsobené přívalovými dešti.
- V zázemí Prahy se mezi lety 2010 a 2018 zvýšila produkce odpadů z 1,7 na 4,5 t/obyvatele ročně. Na území HMP naopak došlo v tomto období k poklesu produkce odpadů o téměř 1 550 000 tun. V rámci PMO došlo ke zvýšení podílu využitého komunálního odpadu, a to především na území HMP.

ROZVOJOVÝ POTENCIÁL PMO V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ



ZKVALITNĚNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V RÁMCI PMO:

- Snížení znečištění životního prostředí vedoucí ke zvýšení kvality života a zdraví obyvatel PMO.
- Dostatečná kapacita čištění odpadních vod a dobudovaná kanalizační infrastruktura v zázemí Prahy.
- Rozvinutý systém odpadového hospodářství na území PMO vyznačující se vysokou mírou materiálové recyklace nebo energetického využití odpadů.



MINIMALIZACE DOPADU KLIMATICKÝCH ZMĚN DO ÚZEMÍ PMO:

- Šetrné hospodaření v krajině s ohledem na přírodní cykly posilující odolnost PMO vůči extrémním klimatickým změnám.
- Zvyšování adaptace měst na klimatické změny (zelenomodrá infrastruktura, veřejný prostor).

4.3

VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST



“
Investice do vzdělávání, a v současné době zvláště do rozvoje kompetencí, jsou zásadní pro rozvoj a konkurenceschopnost každého území.
”



4.3.4 PROBLÉMOVÁ OBLAST: VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST

PŘÍČINY A DŮSLEDKY HLAVNÍCH PROBLÉMŮ V OBLASTI VZDĚLÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLASTI

Hlavní problém:
3.1/ NEDOSTATEČNÁ DOSTUPNOST VZDĚLÁNÍ (PŘEDEVŠÍM MŠ A ZŠ) V PMO
V POTŘEBNÉ KVALITĚ

POPIS: Nedostatečná kapacita MŠ a ZŠ ⁹, nedostatečné technické vybavení ZŠ pro zajištění výuky¹⁰

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Rostoucí příchod obyvatel do PMO. Neodpovídající nárůst kapacity MŠ a ZŠ. Zvyšující se počet obyvatel ve všech věkových kategoriích. Nevyhovující a nedostatečné vybavení škol v PMO pro zajištění kvalitní výuky (především v oblasti ICT). Nevyhovující technické zázemí budov vzdělávacích zařízení (odborné učebny). 	<ul style="list-style-type: none"> Snížení kvality vzdělání Zvýšení dojezdové vzdálenosti v zázemí Prahy do školských zařízení Vysoká dojíždka za vzděláním do HMP Nárůst investičních nákladů Snižování počtu studentů odborného vzdělání SŠ Nízká atraktivita polytechnických oborů 	<p>Zajištění dostatečné kapacity základních a mateřských škol.</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimalizace počtu žáků ve třídách i ve skupinách. <p>Modernizace a vybavení základních škol</p> <ul style="list-style-type: none"> Budování odborných učeben, modernizace, vybavení škol. Zajištění technologie do škol. Rozvoj on-line výuky na školách včetně zajištění náležitého technického vybavení pro děti ze sociálně slabých rodin. <p>Zajištění kvalitních pedagogů včetně jejich odborné úrovně</p> <ul style="list-style-type: none"> Zvýšení úrovně přípravy budoucích pedagogů. Další vzdělávání pedagogů. <p>Zlepšit využití potenciálu žáku</p> <ul style="list-style-type: none"> Podpora rozvoje nadaných žáků a studentů. Posílení podpory kariérového poradenství. <p>Zajistit připravenost absolventů dle potřeb trhu práce</p> <ul style="list-style-type: none"> Podpora řemeslných oborů a polytechnického vzdělávání na školách. Zajištění odborných výcviků žáků ve firmách - odborný výcvik na pracovištích zaměstnavatelů -> Zvýšení připravenosti absolventů pro trh práce. Zajištění finančních prostředků pro praxe žáků. Podpora spolupráce odborných středních škol s technologickými podniky umožňující získání praktických zkušeností.

Hlavní problém:**3.2/ Nedostatečná dostupnost zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO**

POPIS: V rámci PMO (mezi SČK a HMP) nejsou v oblasti zdravotní péče¹¹ a sociálních¹² služeb nastaveny vzájemné koordinační mechanismy, což zhoršuje dostupnost služeb.

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná koordinace zdravotních služeb v PMO a sociálních služeb v PMO. Nedostatek kapacity pobytových i terénních sociálních služeb vzhledem k prognóze v PMO. Problematická dostupnost zdravotní péče v zázemí Prahy na úrovni praktických lékařů a pediatriů. Proces stárnutí obyvatelstva (tj. zvyšování podílů osob 65+). Pokračující suburbanizace ohrožující vyvážený rozvoj PMO (dopravní a technická infrastruktura, občanská vybavenost). 	<ul style="list-style-type: none"> Snížení kvality života obyvatel především seniorů. Zhoršená dostupnost a kvalita veřejných služeb v zázemí Prahy. Pokles atraktivity obcí s nevyhovující občanskou vybaveností (zejména zdravotní a sociální). Problematické zajištění pobytových sociálních služeb v HMP. 	<ul style="list-style-type: none"> Zajištění potřebných kapacit zdravotních a sociálních služeb v návaznosti na demografickou prognózu. Podpora vzdělávání a zajištění personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb. Zajištění spolupráce v rámci PMO v oblasti plánování zdravotních a sociálních služeb. Propojování sociálních a zdravotních služeb.

**4.3.1 VZDĚLÁVACÍ INFRASTRUKTURA A JEJÍ KAPACITA****PŘEDŠKOLNÍ A ZÁKLADNÍ VZDĚLÁVÁNÍ**

Zvyšování počtu narozených od druhé poloviny 90. let 20. stol. mělo významný vliv na kapacity školních a předškolních zařízení. Problematika množství dětí nastupujících do mateřských škol (MŠ) či základní škol (ZŠ) a jejich výkyvů nebyla dlouhodobě reflektována v kapacitě a flexibilitě vzdělávacích služeb. S rostoucím příchodem obyvatel do PMO se zhoršuje situace v dostupnosti předškolního a základního vzdělávání.

Počet neuspokojených žádostí o zápis do mateřské školky je v Praze a ve SČK nejvyšší v ČR (v Praze představuje počet zamítnutých žádostí čtvrtinu z celkového počtu zamítnutých žádostí v ČR). Většina zamítnutých žádostí pochází ze spádového obvodu území (u Prahy je to v průměru 81 % z celkového počtu zamítnutých žádostí). Nedostatečná kapacita tak představuje významnou ekonomickou i sociální bariéru pro školní inkluzi a znovuzařazení rodičů na trh práce.

ZAMÍTNUTÉ ŽÁDOSTI O ZÁPIS K PŘEDŠKOLNÍMU VZDĚLÁVÁNÍ V HMP A STŘEDOČESKÉM KRAJI V ROCE 2021

Nedostupností mateřských i základních škol jsou postiženy především městské části, kde v posledních letech docházelo k významné bytové výstavbě. Naopak dostatek kapacit je patrný hlavně na větších sídlištích. V Praze je proto patrný nesoulad mezi demografickým vývojem obyvatel a bytovou výstavbou.

Mezi nejrizikovější regiony z hlediska MŠ a ZŠ, a to nejen v rámci SČK se řadí okresy:

- Praha – západ (SO ORP Černošice),
- Praha – východ (SO ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Říčany),
- Beroun (SO ORP Beroun).

STŘEDOČESKÝ KRAJ ODHADUJE, ŽE:

V horizontu **2 let** může dojít k nárůstu nedostatku kapacity v **MŠ o 1 500 míst a o 2 500 míst v ZŠ**. Tomu zatím neodpovídá připravenost infrastrukturních, resp. kapacitních projektů.

V horizontu **5 let** lze očekávat celkový nárůst nedostatku kapacit až na **3 000 míst v MŠ a 7 000 míst v ZŠ**, s odhadem investičních nákladů ve výši 2,1 mld. Kč, resp. 10 mld. Kč. Do 10 let se pak může jednat o nárůst až o 3 500 míst v MŠ a o 10 000 míst v ZŠ.

Rizika spojená s těmito nárůsty požadavků na kapacity ve vzdělávání zatím nejsou adekvátně reflektována. Středočeský kraj vnímá problém nedostatečných kapacit škol jako zásadní bariéru rozvoje PMO, a to zejména v těch částech kraje, které se nacházejí na území Pražské metropolitní oblasti. Nedostatečné kapacity budou mít řadu negativních dopadů např. v oblasti dopravy (zvýšení dojezdové vzdálenosti do školských zařízení).

Při řešení problému je navíc nutné postupovat koordinovaně s hlavním městem Prahou, která však rovněž čelí snižování volných kapacit. Stoupající počet obyvatel v okolí Prahy (mj. v důsledku suburbánní migrace a rozvoje některých obcí) bude mít v některých oblastech za následek kolaps v uspokojování poptávky po vzdělání. Středočeský kraj provedl zmapování nejrizikovějších okresů Středočeského kraje. Pilotně byl analyzován Dobrovolný svazek obcí (DSO) Jihozápad, zahrnující 13 obcí z okresu Praha-západ a jedna obec z okresu Beroun. Celkový odhad vývoje bilance kapacit na základě pilotní analýzy uvádí následující obrázek.

Následující tabulka⁶² obsahuje kapacity mateřských a základních škol v jednotlivých správních obvodech ORP a MČ na území PMO (celkový počet žáků v základních školách a souvisejících kapacitách na území příslušného správního obvodu)⁶³, přičemž níže jsou identifikovány rizikové správní obvody⁶⁴.

MŠ – NEJVYŠŠÍ RIZIKO U SO ORP/MČ:		ZŠ – NEJVYŠŠÍ RIZIKO U SO ORP/MČ:
Beroun;	Praha 01;	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav;
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav;	Praha 03;	Český Brod;
Černošice;	Praha 05;	Dobříš
Český Brod;	Praha 06;	Kolín;
Dobříš;	Praha 09;	Praha 06;
Kladno;	Praha 12;	Praha 20;
Kralupy nad Vltavou;	Praha 18;	Praha 21.
Kutná Hora;	Praha 22;	
Neratovice;	Říčany.	

VYBAVENOST ŠKOL

Prakticky všechny školy jsou vybaveny počítači, připojeny k internetu a školní agenda je zpracovávána z velké části v elektronické podobě. Mnoho škol také provozuje vlastní bezdrátovou síť a informační systém. Počítače ve školách mohou žákům nabízet výukové materiály prostřednictvím on-line výukových programů a webových stránek.

MEZI BARIÉRY EFEKTIVNÍHO POUŽÍVÁNÍ INFORMAČNÍCH A KOMUNIKAČNÍCH TECHNOLOGIÍ (ICT) VE ŠKOLÁCH PATŘÍ:

- špatná kvalita technologického vybavení,
- zastalý či špatně udržovaný hardware,
- nedostatečné vybavení výukovými programy,
- omezený přístup k ICT.

Mezi školami různě vybavenými ICT tak může narůstat tzv. digitální propast.

Při krajském srovnání počtu počítačů na prvním stupni základních škol **nedrží** prim hl. město Praha, ale naopak obsadilo až poslední příčku s 15,4 počítače na 100 žáků. Mezi základními školami druhého stupně pak nejhůře dopadl kraj Středočeský s 26 počítači na 100 žáků. Naopak nejvíce počítačů bylo v roce 2018 na prvním stupni ZŠ shodně v kraji Vysočina a Moravskoslezském kraji, kde se 100 žáků dělilo o 22,9 počítačů. Na středních školách bylo nejvíce počítačů poskytováno studentům středních škol v Jihočeském kraji, nejméně naopak studentům v hl. městě Praze.⁶⁵

Celkové množství počítačů ve školách obecně stále roste, převažují stolní osobní počítače, otázkou je však jejich kvalita. Na ZŠ v hl. městě Praha je 20 % všech počítačů mladších 2 let, u Středočeského kraje je to pouze 10 %.

63 MŠMT (2020) Analytické podklady a demografické predikce v oblasti kapacit předškolního a školního vzdělávání pro účely zacílení plánovaného investičního programu v gesci MMR.

65 ČSÚ (2019c)

STŘEDNÍ VZDĚLÁVÁNÍ

Nejvíce přijatých žáků na středních školách na území SČK a HMP je dlouhodobě v kategorii vzdělání střední odborné s maturitní zkouškou. Nejvíce žáků je v SČK vzděláváno v rámci obecné přípravy a následně v odvětví Strojírenství a strojírenská výroba a Gastronomie, hotelnictví a turismus⁶⁶.

V HMP byl vyšší podíl počtu nově přijatých žáků a studentů ve srovnání s ČR⁶⁷ v těchto oborech:

- kožedělná a obuvnická výroba,
- obchod,
- osobní a provozní služby,
- pedagogika,
- učitelství a sociální péče,
- umění a užité umění.

PROBLÉMY:

- nedostatek finančních prostředků pro realizaci vzdělávání mimo vlastní výuku,
- nedostatečné infrastrukturní vybavení škol – dílny, pozemky, stroje a nástroje, přístroje,
- nedostatek výukových materiálů, pomůcek a metodik,
- nedostatek odborných pedagogů,
- malý zájem o odborné vzdělávání,
- nezájem firem o spolupráci se školami,
- skutečnost, že se zaměstnavatelé nemohou plně přizpůsobit vzdělávacím potřebám žáků.

NA TYTO PROBLÉMY REAGUJÍ KRAJSKÉ AKČNÍ PLÁNY, KTERÉ SE V RÁMCI OPATŘENÍ ZAMĚŘUJÍ NA:

- podporu oblastí v rámci odborného vzdělávání včetně spolupráce škol a zaměstnavatelů,
- propagace polytechnického vzdělávání a řemesel,
- rozvoje kompetencí žáků a gramotnosti,
- inkluze a kariérového poradenství,
- rozvoj a vzdělávání pedagogických pracovníků (kurzy, stáže, výměna zkušeností, metodické materiály apod.),
- zapojení odborníků z praxe do výuky,
- podpora praxe žáků (stáže ve firmách, včetně zahraničních firem, odborné výcviky, exkurze, projektové dny, vedení vyučování žáky, dny otevřených dveří apod.),
- zlepšení vybavení škol (ICT - hardware i software, odborné učebny, laboratoře, dílny s novými pomůckami a zařízením, nákup odborné literatury, výukových pomůcek a materiálu.

66 Výroční zprávy o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji za školní rok 2017/2018
67 Analýza potřeb v hlavním městě Praze, dokumentace KAP

VYSOKOŠKOLSKÉ VZDĚLÁVÁNÍ

HMP je univerzitním městem s koncentrací vysokých škol. Počet studentů se na vysokých školách dlouhodobě snižuje (viz následující tabulka). Ke snížení počtu vysokoškolských studentů přispívá jednak pokračující pokles populačních ročníků vstupujících na vysoké školy a jednak snižující se zájem o některé obory.

Tabulka 4.3.1.1: Vývoj počtu studentů studujících na vybraných vysokých školám v PMO

	2015	2019
Univerzita Karlova*	46 954	45 456
České vysoké učení technické v Praze	20 214	17 175
Česká zemědělská univerzita v Praze	19 161	18 877
Vysoká škola ekonomická v Praze	15 553	13 400
Metropolitní univerzita Praha, o.p.s.	5 105	3 213
Univerzita Jana Amose Komenského Praha, s.r.o.	3 566	1 646
Vysoká škola chemicko-technologická v Praze	4 020	3 623
Vysoká škola obchodní v Praze, o.p.s.	2 858	1 676
Vysoká škola hotelová v Praze, s.r.o.	1 429	979
Akademie múzických umění v Praze	1 380	1 413
Akademie výtvarných umění v Praze	318	289
Vysoká škola umělecko-průmyslová v Praze	488	497
Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů Praha, o.p.s.	873	627
Celkem	121 919	108 871

Zdroj: MŠMT, 2020, Odbor statistiky, analýz a rozvoje eEducation

*Pozn.: Fakulty jsou i mimo území PMO.

V rámci PMO má HMP a okresy Praha-Východ a Praha-Západ vysoký podíl studentů vysokých škol dle místa trvalého bydliště na počet obyvatel ve věku 20–29 let (nad 23 %, viz níže uvedený obrázek). Pokles studujících osob vede k obtížím s naplněním kapacit vysokých škol a k vyššímu konkurenčnímu tlaku mezi vysokými školami. Problémová je také kvalita vybavenosti a části kapacit pro ubytování vysokoškolských studentů⁶⁸. Obecně v celé populaci má HMP vysoce nadprůměrný podíl osob s vysokoškolským vzděláním v rámci ČR (23,2 % oproti 12,5 % v ČR; tj. 263,3 tisíc osob podle SLDB 2011).

Profil absolventů středních a vysokých škol (SŠ a VŠ) nedostatečně reflektuje poptávku na trhu práce. Celospolečenským problémem je malý zájem uchazečů o studium především na technických oborech SŠ a VŠ, výrazný propad zaznamenaly řemeslné a technické obory učňovského školství. Přirozené zpoždění mapování poptávky na trhu práce a administrativní i technické obtíže neumožňují školám otevírat v dostatečném rozsahu obory, o které je zájem mezi uchazeči o studium.

68 IPR (2016). Územně analytické podklady hl. m. Prahy.



4.3.2 SOCIÁLNĚ-ZDRAVOTNÍ OBLAST

ZDRAVOTNÍ PÉČE

Populace SČK se rozrůstá a zároveň stárne, což vytváří tlak na zvyšování kapacity zdravotní péče. Před krajem stojí výzvy v podobě rozvoje nemocnic v takovém směru, aby dobře reagovaly na měnící se poptávku po zdravotní péči.

KLÍČOVÁ OPATŘENÍ V TÉTO OBLASTI JSOU:

- podpora investic do zastaralé infrastruktury nemocnic,
- modernizace technického a přístrojového vybavení nemocnic,
- poskytování zdravotní péče v zařízení sociálních služeb,
- péče v domácím prostředí pacienta (včetně sociálních inovací) a jejich vzájemná propojenost.

PROBLÉMY:

- nedostatku odborného personálu,
- nedostatek lékařů i zdravotních sester,
- byrokratizace a elektronizace ve zdravotnictví který urychluje odchod lékařů do důchodu.

Obyvatelé SČK využívají široké nabídky zdravotnických služeb HMP. Provázanost systémů zdravotní péče je na jedné straně výhodná pro občany SČK (např. dostupnost specializovaných zdravotnických zařízení), na druhé straně se jedná o značně limitující faktor pro efektivní strategické a koncepční plánování v oblasti středočeského zdravotnictví. Skutečností je, že mezi SČK a HMP nejsou v oblasti zdravotní péče nastaveny vzájemné koordinační mechanismy, které by např. zahrnovaly výměnu informací.

POČTY LÉKAŘŮ V KRAJÍCH



Praha

Celkem **10 300** lékařůV přepočtu na 1 000 obyvatel HMP
připadá **8** lékařůStředočeský
krajCelkem **4 279** lékařůV přepočtu na 1 000 obyvatel SČK
připadá **3,1** lékařů

Středočeský kraj

bude muset aktivně sledovat složení a vývoj sítě primární péče, jedná se především o:

- podporu a vznik ordinací pediatriů a praktických lékařů pro dospělé,
- podpora vzdělávání lékařů v kraji a příchod nových lékařů na území kraje.⁶⁹

**520** ordinací pro dospělé (nárůst o 13,3 % oproti 2008)**226** ordinací pro děti a dorost (pokles o 3 % oproti 2008)

SOCIÁLNÍ SLUŽBY

Na území HMP ke dni 6. 8. 2018 je dle registru poskytovatelů sociálních služeb poskytováno 541 sociálních služeb. Dobrá je místní dostupnost sociálních služeb i vzhledem k husté síti MHD. Naopak HMP se potýká s nedostatečnou kapacitou příslušných sociálních služeb pro seniory s ohledem na demografický vývoj a také s nedostatkem pracovníků, především v pobytových službách sociální péče na území HMP.⁷⁰

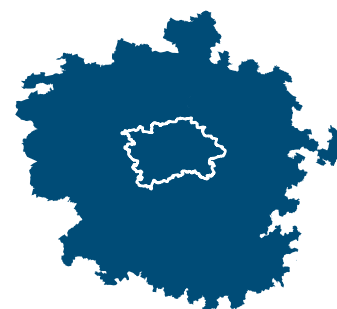
PROBLÉMY:

- Středočeský kraj čelí problému nutného rozšíření terénní nebo ambulantní formy sociální služby, především pro seniory s demencí.
- Ze strany občanů HMP se objevuje sílící trend zvyšování tlaku na kapacity pobytových sociálních služeb pro seniory, jejichž potřeba ohledně využívání pobytových služeb nemůže být z kapacitních důvodů uspokojena přímo na území HMP a vyhledávají SČK zařízení (především pobytové služby sociální péče – domovy pro seniory, domovy se zvláštním režimem a domovy pro osoby se zdravotním postižením).
- V rámci PMO je vyšší podíl těchto pobytových služeb v zázemí Prahy než v HMP.

Tato situace se může v budoucnu stát těžko udržitelnou a bude nezbytné přistoupit k úzké spolupráci SČK s HMP.

Mnozí občané SČK využívají ambulantní sociální služby v HMP (osoby žijící v těsném okolí HMP jako SO ORP Černošice, SO ORP Říčany a SO ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) – tato území patří k nejlidnatějším, v nepoměru k tomu je ale vybavenost místními sociálními službami (problém nastává, když např. klesne mobilita osob doposud dojíždějících za službami do HMP).⁷¹

POČTY LŮŽEK POBYTOVÝCH SOCIÁLNÍCH SLUŽEBV PMO

**5 746** lůžek v domovech pro seniory,
(přičemž více jak polovina se nachází v zázemí Prahy.)**2 591** lůžek v domovech se zvláštním režimem,**1 162** míst v domovech pro osoby se zdravotním postižením**1 310** míst v azylových domech.**540** míst v chráněném bydlení

Z výše uvedeného vyplývá, že vzhledem ke stárnutí populace narůstá také v PMO potřeba většího zajištění sociálních služeb. Podíl lůžek v Praze a v jejím zázemí je vyrovnaný. V PMO vykazuje hlavní město Praha vyšší podíl lůžek v týdenních stacionářích, azylových domech, domech na půl cesty a v zařízeních pro krizovou pomoc, v centrech sociálně rehabilitačních služeb a služeb následné péče. Praha zázemí vykazuje vyšší podíl lůžek u domovů pro osoby se zdravotním postižením, domovů pro seniory, domovů se zvláštním režimem, chráněné bydlení a terapeutické komunity.

70 Magistrát hlavního města Prahy (2020)
71 Středočeský kraj (2020a)

VYLOUČENÉ LOKALITY

V PMO bylo 27 vyloučených lokalit v roce 2015⁷², přičemž 21 lokalit se nacházelo v zázemí Prahy (tyto lokality také představují téměř 60 % počtu Středočeského kraje), což představuje tlak na sociální systém – většina obyvatel vyloučených lokalit je nezaměstnaná s dosaženým nejvyšším základním vzděláním – přesto je počet vyloučených lokalit v PMO ve srovnání s ostatními kraji v ČR nízký.

Na území hlavního města se nachází 6 dlouhodobě existujících vyloučených lokalit, v nichž žije více než 9 tisíc obyvatel. Prakticky všechny lokality jsou dlouhodobě osídlené a obývané starousedlíky. Vyloučené lokality jsou především soustředěny v severozápadní části PMO.

72 Gabal, I. a kol. (2015) Analýza sociálně-vyloučených lokalit v ČR. Dostupné na https://www.esfcr.cz/mapa-svl-2015/www/analiza_socialne_vyloucenych_lokalit_gac.pdf

4.3.3 DÍLČÍ ZÁVĚR

Hlavní analytické závěry:

- Nárůst obyvatel v PMO všech věkových kategorií zvyšuje nároky na veřejné služby. Především v oblasti zdravotní péče je problematická dostupnost v zázemí Prahy na úrovni praktických lékařů, dále je identifikována nedostatečná kapacita pobytových i terénních sociálních služeb. Problém se bude prohlubovat vzhledem k demografické prognóze a nárůstu počtu osobo ve věku 65 let.
- Dochází k naplňování/přeplňování kapacit vzdělávací infrastruktury. V důsledku nárůstu počtu osob ve věku 0–14 let v PMO (MŠ, ZŠ). Rozložení vybudované vzdělávací infrastruktury neodpovídá prostorovému rozmístění dětí v rámci území PMO.
- Nedostatečné vybavení škol ICT pro výuku. Nedostatečný přístup k výpočetní technice u dětí, žáků a studentů ze sociálně slabých rodin.

ROZVOJOVÝ POTENCIÁL PMO V OBLASTI VZDĚLÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLASTI



ZKVALITNĚNÍ A ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI VZDĚLÁVACÍCH, SOCIÁLNÍCH A ZDRAVOTNÍCH SLUŽEB V RÁMCI PMO:

- Kvalitní výuka na školách - vzdělávání pedagogických pracovníků, moderní vybavení škol odpovídající aktuálním požadavkům trhu práce.
- Naplňené studijní obory poptávané na trhu práce.
- Vysoká míra spolupráce odborných středních škol s technologickými podniky umožňující získání praktických zkušeností.
- Aktivní spolupráce vysokých a středních škol, zejména v oblasti technických a přírodovědných předmětů.
- Systémové využívání stáží SŠ a VŠ studentů ve firmách.
- Spolupráce aktérů v oblasti vzdělávání (akademické obce a veřejné správy, škol a dalších organizací působících v dalším vzdělávání, zaměstnavatelé, ÚP atp.).
- Spolupráce aktérů v oblasti zdravotnictví a sociálních služeb.
- Zajištění dostupné primární zdravotní péče v celé PMO.
- Zajištění dostupnosti pobytových, terénních a ambulantních sociálních služeb v rámci celého území PMO.

4.4

CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚICTVÍ



Cestovní ruch v PMO je velmi perspektivní sektor, jehož potenciál nebyl dosud plně využit.



4.3.4. PROBLÉMOVÁ OBLAST: CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚICTVÍ

PŘÍČINY A DŮSLEDKY HLAVNÍCH PROBLÉMŮ V OBLASTI CESTOVNÍHO RUCHU, KULTURNÍHO A PŘÍRODNÍHO DĚICTVÍ

Hlavní problém: 4.1/ VYSOKÁ KONCENTRACE CESTOVNÍHO RUCHU NA ÚZEMÍ HMP

POPIS:

Turismus v centru Prahy je na hranici únosné kapacity, vedle ekonomických přínosů způsobuje řadu komplikací pro obyvatele metropole

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Rostoucí trend globálního masového turismu a dlouhodobá mezinárodní popularita Prahy jako cíle městského turismu. Vysoká koncentrace kulturních památek na malé ploše (centrum Prahy). Nevyužitý potenciál spolupráce s regionálními destinačními společnostmi (zázemí PMO). 	<ul style="list-style-type: none"> Ztráta autenticity historické části HMP v důsledku nadměrné turistické zátěže. Poškozování památek. Turistická gentrifikace v rámci centra HMP. Snižující se dopravní prostupnost a zaplnění veřejného prostoru turisty. Snížení kvality života a bezpečnosti obyvatel HMP. Vytlačování služeb denní potřeby. Odliv obyvatel z centra města, pokračující suburbanizace. 	<ul style="list-style-type: none"> Podpora rozproštění turistů v celé oblasti PMO. Propagace turistických atraktivit v zázemí PMO, spolupráce s místními organizacemi a podnikateli. Tvorba alternativních turistických tras eliminujících přílišnou koncentraci zahraničních návštěvníků na tradičních místech. Spolupráce organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí v zázemí Prahy. Udržitelnost cestovního ruchu jako značka spolupráce.

Hlavní problém: 4.2/ NEVYUŽITÝ POTENCIÁL ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU V OBLASTI ZÁZEMÍ PRAHY

POPIS:

Přes rozmanité přírodní a kulturní dědictví není potenciál cestovního ruchu v oblasti zázemí Prahy plně využit

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná spolupráce lokálních destinačních organizací s Prahou (Prague City Tourism a dalšími aktéry). Neúčinná komunikace a marketing zaměřená na zahraniční turisty mířící do Prahy s cílem odklonit jejich zájem také do širšího centra Prahy a zázemí města. Vysoká konkurence Prahy zejména pro zahraniční návštěvníky. Převládající charakter jednodenních rekreačí v oblasti zázemí Prahy. 	<ul style="list-style-type: none"> Omezený ekonomický přínos cestovního ruchu v zázemí Prahy. Pokračující nevyrovnanost v turistické návštěvnosti centra Prahy ve srovnání se zázemím Prahy. Dlouhodobě nízký podíl zahraničních návštěvníků v oblasti zázemí Prahy. 	<ul style="list-style-type: none"> Podpora rozproštění turistů v širší oblasti PMO. Propagace turistických atraktivit v zázemí PMO, spolupráce s místními organizacemi a podnikateli. Tvorba alternativních turistických tras eliminujících přílišnou koncentraci zahraničních návštěvníků na tradičních místech. Spolupráce organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí v zázemí Prahy. Zlepšení zacílení marketingu cestovního ruchu na silný pražský zdrojový trh, zaměření na konkrétní cílové skupiny (víkendové relaxační pobyty), poznávací turistika, sport a přírodní atraktivita.

Hlavní problém:**4.3/ NEROVNOMĚRNÉ ROZLOŽENÍ A NEDOSTATEČNOST INFRASTRUKTURY CESTOVNÍHO RUCHU**

POPIS:

Chybějící základní a doprovodná turistická infrastruktura především v zázemí Prahy

Příčiny	Důsledky	Rozvojové potřeby
<ul style="list-style-type: none"> Nekvalitní dopravní infrastruktura zejména komunikací nižších tříd. Nižší dostupnost vybraných atraktivit veřejnou dopravou, nedostatečné využití veřejné dopravy pro turistické účely. Nedokončená síť cyklostezek. Chybějící infrastruktura pro vodní turismus (přístaviště, mola, kotviště, atd.). Nutné investice do údržby a oprav památek a příslušné vybavenosti. Nízká kvalita poskytovaných služeb v oblasti zázemí Prahy. 	<ul style="list-style-type: none"> Omezená návštěvnost a rozvoj cestovního ruchu v zázemí Prahy. Snížení ekonomických přínosů cestovního ruchu. Přetíženost stávající infrastruktury. 	<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení kvality dopravní infrastruktury v zázemí Prahy včetně parkovišť a infrastruktury pro vodní dopravu. Podpora rozvoje sítě cyklostezek a jejich vzájemné návaznosti. Zlepšení dostupnosti vybraných lokalit v zázemí Prahy VHD. Zajištění dostatečných finančních zdrojů na opravy a údržbu hmotných památek a navazující infrastruktury. Zlepšení infrastruktury v oblasti hotelnictví a gastronomie. Rozvoj informačních technologií v oblasti cestovního ruchu za účelem zlepšení komunikace veřejné správy směrem k turistům a zlepšení spolupráce veřejných aktérů aktivních v oblasti cestovního ruchu.

**4.4.1 CESTOVNÍ RUCH**

Praha se pohybuje nad průměrem ČR. Ačkoli cestovní ruch nepředstavuje pro SČK prozatím významné ekonomické odvětví (podíl na HPH činil v roce 2018 2,2 %, což je šestá nejvyšší hodnota), z hlediska potenciálu cestovního ruchu HMP, se jedná o velmi perspektivní sektor, který nebyl dosud využit. V posledních pěti letech (2015–2019) zaznamenávaly všechny kraje ČR zvýšený počet hromadných ubytovacích zařízení (HUZ) i rostoucí počet přenocování.

CESTOVNÍ RUCH V ČR A PRAZE**240 600**

osob pracovalo v cestovním ruchu

2,8% podíl na hrubé přidané hodnotě (HPH)**73 900**

osob pracovalo v cestovním ruchu

3,7% podíl na hrubé přidané hodnotě (HPH)

Tento příznivý vývoj v oblasti cestovního ruchu byl však přerušen koronavirovou pandemií. Rozvoj cestovního ruchu v Praze a oblasti zázemí se řídí zpracovaným Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–2023⁷³, pro HMP se v současné době zpracovává Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy⁷⁴.

CHARAKTER CESTOVNÍHO RUCHU V PRAZE

Dominantní postavení v cestovním ruchu má HMP, které láká k návštěvě právě cizince.

NÁVŠTĚVNOSTI CIZINCŮ**62%**

podíl celorepublikové návštěvnosti cizinců

11%

podíl tuzemských hostů



V HMP se během posledních několika let zvyšuje počet turistů, ale zkracuje se délka přenocování, z čehož plynou menší ekonomické benefity. V HMP se cestovní ruch koncentruje na výrazně menší ploše, než je tomu např. ve Vídni, Londýně, Berlíně či Římě a její zatížení cestovním ruchem je tak ve skutečnosti mnohem vyšší. Dlouhodobě se ukazuje, že cestovní ruch v HMP naráží na limity své únosnosti. Masový cestovní ruch a jeho

⁷³ SČK (2018) Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–2023

⁷⁴ Návrh dostupný na <https://www.praguecitytourism.com/file/edee/2020/04/koncepce-prijezdoveho-cestovni-ho-ruchu.pdf>

silná koncentrace do poměrně malé části mají významné negativní dopady na fungování města a život jeho obyvatel. V HMP jsou tedy jasně patrné projevy overtourismu, tedy nevyváženého rozvoje cestovního ruchu ve městě a přetížení nejnavštěvovanějších částí.⁷⁵

PROBLÉMY ZPŮSOBENÉ VYSOKOU KONCENTRACÍ NÁVŠTĚVNÍKŮ V CENTRU HMP

- ztráta autenticity HMP jako historického města,
- zhoršení dopravní dostupnosti,
- snížení kvality života obyvatel HMP,
- vytlačování služeb denní potřeby na úkor turistické infrastruktury,
- proměna funkce centra města vlivem turistické gentrifikace.

TURISMUS V HMP V ČÍSLECH



94 400 lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních

5. místo co do počtu hromadných ubytovacích zařízení mezi kraji.

817 hromadných ubytovacích zařízení

8 000 000 ubytovaných návštěvníků v Praze

90 % z nich bydlelo v hotelech.⁷⁶

Na odvětví cestovního ruchu má v PMO velmi negativní dopad pandemie COVID-19, kdy se výrazně snížil počet turistů, což má vliv na ubytování a stravování, přičemž nejohroženější skupinou jsou živnostníci. Pokles počtu ubytovaných v HMP činil ve druhém čtvrtletí 2020 93,6 % a počet přenocování se snížil o 94,9 %. Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení poklesla plošně ve všech krajích. Prahu se, jako centra kultury země, restriktivní omezení dotkla ihned a způsobila výpadky příjmů divadel, kin, muzeí a mnoha dalších subjektů. Trend vývoje cestovního ruchu je tak v souvislosti s následky pandemie v současnosti nejistý.

Potenciál rozvoje cestovního ruchu v oblasti zázemí Prahy je vzhledem k bohatému přírodnímu i kulturnímu dědictví oblasti poměrně vysoký a umožňuje rozvoj mnoha forem cestovního ruchu (rekreační turismus, cykloturistika, pěší turistika, agroturistika, eko-agroturistika atd.). Zároveň v současnosti není plně využitý. Na cestovním ruchu v oblasti zázemí Prahy se významně podílí především jednodenní rekreace obyvatel HMP. Propagaci turismu v oblasti zázemí Prahy se zabývají 3 oblastní organizace destinačního managementu (Berounsko, Posázaví, Mělnicko a Kokořínsko), a další 3 organizace (Brdy a Podbrsko, Polabí a Pojizeří, Kutnohorský a Kolínsko) mají na území PMO zastoupeny členské obce, jejich působnost je však převážně mimo území PMO.⁷⁷

⁷⁵ Prague City Tourism (3/2020), *Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy - návrh*

⁷⁶ V HUZ nejsou započteny ubytovací platformy typu Airbnb ani individuální ubytovací kapacity. Skutečný počet turistů, kteří Prahu navštíví, ubytují se a využívají zde další služby, je tedy ještě vyšší. ČSÚ (2020b).

⁷⁷ SČK (2018) *Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–2023*.

Overturismus – problém nadměrného turismu v evropských městech

Pojem „overturismus“ označuje problémy spojené s nadměrným počtem návštěvníků vedoucí k přeplněnosti lokalit a způsobující trvalé změny životního stylu místních obyvatel vzhledem k omezenému přístupu k občanské vybavenosti.

Barcelona (roční návštěvnost: 30 mil. /2018/ populace: 1,6 mil.)

Katalánská metropole využívá promyšlený přístup k řízení cestovního ruchu ve městě. Správa města k rozhodování využívá chytré technologie a intenzitu návštěvnosti a shlukování turistů sleduje za využití chytrých technologií. Získané informace jsou pak zveřejněny, což může omezit nadměrné shlukování turistů na vybraných místech. Radnice také zakládá na participativním přístupu a zapojení veřejnosti v otázkách cestovního ruchu. Výsledkem bylo například omezení nových obchodů se suvenýry ve městě, ustanovení pravidel pro průvodce a skupinky návštěvníků nebo parkovací pravidla pro zájezdní automobily. Za účelem regulace negativních dopadů cestovního ruchu na dostupnost bydlení a růst nájmu obyvatel rozvíjí Barcelona upravené pravidla městského plánování a kontroluje nelegální využívání bytů pro účely turismu.

Amsterdam (roční návštěvnost: 20,3 mil. /2018/ populace: 854 000)

Hlavní město Nizozemska zahájilo program „Vyvážené město“, který se snaží nastavit rovnováhu mezi potřeby obyvatel města a narůstajícího počtu návštěvníků. Účelem je především zajistit kvalitní životní prostředí pro obyvatele města. Město například přijalo nové regulace upravující pravidla dopravy, postihuje obtíže způsobované turisty ve veřejném prostoru nebo snaží se posilovat rozmanitost městského prostředí opatřeními zaměřenými na konkrétní ulice. Návštěvníci jsou nabádáni k respektu k obyvatelům města. Zároveň se radnice snaží podporovat návštěvnost v širším zázemí města – například blízký přímořský resort Zandvoort je propagován jako „Amsterdamská pláž“ nebo přílehlé město Amstelveen známé rozsáhlými plochy zeleně je propagováno jako „Amsterdamský les“.

Zdroj: Hospers (2019)

CHARAKTER CESTOVNÍHO RUCHU V ZÁZEMÍ PRAHY

Cestovní ruch v oblasti zázemí Prahy je ve velké míře závislý na HMP jako hlavním zdrojovém trhu. Na rozdíl od HMP v návštěvnosti SČK (HUZ) převažují domácí hosté (přibližně tři čtvrtiny hostů). Vzhledem k blízkosti HMP v návštěvnosti převažují jednodenní pobyty, nižší počet noclehů limituje ekonomické přínosy cestovního ruchu. Podíl zahraničních hostů se v posledních letech snižuje ve prospěch domácích návštěvníků. Návštěvnost se vyznačuje vysokou mírou sezónnosti, hlavní návštěvnícká sezóna začíná přibližně v polovině června a končí v polovině září. Intenzita cestovního ruchu ve SČK je vzhledem k velikosti a lidnatosti oproti ostatním krajům velmi nízká; v roce 2019 připadalo na tisíc obyvatel kraje 852 ubytovaných hostů, v celé ČR to bylo 2 062 (naopak nejvíce ubytovaných hostů v přepočtu na obyvatele zaznamenala HMP, a to 6 116). Počet hromadných ubytovacích zařízení zaostává za HMP (v roce 2019 činil počet HUZ 688).



4.4.2 KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ

Na území HMP je velká koncentrace národních kulturních památek a jedná se o nejnavštěvovanější cíl ČR. Národní kulturní památky se nachází i v zázemí HMP.

Především zázemí Prahy se vyznačuje přírodně hodnotnou krajinou

- geomorfologickou členitou krajinou,
- výrazný projev vodních toků,
- rozsáhlý komplex lesů,
- relativně zachovalý přírodní charakter,

například Křivoklátsko, Český kras, údolí Vltavy, Sázavy, Berounky.

Přírodní bohatství je významným lokalizačním předpokladem cestovního ruchu, který umožňuje rozvoj mnoha jeho forem (rekreační turismus, cykloturistika, pěší turistika, agroturistika, eko-agroturistika atd.). Hodnotná krajina se projevuje i existencí zákonem chráněných území (podrobněji viz kapitola 4.2). Do zázemí Prahy zasahují 3 chráněné krajinné oblasti: CHKO Český kras, CHKO Křivoklátsko, CHKO Kokořínsko, které se vyznačují i významnými kulturními památkami.

Území PMO je zároveň významně spjato s historií a nabízí množství historických, kulturních i technických památek. Z významných kulturních památek s vysokou turistickou návštěvností v oblasti zázemí Prahy lze uvést například Průhonický park (památko UNESCO), hrady Karlštejn, Křivoklát a Český Šternberk nebo zámek Konopiště.

Ochrana kulturního bohatství (materiálního a nemateriálního) a jeho efektivní využívání představuje potenciál pro vzdělávání a konkurenceschopnost. Hlavní město Praha je významnou metropolí střední Evropy s dochovaným historickým jádrem a kulturním dědictvím, což má pozitivní vliv na cestovní ruch nejen v PMO, ale také v celé ČR.⁷⁸ Rovněž přírodní atraktivity zmíněné v kapitole 3.4. Životní prostředí podporují cestovní ruch v PMO, který se dotýká téměř všech oblastí života – ubytování, stravování, dopravy, kultury, informačních systémů, bezpečnosti. Území PMO je cestovním ruchem značně rozdílně zatíženo, což vyplývá z lokalizace hlavních cílů návštěvy, kterým je především hlavní město Praha, a to zejména její historické jádro (zde je značné přetížení infrastruktury a riziko poškozování samotných památek). Obzvláště nízkou vybaveností kulturně-komunitní infrastrukturou trpí okrajové oblasti HMP, zejména hustě osídlená sídliště jako Jižní Město, Černý Most či Stodůlky.⁷⁹

Tradičně bohatý kulturní život v HMP se odehrává převážně ve stávajících kulturních zařízeních (v divadlech, koncertních sálích, muzeích, výstavních sálích a galeriích, kulturních střediscích, knihovnách, ale i v církevních objektech, v kulturních a národních kulturních památkách a některých historických budovách). Kulturní zařízení jsou zejména v historické části města. Ve vnějším kompaktním městě jsou však tato zařízení sporadická a nepokrývají všechny možnosti kulturně-společenského využití.⁸⁰ V zázemí HMP je tato vybavenost ještě na nižší úrovni s výjimkou větších měst, např. Kladno, Beroun atd.

⁷⁸ IPR Praha (2015)

⁷⁹ IPR Praha (2016)

⁸⁰ IPR Praha (2015), s. 104

Nejvýznamnější památky jsou zapsány do Seznamu světového dědictví UNESCO, z důvodu jejich mimořádné hodnoty, jedinečnosti, autenticity a celistvosti. V rámci PMO bylo na Seznam UNESCO v roce 1992 zapsáno „Historické centrum Prahy“. Do statku „Historické centrum Prahy“ spadá městská krajina historického jádra města o rozloze 866 ha i jednotlivé památky vybudované napříč stoletími. Pod statek „Historické centrum Prahy“ spadá i Průhonický park, který se nachází v zázemí Prahy.

V PMO se nachází v současnosti 62 národních kulturních památek, přičemž v samotném hlavním městě se jich nachází 45, v zázemí Prahy se jich nachází 17 (viz tabulka v příloze). Je potřeba vyřešit problémy značného podfinancování péče o kulturní dědictví (stále existují nedostatky v zajišťování finančních prostředků pro hmotné kulturní dědictví – památky), zvýšit úroveň profesionální ochrany a využití kulturního dědictví a zlepšit dostupnost tohoto potenciálu také pro širokou veřejnost, a tím zlepšit pochopení kulturního dědictví hmotného i nehmotného a prostřednictvím srozumitelného sdělení budovat kulturní identitu občanů.

4.4.3 DÍLČÍ ZÁVĚR

Hlavní analytické závěry:

- HMP je nejnavštěvovanější cíl ČR a patří mezi nejnavštěvovanější městské turistické destinace v celosvětovém měřítku, na území HMP je velká koncentrace národních kulturních památek., což má negativní dopad na kvalitu života obyvatel (tzn. projevy overturismu).
- Nízká návštěvnost zázemí Prahy ze strany turistů především z důvodu nižší dostupnosti vybraných atraktivit veřejnou dopravou, nekvalitní dopravní infrastruktury zejména komunikací nižších tříd a nízké kvality poskytovaných služeb.



ROZVOJOVÝ POTENCIÁL PMO V OBLASTI CESTOVNÍHO RUCHU, KULTURNÍHO A PŘÍRODNÍHO DĚDICTVÍ

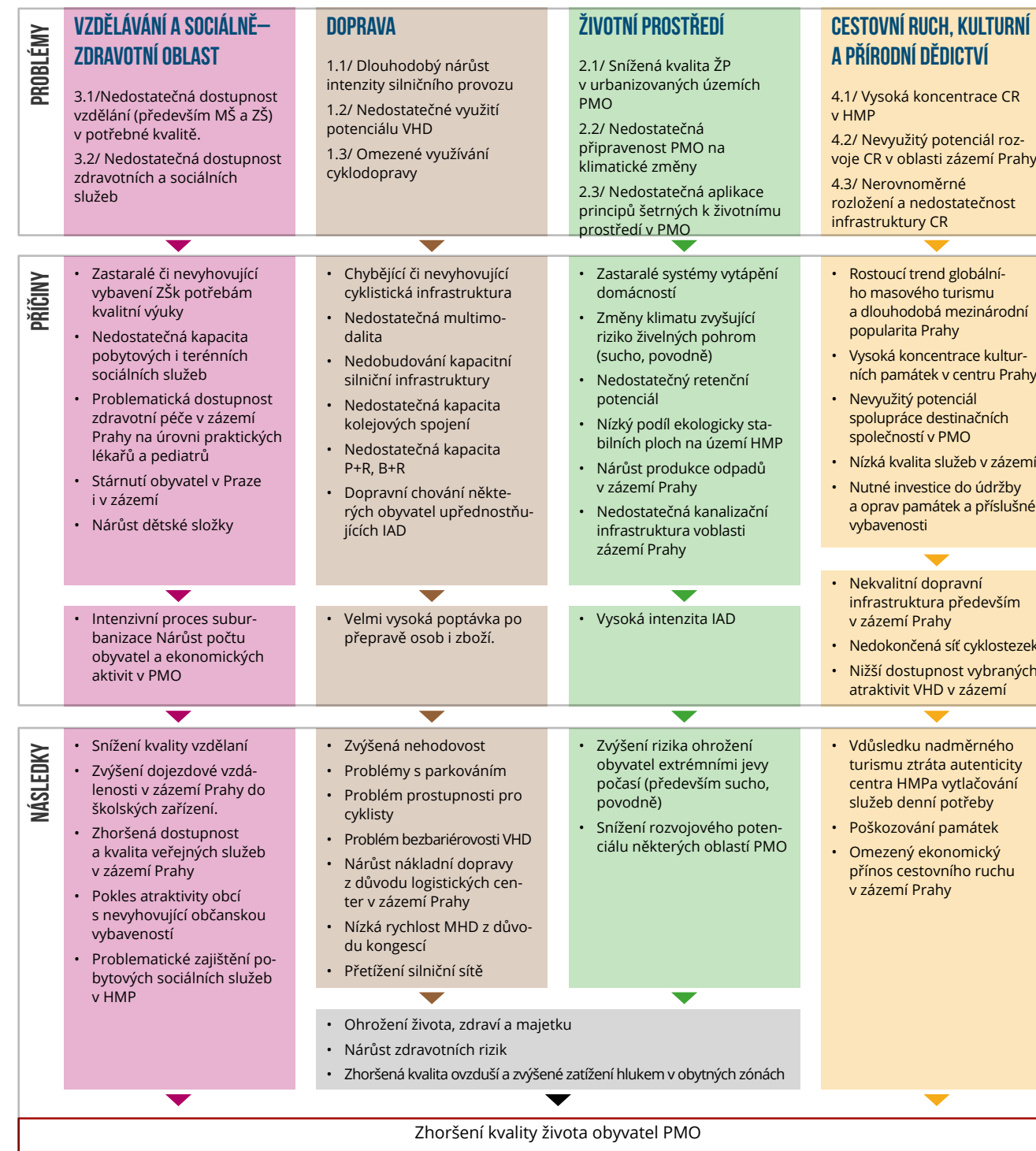


VYUŽITÍ CELÉHO POTENCIÁLU PMO PRO ROZVOJ UDRŽITELNÉHO CESTOVNÍHO RUCHU:

- Udržitelný rozvoj cestovního ruchu v centru Prahy spojený se snížením negativních vlivů vysoké intenzity a koncentrace turismu.
- Rozvoj vyváženého využití území z hlediska cestovního ruchu mezi historickým centrem, širším centrem a zázemím Prahy.
- Rozvoj cestovního ruchu v oblasti zázemí Prahy v důsledku zlepšené spolupráce organizací destinačního managementu, rostoucího podílu zahraničních návštěvníků a využití přírodních atraktivit pro aktivní relaxaci obyvatel Prahy.
- Kvalitní dopravní dostupnost turistických cílů v oblasti zázemí Prahy s preferencí využití VHD.
- Zkvalitnění propojení centra metropole se širším zázemím sítí cyklotras.

STROM PROBLÉMŮ

Pro design stromu problémů je využita metodika autorů Linda G. Morra Imas a Ray C. Rist: The road to results. Designing and Conducting Effective Development Evaluations. Strom problémů umožňuje vytvořit přehledný soupis problémů, jejich příčin a následků, ke kterým by vedlo neřešení uvedených problémových oblastí. V rámci této kapitoly jsou vymezeny 4 problémové oblasti (Doprava, Životní prostředí, Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast, Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví) a v každé z nich jsou identifikovány 2-3 problémy ve vztahu k rozvojovým potřebám území PMO. Strom problémů vychází z předchozího rozboru a hlavních analytických závěrů.



5 ZÁVĚRY ANALYTICKÉ ČÁSTI

OBYVATELSTVO

HMP vykazuje i pozitivní hodnoty přirozeného přírůstku. Tyto trendy ovlivňují věkovou strukturu obyvatel v celé PMO a vytváří tlak na infrastrukturu v oblasti školství, kde je nedostatek míst v MŠ a ZŠ. Dalším trendem je stárnutí obyvatelstva, které se projevuje v Praze i ve Středočeském kraji. Je potřeba počítat s navýšením potřeb obyvatel na využívání sociálních služeb (terénních i pobytových) v HMP i zázemí. Nárůst počtu obyvatel zvyšuje potřebu bydlení. V zázemí Prahy dochází k masivní výstavbě rodinných domů, které zvyšují počet obyvatel v obcích, bez dobudování potřebné občanské vybavenosti (např. obchodů, ordinací praktických lékařů a pediatrů, kulturních domů), dopravní a technické infrastruktury (např. nedostatečná kapacita ČOV, nedostatek kvalitní pitné vody). Výše uvedené procesy zvyšují tlak v oblasti územního plánování, kde dochází ke střetům mezi jednotlivými zájmovými skupinami ohledně využití území. Dle demografické prognózy ČSÚ bude v PMO docházet k nárůstu obyvatelstva v HMP i SČK. V roce 2039 by se měl počet obyvatel přiblížit v SČK 1,6 mil. obyvatel a v HMP 1,5 mil. obyvatel, za předpokladu, že současné trendy budou pokračovat.

Praha dlouhodobě čelí výraznému nedostatku cenově dostupných bytů. Poměr cen nemovitostí k příjmům domácností je v Praze nejvyšší ve srovnání s vybranými evropskými metropolemi. Z důvodu rozdílných kupních cenových hladin bytů i RD v HMP a zázemí Prahy, nárůstu počtu obyvatel a územním podmínkám, lze přepokládat, že v PMO poroste intenzivně další bytová výstavba, a to v HMP především formou výstavby bytových domů a v zázemí Prahy především výstavbou rodinných domů. V roce 2018 byly průměrné kupní ceny bytů v Kč/m² v SČK na úrovni 46 % průměrné kupní ceny bytů v HMP, u rodinných domů je situace obdobná, v roce 2018 byly průměrné kupní ceny RD v Kč/m³ v SČK na úrovni 43,2 % průměrné kupní ceny RD v HMP. Výše uvedená zjištění mají vliv na proces suburbanizace, který z důvodu dojezdu za prací a službami do HMP následně zatěžuje především dopravní infrastrukturu a narůstá intenzita dopravy. Dochází k přetěžování radiálních tahů, čímž se prodlužují dojezdové časy a dochází ke zvýšené zátěži životního prostředí.

EKONOMIKA A HOSPODÁŘSTVÍ

Z hlediska ekonomické výkonnosti je PMO nejsilnější metropolitní oblast v ČR a dochází ke zvyšování rozdílů v produktivitě práce mezi HMP a Středočeským krajem. Z hlediska ekonomické výkonnosti subjektů v rámci odvětvové struktury se výrazně liší území HMP a SČK, jelikož na území SČK je nejvíce zastoupený zpracovatelský průmysl. Naopak v HMP jsou výrazněji zastoupena odvětví informační a komunikační činnosti (HMP 13 %, SČK 2 %) a profesní vědecké, technické a administrativní činnosti (HMP 13 %, SČK 5 %). HMP je největším regionálním centrem v oblasti výzkumu a vývoje v ČR, více než třetinou se podílí jak na celorepublikovém počtu zaměstnaných, tak na výši výdajů na výzkum a vývoj.

DOPRAVA

Doprava je průřezovým tématem, klíčovým pro celou PMO s výrazně dominantním jádrovým městem, jehož podíl je na PMO 62 % obyvatel a 79 % obsazených pracovních míst, vytváří velmi vysokou poptávku po přepravě osob i zboží. Dopravní proudy se sbíhají v HMP. Rovněž na území Prahy je výrazná dopravní spádovost do celoměstského centra, kde je výrazné soustředění pracovních příležitostí. To ale v kombinaci s pokračujícím odlivem obyvatel z Prahy do jejího zázemí, nízkou dostupností veřejné dopravy na periferii metropolitní oblasti a s nedostatečně rozvinutou dopravní infrastrukturou (pro individuální i veřejnou dopravu) vytváří problematický mix. Problémem je hlavně vysoký podíl obyvatel PMO, kteří do Prahy denně cestují za prací či službami autem, a kterým současně chybí kvalitní alternativa v podobě rozvinutého,

dostupného a propojeného systému veřejné kolejové dopravy a cyklostezek. Klíčovým dokumentem pro vývoj dopravní obslužnosti PMO je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, dle kterého je nutné na území PMO podporovat udržitelné formy dopravy. Ve veřejné dopravě má stěžejní roli systém Pražské integrované dopravy (PID) umožňující cestování na jedné síti, jednu jízdenku a jeden jízdní řád. Každoročně síť PID přepraví 1,3 mld. cestujících. Počet přepravených osob dlouhodobě roste. Lepší organizaci dopravy v PMO by mohl napomoci i společný organizátor veřejné dopravy⁸¹, zde však existují legislativní bariéry⁸², jelikož se PMO nachází na území dvou vyšších územně samosprávných celků.

Hlavní problémy v oblasti Dopravy:

1.1/ Dlouhodobý nárůst intenzity silničního provozu: *V PMO dochází k dlouhodobému nárůstu intenzity silničního provozu (viz intenzivní růst dopravy na vnějším kordonu a nárůst zatížení radiál) formou osobní i nákladní dopravy.*

1.2/ Nedostatečné využití potenciálu VHD: *Přes rozšiřování PID, je zde stále nevyužitý potenciál VHD v PMO, který by snížil velikost IAD.*

1.3/ Omezené využívání cyklo dopravy: *PMO oproti ostatním metropolím v oblasti cyklo dopravy zaostává.*

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Území PMO, především zázemí Prahy, je přírodně hodnotnou krajinou s rozsáhlými komplexy lesů s relativně zachovalým přírodním charakterem, což se projevuje i existencí zákonem chráněných území. PMO se v rámci ČR řadí mezi regiony s nadprůměrně znečištěným ovzduším. Kvalita ovzduší v PMO je negativně ovlivňována především automobilovou dopravou, lokálními topeništi na pevná paliva a průmyslovou činností spojenou s ekonomickými aktivitami v PMO. Na základě klimatických změn dochází i k intenzivnějším projevům extrémních hydrologických jevů, mezi které kromě sucha patří povodně způsobené přívalem deště.

V PMO se mezi roky 2010 a 2018 zvýšila produkce všech odpadů o asi 800 000 t/rok, na obyvatele tedy v roce 2018 připadlo o 0,1 t ročního odpadu více. V zázemí Prahy se mezi lety 2010 a 2018 zvýšila produkce z 1,7 na 4,5 t/obyvatele ročně. Na území HMP naopak došlo v tomto období k poklesu produkce odpadů o téměř 1 550 000 tun. V rámci PMO došlo ke zvýšení podílu využitého komunálního odpadu, a to především na území HMP.

Hlavní problémy v oblasti Životního prostředí:

2.1/ Snížená kvalita životního prostředí v urbanizovaných územích PMO: *PMO se v rámci ČR řadí mezi regiony s nadprůměrně znečištěným ovzduším. Rovněž je zvýšená hluková zátěž v obytných zónách především v okolí hlavních dopravních komunikací.*

2.2/ Nedostatečná připravenost PMO na klimatické změny: *Na základě klimatických změn dochází k větší intenzitě výskytu extrémních hydrologických jevů v PMO, mezi které patří sucho povodně, vlny horka apod.*

2.3/ Nedostatečná aplikace principů šetrných k životnímu prostředí v PMO: *V rámci PMO a především v zázemí Prahy dochází k nárůstu produkce odpadů na obyvatele, dále je nevhodný způsob nakládání s odpadními vodami.*

81 HMP. (2018) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Analytická část.

82 Založení společného organizátora jako příspěvkové organizace vlastněné oběma kraji brání zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, který v současnosti neumožňuje, aby příspěvkovou organizací zřídilo více zřizovatelů společně. Tento problém lze vyřešit legislativní změnou § 27 a násl. výše uvedeného zákona, která by zakotvila možnost zakládat společnou příspěvkovou organizaci více zřizovatelů.

VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST

V PMO dochází k nárůstu počtu obyvatel a z demografických prognóz lze usuzovat na pokračování tohoto trendu i v následujících letech především ve věkových skupinách 15–64 a 65+. Celkový nárůst obyvatel všech věkových kategorií zvyšuje nároky na veřejné služby. Především v oblasti zdravotní péče je problematická dostupnost v zázemí Prahy na úrovni praktických lékařů a pediatriů. Specializovaná zdravotnická zařízení se nacházejí na území HMP.

V důsledku nárůstu počtu osob ve věku 0–14 let dochází k naplňování/přeplňování kapacit vzdělávací infrastruktury v PMO (MŠ, ZŠ). Rozložení vybudované vzdělávací infrastruktury neodpovídá prostorovému rozmístění dětí v rámci území PMO. Klíčové je vybavení škol ICT a podpora další digitalizace, které umožňuje využívat i distanční vzdělávání v rámci pandemie COVID–19. Je však potřeba zajistit přístup k výpočetní technice u dětí, žáků a studentů ze sociálně slabých rodin. Nedostupnost vzdělávací infrastruktury, ale i služeb (zdravotnictví, obchodů apod.) v blízkosti bydliště má dopady na kvalitu života obyvatel, na dopravu a na životní prostředí.

Nárůst počtu osob starších 65 let prohlubuje problémy s nedostupností zdravotní péče v zázemí Prahy. Je identifikována potřeba zvyšování dostupnosti terénních a pobytových sociálních služeb na celém území PMO s ohledem i na prognózovaný vývoj počtu obyvatel.

Hlavní problémy v oblasti Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast

3.1/ Nedostatečná dostupnost vzdělání (MŠ a ZŠ) v PMO v potřebné kvalitě: *Nedostatečná kapacita MŠ a ZŠ, nedostatečné technické vybavení ZŠ pro zajištění výuky.*

3.2/ Nedostatečná dostupnost zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO: *V rámci PMO (mezi SČK a HMP) nejsou v oblasti zdravotní péče a sociálních služeb nastaveny vzájemné koordinační mechanismy, což zhoršuje dostupnost služeb.*

CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ

HMP tvoří se svým zázemím v oblasti cestovního ruchu jeden funkční celek. Na území HMP je velká koncentrace národních kulturních památek a jedná se o nejnavštěvovanější cíl ČR. HMP patří mezi nejrozvinutější a nejnavštěvovanější městské turistické destinace v celosvětovém měřítku. Národní kulturní památky se nachází i v zázemí HMP, které se však vyznačuje především přírodně hodnotnou krajinou. Přírodní bohatství je významným lokalizačním předpokladem cestovního ruchu, který umožňuje rozvoj mnoha jeho forem (rekreační turismus, cykloturistika, pěší turistika, agroturistika, eko-agroturistika atd.). Vedle přínosů z cestovního ruchu ve formě rozvoje ekonomiky a vytváření pracovních míst⁸³ je tato oblast i zdrojem některých problémů plynoucích zejména z vysoké koncentrace návštěvníků na poměrně malém území historického centra HMP. Dalším z problémů rozvoje turistického ruchu v PMO je nízká návštěvnost zázemí Prahy ze strany turistů především z důvodu nižší dostupnosti vybraných atraktivit veřejnou dopravou, nekvalitní dopravní infrastruktury zejména komunikací nižších tříd a nízké kvality poskytovaných služeb.

Hlavní problémy v oblasti Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví:

4.1/ Vysoká koncentrace cestovního ruchu na území HMP: *Turismus v centru Prahy je na hranici únosné kapacity, vedle ekonomických přínosů způsobuje řadu komplikací pro obyvatele metropole.*

4.2/ Nevyužitý potenciál rozvoje cestovního ruchu v oblasti zázemí Prahy: *Přes rozmanité přírodní a kulturní dědictví není potenciál cestovního ruchu v oblasti zázemí Prahy plně využit.*

4.3/ Nerovnoměrné rozložení a nedostatečnost infrastruktury cestovního ruchu: *Chybějící základní a doprovodná turistická infrastruktura především v zázemí Prahy.*

⁸³ V sektoru cestovního ruchu přesahoval podíl HMP na celkovém HDP ČR v oblasti cestovního ruchu 60 % v roce 2017. V tomto odvětví ve stejném roce pracovalo 99,4 tis. zaměstnanců (8,4 % ze zaměstnaných v HMP); Prague City Tourism (2020)

6 SWOT ANALÝZA

6.1 SWOT ANALÝZA: DOPRAVA

(S) - Silné stránky	(W) - Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">Postupná integrace systému veřejné dopravy Středočeského kraje s Pražským integrovaným systémem (PID)Rostoucí význam a využívání železnice pro osobní přepravu ze zázemí Prahy do metropoleDobrá dopravní dostupnost PMO do Prahy i do regionálních center SČK (IAD i VHD)Spokojenost s PID projevující se rostoucím počtem přepravených osobZatížení IAD v centru klesá (vnitřní kordon)Vysoká hustota silniční a železniční sítě a vodních cest	<ul style="list-style-type: none">Vysoká a rostoucí intenzita automobilové dopravy v některých lokalitách (na vnějším kordonu Prahy a na vybraných silnicích II. a III. třídy)Vyčerpaná kapacita páteřních železničních tratí, které slouží pro příměstskou i dálkovou dopravuNeuspokojivý technický stav a parametry železniční sítě (mimo koridory)Nedostatečná preference vozidel veřejné hromadné dopravy v silničním provozuVysoká míra dopravní nehodovostiNeuspokojivý technický stav a parametry silnic při vysokém dopravním zatížení

(O) - Příležitosti	(T) - Hrozby
<ul style="list-style-type: none">Dostavba páteřní dopravní infrastrukturyInvestice z národní úrovně do modernizace železničních páteřních tratí a VRT může zvýšit kapacitu železnice pro příměstskou osobní dopravuDalší rozšíření integrované osobní dopravy na celém území PMO (SID + PID)Budování aglomeračního a Pražského okruhu a z toho vyplývající snížení zatížení původních hlavních silničních tras procházejících hustě obydleným územímPosílení přestupních vazeb mezi jednotlivými segmenty PID a celkové multimodality dopravy v PMOPosílení systému P+R a B+R v dopravních uzlech na území okrajových částí Prahy a na území Středočeského krajeVybudování kolejových spojení v relacích s velkou přepravní poptávkou (např. tramvajové tratě, metro D)Zavádění inteligentních dopravních systémů pro optimalizaci řízení dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravyDůsledná realizace PUMM ve spolupráci s městskými částmi, Středočeského kraje a obcemi v zázemí Prahy, která povede ke zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy a dalšímu posílení ekologických druhů dopravy včetně podpory elektromobilityRozvoj sítě cyklistické infrastruktury s cílem odlehčení jiných druhů dopravy a rozvoje udržitelné a aktivní mobilityRozvoj systémů dopravní telematiky s cílem veřejnou dopravu atraktivit pro cestující a zefektivnit pro objednatelé	<ul style="list-style-type: none">Další posílení IAD z důvodu nové rezidenční výstavby především v zázemí Prahy a negativní vliv na životní prostředí, nehodovost, prodloužení časových dojezdů VHDNedostatečná koordinace v oblasti plánování dopravní infrastruktury a organizace dopravy mezi Prahou a Středočeským krajemPomalé odstraňování dopravních závad a rizikových míst (nedostatečná koordinace v PMO a složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů)Další výstavba logistických center na území PMO podél kapacitních komunikací (podél D1; D5, D6, D7, D8, D10, D11) povede k zatížení obcí a celého dopravního systému kamionovou dopravou včetně silnic II. a III. třídyNarůstající provozní výdaje dopravního systémuZvýšení rozsahu tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů v PMONedokončení Pražského okruhu by vedlo k dalšímu přetížení dopravy v HMPOhrožení udržitelnosti financování PID z důvodu velkého zatížení veřejných rozpočtů

6.2 SWOT ANALÝZA: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(S) - Silné stránky	(W) - Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> Od roku 2010 neklesající ekologická stabilita území Dostatek sídelní zeleně a přírodních parků v Praze a jejím okolí Možnost regulace průtoků přehradami na Vltavské kaskádě Geologicky pestré území Zásoba zdrojů pitné vody Přítomnost velkoplošně chráněných území Potenciál pro vznik nových parků na plochách tzv. brownfields, zejména v hustě zastavěném území Prahy Zvyšující se podíl využitých komunálních odpadů v PMO 	<ul style="list-style-type: none"> Vysoké znečištění ovzduší v důsledku intenzivní dopravy a lokálních topenišť Snížení prostupnosti krajiny a její zatížení dopravou Ekologická nevyváženost krajiny (nerovnoměrné rozložení lesů, vysoké procento zornění) Výstavba „na zelené louce“ místo využívání stávajících ploch (např. brownfields), zábory kvalitní zemědělské půdy v PMO Zhoršená vybavenost území vodovodem a kanalizací v některých částech PMO Existence objektů k bydlení v záplavových oblastech Znečištění povrchových toků v přímém důsledku lidské činnosti, vysoká eutrofizace vodních toků a nádrží Nedostatečná retenční kapacita krajiny v intravilánu i extravilánu obcí z důvodu: <ul style="list-style-type: none"> rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města Prahy a dalších měst PMO mající za následek ubývání vody v krajině zhoršování mikroklimatických podmínek velký podíl antropizovaných vodních toků a krajiny nedostatečné využití řešení blízkých k přírodě v ochraně před povodněmi Relativně vysoký podíl obyvatel <ul style="list-style-type: none"> žijících v prostředí se znečištěným ovzduším zasažených nadměrným hlukem zejména v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem Existence tepelného ostrova Prahy a zvýšené teploty v severozápadní části PMO (nedostatečné vybavení zelenou infrastrukturou) Nedostatek vodních nádrží k regulaci povodní (v povodí Sázavy a Berounky)

(O) - Příležitosti	(T) - Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> Směřování protipovodňových opatření proti místním přívalem deštům do oblasti prevence Navrhování a zavádění nových chráněných území, zvýšení ekologické stability podporou funkčnosti ÚSES Podpora zachování krajinného rázu, měkkých forem turistiky Využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb, hlučnosti a prašnosti při výstavbě; možnost využívání alternativních druhů vytápění podporujících ochranu ovzduší a klimatu Předcházení urban sprawl pomocí nástrojů územního plánování Podpora využívání ekologicky šetrných technologií Využití dotací na zvyšování kvality životního prostředí Existence významných přírodních celků ve Středočeském kraji, které by bylo možné dále rozvíjet a propojit s pražskými významnými přírodními celky Podpora přírodě blízkých řešení a adaptace PMO na klimatickou změnu Zvyšování podílu materiálově nebo energeticky využitelného odpadu 	<ul style="list-style-type: none"> Zvýšené riziko škod způsobených povodněmi v PMO Zastavování území objekty pro bydlení v nevhodných oblastech (např. záplavová území, v blízkosti frekventovaných komunikací vč. obchvatů) Intenzivní tranzitní doprava, která např. z důvodu zavádění mýtného na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích 1. třídy, se přesouvá na silnice nižších tříd, které nejsou prozatím zpoplatněny, a procházejí obcemi v PMO, má negativní dopady na kvalitu života (hlučnost, znečištěné ovzduší atd.) Postupující suburbanizace, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti Vysoká produkce komunálního odpadu v zázemí Prahy (tj. ve městech a obcích Středočeského kraje) Snížování hladiny podzemních vod a související hrozba sucha Stále častější výskyt období extrémně vysokých teplot v důsledku klimatické změny Stále častější výskyt extrémních srážkových úhrnů v krátkém časovém období nebo období s extrémním deficitem srážek Chybějící kapacity pro zpracování komunálních odpadů po skončení skládkování především v zázemí Prahy

6.3 SWOT ANALÝZA: VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ - ZDRAVOTNÍ OBLAST

(S) - Silné stránky	(W) - Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> Široká nabídka středních a vyšších odborných škol Vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání a široká nabídka jimi uskutečňovaných studijních programů v Praze Dobré výsledky výzkumu a vývoje v Praze v porovnání s ostatními kraji ČR, vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu Vysoký podíl kvalifikované pracovní síly a vysokoškoláků Relativně rozsáhlá nabídka sociálních služeb a jejich dopravní dostupnost (je vytvořena stabilní síť sociálních služeb) Relativně nízký podíl osob ohrožených chudobou Minimum sociálně vyloučených lokalit v Praze a jejím zázemí 	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečné kapacity mateřských škol a základních škol Špatný technický stav budov a nedostačující vybavení vzdělávací infrastruktury (včetně kolejí a nedostačujícího IT vybavení ZŠ) Deficit kapacit a dostupnosti sociálních služeb určitého typu v důsledku stárnutí populace – terénní pečovatelské služby, pobytové služby Vnitroregionální rozdíly v kapacitách ZŠ, MŠ a v kapacitách péče o děti do 3 let

(O) - Příležitosti	(T) - Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> Podpora rozvoje znalostní společnosti a kapacity infrastruktury MŠ, ZŠ z fondů EU Umožnění delšího pobytu v přirozeném prostředí seniorům a osobám se zdravotním postižením Partnerská spolupráce mezi středními školami, vysokými školami a zaměstnavateli Zlepšení systému spolupráce HMP, městských částí a Středočeského kraje na tvorbě a financování sítě sociálních služeb Zajištění potřebné kapacity sociálních služeb vzhledem ke stárnutí populace 	<ul style="list-style-type: none"> Narůstající příliv obyvatel do lokalit s nedostatečnou občanskou vybaveností Snížení kvality a dostupnosti výuky z důvodu nedostatečné IT vybavenosti škol a sociálně znevýhodněných žáků Přetrvávající nevyhovující způsob financování vysokých škol a dosažení nejnižších stavů populace vstupující do vysokoškolského vzdělávání Koncentrace problémových osob a osob závislých na sociální pomoci, nárůst počtu osob bez přístřeší a zhoršování jejich zdravotní a sociální situace Zvyšující se počet uživatelů v postproduktivním věku se specifickými požadavky na sociální služby v PMO Potenciální nárůst vyloučených lokalit z důvodu zhoršení ekonomické a sociální situace Riziko nárůstu kriminality způsobené např. sociální nerovností či sociálním vyloučením

6.4 SWOT ANALÝZA: CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ

(S) - Silné stránky	(W) - Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• Blízkost Prahy přináší širší nabídku kulturního využití pro obyvatele PMO• Mimořádné kulturní dědictví, historické jádro Prahy (neopakovatelný pražský genius loci, památka UNESCO)• Vysoký počet národních kulturních památek v PMO a množství přírodních cenných atraktivit a zákonem chráněných území• Atraktivita Prahy jako destinace s mimořádnou nabídkou „městske“ turistiky• Dobrá dostupnost Prahy a PMO leteckou dopravou• Sídlo více než třetiny všech ekonomických subjektů z oblasti kulturních a kreativních průmyslů v ČR• Angažovaný občanský a kulturní sektor s pozitivním dopadem na rozvoj některých lokalit v PMO• Dostatečná kapacita a kvalita ubytovacích zařízení a konferenčních prostor pro cestovní ruch v Praze• Rozsáhlý přirozený rekreační potenciál PMO• Rozmanité přírodní a kulturně-historické atraktivity	<ul style="list-style-type: none">• Nevyvážená vybavenost jednotlivých městských částí a lokalit v PMO kulturně-komunitní infrastrukturou• PMO nevyužívá dostatečně své rozmanitosti kulturního a přírodního dědictví – cestovní ruch se směřuje do centra Prahy• Trvajícící nepříznivé hodnocení kvality některých služeb v cestovním ruchu; absence flexibilních pobytových programů• Rostoucí počet individuálního ubytování mimo evidenci spojené s problémovou realizací plateb do městského/ státního rozpočtu• Špatný technický stav některých kulturních památek• Nedostatečná spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu• Málo výrazných kulturních a uměleckých počínů evropského významu, které by motivovaly zahraniční turisty k opětovné návštěvě HMP• Nedostatečně využívané možnosti „vnitřní rekreace“ uvnitř HMP (řeka, přítoky Vltavy, lesoparky)• Negativní dopady overturismu na centrum Prahy

(O) - Příležitosti	(T) - Hrozby
<ul style="list-style-type: none">• Široká pražská síť kulturních institucí a uměleckých škol nabízející jedinečné zázemí pro rozvoj kulturních a kreativních průmyslů• Podpora státu kulturních zařízení celostátního významu na území Prahy• Vysoká koncentrace institucí a kulturní nabídky tvořící potenciál k vytváření tematických kulturních klastrů v Praze• Podpora ochrany a obnovy kulturního dědictví z fondů EU• Prosazení PMO ve vnitrostátních turistických programech pro posílení zejména vnitrostátního cestovního ruchu• Zvýšení atraktivity zázemí Prahy z důvodu přetíženosti hl. města Prahy• Rozvoj spolupráce HMP a SČK v oblasti cestovního ruchu• Využití potenciálu přírodních krajinných hodnot, možnosti pro environmentální vzdělávání• Realizace Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy a Programu rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–2023• Rozvoj doprovodné infrastruktury cestovního ruchu především v zázemí Prahy	<ul style="list-style-type: none">• Silná konkurence evropských kulturních metropolí (Berlína a Vídně) v nabídce živého umění a služeb cestovního ruchu• Nedostatečné využití potenciálu PMO především v zázemí Prahy v konkurenci s ostatním územím• Recese odvětví cestovního ruchu a kultury z důvodu krize COVID-19• Nedostatečná spolupráce v oblasti kultury a cestovního ruchu v PMO• Zanedbání údržby či volba nevhodného využití kulturních památek• Další pokles využití ubytovacích kapacit z důvodu využití alternativních forem ubytování, který má dopad na veřejné rozpočty územních celků• Ztráta autentické hodnoty živého centra města z důvodu přetížení centra Prahy turisty

Vedle Socioekonomické analýzy byly pro zpracování SWOT analýzy využity tyto dokumenty:

- SČK (2019a) Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024 s výhledem do 2030.
- HMP (2019) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.
- HMP (2020) Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy hlavního města Prahy 2020–2024
- IPR Praha (2016). Územně analytické podklady hl. m. Prahy.
- IPR Praha (2019). Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.
- MHMP (2020). Plán rozvoje sociálních služeb na území HMP pro období 2019–2021. 3. aktualizace
- SČK (2015) Aktualizace Programu rozvoje cestovního ruchu Středočeského kraje na období 2015–2020.
- SČK (2016). Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji
- SČK (2019b). Krajský akční plán vzdělávání Středočeského kraje. Analýza potřeb území Středočeského kraje pro potřeby Krajského akčního plánu rozvoje vzdělávání
- SČK (2020a). Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Středočeského kraje na období 2020–2022.

7 ANALÝZA STAKEHOLDERŮ

Při přípravě ISg ITI PMO byla nejprve provedena identifikace všech relevantních subjektů v Pražské metropolitní oblasti, kteří by mohli být dotčeni strategií ITI, a to z hlediska aktivní přípravy a samotné implementace ISg ITI PMO 2021–2027. Jedná se tak o přehled všech zainteresovaných stran, které mají přímý či nepřímý vliv na rozvoj řešeného území, nebo jsou s ní nějakým způsobem spojeny a můžou přispět k naplnění cílů ITI Pražské metropolitní oblasti vzhledem k řešeným problematickým oblastem.

Identifikace subjektů na vymezeném území vzhledem k relevantnosti k ITI byla provedena prostřednictvím metody desk research, jejich doplnění bylo konzultováno s pracovní skupinou partnerů z území PMO. Provedená identifikace stakeholderů bude následně sloužit pro další aktivity v rámci přípravy realizace ISg pro ITI PMO 2021–2027. Identifikované subjekty mohou být přizváni k činnosti v rámci realizačního týmu/pracovních skupin strategie. Vybraní klíčoví stakeholdeři budou do přípravy strategie zapojeni formou polostrukturovaných rozhovorů s cílem zjistit jejich názory na rozvojové potřeby řešeného území. Porovnání zjištěných problémů a potřeb zájmového území představuje východisko pro následné stanovení vize, globálního cíle, prioritních oblastí, strategických/specifických cílů a opatření. S dalšími relevantními stakeholdery budou organizovány 4 kulaté stoly při tvorbě návrhové části strategie.

Identifikace relevantních subjektů zahrnuje dvě propojené dimenze:

- Dimenze tematická** je dána tématy, která byla specifikována jako prioritní pro rozvoj PMO. Zadavatelem Strategie a realizačním týmem byly vymezeny 4 oblasti, a to na základě zkušeností ze Strategie ITI 2014–2020, zásobníku projektů poskytnutých obcemi PMO, a předpokládanými možnostmi financování priorit přes ITI v návrzích EU programů 2021–2027:
 - Doprava
 - Životní prostředí
 - Vzdělávání a sociální oblast
 - Kulturní a přírodní dědictví a cestovní ruch
- Geografická dimenze** představuje tzv. primární zájmové území, ve kterém subjekt působí, vykazuje činnost, má na řešené území vliv či v něm má své sídlo.

V následujícím textu je vždy pro každou ze 4 tematických oblastí uvedeno tabulkové vymezení hlavních relevantních zájmových subjektů (název subjektu) dle geografické dimenze. V rámci analýzy byly zmapovány převážně následující subjekty v PMO:

- Územní jednotky
- Státní a další veřejné instituce
- Příspěvkové organizace státu a jiných veřejnoprávních korporací
- Nevládní neziskové organizace
- Významné podniky (státní, soukromé)

7.1 DOPRAVA

Tematická dimenze Doprava: silniční a železniční síť; udržitelná městská mobilita; integrovaný dopravní systém, bezpečnost dopravy.

Tabulka 7.1: Seznam stakeholderů v tematické dimenzi Doprava

Doprava	
Identifikované zájmové subjekty	Primární zájmové území v PMO
HMP, Magistrát hl. m. Prahy	HMP
Statutární město Kladno, Magistrát města Kladna	Kladno
Středočeský kraj	Území všech 490 obcí PMO bez HMP
Krajské sdružení Národní sítě místních akčních skupin České republiky Středočeského kraje	Brdy – Vltava o.p.s., MAS – Střední Polabí, z.s., MAS Dolnobřežansko o.p.s., MAS Jihozápad o.p.s., MAS Mezi Hradky, z.s., MAS Nad Prahou o.p.s., MAS Podlipansko, o.p.s., MAS Říčansko o.p.s., MAS SVATOVÁCLAVSKO, z.s., MAS Vyhličky, z.s., Místní akční skupina Mezilesí, z.s., Dolní Pojizeří z.ú., Posázaví o.p.s., Přemyslovské střední Čechy o.p.s., Rakovnicko o.p.s., Region Pošembeří o.p.s., MAS rozvoj Kladenska a Prahy-západ, z.s., MAS Blaník, z. s., MAS Karlštejsko, z.ú., MAS Kralupsko z.ú.
Krajská správa ČSÚ v HMP	HMP
Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj	Území všech 490 obcí PMO bez HMP
Ředitelství silnic a dálnic ČR – Správa Praha	Celé území PMO
Technická správa komunikací hl. m. Prahy	HMP
Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.	Území všech 490 obcí PMO bez HMP
ROPID, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy	Celé území PMO
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	HMP
Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace (IDSK)	Celé území PMO
Dopravci ve veřejné dopravě	Celé území PMO
Správa železnic, státní organizace	Celé území PMO
České dráhy, a.s.	Celé území PMO
Povodí Vltavy, s.p.	Území PMO
Povodí Labe, s.p.	Území PMO
Krajská hospodářská komora ČR	HMP
Krajská hospodářská komora Střední Čechy	Celé území PMO bez HMP
Ministerstvo dopravy a dopravní úřady	Celé území PMO
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	HMP
Operátor ICT, a. s.	HMP
Sdružení pro dopravní telematiku	Celé území PMO
Fakulta dopravní ČVUT	HMP
Asociace krajů	Celé území PMO
Svaz měst a obcí České republiky	Celé území PMO
Všichni další vlastníci/správcí dotčené infrastruktury	Celé území PMO

Zdroj: Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (2019); internetové stránky příslušných subjektů; vlastní zpracování 2020.

7.2 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Tematická dimenze Životní prostředí: udržitelná technická infrastruktura a životní prostředí, přizpůsobení se změnám klimatu a prevence a řízení rizik, zvýšení energetické účinnosti a využívání obnovitelných zdrojů energie.

Tabulka 7.2: Seznam stakeholderů v tematické dimenzi Životní prostředí

Životní prostředí	
Identifikované zájmové subjekty	Primární zájmové území v PMO
HMP, Magistrát hl. m. Prahy	HMP
Statutární město Kladno, Magistrát města Kladna	Kladno
Středočeský kraj	Území všech 490 obcí v PMO bez HMP
Krajské sdružení Národní sítě místních akčních skupin České republiky Středočeského kraje	Brdy – Vltava o.p.s., MAS – Střední Polabí, z.s., MAS Dolnobřežansko o.p.s., MAS Jihozápad o.p.s., MAS Mezi Hradky, z.s., MAS Nad Prahou o.p.s., MAS Podlipansko, o.p.s., MAS Říčansko o.p.s., MAS SVATOVÁCLAVSKO, z.s., MAS Vyhlídky,z.s., Místní akční skupina Mezilesí, z.s., Dolní Pojizeří z.ú., Posázaví o.p.s., Přemyslovské střední Čechy o.p.s., Rakovnicko o.p.s., Region Pošembeří o.p.s., MAS rozvoj Kladenska a Prahy-západ, z.s., MAS Blaník, z. s., MAS Karlštejnsko, z.ú., MAS Kralupsko z.ú.
Krajská správa ČSÚ v hl. m. Praze	HMP
Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj	Území všech 490 obcí v PMO bez HMP
SCHKO Český kras	Karlštejn
SCHKO Kokořínsko – regionální pracoviště	Mělník, Doksy
SCHKO Křivoklátsko	Zbečno
Institut cirkulární ekonomiky, z.ú.	HMP
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	HMP
Regionální agrární komora Středočeského kraje	Celé území PMO
Středočeské inovační centrum	Celé území PMO
Zemědělský svaz ČR	Celé území PMO
Lesy České republiky, s.p.	Celé území PMO
Pražské vodovody a kanalizace, a. s.	HMP
Středočeské vodárny a.s.	Celé území PMO bez HMP
Vodovody a kanalizace Beroun, a.s.	Beroun, Praha - západ,
Povodí Vltavy, s.p.	Území PMO
Povodí Labe, s.p.	Území PMO
Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka	HMP
Asociace oběhového hospodářství	Celé území PMO
Technické služby Benešov s.r.o.	Benešov
Zařízení na energetické využití odpadů Malešice	HMP
Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky	Celé území PMO bez HMP
Český hydrometeorologický ústav – pobočka Praha	HMP
Státní fond životního prostředí – krajské pracoviště Středočeský kraj – Praha	Celé území PMO bez HMP
CENIA, česká informační agentura životního prostředí	Celé území PMO

Zdroj: Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (2019); internetové stránky příslušných subjektů; vlastní zpracování, 2020.

7.3 VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST

Tematická dimenze Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblas: základní aspekty jednotlivých stupňů vzdělávání (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ), sociální a zdravotní služby.

Tabulka 7.3: Seznam stakeholderů v tematické dimenzi Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast

Vzdělávání a sociální oblast	
Identifikované zájmové subjekty	Primární zájmové území v PMO
HMP, Magistrát hl. m. Prahy	HMP
Statutární město Kladno, Magistrát města Kladna	Kladno
Středočeský kraj	Území všech 490 obcí PMO
Krajské sdružení Národní sítě místních akčních skupin České republiky Středočeského kraje	Brdy – Vltava o.p.s., MAS – Střední Polabí, z.s., MAS Dolnobřežansko o.p.s., MAS Jihozápad o.p.s., MAS Mezi Hradky, z.s., MAS Nad Prahou o.p.s., MAS Podlipansko, o.p.s., MAS Říčansko o.p.s., MAS SVATOVÁCLAVSKO, z.s., MAS Vyhlídky,z.s., Místní akční skupina Mezilesí, z.s., Dolní Pojizeří z.ú., Posázaví o.p.s., Přemyslovské střední Čechy o.p.s., Rakovnicko o.p.s., Region Pošembeří o.p.s., MAS rozvoj Kladenska a Prahy-západ, z.s., MAS Blaník, z. s., MAS Karlštejnsko, z.ú., MAS Kralupsko z.ú.
Nositelé Místních akčních plánů na území ORP – místní akční skupiny / obce s rozšířenou působností	Celé území PMO bez HMP
Středočeské inovační centrum	Celé území PMO bez HMP
Vzdělávací institut Středočeského kraje	Celé území PMO
Česká školní inspekce	Celé území PMO
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	HMP
Centra fiktivních firem při VŠE	Celé území PMO bez HMP
Výzkumný ústav pro podnikání a inovace, z.ú.	HMP
Mateřské školy zřizované HMP, krajem HMP, soukromými subjekty, církví	HMP
Mateřské školy zřizované obcemi, Středočeským krajem, soukromými subjekty, církví	Celé území PMO bez HMP
Základní školy zřizované MŠMT, HMP, krajem HMP, soukromými subjekty, církví	HMP
Základní školy zřizované MŠMT, Středočeským krajem, soukromými subjekty, církví	Celé území PMO bez HMP
Střední školy zřizované MŠMT, MS, MČ, HMP, krajem HMP, soukromými subjekty, církví	HMP
Střední školy zřizované Středočeským krajem, MŠMT, soukromými subjekty, církví	Celé území PMO bez HMP
Školská poradenská zařízení a ostatní školská zařízení	Celé území PMO
Konzervatoře	Celé území PMO
Vyšší odborné školy	Celé území PMO
Základní umělecké školy	Celé území PMO
Národní pedagogický institut České republiky	Celé území PMO
Regionální stálá konference Středočeského kraje	Celé území PMO bez HMP

Realizátoři Místních akčních plánů rozvoje vzdělávání	Celé území PMO bez HMP
Veřejné vysoké školy:	HMP
Soukromé vysoké školy:	HMP
Fakulta biomedicínského inženýrství ČVUT v Praze	Kladno
Akademie věd ČR	Celé území PMO
Grantová agentura České republiky	Celé území PMO
Technologická agentura ČR	Celé území PMO
Společná asociace nestátních neziskových organizací hl. m. Prahy a Středočeského kraje (SANNO)	Celé území PMO
Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR	Celé území PMO
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR	Celé území PMO
Krajská hospodářská komora Střední Čechy	Celé území PMO bez HMP
Výzkumný ústav práce a sociálních věcí	HMP
Poskytovatelé sociálních služeb*:	Celé území PMO
Poskytovatelé zdravotních služeb**	Celé území PMO
Asociace poskytovatelů sociálních služeb (APSS)	Celé území PMO

Zdroj: Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti (2019); internetové stránky příslušných subjektů; Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji 2016-2020 (2016), Strategie rozvoje zdravotnictví Středočeského kraje mezi léty 2014–2020 (2015); Analýza potřeb území Středočeského kraje pro potřeby Krajského akčního plánu rozvoje vzdělávání (2019); vlastní zpracování, 2020.

Pozn.: * Kompletní seznam viz Národní registr poskytovatelů sociálních služeb- http://iregistr.msv.cz/socreg/hledani_sluzby.do?SUBSESSION_ID=1597140453973_22;

**Národní registr poskytovatelů zdravotních služeb- <https://nrpzs.uzis.cz/>

7.4 CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ

Tematická dimenze: revitalizace, odborná infrastruktura a vybavení pro činnost kulturních památek, muzeí, knihoven; veřejná infrastruktura udržitelného cestovního ruchu (turistická informační centra, turistická značení) aj.

Tabulka 7.4: Seznam stakeholderů v tematické dimenzi Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví

Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví	
Identifikované zájmové subjekty	Primární zájmové území v PMO
HMP, Magistrát hl. m. Prahy	HMP
Statutární město Kladno, Magistrát města Kladna	Kladno
Středočeský kraj	Území všech 20 SO ORP (Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Kladno, Lysá nad Labem, Neratovice, Říčany, Benešov, Kralupy nad Vltavou, Beroun, Dobříš, Slaný, Mělník, Nymburk, Rakovník, Vlašim, Kolín, Kutná Hora, Mladá Boleslav, Poděbrady) a 490 obcí PMO
Krajské sdružení Národní sítě místních akčních skupin České republiky Středočeského kraje	Brdy – Vltava o.p.s., MAS – Střední Polabí, z.s., MAS Dolnobřežansko o.p.s., MAS Jihozápad o.p.s., MAS Mezi Hradý, z.s., MAS Nad Prahou o.p.s., MAS Podlipansko, o.p.s., MAS Říčansko o.p.s., MAS SVATOVÁCLAVSKO, z.s., MAS Vyhličky, z.s., Místní akční skupina Mezilesí, z.s., Dolní Pojizeří z.ú., Posázaví o.p.s., Přemyslovské střední Čechy o.p.s., Rakovnicko o.p.s., Region Pošembeří o.p.s., MAS rozvoj Kladenska a Prahy-západ, z.s., MAS Blaník, z. s., MAS Karlštejnsko, z.ú., MAS Kralupsko z.ú.
Prague City Tourism	HMP
Regionální stálá konference Středočeského kraje	Celé území PMO
Památková komora České republiky, z. s.	Celé území PMO
Územní odborné pracoviště Národní památkový ústav středních Čech v Praze	Celé území PMO bez HMP
Územní odborné pracoviště Národní památkový ústav v Praze	HMP
Česká centrála cestovního ruchu, CzechTourism	Celé území PMO
Asociace turistických informačních center České republiky	Celé území PMO
Svaz obchodu a cestovního ruchu České republiky	Celé území PMO
Posázaví, o.p.s.	Turistická oblast Posázaví
Berounsko z.s.	Turistická oblast Berounsko
Turistická oblast Kutnohorsko a Kolínsko z.s.	Okrajový zásah Turistická oblast Kutnohorsko a Kolínsko
Sdružení Český ráj, z. s.	Turistická oblast Český ráj
Pojizeří a Polabí, z.s.	Turistická oblast Polabí a Pojizeří
Turistická oblast Mělnicko-Kokořínsko, z.s.	Turistická oblast Mělnicko a Kokořínsko
Turistická oblast Brdy a Podbrdsko, z.s.	Turistická oblast Brdy a Podbrdsko
Středočeská centrála cestovního ruchu, příspěvková organizace	Celé území PMO bez HMP
Národní památkový ústav – územní pracoviště Praha a Střední Čechy	Celé území PMO

Klub českých turistů	Celé území PMO
Svaz měst a obcí	Celé území PMO
Asociace muzeí a galerií České republiky, z.s.	Celé území PMO
Zřizovatelé knihoven	Celé území PMO
Sdružení knihoven ČR	Celé území PMO
Centrum pro regionální rozvoj ČR	Celé území PMO
Všichni vlastníci národních kulturních památek	Celé území PMO

Zdroj: Aktualizace Programu rozvoje cestovního ruchu Středočeského kraje na období 2015–2020; internetové stránky příslušných subjektů; vlastní zpracování, 2020.

POUŽITÉ ZDROJE

ČBA (2020). Makroekonomická prognóza ČBA červenec 2020. [online] 2020 [cit. 4.9.2020]. Dostupné z: <https://cbaonline.cz/makroekonomicka-prognoza-cba-cervenec-2020>

ČHMÚ (2018) Grafická ročenka 2017 [online]. Praha: Český hydrometeorologický ústav, 2018 [vid. 14. 08. 2020]. Dostupný na WWW: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/17groc/gr17cz/Obsah_CZ.html

ČHMÚ (2019) Grafická ročenka 2018 [online]. Praha: Český hydrometeorologický ústav, 2019 [vid. 14. 08. 2020]. Dostupný na WWW: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html

ČSÚ (2004). Metodické vysvětlivky. [online] 2014 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2103-04--metodicke_vysvetlivky

ČSÚ (2012). Změna výpočtu ukazatele registrované nezaměstnanosti. [online] 2012 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zmena_vypoctu_ukazatele_registrovane_nezamestnanosti20121107

ČSÚ (2019a). Ekonomické subjekty ve Středočeském kraji v roce 2019 [online] 2019 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/134216130/ekonomicke_subjekty_2019.pdf/4af4d7b7-2b8a-457f-a4f4-1b5879562167?version=1.1

ČSÚ (2019b). Pražská bytová výstavba v roce 2019. [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/prazska-bytova-vystavba-v-roce-2019>

ČSÚ (2019c). Informační technologie ve školách v České republice - 2018 [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/102150430/062020-19.pdf/9d4f9220-fe01-4037-b15c-08c99f143ba8?version=1.1>

ČSÚ (2019d). Ukazatele výzkumu a vývoje - 2018 [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ukazatele-vyzkumu-a-vyvoje-2018>

ČSÚ (2020a). Inovační aktivity podniků - 2016 až 2018 [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/1-ukazatele-vav-za-ceskou-republiku-celkem-co11gw8av6>

ČSÚ (2020b). Analýzy vydané krajskými správami ČSÚ. Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje hl. města Prahy. Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Středočeského kraje. [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/analyzy-vydane-krajskymi-spravami-csu>

ČSÚ (2020c). Aktuality [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/aktuality>

Delloite (2020). Property IndexOverview of European Residential Markets [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/real-estate/Property_Index_2020.pdf

E15.cz (2020). Krajům se tenčí příjmy, sahají do našetřených peněz [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/volby/krajske-volby/krajum-se-tenci-prijmy-sahaji-do-nasetrenych-penez-1373366>

GABAL, I. a kol. (2015) Analýza sociálně-vyloučených lokalit v ČR. Dostupné na https://www.esfcr.cz/mapa-svl-2015/www/analyza_socialne_vyloucenych_lokalit_gac.pdf

HOSPERS, G.-J. (2019): Overtourism in European cities: from challenges to coping strategies. CESifo Forum. [online] 2019 [cit. 26.9.2020]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/336553855_Overtourism_in_European_cities_from_challenges_to_coping_strategies

HMP (2019) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.

- HMP (2020) Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy hlavního města Prahy 2020-2024
- iRozhlas (2020). Budou peníze na chodníky, školy nebo metro D? Podívejte se, o kolik letos přijde vaše obec [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/obce-hospodareni-naklady-skrty-dotace-covid-koronavirus-babis_2006160600_cib
- IPR Praha (2015). Aktualizace strategického plánu Hl.m. Prahy. Analytická část [online] 2015 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/20151123_analyza%20FINAL.pdf
- IPR (2016). Územně analytické podklady hl. m. Prahy. Ekonomická a občanská infrastruktura [online] 2016 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: http://uap.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/textova-cast/800_ekonomicka_a_obcanska_infrastruktura.pdf
- IPR (2019). Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.
- IPR (2019). Analýza infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy (zaměřená na infrastrukturu vybrané občanské vybavenosti) Demografie. [online] 1/2019 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analzy/Obyvatelstvo/analzy%20infrastrukturnich%20potreb/0_demografie.pdf
- IPR (2018). Regionální inovační strategii hlavního města Prahy (Pražská RIS3) [online] 2018 [cit. 4.9.2020]. Dostupné z:
- MHMP (2020). Plán rozvoje sociálních služeb na území HMP pro období 2019–2021. 3. aktualizace [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: http://socialni.praha.eu/file/3130763/_3.Aktualizace_SPRSS.pdf
- MMR (2019a) Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/strategie-regionalniho-rozvoje-cr-2021>
- MMR (2019b) Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. (červenec 2019). Dostupné na: <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/kohezni-politika-po-roce-2020/koncepce-cr-pro-politiku-soudrznosti-2021>
- MMR (2019c) Úplné znění Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3, část rozvojová oblast republikového významu OB 1 Praha. Dostupné na https://www.mmr.cz/getmedia/647ac23c-05f7-469f-a200-af8d3be4e4ae/PUR-CR_ve_zneni_Aktualizaci_c_1_2_3_uplne_zneni.pdf.aspx?ext=.pdf.
- MMR (2020a) Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR. Dostupné na <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/integrované-nastroje/iti>
- MMR. (2020b) Typy územní dimenze. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy>.
- MŠMT (2020). Analytické podklady a demografické predikce v oblasti kapacit předškolního a školního vzdělávání pro účely zacílení plánovaného investičního programu v gesci MMR. Interní materiály, 2020.
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti (2018) ve znění pozměňovacího návrhu ze dne 28.05.2020. COM (2020) 452 final 2018/0197(COD). Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020PC0452&from=EN>
- NUMBEO (2020). Property Prices [online] [cit. 11.11.2020]. Dostupné z: <https://www.numbeo.com>
- Prague City Tourism (2020) Destinační management Prahy: Zájmy Prahy na prvním místě. Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy. 2020 [online] [cit. 26.9.2020]. Dostupné z: https://www.praha.eu/file/3198499/Koncepce_PCT.pdf
- Rada SČK (2020). Informace o stavu mapování kapacit mateřských a základních škol ve Středočeském kraji (informace pro Radu Středočeského kraje). Interní materiály, 2020.

- SČK (2015) Aktualizace Programu rozvoje cestovního ruchu Středočeského kraje na období 2015–2020 [online] [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/analyza_final_1.pdf
- SČK (2018) Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–2023.
- SČK (2016). Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji 2016–2020 [online] [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.caslavsko.com/e_download.php?file=data/editor/54cs_2.pdf&original=beznazvu2.pdf
- SČK (2019a) Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019 –2024 s výhledem do 2030.
- SČK (2019b). Krajský akční plán vzdělávání Středočeského kraje. Analýza potřeb území Středočeského kraje pro potřeby Krajského akčního plánu rozvoje vzdělávání [online] [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <http://kap-stredocesky.cz/dokumenty/k-doplneni/306>
- SČK (2020a). Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Středočeského kraje na období 2020–2022 [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/documents/20688/16800093/SPRSS+SK+2020+-+2022+NA+WEB.docx/6c0cf7e1-4211-4b9e-a5a5-d94d8c24ae28>
- SČK (2020b). Životní prostředí [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/kraj/zakladni-informace/zivotni-prostredi>
- SMSCR (2020). RUD - Předpokládané daňové výnosy obce pro rok 2021 [online] 2020 [cit. 10,11.2020]. Dostupné z: <https://www.smscr.cz/kalkulacka/rud/index.html>
- TST, 2020. Ročenka dopravy 2019. <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky>
- Zákon č. 201/2012 Sb. ze dne 13. června 2012, o ochraně ovzduší.

(Poznámky pod čarou)

1. SČK (2020) Aktualizace Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017–2023.
2. IPR (2018) Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice
3. Kvalita ovzduší v PMO je ovlivňována v HMP především automobilovou dopravou a dále ji významně ovlivňují na okraji HMP a v zázemí Prahy i lokální topeniště na pevná paliva, dále pak průmyslová činnost spojená s ekonomickými aktivitami v PMO.
4. PMO spadá do zranitelných oblastí, kde dochází k poklesu srážek a nacházejí se zde povodí s dlouhodobě pasivní hydrologickou bilancí. Významnější riziko sucha hrozí na severozápadě PMO.
5. Při nejpravděpodobnějším scénáři Q5 by bylo v PMO bezprostředně zasaženo 1 597 obyvatel a 2 111 budov. Při povodni Q100 by již bylo zasaženo 34 067 obyvatel a budov 13 052.
6. Extrémně vysoké teploty v HMP, z důvodu umělých povrchů a v zemědělské krajině n v SZ části PMO.
7. PMO se mezi roky 2010 a 2018 zvýšila produkce všech odpadů o asi 800 000 tun ročně na obyvatele tedy případně o 0,1 t odpadu více. Výrazný růst produkce odpadů je v zázemí Prahy, kde se mezi lety 2010 a 2018 zvýšila produkce z 1,7 na 4,5 t/obyvatele ročně
8. U značné části menších obcí v zázemí Prahy byly identifikovány nevhodné způsoby nakládání s odpadními vodami nevyhovující k požadavkům vyplývajících z legislativy,
9. Přeplněnost kapacit MŠ a ZŠ v okrajových částech HMP a v zázemí Prahy s dynamickým rozvojem bydlení.
10. Vybavenost ZŠ počítači v PMO je v rámci ČR jedna z nejnižších na 1. stupni a v zázemí Prahy i na 2. stupni.
11. Mezi SČK a HMP nejsou v oblasti zdravotní péče nastaveny vzájemné koordinační mechanismy, které by např. zahrnovaly výměnu informací.
12. V oblasti sociálních služeb občané HMP využívají pobytové sociální služby v SČK (v roce 2018 se jedná o 20 až 25 % nových uživatelů v závislosti na druhu služby).



PRAŽSKÁ
METROPOLITNÍ
OBLAST

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027

Strategická část



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 je zpracována v rámci veřejné zakázky s názvem „*Aktualizace integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti 2021–2027*“, který je financován z Evropské unie, z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Technická pomoc.

Zadavatel:

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor evropských fondů

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1, IČ: 00064581

Zpracovatel:

PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o.

Moravská 958/95, 700 30 Ostrava, IČ: 28576217, DIČ: CZ28576217

tel.: +420 595 136 023, web: <http://rozvoj-obce.cz/>, e-mail: info@rozvoj-obce.cz

Zpracováno v úzké součinnosti se zadavatelem

Realizační tým:

Doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D. – vedoucí řešitelského týmu

Ing. Ivana Foldynová, Ph.D. – expert na územní strategie měst

PhDr. Andrea Hrušková – senior expert v oblasti veřejné správy a sociologie

Ing. Petr Proske – expert na oblast ESIF fondů

Ing. Eva Poledníková, Ph.D. – senior expert na oblast ESIF fondů a regionální politiku

Mgr. Petra Koprajdová – expert v oblasti strategického plánování

Ing. David Kubáň – expert v oblasti analýz a mapování (GIS)

a kol.

OBSAH

Seznam zkratk6

MANAŽERSKÉ SHRnutí.....8

STRATEGICKÁ ČÁST9

1 STRATEGICKÝ RÁMEC9

 Prioritní oblast PO1 Doprava12

 Prioritní oblast PO2 Životní prostředí.....28

 Prioritní oblast PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast.....42

 Prioritní oblast PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví.....52

2 VAZBA NA STRATEGICKÉ DOKUMENTY.....60

 2.1 VAZBA NA STRATEGII REGIONÁLNÍHO ROZVOJE ČR 2021+60

 2.2. VAZBA NA VÝZNAMNÉ ÚZEMNÍ STRATEGIE.....63

3 INTEGROVANOST OPATŘENÍ STRATEGIE ITI.....66

 3.1 Popis integrovaných rysů strategie66

 3.2 Integrovanost na úrovni opatření Strategie ITI67

4 ZAPOJENÍ PARTNERŮ77

POUŽITÉ ZDROJE78

SEZNAM ZKRATEK

µm	Mikrometr
a.s.	Akciová společnost
B+R	Záchytná parkoviště typu „přijed’ na kole a jed’ hromadnou dopravou“ (z anglického Bike and Ride)
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (z anglického Connecting Europe Facility)
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systémy (z anglického Cooperative Intelligent Transport Systems)
CNG	Stlačený zemní plyn (z anglického Compressed Natural Gas)
COVID-19	Koronavirové onemocnění 2019 (z anglického spojení Coronavirus Disease 2019)
ČBA	Česká bankovní asociace
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (z anglického European Rail Traffic Management System)
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy 2014–2020
EU	Evropská unie
EVVO	Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta
HMP	Hlavní město Praha
IAD	Individuální automobilová doprava
ICT	Informační a komunikační technologie (z anglického Information and Communication Technologies)
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISg ITI PMO 2021–2027	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027
IT	Informační technologie
ITI	Integrované teritoriální investice
ITS	Inteligentní dopravní systémy (z anglického Intelligent Transport Systems)
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	Místa pro krátkodobé zastavení typu „polib a jed“ (z anglického Kiss and Ride)
KAP	Krajský akční plán rozvoje vzdělávání
LED	Světelná dioda (z anglického Light-Emitting Diode)
LNG	Zkapalněný zemní plyn (z anglického Liquefied Natural Gas)
MAP	Místní akční plán rozvoje vzdělávání
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
MPINRAP	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠ	Mateřská škola

MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NNO	Nestátní nezisková organizace
NO ₂	Oxid dusičitý
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OP JAK	Operační program Jan Amos Komenský
OPZ+	Operační program Zaměstnanost+
OPŽP	Operační program Životní prostředí
ORP	Obec s rozšířenou působností
P+R	Záchytná parkoviště typu „zaparkuj a jed’ hromadnou dopravou“ (z anglického Park and Ride)
PAYT	Odpadový systém „zaplať, kolik vyhodíš“ (z anglického Pay-as-You-Throw)
PID	Pražská integrovaná doprava
PM ₁₀	Pevné částice (z anglického Particulate Matter) menší než 10 µm (polétavý prach)
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Prioritní oblast
RIS3	Regionální inovační strategie
s.o.	Státní organizace
s.p.	Státní podnik
s.r.o.	Společnost s ručením omezeným
SC	Specifický cíl
SČK	Středočeský kraj
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMS ČR	Sdružení místních samospráv České republiky
SO	Správní obvod
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých
SRR21+	Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
SŠ	Střední škola
StC	Strategický cíl
STEM	Přírodní vědy, technika, inženýrské obory a matematika (z anglického Science, Technology, Engineering and Mathematics)
TEN-T	Transevropská dopravní síť (z anglického Trans-European Transport Network)
TSK	Technická správa komunikací
ÚČOV	Ústřední čistírna odpadních vod
VaV	Věda a výzkum
VHD	Veřejná hromadná doprava
VOŠ	Vyšší odborná škola
VŠ	Vysoká škola
ZEVO	Zařízení na energetické využití odpadů
ZPS	Zóna placeného stání
ZŠ	Základní škola

MANAŽERSKÉ SHRnutí

Strategická část plyne navazuje na analytickou část dokumentu a popisuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly v Pražské metropolitní oblasti realizovat. Výchozím výstupem pro tvorbu strategické části je analýza problémů a potřeb.

Strategická část Integrované teritoriální investice stojí na vizi rozvoje území Pražské metropolitní oblasti, rozpracované ve čtyřech prioritních oblastech, vycházejících z identifikovaných klíčových problémů Pražské metropolitní oblasti. Těmito prioritními oblastmi jsou Doprava, Životní prostředí, Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast a Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví.

K těmto prioritním oblastem byly definovány příslušné strategické cíle:

- pro prioritní oblast 1 Doprava strategický cíl 1 Kvalitně propojená metropolitní oblast se spolehlivým, komfortním a multimodálním systémem dopravy, který je šetrný k životnímu prostředí i veřejným financím
- pro prioritní oblast 2 Životní prostředí strategický cíl 2 Zvýšit kvalitu životního prostředí a posílit odolnost vůči dopadům klimatické změny v PMO
- pro prioritní oblast 3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast strategický cíl 3 Zajistit moderní infrastrukturu a kvalitu vzdělávacích, sociálních a zdravotních služeb, které budou pružně reagovat na demografické změny a budou dostupné pro všechny obyvatele PMO
- pro prioritní oblast 4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví strategický cíl 4 Vyvážené využití turistického potenciálu Pražské metropolitní oblasti pro rozvoj udržitelného cestovního ruchu

Ve strategické části je popsána struktura Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 z těchto hledisek:

- popis vize rozvoje území
- popis prioritních oblastí a pro ně definovaných strategických cílů
- popis specifických cílů a opatření, přispívajících k naplnění jednotlivých strategických cílů

Specifické cíle ITI představují integrovaná řešení pro specifický okruh problémů a potřeb v PMO a jsou vzájemně provázány k naplnění strategických cílů PMO a v návaznosti na prioritní oblasti Doprava, Životní prostředí, Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast a Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví. Všechny specifické cíle v rámci jednotlivých prioritních oblastí jsou naplňovány opatřeními Strategie ITI, která jsou v převážné míře v souladu se zaměřením operačních programů Evropských strukturálních a investičních fondů na období 2021–2027, případně budou realizována s využitím vlastních finančních zdrojů relevantních stakeholderů.

Každé navržené opatření obsahuje cíl opatření, zdroj financování, zdůvodnění opatření, popis opatření a typových aktivit, časový plán realizace a zapojené subjekty (stakeholdery). Navržené typové aktivity v rámci jednotlivých opatření jsou v převážné míře provázány na podporované aktivity ze specifických cílů příslušných operačních programů 2021–2027. U některých uvedených typových aktivit, které nemají vazbu na specifické cíle příslušných operačních programů 2021–2027 se předpokládá financování z vlastních finančních zdrojů relevantních stakeholderů.

Následné kapitoly strategické části konkrétně popisují vazbu Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027 na strategické dokumenty, integrovanost jejich opatření a zapojení partnerů do procesu aktualizace a přípravy Integrované strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027.

STRATEGICKÁ ČÁST

Na základě výstupů analytické části byla pro PMO formulována vize a dle prioritních oblastí strategické cíle. Na tuto definovanou strukturu priorit navazují specifické cíle a návrh jednotlivých aktivit a intervencí rozpracovaný do úrovně opatření.

1 STRATEGICKÝ RÁMEC

Strategický rámec pracuje s pojmy **vize, strategické, specifické cíle a opatření**, které vycházejí z Metodiky přípravy veřejných strategií (aktualizace 2019), přijaté usnesením vlády ČR č. 71/2019 a z Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů (MPIN), verze 13 a Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027. Nositel Strategie je odpovědný za sledování plnění jednotlivých cílů Strategie. Kapitola rovněž obsahuje schéma hierarchie cílů a opatření (tj. rozpad strategických cílů do specifických cílů a specifických cílů do opatření).

VIZE ROZVOJE ÚZEMÍ

představuje popis stavu, v jakém se bude území působnosti metropolitní oblasti nacházet po naplnění rozvojových potřeb identifikovaných v analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území metropolitní oblasti (dále „Analýza potřeb“). Pro dosažení vize nositel definuje strategické cíle, které se budou rozpadat do jednotlivých specifických cílů Strategie.

STRATEGICKÉ CÍLE

(dále také StC) rozvádí nadefinovanou vizi Strategie v konkrétních prioritních oblastech. Jedná se o souhrn výsledků a dopadů specifických cílů.

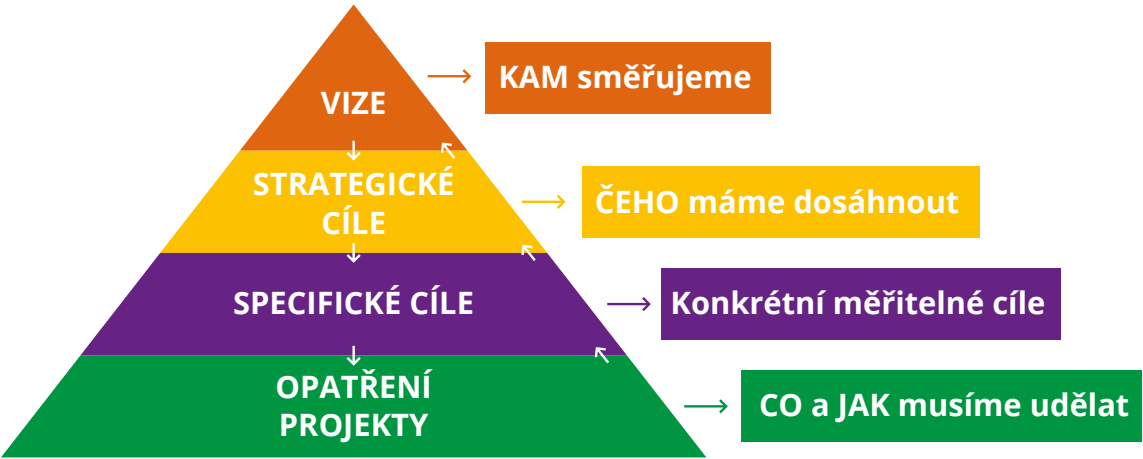
SPECIFICKÉ CÍLE

(dále také SC) rozpracovávají strategické cíle. U každého specifického cíle bude uvedena konkrétní rozvojová potřeba/potřeby z Analýzy potřeb, na kterou daný specifický cíl reaguje. Specifický cíl se skládá z jednoho nebo více opatření.

OPATŘENÍ

definují konkrétní kroky vedoucí k dosažení požadovaných specifických cílů. U každého opatření Strategického rámce Strategie bude uvedena konkrétní rozvojová potřeba/potřeby z Analýzy potřeb, kterou má dané opatření pomoci naplnit. Pokud opatření naplňuje danou rozvojovou potřebu, reaguje zároveň na tuto potřebu i příslušný specifický cíl, pod který dané opatření patří.

Obrázek 1.1: Schéma zpracování - návrhová část ISg ITI PMO 2021–2027



ZDROJ: PROCES, 2020

VIZE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ OBLASTI

KVALITA

Veřejná a nemotorová doprava, která umožní nechat auto doma. Čistá voda, kterou se neplýtvá, a vzduch, který se dá dýchat. Dobré školy, lékaři a sociální služby blízko místa, kde žijeme. Turisté v celé metropolitní oblasti, nikoliv jen na Karlově mostě.

DOSTUPNOST

Zdravotní a sociální služby slouží rostoucímu počtu potřebných. Města a obce mají zázemí pro šetrné nakládání s odpady. Cesty za přírodním a kulturním dědictvím jsou snadnější než dřív. Doprava překonává fyzické i úřední bariéry, její druhy na sebe navazují.

UDRŽITELNOST

Region krátkých vzdáleností, který nenutí obyvatele cestovat. Města i krajina se úspěšně adaptují na klimatickou změnu. Školy učí budoucí generace orientovat se v měnícím se světě. Cestovní ruch je ohleduplný k místům i místním, kvůli kterým turisté přicházejí.

PRIORITNÍ OBLAST PO1 DOPRAVA



Strategický cíl 1

Kvalitně propojená metropolitní oblast se spolehlivým, komfortním a multimodálním systémem dopravy, který je šetrný k životnímu prostředí i veřejným financím

Specifické cíle:

SC1.1

Zlepšit provázanost jednotlivých druhů dopravy napříč celou PMO s cílem zatraktivnit udržitelné formy dopravy

Opatření:

- 1. Výstavba a modernizace terminálů a přestupních bodů veřejné dopravy a jejich napojování na další druhy dopravy
- 2. Zavedení, modernizace a sjednocení dopravních IT systémů napříč PMO

SC1.2

Zvýšit atraktivitu, rychlost a kvalitu VHD a zajistit její dostupnost napříč PMO při zachování vysoké ekonomické i environmentální udržitelnosti

Opatření:

- 1. Preference povrchové veřejné dopravy v uličním provozu
- 2. Elektrifikace, zkapacitnění a modernizace železničních tratí
- 3. Rozšiřování sítě drážní VHD včetně zázemí VHD
- 4. Modernizace vozidel veřejné dopravy s důrazem na bezbariérovost a environmentální udržitelnost
- 5. Zvýšení bezbariérovosti stanic, zastávek a přestupních uzlů VHD
- 6. Zvýšení dostupnosti VHD v hůře obslužených oblastech PMO při zachování finanční udržitelnosti

SC1.3

Snížit dopravní zatížení automobilovou dopravou v hustě osídlených částech PMO, zvýšit bezpečnost a zkvalitnit propojení silniční sítě v PMO se zohledněním finanční udržitelnosti

Opatření:

- 1. Dobudování Pražského okruhu a dalších prioritních komunikací pro odvedení tranzitní dopravy mimo hustě obydlená území
- 2. Regulace automobilové dopravy pomocí zklidňovacích opatření a regulace parkování v PMO
- 3. Regulace vzniku nových logistických, průmyslových a obchodních areálů v místech bez kvalitního napojení na dálniční síť a v místech nekvalitně obslužených pomocí VHD (především na okraji hl. m. Prahy a v zázemí Prahy)
- 4. Realizace organizačních i infrastrukturních opatření pro sdílenou mobilitu

SC1.4

Dobudovat kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu a pro další udržitelné formy individuální dopravy v celé PMO

Opatření:

- 1. Výstavba a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras, integrace cyklodopravy do dopravního systému PMO a její napojení na klíčové služby a instituce
- 2. Výstavba cyklodomů a stání pro kola včetně dobíjecích stanic pro elektrokola v návaznosti na síť služeb
- 3. Podpora pěší dopravy jako součásti delších cest i lokálních propojení
- 4. Rozvoj infrastruktury pro čistou mobilitu (např. elektromobilita, CNG, vodík)

SPECIFICKÝ CÍL 1.1 ZLEPŠIT PROVÁZANOST JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NAPŘÍČ CELOU PMO S CÍLEM ZATRAKTIVNIT UDRŽITELNÉ FORMY DOPRAVY

Pro specifický cíl 1.1 byla definována 2 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, OPD, Národní plán obnovy ČR, Modernizační fond a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů a přestupních bodů veřejné dopravy a jejich napojování na další druhy dopravy	
Cíl opatření	Zatraktivnit veřejnou hromadnou dopravu především pro osoby dojíždějící v rámci PMO za prací a službami, a to pomocí zvýšení dostupnosti VHD, zvýšení její konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě a systematického napojování VHD na další druhy osobní dopravy.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• OPD, Priorita 1, Specifický cíl 1.2: Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility
Zdůvodnění opatření	Opatření reaguje na nedostatečnou, zastaralou nebo zcela chybějící infrastrukturu pro propojení VHD s dalšími druhy osobní dopravy v rámci Pražské metropolitní oblasti. Jde především o kapacity P+R a B+R systémů, ale i o napojení zastávek a terminálů VHD na kvalitní infrastrukturu pro cyklistickou a pěší dopravu. Problémem je také nevyhovující stav existujících dopravních terminálů jak z hlediska kvality přestupní vazby a technického stavu, tak z hlediska jejich vybavenosti, dostupnosti doprovodných služeb pro cestující nebo kvality veřejného prostoru v jejich bezprostředním okolí. To v důsledku vede k nižšímu využití potenciálu VHD a souvisejícímu vysokému objemu osobní automobilové dopravy. Výstavba a modernizace terminálů a přestupních bodů VHD zvýší atraktivitu hromadné dopravy a její konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Výstavba a modernizace přestupních terminálů a přestupních bodů pro veřejnou dopravu• Výstavba a modernizace záchytných parkovišť pro přestup na veřejnou dopravu<ul style="list-style-type: none">◦ P+R parkoviště, parkovací domy◦ K+R stání• Výstavba infrastruktury pro nepojení VHD na cyklodopravu<ul style="list-style-type: none">◦ cyklostezky a cyklotrasy propojující obydlené lokality se zastávkami a přestupními body VHD◦ B+R stání u dopravních terminálů a zastávek VHD• Výstavba a zkvalitnění pěších tras pro napojení VHD na pěší dopravu• Budování doprovodné dopravní infrastruktury<ul style="list-style-type: none">◦ dobíjecí stanice pro elektromobily, elektrobusy a elektrokola◦ instalace moderních technologií dopravní telematiky (chytré označníky, informační tabule)◦ budování a modernizace zázemí pro cestující
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• dobrovolné svazky obcí• Středočeský kraj• organizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahou• organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem• organizace zřizované nebo zakládané obcemi• organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí• dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Opatření 1.1.2: Zavedení, modernizace a sjednocení dopravních IT systémů napříč PMO	
Cíl opatření	Rozvíjet a provázat dopravní digitální systémy, které pomohou optimalizovat systém řízení dopravy a plánování dopravní infrastruktury. Současně je cílem zavést, sjednotit a uživatelsky zpřehlednit informační, odbavovací a platební IT systémy veřejné dopravy využívané v rámci PMO. V důsledku je pak cílem zrychlit a zkvalitnit dopravní systém a jeho spolehlivost a zlepšit uživatelský komfort pro cestující VHD.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityOPD, Priorita 1, Specifický cíl 1.1: Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu a Specifický cíl 1.2: Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatuNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 1, Komponenta 1.4 Digitální ekonomika a společnost, inovativní start-upy a nové technologie, Pilíř 2, Komponenta 2.2 Snižování spotřeby energie ve veřejném sektoru:Modernizační fond, program LIGHTPUB (Modernizace soustav veřejného osvětlení s podporou inteligentních prvků)Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	V oblasti dopravy v PMO stále nejsou dostatečně využívány inteligentní dopravní systémy (ITS). Nedostatečně a nerovnoměrně rozvinuté jsou také integrované dopravní systémy, včetně vozového parku, tarifní provázanosti celého systému a uživatelských systémů pro cestující VHD. Zaostává rozvoj a provázanost inteligentních dopravních systémů (ITS) a kooperativních systémů ITS (C-ITS) v silničním provozu. To v důsledku vede k nižší efektivitě dopravního systému, vyšším nákladům na jeho správu a nižší atraktivitě veřejné hromadné dopravy.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Zavádění, sjednocování a modernizace informačních, odbavovacích a platebních systémů pro cestující ve veřejné dopravěZatraktivnění úhrady VHD (elektronicky, bez papíru apod.)<ul style="list-style-type: none">Zatraktivnění Tarifu PIDZlepšení informovanosti cestujících ve vozidlech, přestupních uzlechModerní informační prvky ve veřejném prostoruZavádění, sjednocování a modernizace informačních systémů pro individuální dopravuDopravní telematika pro řízení a regulaci dopravního provozu<ul style="list-style-type: none">Pasportizace světelných signalizačních zařízení a jejich vybavení systémem aktivní detekce vozidel VHD a IZSZavádění kooperativních telematických systémů pro usměrňování individuální automobilové dopravyITS akce zaměřené na:<ul style="list-style-type: none">Rozvoj systémů a služeb ITS, infrastruktur prostorových dat, sítí a služeb elektronických komunikací pro poskytování informací o dopravním provozu a pro dynamické řízení dopravyModernizace, rozvoj a výstavba dopravních řídících ústředenDigitalizace silniční infrastruktury a eliminace datové hluchých míst, příprava na sdílenou ekonomiku v dopravě (Mobility-as-a-Service)Modernizace veřejného osvětlení (monitoring a řízení rozvaděčů zapínacích míst a svítidel LED)Zavedení plně automatického provozu bez strojvedoucích na lince C pražského metra
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOdobrovolné svazky obcíStředočeský krajorganizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahouorganizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajemorganizace zřizované nebo zakládané obcemiorganizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcídopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujícíchMinisterstvo dopravy ČR

SPECIFICKÝ CÍL 1.2 ZVÝŠIT ATRAKTIVITU, RYCHLOST A KVALITU VHD A ZAJISTIT JEJÍ DOSTUPNOST NAPŘÍČ PMO PŘI ZACHOVÁNÍ VYSOKÉ EKONOMICKÉ I ENVIRONMENTÁLNÍ UDRŽITELNOSTI

Pro specifický cíl 1.2 bylo definovaných 6 opatření, využívajících jako zdroje financování IROP, OPD, Národní plán obnovy ČR, Modernizační fond, Nástroj pro propojení Evropy (CEF) a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 1.2.1: Preference povrchové veřejné dopravy v uličním provozu	
Cíl opatření	Posílit spolehlivost, atraktivitu a kapacitu veřejné dopravy pomocí preference vozů VHD před automobilovou dopravou na pozemních komunikacích. Opatření pomůže zvýšit konkurenceschopnost VHD vůči automobilové dopravě a v důsledku snížit negativní zátěže plynoucí z automobilové dopravy.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	V PMO dochází k dlouhodobému nárůstu intenzity silničního provozu z důvodu dojezdu za prací a službami do hl. m. Prahy. To se týká především občanů bydlících v zázemí Prahy a mimo větší centra, kde je absence nebo zhoršená dostupnost občanské vybavenosti a služeb. Nedostatečná multimodalita dopravního systému a dlouhé přepravní časy VHD ve srovnání s IAD vedou v některých oblastech k přednostnímu využívání automobilové dopravy. Smyslem opatření je proto zkrátit cestovní časy a kapacity VHD na úkor automobilové dopravy a tím posílit preference veřejné dopravy, zejména pak v uličním provozu.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Realizace preferenčních opatření skrze stavební úpravy silnic za účelem zvýšení cestovní rychlosti a spolehlivosti veřejné dopravy (podpora oddělených proudů – včetně úpravy inženýrských sítí)Optimalizace tras dopravních linek s důrazem na propojení dosud nenapojených částí města s lokálními centry měst a zkracování cestovních časů VHD
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOdobrovolné svazky obcíStředočeský krajorganizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahouorganizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajemorganizace zřizované nebo zakládané obcemiorganizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcídopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Opatření 1.2.2: Elektrifikace, zkapacitnění a modernizace železničních tratí	
Cíl opatření	Zvýšit přepravní rychlost, bezpečnost a kapacitu železniční dopravy a snížit její negativní dopady na životní prostředí pomocí modernizace železniční infrastruktury. V důsledku je pak cílem zvýšení počtu přepravovaných osob železnicí a celkové zvýšení konkurenceschopnosti příměstské i dálkové železniční dopravy vůči automobilové dopravě v PMO.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPD, Priorita 1, Specifický cíl 1.1: Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu a Specifický cíl 1.2: Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobilityNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná doprava
Zdůvodnění opatření	Současná železniční síť PMO trpí nedostatečnou kapacitou nebo technologickou zastaralostí některých železničních tratí, což snižuje konkurenceschopnost železnice vůči automobilové dopravě. Současně je stále značná část regionálních tratí neelektrifikovaných, což zvyšuje dopady železniční dopravy na životní prostředí. Městská a příměstská železnice je přitom důležitým článkem PID – má zásadní vliv na počet osob dojíždějících do Prahy automobilem a na celkovou ekonomickou i environmentální udržitelnost dopravního systému PMO. Řešení problému spočívá ve zvýšení počtu traťových kolejí, optimalizaci vedení tratí, jejich elektrifikaci a v modernizaci stávajících a budování nových železničních stanic a zastávek v docházkových vzdálenostech včetně zázemí a možnosti odstavu osobních vozidel.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Elektrifikace tratí a modernizace trakční soustavy, včetně konverze na střídavou trakční soustavuZvýšení traťové rychlosti a kapacity tratí, zvýšení bezpečnosti a efektivity provozuZavádění nových technologií pro řízení železničního provozu a zajišťování jeho bezpečnosti, včetně ERTMS, a pro poskytování informací zákazníkůmModernizace stávajících a budování nových železničních stanic a zastávek směřující ke zvyšování bezpečnosti komfortu pro cestujícíZvýšení atraktivity železniční dopravy a zvýšení její konkurenceschopnosti vůči automobilové dopravěBudování nových železničních tratí v lokalitách s horší dostupností veřejné dopravy a potenciálem velkého počtu cestujících
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">Středočeský krajOrganizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajemHlavní město Praha a jím zřizované organizaceProvozovatelé železniční dopravy, dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujícíchSpráva železnic s.o.Ministerstvo dopravy ČR

Opatření 1.2.3: Rozšiřování sítě drážní VHD včetně zázemí VHD	
Cíl opatření	Zvýšit kapacitu a celkový podíl městské drážní (kolejové a trolejové) veřejné hromadné dopravy na přepravním výkonu v rámci PMO z důvodu zvýšení finanční i environmentální udržitelnosti dopravního systému v metropolitní oblasti. Současně je cílem také zvýšit dostupnost školských, zdravotnických a sociálních zařízení i populárních turistických cílů pomocí kapacitní a udržitelné (finančně i environmentálně) formy VHD.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPD, Priorita 3, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityIROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná doprava a Komponenta 2.4 Rozvoj čisté mobilityModernizační fond, Program TRANSGov – Modernizace veřejné dopravyNástroj pro propojení Evropy (CEF)
Zdůvodnění opatření	Přestože se v posledních letech významně zlepšila technická úroveň tramvajových i hlavních železničních tratí v Praze, nedaří se rozšiřovat kolejovou a trolejbusovou dopravu do oblastí s vysokou poptávkou, kde je suplována přetěžovanými autobusy. To se týká samotné Prahy i zázemí města. Tento stav snižuje konkurenceschopnost veřejné dopravy, zvyšuje ekologickou zátěž, prohlubuje závislost veřejné dopravy na fosilních palivech a v důsledku zvyšuje finanční náklady na dopravní systém v PMO. Rozšiřování sítě kolejové i trolejbusové VHD proto přispěje zvýšení finanční i environmentální udržitelnosti dopravního systému a ke zlepšení dopravní obslužnosti pomocí VHD. Souběžně s modernizací a výstavbou nových tratí je nezbytné investovat i do zázemí kolejové dopravy modernizací dep a vozoven. Budování nových tratí do hůře obslužených lokalit je ale současně potřeba opřít o robustní demografickou analýzu vázanou na rozložení škol, zdravotnických a sociálních zařízení. V oblasti modernizace kolejové sítě metra je cílem investovat do přípravy pilotních řešení automatizace provozu v metru.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Prodloužení stávajících a budování nových tramvajových a trolejbusových tratíVybudování nové linky D pražského metraAutomatizace na lince metra CVýstavba a modernizace vozoven a depNahrazování stávajících autobusových linek ekologickou formou dopravy v podobě kolejové a trolejbusové VHDBudování doprovodné dobíjecí a napájecí infrastruktury pro vozidla VHD<ul style="list-style-type: none">Elektrifikace vybraných linek VHD (nabíjecí troleje, průběžné trolejové vedení, trakční stožáry, napájecí kabely a měnírny)Výstavba plnicích a dobíjecích stanic pro drážní bezemisní vozidla veřejné dopravyVýstavba a modernizace vozoven pro údržbu vozidel VHD
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město PrahaStředočeský krajorganizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajemHlavní město Praha a jím zřizované organizaceDopravní podnik hl. m. Prahydoprovci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Opatření 1.2.4: Modernizace vozidel veřejné dopravy s důrazem na bezbariérovost a environmentální udržitelnost	
Cíl opatření	Zvýšit atraktivitu a dostupnost veřejné hromadné dopravy pro všechny skupiny obyvatel a zároveň snížit negativní dopady VHD na životní prostředí pomocí modernizace vozového parku hromadné dopravy provozovaného v PMO.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• OPD, Priorita, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• Národní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.4 Rozvoj čisté mobility
Zdůvodnění opatření	Uživatelský komfort a pohodlí pro všechny skupiny cestujících jsou významným faktorem atraktivity a konkurenceschopnosti VHD vůči automobilové dopravě. Specifickými aspekty jsou technický stav, stáří a vybavení vozového parku a jeho přizpůsobení skupinám cestujících se specifickými potřebami, zejména pak osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, ale také např. maminkám s kočárky. Zároveň je třeba klást důraz na to, aby vozidla VHD významně nepřispívala k hlukovému znečištění a ke znečištění životního prostředí skrze emise skleníkových plynů a dalších limitovaných znečišťujících látek. Proto je potřeba postupnou modernizací vozového parku zvyšovat atraktivitu pro cestující a snižovat energetickou náročnost a negativní vliv VHD na životní prostředí.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Pořízení nízkopodlažních a bezbariérově přístupných silničních a drážních bezemisních vozidel (elektrobusy, parciální trolejbusy, tramvaje) pro veřejnou dopravu využívající čistě elektrické nebo bezemisní/nízkoemisní alternativní energie a paliva
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Dopravní podnik hl. m. Prahy• dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Opatření 1.2.5: Zvýšení bezbariérovosti stanic, zastávek a přestupních uzlů VHD	
Cíl opatření	Zvýšit atraktivitu a dostupnost veřejné hromadné dopravy pro všechny skupiny obyvatel pomocí zvýšení bezbariérovosti terminálů, stanic a zastávek VHD pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a pro další skupiny osob se specifickými potřebami.
Zdroj financování	IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility
Zdůvodnění opatření	V Pražské metropolitní oblasti je stále vysoký počet zastávek a stanic VHD (včetně stanic metra, železničních zastávek a zastávek tramvají a autobusů), které nesplňují bezbariérové standardy. Tento stav snižuje atraktivitu hromadné dopravy, její konkurenceschopnost vůči automobilové dopravě, a hlavně neumožňuje poskytovat rovnocenné služby osobám se specifickými potřebami pohybu (osoby se zhoršenou schopností pohybu a orientace či rodiče s kočárky). Ve výsledku tento stav vede k vysokým veřejným nákladům spojeným s vysokou intenzitou automobilové dopravy a se sociálním a kulturním vyloučením znevýhodněných osob. Opatření na tento problém reaguje podporou zvyšování počtu bezbariérových stanic a zastávek VHD.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Budování bezbariérových prvků na přestupních uzlech, stanicích a zastávkách VHD včetně stanic metra za účelem vyššího komfortu cestování pro osoby se specifickými potřebami mobility• Systémová údržba dat o bezbariérovosti přístupových bodů a jejich propnutí do mobilní aplikace či webového portálu
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• dobrovolné svazky obcí• Středočeský kraj• organizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahou• organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem• organizace zřizované nebo zakládané obcemi• organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí• dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících• Zájmová sdružení – SONS, organizace vozíčkářů

Opatření 1.2.6: Zvýšení dostupnosti VHD v hůře obslužených oblastech PMO při zachování finanční udržitelnosti

Cíl opatření	Zajistit kvalitní dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou na celém území PMO. Současně je cílem zajistit kvalitní dostupnost školských, zdravotnických a sociálních zařízení, služeb a klíčových turistických cílů prostřednictvím VHD. V důsledku je pak cílem zvýšit konkurenceschopnost VHD oproti automobilové dopravě a zvýšit podíl VHD na přepravním výkonu na úkor automobilové dopravy.
Zdroj financování	OPD, Priorita 3, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility
Zdůvodnění opatření	Opatření reaguje na problém vysokého podílu obyvatel PMO, kteří do Prahy i dalších lokálních center denně cestují za prací či službami autem, a kterým současně chybí kvalitní alternativa v podobě dostupné a kvalitní VHD. Tato situace zhoršuje finanční i environmentální udržitelnost dopravního systému a zároveň podporuje socioekonomickou segregaci některých periferních lokalit. Řešení dopravní dostupnosti hůře obslužených lokalit je ale současně potřeba opřít o robustní demografickou analýzu vázanou na rozložení škol, zdravotnických a sociálních zařízení.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Nasazení velkokapacitních autobusů a vozidel na alternativní paliva (bateriové trolejbusy, vodík atd.) v příměstské dopravě, které budou zajišťovat obslužnost na linkách spojujících Prahu s největšími městy Středočeského kraje, kde není zavedeno adekvátní železniční spojení z hlediska kapacity i rychlosti přepravyZavádění nových linek VHD v hůře obslužených lokalitách (při zachování finanční udržitelnosti)
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOdobrovolné svazky obcíStředočeský krajorganizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajemorganizace zřizované nebo zakládáné obcemiorganizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcíDopravní podnik hl. m. Prahydopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

SPECIFICKÝ CÍL 1.3 SNÍŽIT DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU V HUSTĚ OSÍDLENÝCH ČÁSTECH PMO, ZVÝŠIT BEZPEČNOST A ZKVALITNIT PROPOJENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ V PMO SE ZOHLEDNĚNÍM FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI

Pro specifický cíl 1.3 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, OPD a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 1.3.1: Dobudování Pražského okruhu a dalších prioritních komunikací pro odvedení tranzitní dopravy mimo hustě obydlená území

Cíl opatření	Odvést tranzitní dopravu mimo obydlená území a zmírnit negativní dopady spojené s vysokou intenzitou automobilové dopravy.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPD, Priorita 1, Specifický cíl 1.1: Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatuVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Nedokončená síť páteřní silniční infrastruktury (Pražský okruh, Aglomerační okruh apod.) způsobuje přetížení existujících komunikací v obydlených oblastech. Tento stav negativně ovlivňuje nejen efektivitu automobilové dopravy, ale také spolehlivost VHD a kvalitu života obyvatel žijících v místech nadměrně zatížených automobilovou dopravou. To v důsledku vede k vyšším veřejným nákladům na dopravu, veřejný prostor i zdraví obyvatel. Dobudování páteřní silniční infrastruktury umožní vyvézt intenzitní automobilový provoz na kapacitnější trasy mimo obydlená území a tím zvýšit ekonomickou udržitelnost dopravního systému i kvalitu života v PMO. Zároveň ale veřejné rozpočty v současnosti nemají prostředky pro realizaci všech úseků páteřní sítě. Z toho důvodu je nutné prioritizovat úseky s největším potenciálním pozitivním efektem a největší finanční návratností.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Prioritizace silničních staveb pomocí pokročilých evidence-based analýz (např. cost-benefit analýza) z důvodu omezených finančních prostředků na jejich výstavbu a modernizaciDobudování Pražského okruhu a dalších navazujících komunikací na základě provedené prioritizace silničních staveb
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">Středočeský krajHlavní město PrahaMěsta a obce na území PMOTechnická správa komunikací hl. m. PrahyKrajská správa a údržba silnic Středočeského krajeŘeditelství silnic a dálnic ČRMinisterstvo dopravy ČR

Opatření 1.3.2: Regulace automobilové dopravy pomocí zklidňovacích opatření a regulace parkování v PMO

Cíl opatření	Omezit automobilovou dopravu v hustě obydlených oblastech a snížit její negativních dopady na životní prostředí i na zdraví obyvatel.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Vysoká intenzita automobilové dopravy vede ke zhoršené kvalitě ovzduší, zvýšené hlukové zátěži a vysokým prostorovým nárokům na dopravu v klidu v centrech měst, především v intravilánu hl. m. Prahy. Má rovněž negativní dopad na bezpečnost a zdraví obyvatel. Smyslem opatření je proto předcházet těmto negativním vlivům a v co největší míře zmírňovat jejich dopady na kvalitu života obyvatel v urbanizovaných oblastech.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Regulace prostřednictvím zklidňovacích opatření v centrech měst a na místech s nadměrnou intenzitou automobilové dopravy<ul style="list-style-type: none">◦ regulace parkovacích míst a stání◦ zavádění zón 30◦ rozšiřování pěších zón a chodníkových ploch• Regulace parkování v PMO<ul style="list-style-type: none">◦ Rozšiřování sítě zachytných parkovišť P+R zajišťujících přestup na kapacitní veřejnou dopravu ve vnějším pásmu hl. m. Prahy a Středočeském kraji◦ snižování počtu parkujících vozidel v ulicích zejména přesunem automobilů do parkovacích domů či podzemních garáží◦ Rozšiřování zón placeného stání do okolí dopravních uzlů, lokálních center a další blokové zástavby
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• Středočeský kraj• Technická správa komunikací hl. m. Prahy

Opatření 1.3.3: Regulace vzniku nových logistických, průmyslových a obchodních areálů v místech bez kvalitního napojení na dálniční síť a v místech nekvalitně obslužených pomocí VHD (především na okraji hl. m. Prahy a v zázemí Prahy)

Cíl opatření	Zamezit nárůstu automobilové dopravy v PMO způsobenému dojíždkou zaměstnanců do logistických, průmyslových a obchodních areálů, jež by jinak mohla být obsloužena VHD. Současně je cílem také zamezit nárůstu nákladní automobilové dopravy mimo kapacitní silniční infrastrukturu.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Neregulovaný vznik nových logistických, průmyslových a obchodních areálů na v místech okraji hl. m. Prahy a v zázemí Prahy, jež jsou nekvalitně obsloužena pomocí VHD a kapacitní silniční infrastruktury, přináší negativní jevy v podobě záboru zemědělského půdního fondu, nárůstu nákladní automobilové dopravy v souvislosti se zásobováním a přepravou zboží, nárůstu osobní automobilové dopravy v souvislosti s nedostatečně obsluženými areály VHD, zhoršené kvality ovzduší a zvýšené hlukové zátěže.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Koordinace územního plánování hl. m. Prahy a Středočeského kraje• Zpřísnění ochrany zemědělského půdního fondu za účelem zamezení výstavby a rozšiřování logistických a obchodních center v zázemí hl. m. Prahy• Rozšiřování dopravní obslužnosti stávajících průmyslových, logistických a obchodních areálů• Podpora napojení těchto center na železnici
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• Středočeský kraj

Opatření 1.3.4: Realizace organizačních i infrastrukturních opatření pro sdílenou mobilitu	
Cíl opatření	Snížit nadměrné využívání IAD a s ní spojené negativní jevy v podobě přetížené silniční sítě, vysokých nároků na parkovací místa, zhoršené kvality ovzduší a zvýšené hlukové zátěže.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Dlouhodobá vysoká intenzita individuální automobilové dopravy vede k přetížení silniční sítě, vysokým prostorovým nárokům na dopravu v klidu, především v intravilánu hl. m. Prahy (nedostatku parkovacích míst), zhoršené kvalitě ovzduší, zvýšené hlukové zátěži a znehodnocování veřejného prostoru v urbanizovaných oblastech. Smyslem opatření je proto podporovat využívání sdílených individuálních dopravních prostředků (auta, kola) a podporovat sdílenou mobilitu jako udržitelnou a ekologickou variantu dopravy přispívající k poklesu automobilové dopravy.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Zřízení zvýhodněných parkovacích stání pro sdílené automobilové vozy (carsharing) poblíž dopravních terminálů a klíčových služeb a zařízení• Centrální monitorovací systém sdílených vozidel, která mají nárok na carsharingové parkovací oprávnění do ZPS• Rozšíření a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras sloužících k dopravě do zaměstnání, škol, za službami a kulturou včetně doprovodné cyklistické infrastruktury• Zřízení dobíjecích stanic pro elektrokola např. v rámci lamp veřejného osvětlení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• místní akční skupiny• Středočeský kraj• organizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahou• carsharingové a bikesharingové společnosti

SPECIFICKÝ CÍL 1.4 DOBUDOVAT KVALITNÍ INFRASTRUKTURU PRO PĚŠÍ A CYKLISTICKOU DOPRAVU A PRO DALŠÍ UDRŽITELNÉ FORMY INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY V CELÉ PMO

Pro specifický cíl 1.4 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, OPD, národní zdroje (SFDI), Národní plán obnovy ČR, Modernizační fond a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 1.4.1: Výstavba a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras, integrace cyklodopravy do dopravního systému PMO a její napojení na klíčové služby a instituce	
Cíl opatření	Vytvořit funkční a bezpečnou síť cyklostezek a cyklotras propojujících Prahu a její zázemí se Středočeským krajem, zvýšit atraktivitu městské a příměstské cyklistiky v PMO a tím podpořit zvýšení podílu cyklodopravy na přepravě osob.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• Národní zdroje – SFDI• Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Cyklodoprava představuje alternativní formu městské dopravy, která je ekologičtější, prospěšnější pro veřejné zdraví a dlouhodobě levnější pro veřejné rozpočty než autodoprava i VHD. V PMO má ale doprava na kole výrazně nižší podíl na celkové přepravě osob (v Praze cca 1 %), než je běžné v západoevropských či některých amerických metropolích (včetně měst s kopcovitou topografií). To je způsobeno především dlouhodobým podfinancováním městské cyklistické infrastruktury, která je z toho důvodu nedokončená, nekvalitní a neatraktivní. Teprve v případě vybudování kvalitní sítě provázaných a bezpečných cyklostezek včetně doprovodné infrastruktury (např. bezpečná stání pro kola) bude cyklodoprava v PMO atraktivnější pro osoby, jež dnes dominantně využívají k přepravě automobil nebo VHD.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Výstavba, modernizace a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras umožňujících bezpečnou dopravu obyvatel za prací, službami či turistickými aktivitami• Propojování sítě cyklostezek a cyklotras a jejich integrace do dopravního systému PMO (napojení na zastávky a stanice VHD)• Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívadla, mobiliář, dopravní značení, dobíjecí stanice pro elektrokola)• Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy (výstavba chráněných cyklopruhů, řešení kolizních míst křížení cyklostezek a komunikací s automobilovým provozem, ad.)• Realizace projektů cyklostezek a cyklotras z Akčního plánu 2020–2023 s výhledem do roku 2027
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• místní akční skupiny• Středočeský kraj• organizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahou• bikesharingové společnosti• Krajská správa a údržba silnic (realizace projektů cyklotras z Akčního plánu 2020–2023 s výhledem do roku 2027)

Opatření 1.4.2: Výstavba cyklodomů a stání pro kola včetně dobíjecích stanic pro elektrokola v návaznosti na síť služeb	
Cíl opatření	Dobudovat stání pro kola v návaznosti na úřady, služby a další občanskou vybavenost. V důsledku je cílem zvýšit atraktivitu městské a příměstské cyklistiky v PMO a podpořit zvýšení podílu cyklodopravy na přepravě osob.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Pro rozvoj cyklodopravy a zvýšení podílu cyklistické dopravy na celkové přepravě osob má významnou roli budování doprovodné infrastruktury podporující tuto formu dopravy. Problém spočívá především v nedostatečné infrastruktuře cyklistických stání včetně dobíjecích stanic pro elektrokola v blízkosti občanské vybavenosti (parkování kol, zázemí pro cyklisty). Smyslem opatření je proto podpořit budování kvalitní doprovodné cyklistické infrastruktury, která povede ke zvýšení atraktivity této ekologické formy dopravy.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Výstavba a modernizace cyklodomů a stání pro kolaVýstavba dobíjecích stanic pro elektrokola
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyorganizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahouměsta a obce na území PMOdestinační managementy turistických oblastí a lokalitStředočeský krajbikesharingové společnosti

Opatření 1.4.3: Podpora pěší dopravy jako součásti delších cest i lokálních propojení

Cíl opatření	Vybudovat propojenou a bezpečnou síť pěších tras umožňujících aktivní a bezpečný pohyb obyvatel.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná dopravaVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Výsledkem historického vývoje PMO je nedostatečná síť bezpečných cest pro pěší mezi sídelními oblastmi zejména na okraji Prahy a ve Středočeském kraji. Mimo širší centra měst je navíc prostředí pro chůzi často neatraktivní a nekomfortní. Situace nutí obyvatele k využití jiného druhu dopravy. Chůze je přitom z pohledu veřejných rozpočtů nejlevnější druh dopravy, který má zároveň nejvíce pozitivní vliv na rozvoj služeb v uličním prostoru. Pro zatraktivnění a rozšíření pěší dopravy je nezbytné investovat do řešení rizikových (potenciálně kolizních) míst a do výstavby chybějících pěších tras mezi sídelními celky, centry služeb a významnými pracovišti.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Výstavba, modernizace a rekonstrukce sítě provázaných pěších trasZajišťování kvality a údržby pěších tras (kvalita povrchu, veřejné osvětlení, pravidelné čištění a zimní údržba, bezbariérovost, mobiliář apod.)Zvyšování bezpečnosti pěší dopravy v lokalitách s vysokou intenzitou dopravy<ul style="list-style-type: none">Rozšiřování pěších zón a chodníkových plochZvyšování bezpečnosti pěší dopravy stavebními úpravami v nehodových lokalitách a v místech s vysokou intenzitou dopravy
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOdestinační managementy turistických oblastí a lokalitmístní akční skupiny

Opatření 1.4.4: Rozvoj infrastruktury pro čistou mobilitu (např. elektromobilita, CNG, vodík)

Cíl opatření	Zvýšit podíl čisté mobility na dopravě a zlepšit kvalitu životního prostředí.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityOPD, Priorita 1, Specifický cíl 1.2: Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobilityNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.4 Rozvoj čisté mobility, Budování infrastruktury – dobíjecí stanice pro obytné budovyModernizační fond, Program TRANSGov – Modernizace veřejné dopravyVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Hlavní město Praha se dlouhodobě vyznačuje zvýšenou úrovní znečištění ovzduší. Na území města dochází k překračování imisního limitu pro oxid dusičitý NO ₂ , suspendované částice PM ₁₀ a benzo(a)pyren. Největší podíl na znečištění ovzduší v PMO má automobilová doprava. Jelikož dopravně nejzatíženější komunikace v Praze často procházejí oblastmi s vysokou hustotou osídlení, je nadlimitními koncentracemi znečišťujících látek z dopravy zatížena značná část obyvatel hlavního města. Smyslem opatření je podporovat čistou mobilitu v urbanizovaných oblastech ale i mimo ně prostřednictvím budování infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Rozšiřování sítě dobíjecích a plnicích stanic pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG, biometan/bioCNG) pro veřejnou dopravuRozšiřování sítě veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG, biometan/bioCNG) pro individuální dopravuBudování sítě městských zásobovacích dep (překladišť), včetně vybudování vzorového depa vybaveného moderními technologiemiZapojení železniční nákladní dopravy do městské logistiky doplněním základní železniční infrastruktury (vlečky) a propojení stávající železniční infrastruktury s dalšími přepravními módy (zejména s městskou logistikou na poslední míli)Podpora nákupu nákladních vozů s alternativním pohonem
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOmístní akční skupinyStředočeský krajorganizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahouprovozovatelé dobíjecích a plnicích stanicMinisterstvo dopravy ČR

PRIORITNÍ OBLAST PO2 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Strategický cíl 2

Zvýšit kvalitu životního prostředí a posílit odolnost vůči dopadům klimatické změny v PMO

Specifické cíle:

SC2.1

Zvýšit kvalitu životního prostředí v PMO tak, aby nebyly překračovány limity znečištění ovzduší a hluku

Opatření:

- 1. Modernizace vytápění domácností
- 2. Snížení energetické náročnosti veřejných objektů
- 3. Snížování emisí z dopravy
- 4. Realizace opatření pro ochranu před nadměrným hlukem z dopravy

SC2.2

Minimalizovat negativní dopady klimatické změny vhodnou kombinací přírodě blízkých a technických opatření s důrazem na renaturaci krajiny

Opatření:

- 1. Zajištění zásobování pitnou vodou především v rozvojových lokalitách v blízkosti Prahy
- 2. Zvýšení retenční kapacity území PMO a realizace vhodných kombinací přírodě blízkých a technických protipovodňových opatření
- 3. Zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru měst a obcí, podpora rekultivace městské zeleně
- 4. Jednotná adaptační a mitigační strategie PMO

SC2.3

Zavést principy cirkulární ekonomiky v PMO a modernizovat systém hospodaření s odpady

Opatření:

- 1. Předcházení vzniku odpadu
- 2. Podpora přechodu na cirkulární ekonomiku
- 3. Zajištění dostatečných kapacit pro ekologický svoz a recyklaci odpadů
- 4. Zajištění dostatečné kapacity zařízení na energetické využití nerecyklovatelných odpadů
- 5. Zavedení jednotného systému sběru a recyklace odpadů pro celou PMO

SC2.4

Dobudovat a zmodernizovat kanalizační infrastrukturu

Opatření:

- 1. Budování kanalizační infrastruktury a čistíren odpadních vod především v rozvojových lokalitách v blízkosti Prahy
- 2. Budování infrastruktury na výrobu bioCNG z odpadních kalů napojené na čistírny odpadních vod

SC2.5

Zvýšit povědomí obyvatel PMO o životním prostředí a možnostech řešení problémů s ním spojených

Opatření:

- 1. EVO a PR kampaně, edukace v rámci informačních center

SPECIFICKÝ CÍL 2.1 ZVÝŠIT KVALITU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V PMO TAK, ABY NEBYLY PŘEKRAČOVÁNY LIMITY ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ A HLUKU

Pro specifický cíl 2.1 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování OPŽP, OPD, IROP, národní dotační tituly a zdroje (kotlíkové dotace, SFDI ad.), Národní plán obnovy ČR, Modernizační fond, Nástroj pro propojení Evropy (CEF) a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 2.1.1: Modernizace vytápění domácností	
Cíl opatření	Snížit znečištění ovzduší z lokálních topenišť.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• OPŽP, Specifický cíl 1.2 Podpora energie z obnovitelných zdrojů• Národní dotační tituly (kotlíkové dotace ad.)• vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Z hlediska kvality ovzduší je zásadní přetrvávající vysoký podíl domácností v okrajových částech HMP a mimo další městská centra v PMO vytápěných spalovacími zdroji na pevná paliva (často starými kotli s nízkou účinností a vysokými emisemi znečišťujících látek) a neochota významné části domácností přejít na ekologičtější způsob vytápění způsobená finanční náročností (v důsledku toho například přetrvává vysoký počet neaktivních přípojek k zemnímu plynu, či nevyužitá možnost připojení k soustavám zásobování tepelnou energií). V roce 2017 stálo vytápění domácností za 59 % emisí PM ₁₀ a 98 % emisí benzo(a)pyrenu.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Zvyšování využití obnovitelných a alternativních zdrojů energie – výměna nevyhovujících spalovacích zdrojů na tuhá paliva a pořízování domovních předávacích stanic• Zavedení opatření ve Středočeském kraji obdobného pražské vyhlášce č. 11/2019 obsahující mimo jiné zákaz topení uhlím, koksem a briketami ve starších kotlích a plošný zákaz topení tuhými palivy při smogové situaci• Finanční podpora přechodu domácností na udržitelné způsoby vytápění
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Ministerstvo životního prostředí ČR• Středočeský kraj

Opatření 2.1.2: Snížení energetické náročnosti veřejných objektů	
Cíl opatření	Snížit celkovou konečnou spotřebu energie a přiblížit se tak k naplnění cílů EU, jít u veřejných objektů příkladem pro soukromé subjekty a obyvatele PMO.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.1 Podpora opatření v oblasti energetické účinnosti
Zdůvodnění opatření	Spotřeba energie v budovách v nerezidenčním sektoru, včetně veřejných budov, představuje 12 % celkové konečné spotřeby energie. Zastaralé veřejné budovy jako jsou například školy, úřady, kulturní zařízení a další veřejná infrastruktura často nebyly budovány s ohledem na požadavek nízké spotřeby energie. Investice v oblasti energetické účinnosti se proto řadí mezi vysoce prioritní ve Zprávě o České republice 2019, příloze D. Smyslem opatření je proto zlepšovat tepelně-technické vlastnosti stávajících veřejných budov (zateplování, výměna otvorových výplní atd.), do budoucna stavět budovy s téměř nulovou spotřebou energie a podpořit tak dodržení závazků ČR v oblasti úspor konečné spotřeby energie a naplnění cílů EU k roku 2030.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Výstavby nových energeticky úsporných budov• Podpora transformací starších veřejných objektů na energeticky úspornější• Podpora energeticky úsporných či energeticky pozitivních řešení při výstavbě nové veřejné infrastruktury
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdři)	<ul style="list-style-type: none">• města a obce na území PMO• Středočeský kraj• organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem• organizace zřizované nebo zakládané obcemi• veřejné subjekty

Opatření 2.1.3: Snižování emisí z dopravy	
Cíl opatření	Významně snížit množství emisí CO ₂ , NO _x a polétavého prachu z veřejné hromadné dopravy, individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy na území PMO.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• OPD, Priorita 1, Specifický cíl 1.2: Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility• OPD, Priorita 3, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• Národní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná doprava• Modernizační fond, Program TRANSGov – Modernizace veřejné dopravy• Nástroj pro propojení Evropy (CEF)• Národní zdroje – SFDI• vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Doprava jako celek je největším zdrojem znečištění ovzduší v PMO. Týká se to především silniční dopravy, která je významným zdrojem nebezpečných emisí (pro klima i zdraví obyvatel) benzo(a) pyrenu, oxidů dusíku, oxidu uhličitého i polétavého prachu. Menší – ale stále výrazný – dopad na životní prostředí má i neelektrifikovaná železniční a vodní doprava. Smyslem opatření je objem znečišťujících emisí z dopravy významně snížit pomocí přechodu na alternativní pohonné systémy ve veřejné hromadné dopravě, u dalších vozů veřejné správy, skrze elektrifikaci železniční dopravy a zároveň pomocí podpory přechodu na alternativní pohony ze strany soukromých provozovatelů (individuální automobilová doprava a nákladní přeprava).
Typové aktivity	Typové aktivity odpovídají aktivitám popsaným v PO1 Doprava: <ul style="list-style-type: none">• 1.1.1: Výstavba a modernizace terminálů a přestupních bodů veřejné dopravy a jejich napojování na další druhy dopravy• 1.2.1: Preference povrchové veřejné dopravy v uličním provozu• 1.2.2: Elektrifikace, zkapacitnění a modernizace železničních tratí• 1.2.3: Rozšiřování sítě drážní VHD včetně zázemí VHD• 1.2.4: Modernizace vozidel veřejné dopravy s důrazem na bezbariérovost a environmentální udržitelnost• 1.3.2: Regulace automobilové dopravy pomocí zklidňovacích opatření a regulace parkování v PMO• 1.3.3: Regulace vzniku nových logistických, průmyslových a obchodních areálů v místech bez kvalitního napojení na dálniční síť a v místech nekvalitně obslužených pomocí VHD (především na okraji hl. m. Prahy a v zázemí Prahy)• 1.3.4: Realizace organizačních i infrastrukturních opatření pro sdílenou mobilitu• 1.4.1: Výstavba a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras, integrace cyklodopravy do dopravního systému PMO a její napojení na klíčové služby a instituce• 1.4.4: Rozvoj infrastruktury pro čistou mobilitu (např. elektromobilita, CNG, vodík)
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• Dopravní podnik hl. m. Prahy• organizace zřizované nebo zakládané hlavním městem Prahou či městskými částmi hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• Středočeský kraj• dobrovolné svazky obcí• organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem• organizace zřizované nebo zakládané obcemi• organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí• dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících• Správa železnic, s.o.• firmy a soukromí provozovatelé nákladní dopravy

Opatření 2.1.4: Realizace opatření pro ochranu před nadměrným hlukem z dopravy	
Cíl opatření	Snížit hlukovou zátěž, především v obytných zónách a v okolí hlavních dopravních komunikací.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	PMO se v rámci ČR řadí mezi regiony s nadprůměrně vysokou hlukovou zátěží v obytných zónách a v okolí hlavních dopravních komunikací, která je způsobena vysokou intenzitou dopravy. Praha je z akustického hlediska nejzatíženějším regionem z celé České republiky. Podíl obyvatelstva zasaženého nadměrným hlukem se podle nejnovějších údajů pohybuje mezi 30 a 40 %. Hlavním zdrojem hluku v městském prostředí je pozemní doprava, především pak 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 železnic, letišť a dočasně také stavenišť. Negativní působení hluku je zesíleno vysokou koncentrací obyvatel na relativně malých plochách. Důsledkem tohoto negativního jevu je ohrožení zdraví obyvatel PMO a nárůst zdravotních rizik. Smyslem opatření je proto snižovat hlukovou zátěž a chránit obyvatele před negativními dopady nadměrné hlukové zátěže z dopravy na jejich zdraví.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• V rámci územního plánování (nová zástavba v dostatečné vzdálenosti od hlavních pozemních komunikací, vhodné urbanistické řešení čtvrtí a architektonické řešení budov nebo mimo ochranné hlukové pásmo letišť)• Urbanisticko-dopravní opatření (nové dopravní trasy v dostatečné vzdálenosti od citlivých území, optimalizace přepravních nároků a vztahů, vyloučení tranzitní dopravy z centra a obytných území a vytvoření podmínek pro preferenci VHD a s ní spojenou minimalizaci IAD, klidové zóny s vyloučením automobilové dopravy a s časově omezeným vjezdem vozidel pro zásobování v centrálních částech měst a sídel)• Dopravně-organizační opatření (maximálně povolené rychlosti v denní a noční dobu)• Stavebně-technická opatření (rekonstrukce a údržba vozovek a tratí včetně budování protihlukových povrchů a prvků, obnova vozového parku VHD, snížení hluku ze stacionárních zdrojů)• Ekonomické nástroje (ekonomické pobídky k omezení hlučnosti a poplatky za překročení mezních hodnot hluku)
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• Středočeský kraj• provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy• dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících• Letiště Praha, a.s.

SPECIFICKÝ CÍL 2.2 MINIMALIZOVAT NEGATIVNÍ DOPADY KLIMATICKÉ ZMĚNY VHODNOU KOMBINACÍ PŘÍRODĚ BLÍZKÝCH A TECHNICKÝCH OPATŘENÍ S DŮRAZEM NA RENATURACI KRAJINY

Pro specifický cíl 2.2 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování OPŽP, IROP a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 2.2.1: Zajištění zásobování pitnou vodou především v rozvojových lokalitách v blízkosti Prahy	
Cíl opatření	Zajistit dodávky pitné vody v dostatečné kvalitě i kvantitě obyvatelům PMO prostřednictvím budování nových a rekonstrukce stávajících vodárenských systémů včetně vodních zdrojů, úpraven vody a vodojemů a dále propojováním vodárenských soustav, zohledňující demografický vývoj a řešící zásobování vodou v období sucha.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.4 Podpora udržitelného hospodaření s vodou
Zdůvodnění opatření	Pozornost, která byla v uplynulých letech věnována rozvoji vodohospodářské infrastruktury, významně přispěla k zajištění kvalitní pitné vody pro obyvatelstvo. I přesto část populace, zejména v rozvojových lokalitách v blízkosti Prahy, nemá přístup k odpovídající vodohospodářské infrastruktuře a dodávkám pitné vody z veřejných sítí. Smyslem opatření je tento stav napravit a přispět k dokončení a vylepšení vodárenské soustavy v PMO. Vzájemná propojenost vodárenské infrastruktury hlavního města Prahy a Středočeského kraje je největší v ČR. Některé vodojemy jsou již v současné době přetížené a nestačí pokrývat denní špičkové odběry vody. Je třeba zajistit větší množství vody na předávacích místech z Pražské distribuční sítě.
Typové aktivity	<p>Především v zázemí Prahy:</p> <ul style="list-style-type: none">• Rozšíření systému zásobení pitnou vodou o oblasti, které jsou deficitní, a o území, kde je třeba zajistit zásobení s ohledem na místní nekvalitní zdroje vody (včetně revitalizace či doplnění vodních zdrojů)• Doplnění, posílení, rozšíření a modernizace vodovodních přívaděčů a vodovodních řadů a s tím souvisejících objektů v rámci řešeného území ve vazbě na potřeby území včetně technologií pro odstraňování specifických polutantů• Modernizace a rekonstrukce stávajících vodárenských zařízení z důvodů jejich nedostatečné kvality a nevyhovujícího technického stavu• Příprava systému zásobení pitnou vodou na vznik nových čtvrtí/plánovanou urbanizaci v rámci PMO• Výstavba a modernizace vodovodních přívaděčů a vodovodních řadů• Výstavba a intenzifikace vodojemů
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• dobrovolné svazky obcí• Středočeský kraj• vlastníci a provozovatelé vodohospodářské infrastruktury

Opatření 2.2.2: Zvýšení retenční kapacity území PMO a realizace vhodných kombinací přírodě blízkých a technických protipovodňových opatření	
Cíl opatření	Předcházet negativním dopadům klimatické změny, především povodním a suchu.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.3 Podpora přizpůsobení se změnám klimatu, prevence rizik a odolnosti vůči katastrofám
Zdůvodnění opatření	Vedle přetrvávajících problémů stavu životního prostředí v ČR získávají na významu nové výzvy, spojené zejména se změnou klimatu. Zvyšuje se frekvence nepříznivých atmosférických jevů, na jedné straně přívalových dešťů a povodní, na druhé straně dlouhá období sucha, která vystavují tlak na zásoby podzemních i povrchových vod. Míra odolnosti vůči stávajícím a očekávaným dopadům změny klimatu je v sídlech i krajině nedostatečná, proto je nezbytné věnovat dostatečnou pozornost retenci vody v krajině, protipovodňovým opatřením a ochraně před dopady sucha. K tomu by mělo docházet pomocí přírodních a přírodě blízkých opatření, která podporují odolnost krajiny a životního prostředí. Oproti pouze technickým opatřením, která byla v minulosti hojně používána, a tím i degradována naše krajina.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Revitalizace vodních toků (obnovení meandrů, navrácení regulovaných toků do přirozených koryt apod.)• Revitalizace soustavy historických vodních kanálů a stok při současném zabezpečení zadržování vody v krajině• Budování poldrů, rybníků a tůní• Budování retenčních nádrží k zadržení dešťových vod• Hospodaření se srážkovou vodou a její efektivní využívání• Revitalizace příměstských lesů za účelem posílení jejich resilience• Výsadba původních (autochtonních) dřevin• Šetrné hospodaření s krajinou včetně revitalizace luk a polí, zmenšení průměrné velikosti zemědělských pozemků a navrácení remízků a cest se stromořadími do krajiny• Zatravňování údolnic (zamezení vodní eroze)• Zavedení prvků modrozelené infrastruktury v plánovacích procesech a při vzniku nových čtvrtí/urbanizaci v rámci PMO
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO• správci vodních toků• Středočeský kraj• dobrovolné svazky obcí• místní akční skupiny• Povodí Labe, s.p.

Prioritní oblast PO2 Životní prostředí	
Opatření 2.2.3: Zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru měst a obcí, podpora rekultivace městské zeleně	
Cíl opatření	Zajistit dostupnost zelených ploch všem občanům PMO a zlepšit odolnost měst a obcí vůči klimatické změně pomocí modrozelené infrastruktury.
Zdroj financování	IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.2: Posílení ochrany přírody, biologické rozmanitosti, zelené infrastruktury v městském prostředí a snížení znečištění
Zdůvodnění opatření	Opatření na zajištění dostatku zeleně včetně podpory rekultivace a dlouhodobé správy a údržby parků reaguje na identifikované problémy v souvislosti s veřejným prostorem měst a obcí. Městům a obcím chybí kvalitní, funkční a vzájemně propojené prvky modrozelené infrastruktury ve veřejném prostoru. Vysoký podíl ploch v těchto urbanizovaných oblastech má zpevněný a nepropustný povrch, což zvyšuje zranitelnost vůči změně klimatu.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Revitalizace veřejných prostranství včetně budování modrozelené infrastruktury (plochy zeleně a vodní prvky v centrech obcí, městské parky včetně městského mobiliáře, volnočasové zóny)• Podpora dlouhodobé péče o modrozelenou infrastrukturu včetně ucelené péče o stromy• Revitalizace povrchů a podloží veřejných prostranství umožňující lepší zasakování srážkové vody (chodníky, parkoviště, náměstí)• Modernizace technické infrastruktury ve veřejných prostranstvích a její propojení s modrozelenou infrastrukturou
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• městské části hlavního města Prahy• města a obce na území PMO

Opatření 2.2.4: Jednotná adaptační a mitigační strategie PMO	
Cíl opatření	Synergický efekt opatření adaptace na klimatickou změnu při společném přístupu Prahy a zázemí.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	V oblasti problematiky změny klimatu přetrvávají vysoké specifické emise skleníkových plynů. Zvyšuje se frekvence nepříznivých atmosférických jevů, na jedné straně přívalových dešťů a povodní, na druhé straně dlouhá období sucha, která vystavují tlak na zásoby podzemních i povrchových vod. Míra odolnosti vůči stávajícím a očekávaným dopadům změny klimatu je v sídlech i krajině nedostatečná, proto je nezbytné věnovat dostatečnou pozornost adaptačním i mitigačním opatřením. Společný přístup Prahy a zázemí k adaptaci na klimatickou změnu zefektivní účinnost přijatých opatření.
Typové aktivity	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatickou změnu
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• Hlavní město Praha• Středočeský kraj• Ministerstvo životního prostředí ČR

SPECIFICKÝ CÍL 2.3 ZAVÉST PRINCIPY CIRKULÁRNÍ EKONOMIKY V PMO A MODERNIZOVAT SYSTÉM HOSPODAŘENÍ S ODPADY

Pro specifický cíl 2.3 bylo definovaných 5 opatření, využívající jako zdroje financování OPŽP a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 2.3.1: Předcházení vzniku odpadu	
Cíl opatření	Snížit množství odpadu, který nelze dále recyklovat či znovu využít.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.5 Podpora přechodu k oběhovému hospodářství
Zdůvodnění opatření	V PMO se mezi roky 2010 a 2018 zvýšila produkce všech odpadů o asi 800 000 tun, přičemž celkově PMO vyprodukuje 4,2 t/obyvatele odpadu ročně. Výrazný růst produkce odpadů je v zázemí Prahy, kde se mezi lety 2010 a 2018 zvýšila produkce odpadů z 1,7 na 4,5 t/obyvatele ročně. Smyslem opatření je proto předcházet vzniku odpadů a snižovat jejich měrnou produkci.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Rozšíření počtu kontejnerů na bioodpad pro všechny domácnosti, které nemají vlastní možnost kompostováníBudování Re-use centerPodpora prevence vzniku odpadů z jednorázového nádobí nebo obalůZavedení systému vratných záloh pro nápojové obaly (plastové lahve a plechovky)Podporovat zmenšení či snížení množství obalů na výrobcích
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajsubjekty působící v oblasti nakládání s odpady

Opatření 2.3.2: Podpora přechodu na cirkulární ekonomiku	
Cíl opatření	Zavádět principy cirkulární ekonomiky ve veřejné sféře v PMO a podporovat přechod na principy cirkulární ekonomiky ze strany soukromé sféry pro dodržení závazných cílů vyplývajících z evropské legislativy chránících životní prostředí.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPŽP, Specifický cíl 1.5 Podpora přechodu k oběhovému hospodářstvíVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Cirkulární ekonomika je koncept, který je integrální součástí udržitelného rozvoje. Smyslem opatření je dosáhnout intenzivního přechodu odpadového hospodářství na principy oběhového hospodářství, tak aby byla splněna nově stanovená pravidla pro nakládání s odpady – závazné cíle pro recyklaci komunálních odpadů, závazné cíle pro omezení skládkování odpadů, nové povinnosti pro třídění komunálních odpadů, závazné cíle pro recyklaci obalových odpadů, závazné cíle v oblasti třídění jednorázových plastových výrobků vyplývající z evropské legislativy a byla dodržována evropská hierarchie nakládání s odpady.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Cirkulární zadávání veřejných zakázekŠetrné nakládání se zdroji ze strany veřejné správyPodpora přechodu na principy cirkulární ekonomiky v soukromé sféřePoskytnutí podmínek pro přechod na cirkulární ekonomiku
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOdobrovolné svazky obcímístní akční skupinyStředočeský krajsubjekty působící v oblasti nakládání s odpadyzástupci soukromé sféry

Opatření 2.3.3: Zajištění dostatečných kapacit pro ekologický svoz a recyklaci odpadů	
Cíl opatření	Zajistit dostatečnou kapacitu pro ekologický svoz a recyklaci odpadů na celém území PMO.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPŽP, Specifický cíl 1.5 Podpora přechodu k oběhovému hospodářstvíVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Od 1. 1. 2021 vstoupil v platnost nový zákon o odpadech, jehož cílem je především zvýšení třídění a recyklace odpadů, odklon od skládkování a s tím související plnění povinných evropských cílů týkajících se recyklace odpadu. To vyvolává požadavek na zajištění dostatečných kapacit pro svoz a recyklaci odpadů do ZEVO z těch částí PMO, odkud to bude technicky možné a environmentálně přínosné. Smyslem opatření je zároveň minimalizovat nepříznivé účinky vzniku odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí a zajistit udržitelný rozvoj společnosti a přiblížení se k evropské „recyklační společnosti“.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Nastavení vhodné hromadné a ekologické dopravy odpadu (nejlépe po železnici či vodní cestě)Podpora separace bioodpadu a kompostování v domácnostech či sběru a následného využití produktů v krajině (hnojení) či pro výrobu energieVýstavba a modernizace zařízení pro recyklaci odpadů včetně překládacích stanic
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOdobrovolné svazky obcíStředočeský krajsubjekty působící v oblasti nakládání s odpadydopravci působící v železniční a lodní dopravě

Opatření 2.3.4: Zajištění dostatečné kapacity zařízení na energetické využití nerecyklovatelných odpadů	
Cíl opatření	Zajistit dostatečnou kapacitu zařízení na energetické využití maximálního množství nerecyklovatelných odpadů v PMO (ZEVO).
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.5 Podpora přechodu k oběhovému hospodářství
Zdůvodnění opatření	Energetické využití odpadů je součástí moderního odpadového hospodářství, neboť smysluplně využívá zbytkový odpad, který nelze jinak zpracovat, vyrábí elektřinu a teplo technologií, která splňuje nejpřísnější ekologické parametry, přináší úsporu primárních paliv i surovin, významně snižuje objem odpadů určených k ukládání na skládce, odstraňuje nebezpečné vlastnosti odpadů a na rozdíl od skládek je pod neustálým dohledem a monitoruje přivážené odpady. Na pomyslném žebříčku preferovaných řešení, jak s odpady nakládat, je tedy jejich energetické využití prostřednictvím ZEVO nadřazené pouhému odstranění, ať již spálením nebo uložením na skládce.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Výstavba a modernizace zařízení pro energetické využití odpadů v celé PMOVyužití zbytkového tepla z ÚČOV a dalších ČOVVyužití zbytkového tepla/chladu z velkých provozů
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajsubjekty působící v oblasti nakládání s odpadyČEZ, a.s.

Opatření 2.3.5: Zavedení jednotného systému sběru a recyklace odpadů pro celou PMO	
Cíl opatření	Zajistit rovný vysoký standard pro nakládání s odpady napříč celou PMO.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.5 Podpora přechodu k oběhovému hospodářství
Zdůvodnění opatření	Smyslem jednotného systém sběru a recyklace odpadů pro celou PMO je podpořit přechod k oběhovému hospodářství a zlepšení nakládání s odpady. Zavedení jednotného systému sběru odpadů bude spočívat v doplnění a zefektivnění systému odděleného svozu zejména komunálních odpadů, např. s využitím podpory door-to-door systémů a systémů PAYT („Pay-as-You-Throw“) v kombinaci s doplňováním systému sběrných míst pro separaci a následnou recyklaci odpadů.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Budování sběrných dvorů a místModernizace sběrných dvorů a míst (pořízení techniky a zařízení pro třídění odpadu – kontejnery, rampy, zastřešení, lis, buňka pro správce, napojení na kanalizaci a vodovod apod.)Budování zařízení na lokální zpracování odpadůZavést jednotný systém sběru a recyklace odpadů v celé PMO (jak organizačně, tak unifikací a podporou systémů šetrných k životnímu prostředí, např. finančními incentivami)
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOdobrovolné svazky obcíStředočeský krajsubjekty působící v oblasti nakládání s odpady

SPECIFICKÝ CÍL 2.4 DOBUDOVAT A ZMODERNIZOVAT KANALIZAČNÍ INFRASTRUKTURU

Pro specifický cíl 2.4 byla definována 2 opatření, využívající jako zdroje financování OPŽP.

Opatření 2.4.1: Budování kanalizační infrastruktury a čistíren odpadních vod především v rozvojových lokalitách v blízkosti Prahy	
Cíl opatření	Zajistit přístup k odpovídající vodohospodářské infrastruktuře v podobě kanalizačních systémů zakončených čistírnou odpadních vod.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.4 Podpora udržitelného hospodaření s vodou
Zdůvodnění opatření	V oblasti kvality vod je problémem chybějící infrastruktura v lokalitách s nižší hustotou osídlení, kde budování vodovodní i kanalizační sítě vyžaduje značné náklady. Významný je rovněž podíl obyvatel připojených ke kanalizaci bez napojení na čistírnu odpadních vod. Dosud málo vnímaným problémem jsou znečišťující látky vypouštěné do kanalizací, které nemohou být odbourány standardními čistícími technologiemi (rezidua léků, chemické přípravky užívané v domácnostech apod.). U značné části menších obcí v zázemí Prahy jsou provozované způsoby nakládání s odpadními vodami nevyhovující směrem k požadavkům vyplývajícím z legislativy, jelikož menší obce jsou často vybaveny kanalizací, která provedením připomíná dešťovou kanalizaci a funkčně je kanalizací jednotnou. Část obyvatel je do této kanalizace napojena přes septiky, jejichž funkčnost a údržba (pravidelnost vyvážení) se nekontroluje, zbývající část je napojena přímo do těchto kanalizací nebo do vodních toků bez jakéhokoliv předčištění. Menší část rodinných domků a rekreačních objektů je vybavena bezodtokými jímkami (žumpami), které jsou vyváženy na zemědělské pozemky nebo blízké ČOV. Tyto jímky však většinou nevyhovují současným technickým předpisům frekvencí vyvážení ani vodotěsností. Počet obyvatel likvidujících odpadní vody tímto způsobem je značně vysoký, v některých okresech je srovnatelný s počtem obyvatel napojených na kanalizaci. Nedostatečná kanalizační infrastruktura v oblasti zázemí Prahy tak představuje ekologickou zátěž území z důvodu vypouštění nedostatečně vyčištěných odpadních vod.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Dobudování a výstavba čistíren odpadních vod včetně nádrží pro zadržování vyčištěné užitkové vodyModernizace čistíren odpadních vod za účelem zvýšeného odstraňování specifického znečištěníDobudování a modernizace kanalizacíBudování kořenových čistíren odpadních vod v místech s menším množstvím obyvatel
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOdobrovolné svazky obcíStředočeský krajvlastníci a provozovatelé vodohospodářské infrastruktury

Opatření 2.4.2: Budování infrastruktury na výrobu bioCNG z odpadních kalů napojené na čistírny odpadních vod

Cíl opatření	Podporovat výrobu bioCNG z odpadních kalů a jeho využívání jako alternativního paliva.
Zdroj financování	OPŽP, Specifický cíl 1.5 Podpora přechodu k oběhovému hospodářství
Zdůvodnění opatření	V současnosti řada vlastníků a provozovatelů komunálních ČOV přistupuje k zásadním změnám v technologii využití bioplynu a hledá alternativní metody pro jeho energetické využití. Vhodnou alternativou, která je v souladu s principy cirkulární ekonomiky, je zušlechťení bioplynu na biometan, ježž je možné využít jako alternativní palivo pro spalovací motory (bioCNG). Pro výrobu bioCNG je možné využít obnovitelné zdroje a odpady. Biometan lze snadno skladovat a distribuovat s využitím stávající infrastruktury. BioCNG je možné spalovat ve všech vozidlech s pohonem CNG a v porovnání s ostatními pohonnými hmotami má velmi nízkou emisní stopu. Výhodou jsou rovněž nižší ekonomické náklady na provoz vozidel s tímto pohonem. Smyslem opatření je proto podporovat přechod veřejných i soukromých provozovatelů vozů s klasickými spalovacími motory na udržitelnější technologie.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Budování infrastruktury na výrobu bioCNG z odpadních kalůNapojování infrastruktury na výrobu bioCNG na ČOVBudování infrastruktury pro skladování a distribuci bioCNG
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdři)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahyměsta a obce na území PMOStředočeský krajvlastníci a provozovatelé vodohospodářské infrastruktury

SPECIFICKÝ CÍL 2.5 ZVÝŠIT POVĚDOMÍ OBYVATEL PMO O ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ A MOŽNOSTECH ŘEŠENÍ PROBLÉMŮ S NÍM SPOJENÝCH

Pro specifický cíl 2.5 bylo definováno 1 opatření, využívající jako zdroje financování OPŽP a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 2.5.1: EVVO a PR kampaně, edukace v rámci informačních center	
Cíl opatření	Zvyšovat povědomí a informovanost veřejnosti o otázkách životního prostředí a pozitivně ovlivňovat veřejnost ve smyslu udržitelného rozvoje společnosti.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPŽP, Specifický cíl 1.6 Posílení biologické rozmanitosti, zelené infrastruktury v městském prostředí a snížení znečištěníVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	EVVO (Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta) znamená preventivní nástroj v ochraně přírody a životního prostředí. Smyslem opatření je pozitivně ovlivňovat myšlení a jednání obyvatel tak, aby bylo v souladu s principem trvale udržitelného rozvoje a vedlo k odpovědnosti za udržení kvality životního prostředí a jeho jednotlivých složek.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Osvětové a informační aktivity (edukace v rámci informačních center a školních a mimoškolních aktivit)Návštěvnická infrastruktura sloužící ke zvýšení povědomí a informovanosti veřejnosti o otázkách životního prostředí, problémech konkrétních chráněných území a usměrnění a zapojení jejich návštěvníků, osvěta v oblasti krajiny (interakce mezi člověkem a přírodou)PR kampaně
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdři)	<ul style="list-style-type: none">Hlavní město Prahaměstské části hlavního města Prahymístní akční skupinyStředočeský krajinstituce působící v oblasti ochrany životního prostředíměsta a obce na území PMOorganizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajemorganizace zřizované nebo zakládané obcemi

PRIORITNÍ OBLAST PO3 VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST



Strategický cíl 3

Zajistit moderní infrastrukturu a kvalitu vzdělávacích, sociálních a zdravotních služeb, které budou pružně reagovat na demografické změny a budou dostupné pro všechny obyvatele PMO

Specifické cíle:

SC3.1

Zajistit dostatečnou kapacitu a dostupnost vzdělávacích zařízení ve všech částech PMO

Opatření:

- 1. Zajištění dostatečné kapacity škol ve všech částech PMO
- 2. Zajištění dobré dopravní dostupnosti škol
- 3. Zajištění spolupráce a propojování škol se sociálními službami z oblasti podpory dětí a mládeže

SC3.2

Zvýšit kvalitu vzdělávacího systému a rovnost ve vzdělávání v PMO

Opatření:

- 1. Modernizace a vybavení škol
- 2. Zajištění kvalitních pedagogů a jejich odborné úrovně
- 3. Zvýšení konkurenceschopnosti a profesního potenciálu žáků
- 4. Zajištění rovného přístupu ke vzdělávání

SC3.3

Zlepšit časovou a místní dostupnost zdravotních a sociálních služeb

Opatření:

- 1. Zajištění potřebných kapacit zdravotních a sociálních služeb ve všech částech PMO
- 2. Zajištění dobré dopravní dostupnosti zdravotních a sociálních služeb
- 3. Podpora zajištění a vzdělávání personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb ve všech částech PMO
- 4. Zajištění společného plánování a propojování zdravotních a sociálních služeb v PMO

SPECIFICKÝ CÍL 3.1 ZAJISTIT DOSTATEČNOU KAPACITU A DOSTUPNOST VZDĚLÁVACÍCH ZAŘÍZENÍ VE VŠECH ČÁSTECH PMO

Pro specifický cíl 3.1 byla definována 3 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, OPD, Národní plán obnovy ČR, Modernizační fond, národní dotační tituly a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 3.1.1: Zajištění dostatečné kapacity škol ve všech částech PMO	
Cíl opatření	Navýšit kapacity škol v částech PMO, kde tato kapacita není dostatečná.
Zdroj financování	IROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.1: Zlepšení přístupu k inkluzivním a kvalitním službám v oblasti vzdělávání, odborné přípravy a celoživotního učení pomocí rozvoje infrastruktury Tato aktivita bude financována v IROP mimo nástroj ITI.
Zdůvodnění opatření	Zvyšování počtu narozených spolu s rostoucím příchodem obyvatel do PMO má významný vliv na kapacity škol. Problematika množství dětí nastupujících do mateřských škol či základních škol nebyla dlouhodobě reflektována v kapacitě a flexibilitě vzdělávacích služeb. Problémem nedostupnosti mateřských i základních škol jsou postiženy nejen okrajové městské části hl. m. Prahy, ale i školy nacházející se v částech Středočeského kraje spadajícího do PMO. Při řešení problému je tak nutné postupovat koordinovaně s hlavním městem Prahou, která však rovněž čelí snižování volných kapacit. Nedostatek kapacit se může negativně projevit mimo jiné vyšší mobilitou obyvatel z důvodu zvýšení dojezdové vzdálenosti do škol.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Výstavba, rekonstrukce a navyšování kapacit MŠ a ZŠ• Vybudování a rekonstrukce učeben vč. venkovních• Vybudování místností pro volnočasové aktivity• Vnitřní konektivita škol• Vybudování zázemí pro školní poradenská pracoviště a pro práci s žáky se speciálními vzdělávacími potřebami
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• města a obce na území PMO• Středočeský kraj• školy a jejich zřizovatelé• koordinátor MAP

Opatření 3.1.2: Zajištění dobré dopravní dostupnosti škol	
Cíl opatření	Zlepšit dopravní dostupnost škol napříč PMO.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPD, Priorita 3, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityIROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná dopravaModernizační fond, Program TRANSGov – Modernizace veřejné dopravy
Zdůvodnění opatření	Opatření reaguje na problém vysokého podílu obyvatel PMO, kteří do Prahy i dalších lokálních center denně dojíždějí do škol, a kterým současně chybí kvalitní alternativa v podobě dostupné a kvalitní VHD či kvalitní a bezpečné sítě cyklostezek a pěších tras, která by zlepšila dopravní dostupnost škol a zároveň zamezila socioekonomické segregaci některých periferních lokalit. Řešení dopravní dostupnosti hůře obslužených lokalit je ale současně potřeba opřít o robustní demografickou analýzu vázanou na rozložení škol.
Typové aktivity	Typové aktivity odpovídají aktivitám popsáným v PO1 Doprava: <ul style="list-style-type: none">1.2.6: Zvýšení dostupnosti VHD v hůře obslužených oblastech PMO při zachování finanční udržitelnosti1.2.3: Rozšiřování sítě drážní VHD včetně zázemí VHD1.2.4: Modernizace vozidel veřejné dopravy s důrazem na bezbariérovost a environmentální udržitelnost1.4.1: Výstavba a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras, integrace cyklodopravy do dopravního systému PMO a její napojení na klíčové služby a instituce1.4.3: Podpora pěší dopravy jako součásti delších cest i lokálních propojení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajkoordinátor MAPdopravci a dopravní podniky v PMO

Opatření 3.1.3: Zajištění spolupráce a propojování škol se sociálními službami z oblasti podpory dětí a mládeže	
Cíl opatření	Podporovat spolupráci škol se sociálními službami z oblasti podpory dětí a mládeže.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)Národní dotační tituly
Zdůvodnění opatření	Aktuální zkušenost s epidemií nemoci COVID-19 zvýraznila potřebu propojení sociálních služeb se školstvím formou spolupráce škol s neziskovými organizacemi z oblasti sociálních služeb působících v oblasti podpory dětí a mládeže – např. s nízkoprahovými organizacemi, nebo organizacemi, které pomáhají ohroženým dětem a jejich rodinám s doučováním.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Pomoc ohroženým dětem a jejich rodinám s doučováním
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">subjekty působící v oblasti vzděláváníneziskové organizace z oblasti sociálních služeb působící v oblasti podpory dětí a mládežeStředočeský krajHlavní město Praha

SPECIFICKÝ CÍL 3.2 ZVÝŠIT KVALITU VZDĚLÁVACÍHO SYSTÉMU A ROVNOST VE VZDĚLÁVÁNÍ V PMO

Pro specifický cíl 3.2 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, Národní plán obnovy ČR, OP JAK a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 3.2.1: Modernizace a vybavení škol	
Cíl opatření	Zkvalitnit infrastrukturu škol prostřednictvím investic do odborných učeben a vybavení s cílem posílit kvalitní vzdělávání.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.1: Zlepšení přístupu k inkluzivním a kvalitním službám v oblasti vzdělávání, odborné přípravy a celoživotního učení pomocí rozvoje infrastrukturyNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 3, Komponenta 3.1 Inovace ve vzdělávání v kontextu digitalizace a Komponenta 3.2 Adaptace kapacity a zaměření školních programůVlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Potřeba zvýšit uplatnitelnost absolventů na trhu práce prostřednictvím zlepšení nevyhovujícího a nedostatečného vybavení škol pro zajištění kvalitní výuky včetně zlepšení a nevyhovujícího stavebně technického stavu budov vzdělávacích zařízení. V oblasti ICT chybí kvalitní technologické vybavení včetně hardware, výukových programů a přístupu k ICT. Mezi školami a žáky tak může narůstat tzv. digitální propast.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Vybavení a úpravy odborných učeben ZŠ, SŠ, SŠ/VOŠ, center odborné přípravy a konzervatoří ve vazbě na přírodní vědy, polytechnické vzdělávání, cizí jazyky, práci s digitálními technologiemi pro formální, zájmové a neformální vzdělávání a celoživotní učení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOorganizace zřizované nebo zakládané obcemi a krajemStředočeský krajzaměstnavateléškoly a jejich zřizovatelémístní akční skupiny

Opatření 3.2.2: Zajištění kvalitních pedagogů a jejich odborné úrovně	
Cíl opatření	Zvýšit profesní kompetence a odbornou úroveň pedagogů včetně zajištění profesního rozvoje vedení škol a školských zařízení.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OP JAK, Priorita 2, Specifický cíl 2.2: Zvýšit kvalitu, účinnost a relevantnost systémů vzdělávání a odborné přípravy na trhu práce, aby se podpořilo získávání klíčových kompetencí včetně digitálních dovednostíOP JAK, Priorita 2, Specifický cíl 2.3: Podporovat rovný přístup ke kvalitnímu a inkluzivnímu vzdělávání a odborné přípravě a jejich úspěšnému ukončení, a to zejména pro znevýhodněné skupiny, od předškolního vzdělávání a péče, přes všeobecné vzdělávání a odborné vzdělávání a přípravu až po terciární úroveň, jakož i vzdělávání a studium dospělých včetně usnadnění vzdělávací mobility pro všechny
Zdůvodnění opatření	Smyslem opatření je přizpůsobit vzdělávací soustavu k rychlejší adaptaci na dynamické prostředí a vývoj. Zvýšit relevanci výuky, modernizaci a inovace v oblasti vzdělávání. Nezbytnou podmínkou pro naplňování tohoto požadavku je zajištění uceleného systému podpory profesního rozvoje pedagogických pracovníků, spolupráce napříč všemi stupni vzdělávacího systému a podpora mezinárodní spolupráce.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Profesní rozvoj pedagogických pracovníků a vedoucích pracovníků škol a školských zařízení se zaměřením na kvalituKomplexní podpora pedagogického leadershipu a odborných kapacit v oblasti využití digitálních technologií ve vzděláváníDoplnění kvalifikace neaprobovaných učitelů zejména v základním a středním vzděláváníÚčast pedagogických pracovníků na vzdělávacích programech v systému dalšího vzdělávání, včetně účasti na mezinárodních aktivitách (vč. přenosu dobré praxe)Podpora analytické činnosti sloužící k vyhodnocování situace ve školách a školských zařízeníchZavedení systémů pro efektivní sdílení a využívání dat mezi vzdělávacími institucemiPodpora kompetencí pedagogických pracovníků odpovídající aktuálním potřebám vývoje vzdělávací soustavyNastavení systému dalšího vzdělávání tak, aby napomáhal diagnostice vzdělávacích potřeb školy a jejich učitelů a dokázal je z větší míry saturovat on-sitePosílení systému VaV v oblasti vzděláváníPodpora pedagogického výzkumuSnižování administrativní zátěže škol a školských zařízeníÚzká profesní spolupráce mezi školami a VŠ vzdělávajícími učitele
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOorganizace zřizované nebo zakládané obcemi a krajemStředočeský krajvysoké školyvýzkumné organizacepedagogovéškoly a školská zařízeníkoordinátoři MAP, KAP

Opatření 3.2.3: Zvýšení konkurenceschopnosti a profesního potenciálu žáků	
Cíl opatření	Rozvíjet klíčové kompetence u žáků za účelem jejich motivace a přípravy k dalšímu vzdělávání a pro uplatnitelnost na trhu práce s důrazem na podporu rozvoje nadaných žáků (talent management) a podporu jejich kritického a kreativního myšlení.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OP JAK, Priorita 2, Specifický cíl 2.2: Zvýšit kvalitu, účinnost a relevantnost systémů vzdělávání a odborné přípravy na trhu práce, aby se podpořilo získávání klíčových kompetencí včetně digitálních dovednostíOP JAK, Priorita 2, Specifický cíl 2.3: Podporovat rovný přístup ke kvalitnímu a inkluzivnímu vzdělávání a odborné přípravě a jejich úspěšnému ukončení, a to zejména pro znevýhodněné skupiny, od předškolního vzdělávání a péče, přes všeobecné vzdělávání a odborné vzdělávání a přípravu až po terciární úroveň, jakož i vzdělávání a studium dospělých včetně usnadnění vzdělávací mobility pro všechnyNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 3, Komponenta 3.1 Inovace ve vzdělávání v kontextu digitalizace a Komponenta 3.2 Adaptace kapacity a zaměření školních programů
Zdůvodnění opatření	Opatření je zaměřeno na proměnu obsahu a forem vzdělávání, které bude rozvíjet klíčové kompetence u žáků za účelem jejich motivace a přípravy k dalšímu vzdělávání a pro uplatnitelnost na trhu práce.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Zavádění inovací do výuky a modernizace vyučovacích metod a forem vedoucích k rozvoji kritického a kreativního myšleníZvyšování digitální gramotnosti a informatického myšleníPodpora STEM dovedností a základních odborných znalostí na ZŠ a SŠRozšiřování výuky předmětů v cizích jazycíchPropojování formálního a neformálního (včetně zájmového) vzděláváníZvyšování šancí účasti žáků v mezinárodních programechRozvoj kariérového poradenství, podnikavosti a podnikatelských dovedností ve školáchSpolupráce škol se zaměstnavateli a sociálními partnery při přípravě a realizaci výuky včetně praktické výuky v mimoškolním prostředíZvyšování schopnosti realizovat celoživotní učeníVčasná identifikace talentů a cílená podpora nadaných dětí a žáků
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOorganizace zřizované nebo zakládané obcemiStředočeský krajorganizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajemdalší subjekty působící v oblasti vzdělávánízaměstnavatelé a zaměstnavatelské svazy

Opatření 3.2.4: Zajištění rovného přístupu ke vzdělávání	
Cíl opatření	Zajistit rovný přístup ke vzdělávání všem bez jakékoli diskriminace.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OP JAK, Priorita 2, Specifický cíl 2.3: Podporovat rovný přístup ke kvalitnímu a inkluzivnímu vzdělávání a odborné přípravě a jejich úspěšnému ukončení, a to zejména pro znevýhodněné skupiny, od předškolního vzdělávání a péče, přes všeobecné vzdělávání a odborné vzdělávání a přípravu až po terciární úroveň, jakož i vzdělávání a studium dospělých včetně usnadnění vzdělávací mobility pro všechnyIROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.1: Zlepšení přístupu k inkluzivním a kvalitním službám v oblasti vzdělávání, odborné přípravy a celoživotního učení pomocí rozvoje infrastruktury
Zdůvodnění opatření	Nerovnosti ve vzdělání jsou přetrvávajícím rysem vzdělávací soustavy ČR a zároveň jedním z jejích dlouhodobých problémů. Mezi konkrétní problémy vzdělávacího systému v tomto ohledu patří relativně vysoký počet žáků, kteří na konci ZŠ dosahují velmi nízké úrovně základních typů gramotností, vysoká studijní neúspěšnost na SŠ a předčasné odchody ze vzdělávání. Opatření cílí na podporu dětí, žáků a studentů se speciálními vzdělávacími potřebami a různými formami znevýhodnění. Podporované aktivity povedou k odstraňování bariér v přístupu ke vzdělávání a zvýšení rovnosti a spravedlnosti na jednotlivých typech škol a úrovních vzdělávání. Nezbytnou podmínkou pro naplnění cíle opatření je zvýšení odborné způsobilosti pedagogických i nepedagogických pracovníků pro práci s heterogenními skupinami, jakož i spolupráce mezi školami a rodinami dětí a žáků.
Typové aktivity	<p>Rovnost ve vzdělávání:</p> <ul style="list-style-type: none">Zohledňování individuálních potřeb a schopností každého jednotlivceSnížení předčasných odchodů ze vzdělávání, zlepšení vzdělávacích výsledků a zvýšení motivace k učeníZvýšení účasti dětí pocházejících ze sociálně znevýhodňujícího prostředí na předškolním vzděláváníVýchovné, kariérní poradenství, prevence sociálně patologických jevůZajištění nediskriminačního přístupu k digitálním vzdělávacím zdrojůmCílená podpora dětem a žákům s odlišným mateřským jazykem a jejich začleňování do vzděláváníSpolupráce škol s rodinami dětí a žákůPodpora sociálních pedagogů, školních asistentů ad. pro podporu učitelů a pedagogických pracovníkůZajištění dostupné a kvalitní nabídky neformálního a zájmového vzděláváníZvýšení kompetencí pedagogických pracovníků ve včasné identifikaci dětí a žáků:<ul style="list-style-type: none">s výukovými obtížeminadanýchv oblasti prevence sociálně patologických jevů <p>Řízení vzdělávání:</p> <ul style="list-style-type: none">Podpora analytické činnosti vyhodnocující efektivitu nástrojů ke snižování nerovností v přístupu ke vzdělávání <p>Rozvoj infrastruktury za účelem zlepšení přístupu k inkluzivním službám v oblasti vzdělávání:</p> <ul style="list-style-type: none">Vybudování zázemí pro školní poradenská pracoviště a pro práci s žáky se speciálními vzdělávacími potřebami (např. klidové zóny, reedukační učebny)Vytvoření vnitřního i venkovního zázemí pro komunitní aktivity při školách vedoucí k sociální inkluzi (např. veřejně přístupné prostory pro sportovní aktivity, knihovny, společenské místnosti), které by po vyučování sloužilo jako centrum vzdělanosti a komunitních aktivit
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOorganizace zřizované nebo zakládané obcemi a krajemStředočeský krajsubjekty působící v oblasti vzdělávání nebo sociálních služebškoly a školská zařízeníučitelé a pedagogičtí pracovníci

Prioritní oblast PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast	
SPECIFICKÝ CÍL 3.3 ZLEPŠIT ČASOVOU A MÍSTNÍ DOSTUPNOST ZDRAVOTNÍCH A SOCIÁLNÍCH SLUŽEB	
Pro specifický cíl 3.3 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, React EU, OPZ+, OPD, Národní plán obnovy ČR a Modernizační fond.	
Opatření 3.3.1: Zajištění potřebných kapacit zdravotních a sociálních služeb ve všech částech PMO	
Cíl opatření	Zlepšit přístup obyvatel ke zdravotním a sociálním službám s ohledem na demografické trendy stárnutí obyvatel ve společnosti.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">IROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.2: Posílení sociálně-ekonomické integrace marginalizovaných komunit, migrantů a znevýhodněných skupin pomocí integrovaných opatření včetně bydlení a sociálních služeb a Specifický cíl 4.3: Zajištění rovného přístupu ke zdravotní péči pomocí rozvoje infrastruktury, včetně primární péčeReact EU – sociální infrastruktura s důrazem na energetickou účinnostOPZ+, Priorita 2, Specifický cíl 2.2: Zvyšovat rovný a včasný přístup ke kvalitním, udržitelným a cenově dostupným službám; modernizovat systémy sociální ochrany včetně podpory přístupu k sociální ochraně; zlepšit dostupnost, účinnost a odolnost systémů zdravotní péče a služeb dlouhodobé zdravotní péče
Zdůvodnění opatření	V oblasti zdravotní péče je problematická dostupnost v zázemí Prahy na úrovni praktických lékařů a dále je identifikována nedostatečná kapacita pobytových i terénních sociálních služeb. Sílí trend zvyšování tlaku na kapacity pobytových sociálních služeb pro seniory, jejichž potřeba ohledně využívání pobytových služeb nemůže být z kapacitních důvodů uspokojena přímo na území hl. m. Prahy. Vyhledávají proto další zařízení na území Středočeského kraje (především pobytové služby sociální péče – domovy pro seniory, domovy se zvláštním režimem a domovy pro osoby se zdravotním postižením).
Typové aktivity	<p>Aktivity ve zdravotnictví:</p> <ul style="list-style-type: none">Nákup přístrojového vybavení pro vybrané oblasti (pro integrovanou onkologickou, perinatologickou a gerontologickou péči ve všeobecných nemocnicích; pro zdravotní ústavy, krajské hygienické stanice a kliniky infekčních onemocnění, včetně odběrových míst a laboratoří)Infrastruktura a modernizace vybraných pracovišť (<ul style="list-style-type: none">vznik a modernizace urgentních příjmůvýstavba, modernizace a rekonstrukce zařízení pro poskytování komunitní péče v rámci deinstitucionalizace a psychiatrických oddělení ve všeobecných a psychiatrických nemocnicíchInvestice do infrastrukturyVybavení poskytovatelů domácí péče,Vybudování kontaktních, poradenských a koordinačních míst,<ul style="list-style-type: none">modernizace a rekonstrukce lůžkových oddělení poskytujících dlouhodobou péči, zázemí a materiální vybavení mobilních hospicových a paliativních týmů, modernizace lůžkových hospiců a paliativních jednotek ve všeobecných nemocnicíchrozvoj kapacit zdravotních ústavů, krajských hygienických stanic a klinik infekčních onemocnění, včetně podpory rozvoje odběrových míst a laboratoří <p>Aktivity v sociální oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none">Infrastruktura sociálních služebDeinstitucionalizace sociálních služeb za účelem sociálního začleňování<ul style="list-style-type: none">osob se zdravotním postižením, seniorů a osob s mentálním postiženímpořízení a adaptace bytů, bytových domů a nebytových prostor pro potřeby sociálního bydlení a pořízení nezbytného základního vybavení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajsubjekty poskytující sociální služby podle zákona o sociálních službáchsubjekty poskytující veřejnou službu v oblasti zdravotní péče podle zákona o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách), nebo zákona o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů

Opatření 3.3.2: Zajištění dobré dopravní dostupnosti zdravotních a sociálních služeb	
Cíl opatření	Zlepšit dopravní dostupnost zdravotních a sociálních služeb napříč PMO.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPD, Priorita 3, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityIROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobilityNárodní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná dopravaModernizační fond, Program TRANSGov – Modernizace veřejné dopravy
Zdůvodnění opatření	Opatření reaguje na problém vysokého podílu obyvatel PMO, kteří do Prahy i dalších lokálních center dojíždějí za zdravotními a sociálními službami, a kterým současně chybí kvalitní alternativa (např. v podobě kvalitní VHD, ad.), která by zlepšila dopravní dostupnost těchto služeb a zároveň zamezila socioekonomické segregaci některých periferních lokalit. Řešení dopravní dostupnosti hůře obslužených lokalit je ale současně potřeba opřít o robustní demografickou analýzu vázanou na rozložení zdravotnických a sociálních zařízení z důvodu finanční udržitelnosti uvažovaných opatření.
Typové aktivity	Typové aktivity odpovídají aktivitám popsaným v PO1 Doprava: <ul style="list-style-type: none">1.2.6: Zvýšení dostupnosti VHD v hůře obslužených oblastech PMO při zachování finanční udržitelnosti1.2.3: Rozšiřování sítě drážní VHD včetně zázemí VHD1.4.1: Výstavba a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras, integrace cyklodopravy do dopravního systému PMO a její napojení na klíčové služby a instituce1.4.3: Podpora pěší dopravy jako součásti delších cest i lokálních propojení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajdopravci a dopravní podniky v PMO

Opatření 3.3.3: Podpora zajištění a vzdělávání personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb ve všech částech PMO

Cíl opatření	Zajistit dostatečnou personální kapacitu a zvyšovat odborné kompetence personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">OPZ+, Priorita 1, Specifický cíl 1.4: Prosazovat přizpůsobení pracovníků, podniků a podnikatelů změnám, aktivní a zdravé stárnutí a zdravé a přiměřené pracovní prostředí s ohledem na zdravotní rizikaOPZ+, Priorita 2, Specifický cíl 2.2: Zvyšovat rovný a včasný přístup ke kvalitním, udržitelným a cenově dostupným službám
Zdůvodnění opatření	Ve zdravotnických zařízeních je identifikován nedostatek lékařů i zdravotních sester. Nedostatek personálu lze pozorovat také v případě sociálních služeb, především v pobytových službách sociální péče na území hl. m. Prahy. Kromě zajišťování personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb je potřebné v maximální míře také podporovat vzdělávání a odbornou přípravu personálu ve vazbě na změny pracovního trhu vyvolané stárnutím společnosti či technologickým pokrokem.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Vzdělávání zaměřené na získávání a prohlubování odborných a klíčových kompetencíVzdělávání v oblasti odborné, koncepční, strategické a manažerskéVzdělávání pracovníků NNOVzdělávání, vytváření sítí a posílení sociálního dialogu a činnosti společně uskutečňované sociálními partnery
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajsubjekty poskytující sociální služby podle zákona o sociálních službáchsubjekty poskytující veřejnou službu v oblasti zdravotní péče podle zákona o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách), nebo zákona o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů

Opatření 3.3.4: Zajištění společného plánování a propojování zdravotních a sociálních služeb v PMO

Cíl opatření	Koordinovaně plánovat a propojovat zdravotní a sociální služby v PMO.
Zdroj financování	OPZ+, Priorita, Specifický cíl 2.2: Zvyšovat rovný a včasný přístup ke kvalitním, udržitelným a cenově dostupným službám; modernizovat systémy sociální ochrany včetně podpory přístupu k sociální ochraně; zlepšit dostupnost, účinnost a odolnost systémů zdravotní péče a služeb dlouhodobé zdravotní péče
Zdůvodnění opatření	Oddělený systém zdravotní a sociální péče představuje značně limitující faktor pro efektivní strategické a koncepční plánování v oblasti zdravotních a sociálních služeb v PMO. Mezi Středočeským krajem a hl. m. Prahou nejsou v oblasti zdravotních a sociálních služeb nastaveny vzájemné koordinační mechanismy, které by např. zahrnovaly výměnu informací. Smyslem opatření je proto zajistit úzkou provázanost a spolupráci v oblasti plánování zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO za účelem zkvalitňování těchto služeb a rozšiřování jejich dostupnosti směrem k pacientům/klientům.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Střednědobé plánování služeb včetně tvorby střednědobých strategií/plánů rozvoje služebZavádění nástrojů mezioborové a meziresortní a územní spolupráce, propojování podpory v oblasti bydlení, zaměstnání, výkonu činnosti sociální práce, vzdělávání a zdravotní péče
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">města a obce na území PMOStředočeský krajsubjekty poskytující sociální služby podle zákona o sociálních službáchsubjekty poskytující veřejnou službu v oblasti zdravotní péče podle zákona o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách), nebo zákona o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů

PRIORITNÍ OBLAST PO4 CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ



Strategický cíl 4

Vyvážené využití turistického potenciálu Pražské metropolitní oblasti pro rozvoj udržitelného cestovního ruchu

Specifické cíle:

SC4.1

Rozšířit kvalitní nabídku turistických atraktivit s navazujícími službami, včetně obnovy a záchrany kulturních památek, které budou dobře dopravně dostupné

Opatření:

- 1. Oprava kulturních památek k jejich využití v cestovním ruchu
- 2. Kvalitní dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO s preferencí využití VHD
- 3. Doplnění veřejných služeb v cestovním ruchu
- 4. Revitalizace a budování nových turistických atraktivit a navázané infrastruktury (muzea, expozice, knihovny)

SC4.2

Rozvíjet a propagovat turistické produkty v PMO s důrazem na udržitelný cestovní ruch

Opatření:

- 1. Spolupráce organizací destinačního managementu Prahy, Středních Čech a turistických oblastí v PMO
- 2. Inovace produktů v cestovním ruchu s využitím informačních technologií
- 3. Propagace turistických aktivit v PMO
- 4. Udržitelnost cestovního ruchu jako značka

SPECIFICKÝ CÍL 4.1 ROZŠÍŘIT KVALITNÍ NABÍDKU TURISTICKÝCH ATRAKTIVIT S NAVAZUJÍCÍMI SLUŽBAMI, VČETNĚ OBNOVY A ZÁCHRANY KULTURNÍCH PAMÁTEK, KTERÉ BUDOU DOBRĚ DOPRAVNĚ DOSTUPNÉ

Pro specifický cíl 4.1 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování IROP, OPD, Národní plán obnovy ČR, Modernizační fond a vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 4.1.1: Oprava kulturních památek k jejich využití v cestovním ruchu	
Cíl opatření	Zatraktivnit a zpřístupnit kulturní památky návštěvníkům a využít jejich potenciál k rozvoji udržitelného cestovního ruchu.
Zdroj financování	IROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.4: Posílení role kultury a cestovního ruchu v hospodářském rozvoji, sociálním začleňování a v sociálních inovacích
Zdůvodnění opatření	Mezi problémy, které byly identifikovány jako prioritní v oblasti péče o kulturní dědictví a v rozvoji cestovního ruchu, patří špatný technický stav kulturního dědictví bránící jeho plnému využití a zpřístupnění a nedostatečné zabezpečení jednotlivých objektů kulturního dědictví.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Revitalizace památkově chráněných objektů včetně přírodních prvků• Oprava a rekonstrukce církevních památek a objektů
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">• vlastníci památek• subjekty s právem hospodaření• Odbory památkové péče Hlavního města Prahy / Středočeského kraje• organizace destinačního managementu• další aktéři působící v oblasti kultura a cestovního ruchu

Opatření 4.1.2: Kvalitní dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO s preferencí využití VHD	
Cíl opatření	Zlepšit dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO s preferencí využití VHD.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">• OPD, Priorita 3, Specifický cíl 3.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• IROP, Priorita 2, Specifický cíl 2.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility• Národní plán obnovy ČR, Pilíř 2, Komponenta 2.1 Udržitelná a bezpečná doprava• Modernizační fond, Program TRANSGov – Modernizace veřejné dopravy
Zdůvodnění opatření	Opatření reaguje na problém nízké dostupnosti některých důležitých turistických cílů v PMO pomocí kvalitní a rychlé VHD. Tato situace zhoršuje finanční i environmentální udržitelnost dopravního systému a zároveň snižuje návštěvnost některých potenciálně atraktivních turistických cílů v PMO – především zahraničními turisty. Řešení dopravní dostupnosti hůře obslužených turistických cílů je ale současně potřeba opřít o robustní analýzu potenciálního využívání VHD obsluhující dané turistické cíle, aby byla zajištěna ekonomická udržitelnost dopravního systému.
Typové aktivity	Typové aktivity odpovídají aktivitám popsaným v PO1 Doprava: <ul style="list-style-type: none">• 1.2.6: Zvýšení dostupnosti VHD v hůře obslužených oblastech PMO při zachování finanční udržitelnosti• 1.2.3: Rozšiřování sítě drážní VHD včetně zázemí VHD• 1.4.1: Výstavba a zkvalitnění sítě cyklostezek a cyklotras, integrace cyklo dopravy do dopravního systému PMO a její napojení na klíčové služby a instituce• 1.4.3: Podpora pěší dopravy jako součásti delších cest i lokálních propojení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">• města a obce na území PMO• Středočeský kraj• dopravci a dopravní podniky v PMO• organizace destinačního managementu

Opatření 4.1.3: Doplnění veřejných služeb v cestovním ruchu	
Cíl opatření	Rozšířit a zkvalitnit nabídku veřejných služeb v cestovním ruchu.
Zdroj financování	<ul style="list-style-type: none">Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)IROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.4: Posílení role kultury a cestovního ruchu v hospodářském rozvoji, sociálním začleňování a v sociálních inovacích
Zdůvodnění opatření	Dlouhodobý nárůst počtu turistů v Praze klade požadavky na neustále zkvalitňování a rozšiřování nabídky veřejných služeb v cestovním ruchu. Problémem je nerovnoměrné rozmístění kulturních cílů a přehlcení centra PMO turisty.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Podpora služeb concierge jako komplexního a profesionálního servisu poskytovaného turistům přijíždějícím do PMO (komplexní balíček služeb – např. zajištění ubytování, dopravy, jízdenek VHD, vstupenek na různé akce konané v období pobytu klienta a dalších služeb za účelem uspokojování přání klienta)Zkvalitnění služeb pro turisty i místní obyvatelePůjčovny kolBudování návštěvnických, informačních a edukačních centerBudování a revitalizace sítě značení páteřních turistických trasPropojená a otevřená řešení navigačních systémů měst, obcí, turistických oblastí a lokalitRozšíření sítě naučných stezek a deturistikace centraBudování a revitalizace doprovodné infrastruktury cestovního ruchu (např. odpočívadla, parkoviště, sociální zařízení) s preferencí integrovaných řešení
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">organizace destinačního managementudalší aktéři působící v oblasti cestovního ruchuHlavní město Prahaměsta a obce na území PMOStředočeský krajKlub českých turistů

Opatření 4.1.4: Revitalizace a budování nových turistických atraktivit a navázané infrastruktury (muzea, expozice, knihovny)	
Cíl opatření	Rozšířit nabídku turistických atraktivit a kulturních institucí (v PMO včetně technického zázemí s podporou digitálních technologií.
Zdroj financování	IROP, Priorita 4, Specifický cíl 4.4: Posílení role kultury a cestovního ruchu v hospodářském rozvoji, sociálním začleňování a v sociálních inovacích
Zdůvodnění opatření	Mezi problémy, které byly identifikovány jako prioritní v oblasti péče o kulturní dědictví a v rozvoji cestovního ruchu, patří neatraktivnost expozic a dalších forem komunikace kulturního dědictví v muzeích, knihovnách a památkových objektech ve srovnání s moderními evropskými trendy. Neexistence nebo špatný technický stav depozitářů památek, muzeí, galerií či knihoven a infrastruktury pro konzervaci a restaurování sbírek a fondů a nedostatečná evidence sbírek muzeí a mobiliárních fondů, která zvyšuje rizika nevratného poškození těchto souborů a znemožňuje jejich využití.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Revitalizace budov za účelem vybudování muzeí, expozic a knihovenBudování infrastruktury pro konzervaci a restaurování sbírek a fondů (specializované konzervátorské dílny)Budování depozitářů, technického zázemí a vybavení muzeí a knihovenEvidence a dokumentace sbírkových fondů, včetně zařízení pro digitalizaci a aplikační softwareRozvoj kulturní infrastruktury mimo centrum města včetně brownfield developmentuModernizace expozic za účelem zvýšení jejich atraktivity
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">organizace destinačního managementudalší aktéři působící v oblasti cestovního ruchuobce a jimi zřizované a zakládané organizaceStředočeský kraj a jím zřizované a zakládané organizaceorganizační složky státu a příspěvkové organizace organizačních složek státuzřizovatelé základních knihoven se specializovaným knihovním fondemNárodní knihovna České republiky

SPECIFICKÝ CÍL 4.2 ROZVÍJET A PROPAGOVAT TURISTICKÉ PRODUKTY V PMO S DŮRAZEM NA UDRŽITELNÝ CESTOVNÍ RUCH

Pro specifický cíl 4.2 byla definována 4 opatření, využívající jako zdroje financování vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty).

Opatření 4.2.1: Spolupráce organizací destinačního managementu Prahy, Středních Čech a turistických oblastí v PMO	
Cíl opatření	Zefektivnit spolupráci a komunikaci organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí v PMO za účelem zvýšení kvality a vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu v PMO.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Nedostatečná spolupráce oblastních destinačních organizací s Prahou (neumožňuje dostatečně využít potenciál rozvoje cestovního ruchu v PMO).
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">• Systémové financování a podpora činnosti organizací destinačního managementu• Vznik aktivního pracovního týmu, který bude řešit cestovní ruch v rámci Prahy i Středočeského kraje• Příprava inovace produktů cestovního ruchu (např. alternativní turistické trasy) po nastartování spolupráce• Rozvoj informačních technologií v cestovním ruchu
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• organizace destinačního managementu• další aktéři působící v oblasti cestovního ruchu• Hlavní město Praha• města a obce na území PMO• Středočeský kraj

Opatření 4.2.2: Inovace produktů v cestovním ruchu s využitím informačních technologií	
Cíl opatření	Inovovat produkty v cestovním ruchu s využitím informačních technologií za účelem zvýšení kvality a vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Růst globálního masového turismu klade požadavky na neustálé inovace produktů v cestovním ruchu, které vedou ke zvyšování kvality a vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu a tím i větší konkurenceschopnosti na trhu cestovního ruchu. Inovace produktů v cestovním ruchu s využitím informačních technologií umožní lépe diverzifikovat a doplnit veřejné služby v cestovním ruchu.
Typové aktivity	<p>Off-line inovace:</p> <ul style="list-style-type: none">• Spolupráce organizací destinačního managementu za účelem inovace produktů v cestovním ruchu• Zavádění opatření eliminujících přílišnou koncentraci turistů na tradičních místech a jejich rozproštění v celé oblasti PMO (např. tvorba alternativních turistických tras)• Sjednocení orientačního systému (dopravní a turistický) v rámci PMO• Vzdělávání managementu a personálu v oblasti cestovního ruchu <p>On-line inovace:</p> <ul style="list-style-type: none">• On-line vyhledávání dopravního spojení• On-line rezervace služeb cestovního ruchu• Další informace z oblasti cestovního ruchu (statistické přehledy, počasí, doporučení pro různé oblasti světa atd.)• Rozšíření volby jazyka
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholdeři)	<ul style="list-style-type: none">• organizace destinačního managementu• další aktéři působící v oblasti cestovního ruchu• Hlavní město Praha• města a obce na území PMO• Středočeský kraj

Opatření 4.2.3: Propagace turistických aktivit v PMO	
Cíl opatření	Zlepšit propagaci turistických aktivit v PMO za účelem rozprostření turistů v celé oblasti PMO.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Přes rozmanité přírodní a kulturní dědictví není plně využit potenciál cestovního ruchu v celé oblasti PMO. Nedostatečná spolupráce oblastních destinačních organizací s Prahou a neúčinná komunikace a marketing zaměřená na zahraniční turisty mířící do Prahy s cílem odklonit jejich zájem také do širšího centra Prahy a zázemí města vedou k nevyrovnané turistické návštěvnosti centra Prahy ve srovnání se zázemím Prahy a tím pádem omezují ekonomický přínos cestovního ruchu v zázemí Prahy.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Aktivity zaměřené na propagaci turistických atraktivit na území PMO s využitím spolupráce s místními organizacemi a podnikateliZacílení marketingu cestovního ruchu nejen na silný pražský zdrojový trhZaměření na konkrétní cílové skupiny (víkendové relaxační pobyty), poznávací turistika, sport a přírodní atraktivitaPodpora marketingu zacíleného na rozprostření turistů v celé PMOPrezentace destinací cestovního ruchuPrezentace nabídky služeb subjektů cestovního ruchu (cestovní kanceláře, hotely a restaurace apod.)
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">organizace destinačního managementudalší aktéři působící v oblasti cestovního ruchuHlavní město Prahaměsta a obce na území PMOStředočeský krajmístní organizace a podnikatelská sféra

Prioritní oblast PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví	
Opatření 4.2.4: Udržitelnost cestovního ruchu jako značka	
Cíl opatření	Podporovat udržitelnost cestovního ruchu jako značky.
Zdroj financování	Vlastní finanční zdroje (Hlavní město Praha / Středočeský kraj, další subjekty)
Zdůvodnění opatření	Využití kulturního a přírodního dědictví podporuje integrovaný sociální, hospodářský a environmentální rozvoj a přispívá k rozvoji udržitelného cestovního ruchu a k rozvoji kulturních a kreativních odvětví. Udržitelný cestovní ruch přispívá k podpoře zaměstnanosti a podnikání, rozvoji infrastruktury a vybavenosti destinací, rozvoji volnočasových i kulturních aktivit v regionech využitelných pro návštěvníky i pro rezidenty.
Typové aktivity	<ul style="list-style-type: none">Vytvoření kritérií Značky udržitelnosti a její designImplementace Značky udržitelnostiPropagace Značky a motivace subjektů v cestovním ruchu ji získatDlouhodobá spolupráce s dalšími organizacemi destinačního managementu a subjekty v cestovním ruchuMonitoring dodržování kritérií značkyOsvětová a vzdělávací kampaň mezi návštěvníky Prahy o limitech, pravidlech a kultuře chování v PrazePříprava a organizace veletrhu o Znamce udržitelnosti a udržitelném cestovním ruchu v PrazePodpora lokálních tvůrců a aktérů na poli kulturních a kreativních průmyslů i za účelem propagace lokálních produktů aj.
Časový plán realizace	2021–2027
Zapojené subjekty (stakeholderi)	<ul style="list-style-type: none">organizace destinačního managementudalší aktéři působící v oblasti cestovního ruchuHlavní město Prahadalší aktéři kulturních a kreativních průmyslůměsta a obce na území PMOStředočeský kraj

2 VAZBA NA STRATEGICKÉ DOKUMENTY

2.1 VAZBA NA STRATEGII REGIONÁLNÍHO ROZVOJE ČR 2021+

Základní národní rámec pro regionální politiky tvoří Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+¹, která stanovuje hlavní cíle regionální politiky státu v období 2021–2027. Cílem SRR21+ je posílit konkurenceschopnost metropolí, posilovat další rozvoj aglomerací, upevňovat stabilizační funkci regionálních center, zajistit zvýšení kvality života hospodářsky a sociálně ohrožených území a ekonomicky nastartovat růst strukturálně postižených regionů. Pro naplnění cílů je v SRR21+ definováno následujících 5 typů územní dimenze v různé hierarchické úrovni:

1. Metropolitní území – 3 (Pražské, Brněnské a Ostravské metropolitní území)
2. Aglomerace – 11 (ostatní krajská města a jejich zázemí)
3. Regionální centra a jejich venkovské zázemí – 93 (regionální centra vyššího řádu, počet regionálních center nižšího řádu není v SRR21+ stanoven)
4. Strukturálně postižené kraje – 3 (Ústecký kraj, Moravskoslezský kraj, Karlovarský kraj)
5. Hospodářsky a sociálně ohrožená území (73 SO ORP a 7 bývalých vojenských újezdů)

Nástroj ITI je určen pouze pro metropolitní oblasti a aglomerace.

Vize SRR21+ je vymezena takto: *Regiony efektivně zhodnocují svůj rozvojový potenciál, zvyšuje se jejich sociální stabilita, konkurenceschopnost má trvalý, stabilně rostoucí trend a zlepšují se podmínky pro kvalitní život všech obyvatel a prosperitu firem. Jsou respektovány principy udržitelného rozvoje a limity životního prostředí. Všechny regiony jsou nad průměrem EU, nebo se mu přibližují v ekonomickém smyslu i v kvalitě života a v přitažlivosti a konkurenceschopnosti jsou na předních místech ve střední Evropě.* (SRR21+, 59).

Globální cíl č. 1, který je relevantní pro ISg ITI PMO, zní: **Metropolitní území a jejich zázemí jsou ekonomickými tahouny ČR a při jejich koordinovaném růstu jsou respektovány jejich sociální a environmentální limity.**

Globální cíle jsou dále rozvedeny do strategických cílů (SC). Pro ITI PMO je relevantní strategický cíl č. 1: **Mezinárodně konkurenceschopná metropolitní území adaptovaná na ekonomický, prostorový a populační růst.**

Metropolitní území konkurenceschopná v mezinárodním měřítku díky plnému využití jejich rozvojového potenciálu. Metropolitní území s výborným pozemním dopravním spojením s ostatními středoevropskými metropolemi a dobře dostupným leteckým spojením s významnými evropskými i světovými leteckými dopravními uzly.

Plánovaně rostoucí a intenzifikovaná metropolitní území, v nichž jsou centrum i zázemí vybaveny dostatečnou infrastrukturou (včetně občanské vybavenosti) a jsou vzájemně optimálně udržitelně dopravně propojeny prostředky veřejné dopravy (nikoli pouze infrastrukturou pro individuální automobilovou dopravu bez dopravní obslužnosti veřejnou dopravou) i čisté mobility.

Metropolitní území soustřeďují velké množství ekonomických aktivit s vysokou přidanou hodnotou, včetně výzkumu a vývoje světové úrovně. Metropolitní území pečují o své životní prostředí a jsou dobře adaptovaná na změnu klimatu. V metropolitních územích je podporována biologická rozmanitost a environmentálně šetrné přístupy. Klíčová infrastruktura je dobře chráněna před mimořádnými událostmi.

¹ MMR, SRR21+, 2019. Dostupné z <https://www.databaze-strategie.cz/cz/mmr/strategie/strategie-regionalni-ho-rozvoje-cr-2021>.

Strategický cíl č. 1 je rozveden do následujících specifických cílů:

- Specifický cíl 1.1: Napomáhat transformaci metropolitních ekonomik směrem k činnostem s vyšší přidanou hodnotou a k ekonomice založené na znalostech, posílit postavení českého výzkumu, vývoje a inovací ve světovém srovnání, vytvářet podmínky pro významnější a intenzivnější zapojení firem do evropské a světové ekonomiky a pro posílení postavení metropolitních území ve střední Evropě v konkurenci podobných území.
- Specifický cíl 1.2: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy (IAD) a zlepšovat propojení různých módů dopravy.
- Specifický cíl 1.3: Zajistit občanskou vybavenost v dostatečném rozsahu a dostupnosti v jádrech metropolitních oblastí, suburbiích i v širším zázemí a omezit riziko vzniku sociální polarizace a segregovaných či vyloučených lokalit.
- Specifický cíl 1.4: Efektivně využívat zastavěné území, omezit zastavování volné krajiny vyvolávané růstem metropolitních území, rozšiřovat a propojovat plochy a hmoty zeleně v intravilánech a zefektivnit hospodaření s vodou a energií v metropolitních územích.

Vazba specifických cílů Integrované strategie pro ITI PMO pro období 2021–2027 a specifických cílů Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ je nastíněna v tabulkách níže, kdy jsou za jednotlivé prioritní oblasti srovnávány odpovídající specifické cíle a typová opatření.

Tabulka 2.1: Vazba specifických cílů prioritní oblasti PO1 Doprava na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+

PO1 Doprava			
Typová opatření SRR ČR 2021+			
Typové opatření 4: Lépe integrovat systém veřejné dopravy a rozvíjet městskou mobilitu			
Typové opatření 5: Zkvalitnit napojení na evropské metropole			
Specifické cíle Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+			
Specifický cíl 1.2:			
Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy			
Specifické cíle Integrované strategie ITI PMO			
SC1.1 Zlepšit provázanost jednotlivých druhů dopravy napříč celou PMO s cílem zatraktivnit udržitelné formy dopravy	SC1.2 Zvýšit atraktivitu, rychlost a kvalitu VHD a zajistit její dostupnost napříč PMO při zachování vysoké ekonomické i environmentální udržitelnosti	SC1.3 Snížit dopravní zatížení automobilovou dopravou v hustě osídlených částech PMO, zvýšit bezpečnost a zkvalitnit propojení silniční sítě v PMO se zohledněním finanční udržitelnosti	SC1.4 Dobudovat kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu a pro další udržitelné formy individuální dopravy v celé PMO

Tabulka 2.2: Vazba specifických cílů prioritní oblasti PO2 Životní prostředí na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+

PO2 Životní prostředí				
Typová opatření SRR ČR 2021+				
Typové opatření 12: Zlepšit mikroklimatické podmínky v metropolitních územích				
Specifické cíle Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+				
Specifický cíl 1.4:				
Efektivně využívat zastavěné území, omezit zastavování volné krajiny vyvolávané růstem metropolitních území, rozšiřovat a propojovat plochy a hmoty zeleně v intravilánech a zefektivnit hospodaření s vodou a energií v metropolitních územích				
Specifické cíle Integrované strategie ITI PMO				
SC2.1 Zvýšit kvalitu životního prostředí v PMO tak, aby nebyly překračovány limity znečištění ovzduší a hluku	SC2.2 Minimalizovat negativní dopady klimatické změny a zavádět přírodě blízká opatření proti povodním a suchu	SC2.3 Zavést principy cirkulární ekonomiky v PMO a modernizovat systém hospodaření s odpady	SC2.4 Dobudovat a zmodernizovat kanalizační infrastrukturu	SC2.5 Zvýšit povědomí obyvatel PMO o životním prostředí a možnostech řešení problémů s ním spojených

Tabulka 2.3: Vazba specifických cílů prioritní oblasti PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+

PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast		
Typová opatření SRR ČR 2021+		
Typové opatření 6: Zlepšit dostupnost sociálních a zdravotních služeb		
Typové opatření 7: Zlepšit dostupnost vzdělávání a služeb péče o děti		
Specifické cíle Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+		
Specifický cíl 1.3:		
Zajistit občanskou vybavenost v dostatečném rozsahu a dostupnosti v jádrech metropolitních oblastí, suburbíích i v širším zázemí a omezit riziko vzniku sociální polarizace a segregovaných či vyloučených lokalit		
Specifické cíle Integrované strategie ITI PMO		
SC3.1 Zajistit dostatečnou kapacitu a dostupnost vzdělávacích zařízení ve všech částech PMO	SC3.2 Zvýšit kvalitu vzdělávacího systému a rovnost ve vzdělávání v PMO	SC3.3 Zlepšit časovou a místní dostupnost zdravotních a sociálních služeb

Tabulka 2.4: Vazba specifických cílů prioritní oblasti PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+

PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví	
Typová opatření SRR ČR 2021+	
Typové opatření 10: Napomáhat rozvoji a využití kulturního a kreativního potenciálu metropolitních územ	
Specifické cíle Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	
Specifický cíl 1.3:	
Zajistit občanskou vybavenost v dostatečném rozsahu a dostupnosti v jádrech metropolitních oblastí, suburbíích i v širším zázemí a omezit riziko vzniku sociální polarizace a segregovaných či vyloučených lokalit	
Specifické cíle Integrované strategie ITI PMO	
SC4.1 Rozšířit kvalitní nabídku turistických aktivit s navazujícími službami, včetně obnovy a záchrany kulturních památek, které budou dobře dopravně dostupné	SC4.2 Rozvíjet a propagovat turistické produkty v PMO s důrazem na udržitelný cestovní ruch

2.2. VAZBA NA VÝZNAMNÉ ÚZEMNÍ STRATEGIE

Obsahem této kapitoly je popsat vazbu a soulad cílů ISg ITI PMO s cíli dalších významných územně rozvojových nebo sektorových strategických dokumentů. V kapitole je uveden přehled koncepčních dokumentů, na které byla identifikována vazba specifických cílů ISg ITI PMO.

Strategický plán hlavního města Prahy – Aktualizace 2016 (2016)

Vazbu na tento strategický dokument lze identifikovat u všech specifických cílů napříč všemi prioritními oblastmi ISg ITI PMO. V případě PO1 Doprava se jedná o vazbu v oblasti udržitelné mobility s důrazem na preferování veřejné dopravy, rozvoj kolejové dopravy, budování nových dopravních propojení a elektromobilitu. V případě PO 2 Životní prostředí se jedná o vazbu v oblasti podpory rekultivace městské a příměstské zeleně, zajištění dostateku zeleně ve veřejném prostoru měst a obcí, předcházení znečišťování ovzduší a ochrany před nadměrným hlukem z dopravy. V případě PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast se jedná o vazbu v oblasti zajištění dostatečné kapacity a dostupnosti vzdělávacích zařízení, zvyšování

kvality vzdělávacího systému včetně podpory celoživotního vzdělávání a zlepšení dostupnosti zdravotních a sociálních služeb. V případě PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví se jedná o vazbu v oblasti péče o kulturní památky.

Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024, s výhledem do 2030 (2019)

Vazbu na tento strategický dokument lze identifikovat u všech specifických cílů napříč všemi prioritními oblastmi ISg ITI PMO. V případě PO1 Doprava se jedná o vazbu v oblasti zkvalitňování a rozšiřování sítě páteřní dopravní infrastruktury zajišťující průchodnost a obslužnost v rámci území PMO, zlepšování dopravní dostupnosti periferních oblastí a koordinaci a efektivní plánování dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti v území PMO. V případě PO2 Životní prostředí se jedná o vazbu v oblasti energetické infrastruktury založené na optimalizované, udržitelné a efektivní Energetice 4.0, zavádění principů cirkulární ekonomiky v PMO včetně modernizace systému hospodaření s odpady a prevencí jejich vzniku a zvyšování kvality životního prostředí, zejména ovzduší a vody. V případě PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast se jedná o vazbu v oblasti zajištění dostatečné kapacity a dostupnosti vzdělávacích zařízení ve všech částech PMO, zvyšování kvality vzdělávacího systému umožňujícího získávat klíčové kompetence pro uplatnění na trhu práce a zlepšení dostupnosti zdravotních a sociálních služeb v PMO včetně zajištění jejich udržitelnosti. V případě PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví se jedná o vazbu v oblasti rozvoje a propagace turistických produktů v PMO s důrazem na udržitelný cestovní ruch.

Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)

Vazba ISg ITI PMO na tento koncepční dokument spočívá v podpoře multimodality dopravy ve smyslu zlepšení provázanosti jednotlivých druhů dopravy napříč celou PMO s cílem zatraktivnit udržitelné formy dopravy. S multimodalitou dopravy souvisí také budování sítě páteřní silniční infrastruktury (Pražský okruh, Aglomerační okruh apod.) jakou součástí cíle zprovozňovat celounijní multimodální síť TEN-T. V oblasti železniční dopravy má ISg ITI PMO vazbu na cíl zvyšovat do budoucna objem přepravy cestujících po železnici. Další identifikovanou vazbou je snižování používání „konvenčně poháněných“ vozidel v městské dopravě, jejich postupného vyřazování z provozu ve městech a zavádění městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019)

Vazbu na tento koncepční dokument lze konstatovat u všech specifických cílů ISg ITI PMO v PO Doprava, které jsou zaměřeny na zlepšování provázanosti jednotlivých druhů dopravy napříč celou PMO, zvyšování atraktivity, rychlosti a kvality VHD včetně její dostupnosti napříč PMO při zachování vysoké ekonomické i environmentální udržitelnosti, snižování dopravního zatížení automobilovou dopravou, zvyšování bezpečnosti dopravy a budování infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu a pro další udržitelné formy individuální dopravy v celé PMO.

Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017–2023 (2017)

Úzkou vazbu na tento koncepční dokument dokládá specifický cíl PO1 Doprava ISg ITI PMO, který je zaměřen na dobudování kvalitní infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Vazba spočívá především v začleňování cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému PMO formou rozšiřování a zkvalitňování sítě cyklostezek a cyklotras, zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy a vytváření podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy s napojením na klíčové služby a instituce (dopravní dostupnost hůře obslužených lokalit) či ve vazbě na rekreaci a cestovní ruch.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 (aktualizace 2014)

Úzkou vazbu na tento koncepční dokument dokládá specifický cíl PO1 Doprava ISg ITI PMO, který je zaměřen na dobudování kvalitní infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Vazba spočívá především v začleňování cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému PMO formou rozšiřování a zkvalitňování sítě cyklostezek a cyklotras, zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy a vytváření podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy s napojením na klíčové služby a instituce (dopravní dostupnost hůře obslužených lokalit) či ve vazbě na rekreaci a cestovní ruch.

Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 (draft – červenec 2020)

Vazbu na tento koncepční dokument představují specifické cíle PO2 Životní prostředí ISg ITI PMO zaměřené na zvyšování kvality životního prostředí v PMO, minimalizaci negativních dopadů klimatické změny a zavádění vhodné kombinace přírodně blízkých a technických opatření s důrazem na renaturaci krajiny a zavádění principů cirkulární ekonomiky v PMO.

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2015)

Vazbu na tento koncepční dokument představuje specifický cíl PO2 Životní prostředí ISg ITI PMO zaměřený na minimalizaci negativních dopadů klimatické změny a zavádění vhodné kombinace přírodně blízkých a technických opatření s důrazem na renaturaci krajiny.

Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016–2025 (2015)

Vazbu na tento koncepční dokument představuje specifický cíl PO2 Životní prostředí ISg ITI PMO zaměřený na zavádění principů cirkulární ekonomiky v PMO včetně modernizace systému hospodaření s odpady a prevencí jejich vzniku.

Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje na období 2018–2028

Vazbu na tento koncepční dokument představují specifické cíle PO2 Životní prostředí ISg ITI PMO zaměřené na zvyšování kvality životního prostředí v PMO a osvětovou činnost za účelem zvyšování povědomí obyvatel PMO o životním prostředí a možnostech řešení problémů s ním spojených.

Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2030+

Vazbu na tento koncepční dokument představuje specifický cíl PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast zaměřený na zvyšování kvality vzdělávacího systému a zajištění rovného přístupu ve vzdělávání v PMO.

Strategie sociálního začleňování 2021–2030 (2020)

Vazbu na tento koncepční dokument představují specifické cíle PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast zaměřené na zajištění rovného přístupu ve vzdělávání v PMO a zajištění spolupráce a propojování škol se sociálními službami z oblasti podpory dětí a mládeže.

RIS3 strategie Středočeského kraje (2020)

Vazbu na tento koncepční dokument představuje specifický cíl PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast zaměřený na zvyšování kvality vzdělávacího systému, který bude schopen generovat talentované, kreativní a podnikavé lidi pro trh práce budoucnosti a zvyšovat kompetence pedagogických pracovníků.

Krajský akční plán vzdělávání v hlavním městě Praze (KAP II) – 2019

Vazbu na tento koncepční dokument představuje specifický cíl PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast zaměřený na zvyšování kvality vzdělávacího systému ve smyslu podpory polytechnického vzdělávání, odborného vzdělávání včetně spolupráce škol a zaměstnavatelů, získávání kompetencí k podnikavosti, iniciativě a kreativitě a rozvoje kariérového poradenství včetně prevence předčasných odchodů ze vzdělávání.

Krajský akční plán vzdělávání Středočeského kraje – Návrh řešení KAP (2017)

Vazbu na tento koncepční dokument představuje specifický cíl PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast zaměřený na zvyšování kvality vzdělávacího systému ve smyslu podpory polytechnického vzdělávání, odborného vzdělávání včetně spolupráce škol a zaměstnavatelů, získávání kompetencí k podnikavosti, iniciativě a kreativitě a rozvoje kariérového poradenství.

Specifický cíl PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast zaměřený na zlepšení dostupnosti sociálních služeb včetně zajištění potřebných kapacit sociálních služeb ve všech částech PMO zohledňuje provázanost s těmito koncepčními dokumenty:

- **Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb na území HMP pro období 2019–2021 (4. aktualizace)**
- **Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Středočeského kraje na období 2020–2022 (2019)**

Specifické cíle PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví zaměřené na rozšiřování nabídky turistických aktivit s navazujícími službami, včetně obnovy a záchrany kulturních památek a rozvoj a propagaci turistických produktů v PMO s důrazem na udržitelný cestovní ruch zohledňují provázanost s těmito koncepčními dokumenty:

- **Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020 (2014)**
- **Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy (2020)**
- **Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–23 (2018)**

3 INTEGROVANOST OPATŘENÍ STRATEGIE ITI

3.1 POPIS INTEGROVANÝCH RYSŮ STRATEGIE

Hlavním smyslem nástroje ITI je široká podpora pro realizaci integrovaných projektů a opatření. Jde o princip, který nebyl na území Prahy a jejího zázemí před rokem 2016 koncepčně příliš využíván. Integrovaná strategie ITI PMO se snaží tento stav napravit. V rámci dokumentu rozlišujeme tři typy projektů/řešení: strategické (majákové), lokálně provázané a územní (síťové).

Strategický (majákový) je obvykle jeden významný projekt realizovaný na jednom místě, který naplňuje více opatření strategie, čímž reaguje na větší počet problémů a slabých míst metropolitní oblasti. Takový projekt má multiplikační rozvojový efekt ve více oblastech a má zásadní pozitivní dopad na rozvoj přílehlého regionu i celé metropolitní oblasti. Z toho důvodu je tento typ projektů obvykle podpořen velkou finanční alokací. V rámci Pražské metropolitní oblasti se jedná především o řešení v oblasti udržitelné dopravy.

- Terminály a P+R – budování a rekonstrukce terminálů a záhytných parkovišť, která propojují využití individuální automobilové dopravy a veřejné dopravy tak, aby se zkrátila a urychlila cesta osobními automobily do spádové oblasti. Jejich umístění se předpokládá především u dopravních terminálů u železničních stanic v zázemí Prahy, a to s vysokým obrátem cestujících a potenciálem zachycení co největšího počtu osobních automobilů.
- Cyklodoprava – budování a rekonstrukce páteřních cyklostezek a cyklotras v území včetně doplnění chybějících tras s návazností cykloinfrastruktury mezi územím Prahy a Středočeským krajem. Řešení musí mít oporu v koncepčních dokumentech pro rozvoj cyklodopravy na území Prahy a Středočeského kraje. V rámci strategie ITI PMO budou prioritně řešeny páteřní cyklostezky a cyklotrasy.

- Zavádění telematických systémů a nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel dotváří kompletní integrované řešení s pozitivním dopadem na využívání udržitelných forem dopravy na území celé PMO a zlepšení dopravní dostupnosti v PMO jako celku.

Lokálně provázaný projekt spočívá v realizaci většího počtu projektů z různých oblastí, které na sebe funkčně navazují a ve výsledku tvoří jeden celek – jeden širší projekt. Každý z dílčích projektů současně může být financován z jiného zdroje. Tento typ integrovaných projektů kombinuje různá opatření strategie a tím umožňuje řešit větší počet problémů v jednom místě.

- Řešení rozvoje regionálních center (obcí) v PMO - komplexní realizace například veřejného prostranství obsahující obnovu povrchů, rozvoj modrozelené infrastruktury, doplněný cyklistickou infrastrukturou, dobíjecími technologiemi či dalšími prvky Smart City (např. „chytré“ osvětlení). Rozvoj udržitelného cestovního ruchu pro zvýšení kulturní atraktivity území mimo Prahu. Kombinací a realizací více menších projektů na jednom území dojde k zatraktivnění a zvýšení kvality života tohoto území, což zejména v zázemí hl. m. Prahy má velký dopad na obyvatele, kteří z části žijí právě na území PMO (v zázemí).
- Integrované řešení – jedná se o realizaci projektu tvořeného kombinací finančních zdrojů, jehož realizace má pozitivní dopad do vybraného území a zároveň naplňuje více opatření strategie ITI. Řešení může navazovat a rozvíjet projekty realizované v předchozích programových obdobích.

Posledním typem je územní (síťová) integrace. Ta spočívá v realizaci projektů, které reagují na stejný problém v širším území – např. ve větším počtu obcí, měst, regionů nebo v celé metropolitní oblasti. Jedná se nejčastěji o několik projektů spočívajících v realizaci obdobného opatření na větším počtu míst (např. vybavení odborných učeben ve školách). Tento typ integrovaných projektů bývá zpravidla financován z jednoho zdroje. Jedná se o důležitý princip pro vyvážený a rovnoměrný rozvoj celé metropolitní oblasti, protože pomáhá řešit stejné problémy na více místech najednou. Pro PMO je však využití tohoto typu projektů komplikované vzhledem k rozlehlosti území a nastavení podmínek pro jejich využití. Možnost využití síťového projektu nabízí oblasti řešení pouze v rámci nástroje ITI, příkladem jsou kulturní památky zapsané v ústředním seznamu památek ČR.

ISg ITI je nástrojem pro řešení problémů Pražské metropolitní oblasti s důrazem na zázemí Prahy, které má na hlavní město silné funkční vazby. Proto je většina navržených opatření nastavena tak, aby měly pozitivní dopad především na zázemí Prahy, které je již součástí Středočeského kraje. ITI je proto také organizačním a komunikačním nástrojem ke zjištění problémů a pro koordinaci klíčových projektů mezi městskou a krajskou úrovní. Například při řešení protipovodňové ochrany na celém vodním toku je často rizikem koordinace několika subjektů – správců toků apod. ITI pomáhá stakeholderům v území tato rizika a bariéry překonávat.

3.2 INTEGROVANOST NA ÚROVNI OPATŘENÍ STRATEGIE ITI

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

Tabulka 1.5: Koincidenční matice s vazbou mezi jednotlivými opatřeními Strategie ITI

[illegible]

Legenda: 0 = slabá až žádná vazba, X = silná vazba, XX = zásadní vazba

Vazby mezi jednotlivými opatřeními Strategie ITI lze identifikovat nejčastěji mezi opatřeními spadajícími pod stejnou prioritní oblast, respektive pod stejný specifický cíl. Vazby je však možné identifikovat také mezi opatřeními spadajícími do různých specifických cílů či prioritních oblastí, což svědčí o vysoké míře integrovanosti celé Strategie ITI. Strategie ITI cílí prioritně na zásadní vazby (viz tab. 1.10), silné (viz tab. 1.11), slabé vazby nejsou pro strategii prioritní.

Zásadní vazby v rámci PO1 Doprava se nejvíce vyskytují mezi opatřeními spadajícími pod SC1.2 Zvýšení atraktivitu, rychlost a kvalitu VHD a zajistit její dostupnost napříč PMO při zachování vysoké ekonomické i environmentální udržitelnosti. Nejvíce integrovaným opatřením z hlediska četnosti zásadních vazeb je opatření 1.2.6 Zvýšení dostupnosti VHD v hůře obsluhovaných oblastech PMO při zachování finanční udržitelnosti, které má kromě zásadní vazby na opatření v rámci PO1 Doprava také zásadní vazby na opatření spadající pod PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast (opatření 3.1.2 Zajištění dobré dopravní dostupnosti škol a 3.3.2 Zajištění dobré dopravní dostupnosti zdravotních a sociálních služeb) a PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví (opatření 4.1.2 Kvalitní dopravní dostupnost turistických atrakтивit v PMO s preferencí využití VHD).

V rámci PO2 Životní prostředí se zásadní vazby nejvíce vyskytují mezi opatřeními spadajícími pod SC2.3 Zavést principy cirkulární ekonomiky v PMO a modernizovat systém hospodaření s odpady. Nejvíce integrovaným opatřením z hlediska četnosti zásadních vazeb je opatření 2.3.2 Podpora přechodu na cirkulární ekonomiku zaměřené na zavádění principů cirkulární ekonomiky ve veřejné sféře v PMO a podporu přechodu na principy cirkulární ekonomiky ze strany soukromé sféry za účelem dodržení závazných cílů vyplývajících z evropské legislativy chránících životní prostředí.

V rámci PO3 Vzdělávání a sociálně – zdravotní oblast se zásadní vazby nejvíce vyskytují mezi opatřeními spadajícími pod SC3.2 Zvýšit kvalitu vzdělávacího systému a rovnost ve vzdělávání v PMO a SC3.3 Zlepšit časovou a místní dostupnost zdravotních a sociálních služeb. Nejvíce integrovaným opatřením z hlediska četnosti zásadních vazeb je opatření 3.2.3 Zvýšení konkurenceschopnosti a profesního potenciálu žáků zaměřené na rozvoj klíčových kompetencí u žáků za účelem jejich motivace a přípravy k dalšímu vzdělávání a pro uplatnitelnost na trhu práce s důrazem na podporu rozvoje nadaných žáků (talent management) a podporu jejich kritického a kreativního myšlení.

V PO4 Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví se zásadní vazby nejvíce vyskytují mezi opatřeními spadajícími pod SC4.2 Rozvíjet a propagovat turistické produkty v PMO s důrazem na udržitelný cestovní ruch. Nejvíce integrovanými opatřeními z hlediska četnosti zásadních vazeb jsou opatření 4.2.2 Inovace produktů v cestovním ruchu s využitím informačních technologií a 4.1.4 Revitalizace a budování nových turistických atraktivit a navázané infrastruktury (muzea, expozice, knihovny).

Tabulka 1.6: Popis zásadních vazeb (XX) jednotlivých opatření Strategie ITI

Opatření 1	Opatření 2	Popis zásadních vazeb (XX) koincidenční matice
1.1.1	1.1.2	Koordinace multimodality dopravy na území PMO je nezbytným předpokladem efektivně fungujícího systému veřejné dopravy, který zajišťuje kvalitní dopravní obslužnost ve všech potřebných lokalitách PMO.
1.1.1	1.1.3	Koordinace multimodality dopravy na území PMO je nezbytným předpokladem efektivně fungujícího systému veřejné dopravy, který zajišťuje kvalitní dopravní obslužnost ve všech potřebných lokalitách PMO.
1.1.1	1.1.4	Zavádění inteligentních dopravních systémů založených na využití prostorových dat jsou pro účel koordinace multimodality dopravy v PMO klíčové.
1.1.1	1.2.4	Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy podpoří možnosti rozvoje multimodality a její koordinace v PMO.
1.1.1	1.2.5	Zajištění bezbariérovosti přestupních uzlů je pro rozvoj moderního multimodálního systému veřejné dopravy nezbytné.
1.1.1	1.2.6	Optimalizace a zpřístupnění veřejné hromadné dopravy založené na podpoře multimodality zásadně přispěje ke zvýšení dostupnosti VHD v okrajových částech PMO.
1.1.1	1.4.2	Vzájemná synergie opatření. Výstavba cyklodomů a podpora systému B+R umožní další rozvoj multimodality VHD v PMO.
1.1.2	1.1.3	Za účelem rozvoje efektivně fungujícího systému veřejné dopravy je nezbytné zajistit kvalitní dopravní obslužnost území PMO ve všech potřebných lokalitách. Optimalizace dopravní obslužnosti umožňující cestování za vzděláním, sociálními a zdravotními službami je zásadně propojena s cílem optimalizovat dopravní obslužnost atraktivit cestovního ruchu.
1.1.2	1.1.4	Zavádění inteligentních dopravních systémů založených na využití prostorových dat jsou pro účel zvyšování efektivity veřejné dopravy v PMO klíčové.
1.1.2	1.2.1	Vzájemná synergie opatření vedoucí ke společnému cíli optimalizace systému veřejné dopravy a rozvoje dopravní obslužnosti v potřebných lokalitách.
1.1.2	1.2.4	Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy zásadně podporuje rozvoj multimodality veřejné dopravy vedoucí k vytváření efektivně fungujícího a přístupného systému veřejné dopravy. Opatření zlepšení návaznosti veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu zlepší dopravní obslužnost v oblasti zázemí PMO a přispěje k lepší dopravní dostupnosti vzdělávacích zařízení, zdravotních a sociálních služeb.
1.1.2	1.2.5	Zajištění bezbariérovosti přestupních uzlů je zásadním předpokladem optimalizace dopravní obslužnosti vzdělávacích zařízení, zdravotních a sociálních služeb prostřednictvím veřejné hromadné dopravy.
1.1.2	1.2.6	Synergická vazba mezi opatřeními vedoucí ke společnému cíli optimalizace systému veřejné hromadné dopravy a zkvalitnění dopravní obslužnosti.
1.1.3	1.1.4	Zavádění inteligentních dopravních systémů založených na využití prostorových dat jsou pro účel zvyšování efektivity veřejné dopravy v PMO klíčové.
1.1.3	1.2.1	Vzájemná synergie opatření vedoucí ke společnému cíli optimalizace systému veřejné dopravy a rozvoje dopravní obslužnosti v potřebných lokalitách.
1.1.3	1.2.4	Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy zásadně podporuje rozvoj multimodality veřejné dopravy vedoucí k vytváření efektivně fungujícího a přístupného systému veřejné dopravy. Podpora multimodality VHD je pro účel zpřístupnění atraktivit cestovního ruchu v zázemí PMO žádoucí a potřebná.
1.1.3	1.2.6	Synergická vazba mezi opatřeními vedoucí ke společnému cíli optimalizace systému veřejné hromadné dopravy a zkvalitnění dopravní obslužnosti.

1.3 INTEGROVANOST OPATŘENÍ STRATEGIE ITI		
1.1.3	1.4.1	Zkvalitnění sítě cyklotras je jedním ze zásadních opatření zlepšujících dopravní dostupnost aktivit cestovního ruchu v zázemí PMO prostřednictvím udržitelné formy mobility – cyklodopravy.
1.1.3	1.4.2	Podpora infrastruktury pro cyklistickou dopravu stimuluje rozvoj cyklistické dopravy i multimodality VHD a přispívá ke zlepšování dopravní dostupnosti aktivit cestovního ruchu v zázemí PMO formou udržitelné mobility.
1.1.3	1.4.4	Zajištění provázané a bezpečné sítě pěších tras v lokalitách aktivit cestovního ruchu je pro účel kvalitní dopravní dostupnosti aktivit cestovního ruchu nezbytné.
1.1.3	4.1.3	Vzájemná komplementarita. Koordinace VHD za účelem zpřístupnění aktivit cestovního ruchu je pro potřeby zajištění kvalitní dopravní dostupnosti turistických cílů v zázemí PMO nezbytná.
1.1.4	1.2.1	Posilování kapacity a přepravních výkonů VHD je zásadně propojeno s opatřením zavádění inteligentních dopravních systému v dopravě (řízení provozu, telematika, moderní odbavovací systémy, modernizace informačních systémů pro cestující, apod.).
1.1.4	1.3.1	Zásadní vazba mezi opatřeními v oblasti inteligentních dopravních systémů, digitalizace silniční infrastruktury a řízení provozu.
1.1.4	1.3.2	Komplementarita opatření. Pro řešení problematiky parkování je zásadní využití prostorových dat a technologie inteligentních dopravních systémů.
1.2.1	1.2.3	Pro účel posilování kapacity, přepravních výkonů a atraktivity VHD je nezbytné zajistit modernizaci a rozšiřování vozového parku VHD ve formě moderních a komfortních nízkoemisních/bezemisních dopravních prostředků a příslušné infrastruktury.
1.2.1	1.2.6	Synergická vazba mezi opatřeními vedoucí ke společnému cíli optimalizace systému veřejné hromadné dopravy a zkvalitnění dopravní obslužnosti.
1.2.1	1.4.3	Pro účel posilování kapacity, přepravních výkonů a atraktivity VHD je nezbytné zajistit modernizaci a rozšiřování vozového parku VHD ve formě moderních a komfortních nízkoemisních/bezemisních dopravních prostředků a příslušné infrastruktury.
1.2.1	2.1.3	V případě opatření preference veřejné hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou je očekávaný přínos v oblasti snižování negativních externalit automobilové dopravy včetně snižování hlukové zátěže.
1.2.3	1.4.3	Komplementarita opatření. Společným cílem opatření je rozvoj nízkoemisní/bezemisní mobility včetně podpůrné infrastruktury.
1.2.4	1.2.5	Zajištění bezbariérovosti dopravních terminálů veřejné dopravy při jejich výstavbě a modernizace je zásadním a nezbytným opatřením.
1.2.4	1.2.6	Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy s návazností na individuální automobilovou dopravu zásadně podporuje rozvoj multimodality veřejné dopravy. Očekávaným přínosem je zlepšení dopravní obslužnosti zejména v okrajových oblastech PMO se zhoršenou dopravní obslužností.
1.2.4	1.3.2	Jednou z klíčových otázek koncepčního řešení problematiky parkování je parkování v okrajových částech a zázemí Prahy – záhytná parkoviště zajišťující přestup na VHD. Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy je s koncepčním řešením dopravy v klidu zásadně propojena.
1.2.4	1.4.2	Realizace opatření podpory rozvoje cyklistické infrastruktury, cyklodomů a systému B+R úzce souvisí s výstavbou a modernizací terminálů veřejné dopravy, jejichž cílem je podporovat multimodalitu a návaznost na ostatní formy mobility.
1.2.5	1.2.6	Zajištění bezbariérovosti je jedním ze zásadních parametrů projektů zvýšení dostupnosti VHD v oblasti zázemí PMO (výstavba a rekonstrukce nových tratí, podpora multimodální veřejné dopravy).
1.2.6	4.1.3	Zajištění bezbariérovosti je jedním ze zásadních parametrů pro zkvalitnění dopravní dostupnosti turistických cílů v oblasti zázemí PMO.
1.3.1	2.1.3	Očekávaným přínosem dobudování kapacitní silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh a další) je odvedení tranzitní dopravy mimo obydlená území a snížení hlukové zátěže způsobované automobilovou dopravou.
1.3.4	1.4.1	Komplementarita opatření. Rozvoj a zkvalitnění sítě cyklotras je nezbytný pro zajištění specifické formy sdílené mobility – bikesharingu.
1.4.1	1.4.2	Zásadní vazba mezi opatřeními – pro účel zajištění kvalitní a funkční sítě cyklotras je klíčové podporovat návaznost tras na lokality dopravních terminálů VHD a výstavbu infrastruktury podporující multimodalitu (cyklodomy, systémy B+R).
1.4.1	4.1.3	Rozšíření a zkvalitnění sítě cyklotras je pro zkvalitnění dopravní dostupnosti turistických cílů v oblasti zázemí Prahy zásadní.
2.2.1	2.4.1	Tematická blízkost opatření zkvalitňování vodohospodářské infrastruktury zejména v oblasti zázemí PMO. Výstavba vodovodů a kanalizací je často realizována společně a je řešena totožnými orgány, vazba mezi opatřeními je tedy zásadní.
2.3.1	2.3.4	Vzájemná synergie opatření. Klíčovým opatřením je předcházení samotnému vzniku odpadu, které podporuje možnosti kvalitní recyklace odpadu.
2.3.1	2.3.5	Zavádění principů cirkulární ekonomiky ve veřejné i soukromé sféře je zastřešujícím konceptem udržitelného odpadového hospodářství, jehož součástí je i zefektivnění materiálového využití odpadu (recyklace).

1.3 INTEGROVANOST OPATŘENÍ STRATEGIE ITI		
2.3.2	2.3.5	Zavádění principů cirkulární ekonomiky ve veřejné i soukromé sféře je zastřešujícím konceptem udržitelného odpadového hospodářství, jehož součástí je i zefektivnění energetického využití odpadu (výstavba a modernizace ZEVO).
2.3.3	2.3.5	Zavádění principů cirkulární ekonomiky ve veřejné i soukromé sféře je zastřešujícím konceptem udržitelného odpadového hospodářství, jehož součástí je i zefektivnění systému sběru a svozu odpadů.
2.3.4	2.3.5	Zavádění principů cirkulární ekonomiky ve veřejné i soukromé sféře je zastřešujícím konceptem udržitelného odpadového hospodářství, jehož součástí je i prevence vzniku odpadů.
2.3.4	2.5.1	K naplňování opatření předcházení vzniku odpadu mohou zásadně přispívat osvětové a informační aktivity, vzdělávání a kampaně cílené na veřejnost zaměřené na zvyšování povědomí v otázkách životního prostředí a udržitelného rozvoje.
2.3.5	2.5.1	K podpoře zavádění principů cirkulární ekonomiky do praxe opatření předcházení vzniku odpadu mohou významně přispívat osvětové a informační aktivity, vzdělávání a kampaně cílené na veřejnost zaměřené na zvyšování povědomí v otázkách životního prostředí a udržitelného rozvoje.
3.1.2	3.3.2	Za účelem realizace opatření rozšiřování nabídky a rozsahu sociálních služeb ve školství je nezbytné podporovat vzdělávání a zajištění personálu v oblasti sociálních služeb (práce s dětmi).
3.2.1	3.2.3	Synergická vazba mezi opatřeními vyplývající z potřeby zajištění kvalitního moderního zázemí škol (odborné učebny, informační technologie, apod.) pro podporu rozvoje klíčových kompetencí žáků a maximálního využití jejich potenciálu s ohledem na budoucí uplatnění na trhu práce.
3.2.2	3.2.3	Synergická vazba mezi opatřeními vyplývající z potřeby zajištění kvalitních pedagogů a jejich odborné úrovně pro podporu rozvoje klíčových kompetencí žáků a maximálního využití jejich potenciálu s ohledem na budoucí uplatnění na trhu práce.
3.2.2	3.2.5	Zásadní potřeba zajištění kvalitních personálních kapacit pro účely podpory připravenosti absolventů k budoucímu uplatnění na trhu práce.
3.2.3	3.2.5	Zásadní vazba mezi opatřeními vyplývající ze souvislosti zkvalitňování výuky a rozvoje klíčových kompetencí žáků a jejich připravenosti k budoucímu uplatnění na trhu práce.
3.3.1	3.3.2	Potřeba zajištění kapacit zdravotních a sociálních služeb zásadně závisí na opatření podpory vzdělávání a zajištění personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb.
3.3.1	3.3.3	Vzájemná synergie vyplývající z očekávaného přínosu koordinovaného plánování zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO pro zajištění potřebných kapacit zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO.
3.3.1	3.3.4	Podpora transformace systému sociálních služeb a deinstitucionalizace zařízení poskytujících sociální služby zásadně přispěje ke zkvalitnění sociálních a zdravotních služeb a rozšíří jejich dostupnost.
3.3.2	3.3.4	Transformace systému sociálních služeb a jeho deinstitucionalizace spolu s rozvojem služeb na pomezí zdravotnictví a sociálních služeb vyžaduje podporu vzdělávání a zajištění personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb.
4.1.1	4.1.5	Zásadní vazba mezi opatřeními, jejichž společným cílem je revitalizace památek kulturního dědictví, podpora zpřístupňování památek a rozšiřování nabídky turistických aktivit v PMO.
4.1.2	4.1.4	Zásadním předpokladem rozšiřování a zkvalitňování nabídky veřejných služeb v cestovním ruchu na území PMO je vzájemná spolupráce organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí PMO.
4.1.2	4.2.1	Vzájemná komplementarita opatření. Inovace produktů cestovního ruchu s cílem eliminace přílišné koncentrace zahraničních návštěvníků na tradičních místech a rozvoj alternativních turistických tras vyžaduje vzájemnou spolupráci organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí v PMO.
4.1.2	4.2.2	Koordinovaný přístup k rozvoji cestovního ruchu v PMO založený na spolupráci organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí PMO je pro zlepšení propagace turistických aktivit v širší oblasti PMO zásadním předpokladem.
4.1.3	4.1.5	V rámci revitalizace a budování nových turistických aktivit je nezbytné zajistit kvalitní dopravní dostupnost a návaznost na udržitelnou mobilitu (VHD, cyklodoprava, turistické trasy).
4.1.5	4.2.1	Vzájemná vazba opatření podpory revitalizace a budování nových turistických aktivit a inovace produktů cestovního ruchu. Z hlediska podpory dekoncentrace návštěvnosti v centru Prahy je důležité podporovat rozvoj alternativních turistických v širším území PMO.
4.1.5	4.2.2	Za účelem zvyšování návštěvnosti revitalizovaných památek a nových turistických aktivit je zásadní podporovat kvalitní propagaci turistických aktivit.
4.2.1	4.2.2	Vzájemná vazba vyplývající z potřeby zajištění propagace nových produktů cestovního ruchu v oblasti PMO.
4.2.1	4.2.3	Synergická vazba mezi opatřeními. Vytváření inovativních produktů cestovního ruchu je podporováno rozvojem aplikace informačních technologií v cestovním ruchu.
4.2.1	4.2.4	V souvislosti se snahou omezovat negativní projevy neregulovaného cestovního ruchu v PMO musí inovované produkty cestovního odpovídat koncepci udržitelného cestovního ruchu.
4.2.2	4.2.3	Rozvoj informačních technologií v cestovním ruchu zásadně přispěje k zlepšování propagace turistických aktivit v PMO.

Tabulka 1.7: Popis silných vazeb (X) jednotlivých opatření Strategie ITI

Opatření 1	Opatření 2	Popis silných vazeb (X) koincidenční matice
1.1.1	1.2.1	Vazba mezi opatřeními vyplývající z potřeby optimalizace systému veřejné dopravy a zajištění kvalitní obslužnosti ve všech potřebných lokalitách PMO.
1.1.1	1.2.2	Zkapacitnění železničních tratí a modernizace železniční infrastruktury zlepši integrovanost železniční dopravy do VHD PMO a přispěje k rozšiřování a optimalizaci systému dopravní obslužnosti.
1.1.1	1.2.3	Modernizace vozidel VHD zlepši přístupnost k VHD a posílí multimodalitu (například v návaznosti na cyklistickou dopravu).
1.1.1	1.3.2	Koncepční řešení problematiky parkování v návaznosti na systém VHD je potřebným opatřením z hlediska rozvoje multimodality VHD (záchytná parkoviště, systémy P+R, apod.).
1.1.1	1.3.4	Vazba podpory rozvoje multimodality VHD a rozvoje sdílené mobility. Rozvoj multimodality VHD může stimulovat rozvoj systémů sdílené mobility (například bikesharing). Důležité podporovat vzájemnou návaznost a kombinovatelnost prostředků udržitelné městské mobility.
1.1.1	1.4.1	Rozšiřování a zkvalitňování sítě cyklotras podpoří rozvoj cyklistické dopravy a zvýší potřebu rozvoje multimodality VHD.
1.1.1	1.4.4	Rozšiřování bezpečné sítě pěších tras je důležitým prvkem rozvoje VHD v oblasti návaznosti na ostatní módy dopravy.
1.1.1	2.1.3	Podpora rozvoje multimodality VHD v PMO přispívá k rozvoji udržitelných forem městské mobility a snižování zátěže způsobované individuální automobilovou dopravou, včetně hlukové zátěže.
1.1.1	4.1.3	Podpora rozvoje multimodality VHD v PMO přispívá k optimalizaci dopravní obslužnosti a zvyšování atraktivity veřejné dopravy. Z hlediska zajištění kvalitní dopravní dostupnosti turistických atraktivit v PMO je přínosem podpora využitelnosti veřejné dopravy v kombinaci s cyklistickou dopravou.
1.1.2	1.2.2	Zkapacitnění železničních tratí a modernizace železniční infrastruktury zlepši integrovanost železniční dopravy do VHD PMO a přispěje k rozšiřování a optimalizaci systému dopravní obslužnosti.
1.1.2	1.2.3	Modernizace vozidel VHD umožní zvyšování komfortu a atraktivity veřejné dopravy a přispěje k optimalizaci dopravní obslužnosti v potřebných lokalitách PMO.
1.1.2	1.3.2	Koncepční řešení problematiky parkování v návaznosti na systém VHD je potřebným opatřením z hlediska optimalizace dopravní obslužnosti, zejména v oblasti návaznosti veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu (záchytná parkoviště, systémy P+R, apod.).
1.1.2	1.3.4	Podpora infrastruktury pro sdílenou mobilitu přispěje k rozšiřování a optimalizaci dopravní obslužnosti umožňující rychlé a pohodlné cestování za vzděláním, sociálními a zdravotními službami.
1.1.2	1.4.1	Výstavba a zkvalitnění sítě cyklotras přispěje k rozšiřování a optimalizaci dopravní obslužnosti umožňující rychlé a pohodlné cestování za vzděláním, sociálními a zdravotními službami.
1.1.2	1.4.2	Výstavba cyklodomů a podpora systému B+R přispěje k rozšiřování a optimalizaci dopravní obslužnosti umožňující rychlé a pohodlné cestování za vzděláním, sociálními a zdravotními službami.
1.1.2	1.4.4	Zajištění rozvoje bezpečné sítě pěších tras přispěje k rozšiřování a optimalizaci dopravní obslužnosti umožňující rychlé a pohodlné cestování za vzděláním, sociálními a zdravotními službami.
1.1.2	3.3.1	Zajištění kvalitní dopravní obslužnosti zdravotnických zařízení a zařízení sociálních služeb veřejnou hromadnou dopravou je jedním z důležitých opatření pro účel zlepšování přístupu obyvatel ke zdravotním a sociálním službám.
1.1.2	4.1.3	Vazba mezi opatřeními vyplývající z potřeby optimalizace systému veřejné dopravy a zajištění kvalitní obslužnosti ve všech potřebných lokalitách PMO.
1.1.3	1.2.2	Zkapacitnění železničních tratí a modernizace železniční infrastruktury zlepši integrovanost železniční dopravy do VHD PMO a přispěje k rozšiřování a optimalizaci systému dopravní obslužnosti.
1.1.3	1.2.3	Modernizace vozidel VHD umožní zvyšování komfortu a atraktivity veřejné dopravy a přispěje k optimalizaci dopravní obslužnosti v potřebných lokalitách PMO.
1.1.3	1.2.5	Zajištění bezbariérovosti přestupních uzlů je důležitým předpokladem optimalizace dopravní obslužnosti umožňující pohodlné cestování za aktivitami cestovního ruchu v zázemí PMO.
1.1.3	1.3.2	Koncepční řešení problematiky parkování v návaznosti na systém VHD je potřebným opatřením z hlediska optimalizace dopravní obslužnosti, zejména v oblasti návaznosti veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu (záchytná parkoviště, systémy P+R, apod.).

1.1.3	1.3.4	Podpora infrastruktury pro sdílenou mobilitu přispěje k rozšiřování a optimalizaci dopravní obslužnosti umožňující rychlé a pohodlné cestování za aktivitami cestovního ruchu.
1.1.4	1.2.2	Vazba mezi opatřeními v oblasti inteligentních dopravních technologií – zavádění nových technologií pro řízení železničního provozu.
1.1.4	1.2.3	Vazba mezi opatřeními vyplývající ze souvislosti podpory rozvoje inteligentních dopravních technologií a opatřením modernizace vozidel VHD, které moderní inteligentní technologie využívají (telematika, řízení provozu, modernizace platebních a odbavovacích systémů, autonomní mobilita, apod.).
1.1.4	1.3.4	Souvislost opatření na základě obdobného technologického zaměření opatření založených na využití prostorových dat a digitálních technologií v dopravě.
1.2.1	1.2.2	Zkapacitnění železničních tratí a modernizace železniční infrastruktury umožní vyšší míru integrace železniční dopravy do systému veřejné hromadné dopravy v PMO a přispěje k posílení kapacit a přepravních výkonů VHD.
1.2.1	1.2.4	Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy přispěje k vyšší atraktivitě VHD a její přístupnosti a podpoří tak rozvoj kapacit a přepravních výkonů VHD.
1.2.1	1.2.5	Zajištění bezbariérovosti přestupních uzlů veřejné dopravy přispěje k vyšší atraktivitě VHD a její přístupnosti a podpoří tak rozvoj kapacit a přepravních výkonů VHD.
1.2.1	1.3.1	Dobudování kapacitní silniční infrastruktury přispěje k odvedení tranzitní dopravy z hustě osídlených oblastí PMO a podpoří rozvoj kapacit a přepravního výkonu veřejné dopravy v uličním provozu.
1.2.1	1.3.2	Koncepční řešení dopravy v klidu podpoří rozvoj kapacit a přepravního výkonu veřejné dopravy v uličním provozu zlepšením návaznosti veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu (záchytná parkoviště, P+R) a řešením neregulovaného parkování v uliční síti.
1.2.1	1.4.2	Podpora rozvoje cyklistické infrastruktury, cyklodomů a systému B+R přispěje k vyšší atraktivitě VHD a její přístupnosti a podpoří tak rozvoj kapacit a přepravních výkonů VHD.
1.2.1	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat podporu posilování kapacity a přepravních výkonů veřejné dopravy jako formy udržitelné městské mobility.
1.2.1	4.1.3	Prostřednictvím rozšiřování a optimalizace tras dopravních linek VHD bude podpořena kvalitní dopravní dostupnost turistických atraktivit veřejnou dopravou v PMO.
1.2.3	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat podporu modernizace vozidel VHD a rozvoj bezemisní/nízkoemisní VHD.
1.2.4	1.4.1	Výstavba a zkvalitnění sítě cyklotras souvisí s potřebou návaznosti sítě cyklotras na veřejnou dopravu. Pro zajištění fungujícího multimodálního systému veřejné dopravy je důležité dbát na návaznost terminálů veřejné dopravy na budovanou síť cyklotras v PMO.
1.2.4	1.4.4	V rámci rozšiřování provázané sítě tras pro pěší a realizace opatření pro bezpečnost chodců je důležité zajistit návaznost pěších tras na terminály veřejné dopravy, což podpoří rozvoj multimodality VHD.
1.2.4	4.1.3	Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy přispěje k vyšší atraktivitě VHD, přístupnosti a multimodalitě VHD a podpoří tak dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO prostřednictvím VHD.
1.2.5	4.1.3	Zajištění bezbariérovosti přestupních uzlů veřejné dopravy přispěje k vyšší atraktivitě a přístupnosti VHD a podpoří tak dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO prostřednictvím VHD.
1.2.6	1.3.1	Dobudování kapacitní silniční infrastruktury přispěje ke zlepšení dopravní dostupnosti v okrajových oblastech PMO a odvedení tranzitní dopravy z hustě osídlených oblastí PMO, čímž přispěje ke zlepšení dostupnosti VHD v okrajových oblastech PMO.
1.2.6	1.3.2	Koncepční řešení problematiky parkování v návaznosti na systém VHD je potřebným opatřením z hlediska optimalizace dopravní obslužnosti, zejména v oblasti návaznosti veřejné dopravy na individuální automobilovou dopravu (záchytná parkoviště, systémy P+R, apod.). Zlepšení návaznosti VHD na individuální automobilovou dopravu přispěje ke zlepšení dopravní dostupnosti VHD v okrajových částech PMO.
1.2.6	1.4.2	Realizace opatření podpory rozvoje cyklistické infrastruktury, cyklodomů a systému B+R podpoří rozvoj multimodality VHD a přispěje ke zlepšení dostupnosti VHD v okrajových částech PMO.
1.3.1	1.3.3	Souvislost opatření na základě potřeby koordinovaného přístupu v oblasti budování kapacitní silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh) a potřeby omezovat rozšiřování logistických a obchodních areálů v zázemí PMO, které jsou lokalizovány v blízkosti stávající kapacitní silniční infrastruktury.
1.3.1	4.1.3	Dobudování kapacitní silniční infrastruktury (Pražský a aglomerační okruh) přispěje ke zkvalitnění dopravní dostupnosti turistických atraktivit v PMO.

1.3.2	1.3.4	Koncepční řešení dopravy v klidu vyžaduje zohlednění podpory specifických forem sdílené mobility (rozšiřování parkovacích míst pro zone-based carsharing).
1.3.2	1.4.2	Vzájemná vazba opatření v oblasti podpory rozvoje záchytných parkovišť pro cyklisty typu B+R v návaznosti na systém VHD.
1.3.3	2.1.3	Regulace rozšiřování logistických areálů v oblasti zázemí PMO přispěje k omezení růstu nákladní dopravy a omezení hlukové zátěže z dopravy.
1.3.3	2.2.2	Regulace rozšiřování logistických areálů v oblasti zázemí PMO přispěje k omezení rozšiřování zastavěných ploch a spolu s dalšími krajinářskými úpravami může přispívat ke zvyšování retenční kapacity území PMO.
1.3.3	2.2.3	Regulace rozšiřování logistických areálů v oblasti zázemí PMO přispěje k omezení rozšiřování zastavěných ploch a úbytku veřejné zeleně. Omezení rozšiřování logistických areálů spolu s dalšími navrhovanými krajinářskými opatřeními přispěje k zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru.
1.3.3	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat opatření regulace rozšiřování logistických areálů s očekávaným přínosem v oblasti životního prostředí (snížení zátěže z nákladní dopravy, omezení zastavitelnosti volných ploch, zachování ploch vegetace) s příznivým dopadem na lokální klima.
1.3.4	1.4.2	Vazba opatření v oblasti podpory systému B+R, který může být využíván i pro bikesharing.
1.3.4	2.1.3	Očekávaným přínosem rozvoj sdílené mobility jako jedné z forem udržitelné městské mobility je snižování podílu individuální automobilové dopravy na dělbě přepravní práce a snižování negativních externalit automobilové dopravy, včetně hlukové zátěže.
1.3.4	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat opatření rozvoje sdílené mobility jako jedné z forem udržitelné městské mobility s očekávaným přínosem v oblasti snižování negativních vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, včetně snižování emisí a příznivého vlivu na lokální klima.
1.3.4	2.5.1	Předpokládaný pozitivní dopad zvyšování povědomí veřejnosti formou osvětových a informačních aktivit na rozvoj sdílené mobility jako jedné z forem udržitelné městské mobility.
1.3.4	4.1.3	Rozvoj sdílené mobility podpoří dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO.
1.4.1	2.1.3	Očekávaný příznivý dopad opatření rozšíření a zkvalitnění sítě cyklotras na snížení podílu individuální automobilové dopravy na dělbě přepravní práce a omezení negativních externalit automobilové dopravy, včetně hlukové zátěže.
1.4.2	2.1.3	Očekávaný příznivý dopad opatření v oblasti podpory rozvoje cyklistické dopravy a omezení negativních externalit automobilové dopravy, včetně hlukové zátěže.
1.4.3	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat podporu čisté mobility (elektromobilita, CNG, vodík, modernizace vozidel VHD a rozvoj bezemisní/nízkoemisní VHD).
1.4.3	2.5.1	Předpokládaný pozitivní dopad zvyšování povědomí veřejnosti formou osvětových a informačních aktivit na rozvoj čisté mobility, důležitého prvku udržitelné městské mobility.
1.4.4	2.1.3	Očekávaný příznivý dopad opatření rozšíření a zkvalitnění sítě bezpečných tras pro pěší na snížení podílu individuální automobilové dopravy na dělbě přepravní práce a omezení negativních externalit automobilové dopravy, včetně hlukové zátěže.
1.4.4	4.1.3	Podpora rozvoje rozšiřování propojených a bezpečných tras pro pěší zlepší dopravní dostupnost turistických atraktivit v PMO.
2.1.1	2.1.2	Souvislost opatření na základě tematického zaměření v oblasti snižování energetické náročnosti budov a modernizace systému vytápění směřující ke snižování spotřeby energie a omezení škodlivých emisí z vytápění.
2.1.1	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat opatření modernizace vytápění domácností s očekávaným příznivým vlivem na lokální klima.
2.1.1	2.5.1	Předpokládaný pozitivní dopad zvyšování povědomí veřejnosti formou osvětových a informačních aktivit na podporu modernizace vytápění domácností.
2.1.2	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat opatření zvýšení energetických úspor u objektů s očekávaným přínosem v oblasti snižování spotřeby energie a příznivým vlivem na lokální klima.
2.1.2	3.2.1	Vzájemná vazba opatření vyplývající ze souvislosti podpory zvyšování energetických úspor u veřejných budov a opatření modernizace a zkvalitňování infrastruktury škol. Při stavebně-technických úpravách škol je tak vhodné realizovat opatření zvyšování energetické účinnosti budov.
2.1.2	4.1.1	Souvislost na základě podpory revitalizace kulturních památek, objektů technického zázemí a návštěvnických center a podpory zvyšování energetické účinnosti veřejných budov.

2.1.2	4.1.5	Souvislost na základě podpory revitalizace a budování nových turistických atraktivit (muzea, expozice, knihovny) a podpory zvyšování energetické účinnosti veřejných budov.
2.2.1	2.2.2	Posilování retenční kapacity území PMO a preventivní opatření proti suchu mají příznivý vliv na ochranu zdrojů pitné vody a zajištění zásobování pitnou vodou.
2.2.1	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat problematiku zajištění zásobování pitnou vodou a ochranu vodních zdrojů před dopady sucha.
2.2.2	2.2.3	Synergický efekt opatření zvyšování retenční kapacity území a zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru.
2.2.2	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat problematiku zvyšování retenční kapacity území PMO.
2.2.2	2.4.1	Souvislost opatření zvyšování retenční kapacity území a realizace protipovodňových opatření s opatřením budování a modernizace kanalizační sítě. Realizace preventivních opatření v kanalizační síti může zvyšovat ochranu před povodněmi.
2.2.2	4.1.1	V rámci revitalizace kulturních památek a přidružených objektů (parkoviště, parky, technické zázemí, návštěvnická centra) je vhodné realizovat opatření podporující retenční kapacitu území (zpomalení odtoku a využití srážkové vody, obnova veřejné zeleně a vegetačních struktur, tvorba a obnova přírodě blízkých vodních prvků, apod.).
2.2.2	4.1.5	V rámci revitalizace a budování nových turistických atraktivit (muzea, expozice, knihovny) je vhodné realizovat opatření podporující retenční kapacitu území (zpomalení odtoku a využití srážkové vody, obnova veřejné zeleně a vegetačních struktur, tvorba a obnova přírodě blízkých vodních prvků, apod.).
2.2.3	2.2.4	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat problematiku zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru měst a obcí.
2.2.3	4.1.1	V rámci revitalizace kulturních památek a přidružených objektů (parkoviště, parky, technické zázemí, návštěvnická centra) je vhodné realizovat opatření podporující zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru (revitalizace veřejných prostranství včetně infrastruktury, mobiliáře, zeleně a hospodaření s vodou).
2.2.3	4.1.5	V rámci revitalizace a budování nových turistických atraktivit (muzea, expozice, knihovny) je vhodné realizovat opatření podporující zajištění dostatku zeleně ve veřejném prostoru (revitalizace veřejných prostranství včetně infrastruktury, mobiliáře, zeleně a hospodaření s vodou).
2.2.4	2.3.2	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat problematiku energetického využití odpadu.
2.2.4	2.3.3	Zpracování jednotné adaptační a mitigační strategie PMO reagující na klimatické změny musí zohledňovat problematiku svozu odpadu. Ekologický svoz odpadu může přispívat ke snižování emisí skleníkových plynů a příznivě ovlivňovat klima.
2.3.1	2.3.2	Tematická souvislost opatření. V procesu moderního zpracování odpadu je nutné zajistit kvalitní recyklaci využitelných složek odpadu a následné zužitkování zbytkového odpadu k energetickým účelům.
2.3.1	2.3.3	Souvislost opatření v oblasti zefektivnění sběru komunálního odpadu a odpadu k recyklaci.
2.3.1	2.4.1	Vazba opatření v oblasti budování zařízení pro úpravu a zpracování čistírenských odpadních kalů z ČOV.
2.3.2	2.3.3	V návaznosti na výstavbu a modernizaci zařízení na energetické využití odpadu (ZEVO) je důležité zajistit systémové a ekologické řešení svozu odpadu.
2.3.2	2.3.4	Očekávaným přínosem podpory aktivit v oblasti prevence vzniku odpadu je snižování měrné produkce odpadu a snižování tlaku na kapacity ZEVO.
2.3.3	2.3.4	Očekávaným přínosem podpory aktivit v oblasti prevence vzniku odpadu je snižování měrné produkce odpadu a snižování tlaku na systém svozu odpadu, respektive jeho ekologizaci.
3.1.1	3.1.2	Vazba opatření. V souvislosti s potřebou rozšiřování nabídky a rozsahu sociálních služeb ve školství je nutné tuto problematiku zohlednit při posuzování dostatečné kapacity škol v PMO.
3.1.1	3.2.1	Opatření zajištění dostatečné kapacity škol a optimalizace počtu žáků ve třídách souvisí s potřebou modernizace a kvalitního vybavení škol. V rámci rozšiřování kapacit škol je vhodné realizovat projekty na modernizaci vybavení škol.
3.1.1	3.2.4	Podpora zajištění dostatečné kapacity škol umožní optimalizaci počtu žáků ve třídách a podpoří zlepšení vzdělávacího prostředí a rovný přístup ke vzdělání.
3.1.2	3.2.2	V souvislosti s potřebou rozšiřování nabídky a rozsahu sociálních služeb ve školství je důležitým opatřením podpora zvyšování profesní kompetence a pedagogů i nepedagogických pracovníků.
3.1.2	3.2.3	Podpora rozšiřování nabídky a rozsahu sociálních služeb ve školství podpoří integraci dětí ze sociálně znevýhodněného prostředí a přispěje ke zlepšení využití potenciálu žáků a získávání klíčových kompetencí.

3.1.2	3.2.4	Podpora rozšiřování nabídky a rozsahu sociálních služeb ve školství je přínosem v oblasti zajištění rovného přístupu ke vzdělání bez diskriminace vedoucí ke zvýšení účasti dětí ze sociálně znevýhodněného prostředí.
3.1.2	3.3.1	Podpora rozšiřování nabídky a rozsahu sociálních služeb ve školství přispěje k rozšíření kapacit v oblasti sociálních služeb a podpoří integraci dětí sociálně znevýhodněného prostředí.
3.2.1	3.2.2	Vzájemná vazba opatření. Pro zkvalitnění výuky je nezbytné spolu s modernizací škol a technického vybavení zvyšovat odbornou úroveň pedagogů (například v oblasti aplikace digitálních technologií pro výuku).
3.2.1	3.2.5	Modernizace škol a technického vybavení přispěje ke zkvalitnění vzdělání a zlepšení připravenosti absolventů k uplatnění na trhu práce.
3.2.3	3.2.4	Zajištění rovného přístupu ke vzdělání bez diskriminace vedoucí ke zvýšení účasti dětí ze sociálně znevýhodněného prostředí přispěje k celkově lepšímu využití potenciálu žáků.
3.2.4	3.2.5	Zajištění rovného přístupu ke vzdělání bez diskriminace vedoucí ke zvýšení účasti dětí ze sociálně znevýhodněného prostředí přispěje ke zkvalitnění vzdělání a zlepšení připravenosti absolventů k uplatnění na trhu práce.
3.3.2	3.3.3	Zvyšování odborné kompetence personálu v oblasti zdravotních a sociálních služeb bude podpořeno zajištěním úzké provázanosti a spolupráce v oblasti plánování zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO.
3.3.3	3.3.4	Propojování a rozvoj služeb na zdravotně sociálním pomezí spolu se zvyšováním kvality a dostupnosti poskytovaných sociálních a zdravotních služeb bude podpořeno v případě zajištění úzké provázanosti a spolupráce v oblasti plánování zdravotních a sociálních služeb v rámci PMO.
4.1.1	4.1.2	Koordinovaný přístup k rozvoji cestovního ruchu v PMO založený na spolupráci organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí PMO podpoří možnosti revitalizace kulturních památek, jejich zatraktivnění a zpřístupnění návštěvníkům a využití jejich potenciálu k rozvoji udržitelného cestovního ruchu.
4.1.2	4.2.3	Koordinovaný přístup k rozvoji cestovního ruchu v PMO založený na spolupráci organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí PMO podpoří rozvoj využití informačních technologií v cestovním ruchu (sjednocení prezentace, informačních portálů na území PMO, on-line služby, apod.).
4.1.2	4.2.4	Koordinovaný přístup k rozvoji cestovního ruchu v PMO založený na spolupráci organizací destinačního managementu Prahy a destinačních oblastí PMO podpoří udržitelnost cestovního ruchu na území PMO (dekonztrance cestovního ruchu, spolupráce aktérů, podpora veřejné dopravy, apod.).
4.1.3	4.2.1	Zvýšení dopravní dostupnosti turistických atraktivit v PMO může být podpořeno realizací vybraných inovovaných produktů v cestovním ruchu (zavádění opatření eliminujících přílišnou koncentraci turistů, alternativní turistické trasy, integrované řešení orientačního systému).
4.1.3	4.2.2	Synergická vazba mezi opatřeními. Podpora zajištění kvalitní dopravní dostupnosti turistických atraktivit v PMO s preferencí VHD spolu s kvalitní propagací turistických atraktivit přispěje ke společnému cíli rozvoje udržitelného cestovního ruchu.
4.1.3	4.2.4	Zlepšení dopravní dostupnosti turistických atraktivit v PMO s preferencí využití VHD přispěje k rozvoji udržitelného cestovního ruchu v PMO.
4.1.4	4.2.1	Vzájemná vazba opatření. Snaha rozšiřovat a zkvalitňovat veřejné služby v cestovním ruchu napomáhá rozvoji inovovaných produktů cestovního ruchu v PMO.
4.1.4	4.2.2	Vzájemná vazba opatření. Snaha rozšiřovat a zkvalitňovat veřejné služby v cestovním ruchu napomáhá zlepšování propagace turistických atraktivit v PMO.
4.1.4	4.2.3	Vzájemná vazba opatření. Rozvoj aplikace informačních technologií v cestovním ruchu podpoří rozšiřování a zkvalitňování veřejných služeb v cestovním ruchu v PMO.
4.1.4	4.2.4	Vzájemná vazba opatření. Snaha rozšiřovat a zkvalitňovat veřejné služby v cestovním ruchu napomáhá zvyšování udržitelnosti cestovního ruchu.
4.1.5	4.2.3	Rozvoj aplikace informačních technologií a digitalizace v cestovním ruchu podpoří zvyšování atraktivity turistických destinací a kulturních institucí.
4.2.3	4.2.4	Rozvoj aplikace informačních technologií v cestovním ruchu přispěje ke zvyšování udržitelnosti cestovního ruchu v PMO.

4 ZAPOJENÍ PARTNERŮ

Implementace nástroje ITI je založena na principu partnerství. Tento princip je uplatňován již při zpracování Integrované strategie širokou škálou participačních jednání a zapojení partnerů z různých oblastí jak tematických, tak územních. Dále také není vynechána široká veřejnost a možnost zapojení se všech subjektů z území metropolitní oblasti.

Zapojení partnerů z veřejného, soukromého i neziskového sektoru do všech fází tvorby ISG je realizováno především prostřednictvím pracovních skupin, workshopů, kulatých stolů, ad. Výchozím podkladem pro zapojení relevantních partnerů byla analýza stakeholderů (viz kapitola Analýza stakeholderů), která stanovila okruh aktérů v území na základě vyhodnocení jejich vazeb a zapojení v souvislosti s řešenými tématy.

Vzhledem k velikosti PMO a množství subjektů na jejím území bylo k zajištění akceschopnosti pracovních skupin v některých případech nutné obrátit se pouze na jednoho zástupce za celou skupinu subjektů, a to zastřešující organizaci. Tento postup je v souladu s partnerským principem a zajišťuje partnerství také na nižších úrovních využitím principu delegace. Tento přístup vyžaduje vzájemnou komunikaci těch subjektů, které mohou ovlivnit úspěšnou implementaci nástroje ITI na území PMO. Souběžně s tím nositel ITI zajišťuje adresnou distribuci důležitých informací městům a obcím v aglomeraci.

V období 2021–2027 je navázána úzká spolupráce s Místními akčními skupinami, které mají užší vazby do území než Praha z pozice Nositele ITI. Lepší znalost území a jeho specifik pomáhá komunikovat do území problematiku ISG a zajistit sběr podnětů a potřeb v PMO. Prostřednictvím místních akčních skupin probíhá především přenos informací o vývoji a harmonogramu tvorby Strategie ITI, aktualizace absorpčních kapacit obcí, distribuce pozvánek na kulaté stoly a panelové diskuse, ad.

Zapojení se veřejnosti bylo umožněno realizací panelové diskuse a veřejnou výzvou ke sběru projektových záměrů, ze kterých vyplývají potřeby území. Pozvánky na obě akce byly uveřejněny na úředních deskách Prahy a krajského úřadu Středočeského kraje, na webu ITI PMO a dále byly rozeslány obcím v PMO, členům Řídícího výboru i všech pracovních skupin. Obě akce probíhaly online vzhledem k pandemické situaci, proto nebyly limitovány kapacitou a zapojit se tak mohl každý partner z území PMO. Záznam z panelové diskuse je i nadále vyvěšen na webu ITI PMO.

K tvorbě kritérií pro prioritizaci projektových záměrů byly pořádány kulaté stoly za účasti členů Horizontální pracovní skupiny, postup byl komunikován do území a výsledná sada kritérií bude distribuována v předstihu do celého území PMO a vyvěšena na webu ITI PMO, aby byl proces transparentní a partnerský.

POUŽITÉ ZDROJE

- ČBA (2020). Makroekonomická prognóza ČBA červenec 2020. [online] 2020 [cit. 4.9.2020]. Dostupné z: <https://cbaonline.cz/makroekonomicka-prognóza-cba-červenec-2020>
- ČHMÚ (2018) Grafická ročenka 2017 [online]. Praha: Český hydrometeorologický ústav, 2018 [vid. 14. 08. 2020]. Dostupný na WWW: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/17groc/gr17cz/Obsah_CZ.html
- ČHMÚ (2019) Grafická ročenka 2018 [online]. Praha: Český hydrometeorologický ústav, 2019 [vid. 14. 08. 2020]. Dostupný na WWW: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/18groc/gr18cz/Obsah_CZ.html
- ČSÚ (2004). Metodické vysvětlivky. [online] 2014 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2103-04--metodicke_vysvetlivky
- ČSÚ (2012). Změna výpočtu ukazatele registrované nezaměstnanosti. [online] 2012 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zmena_vypoctu_ukazatele_registrovane_nezamestnanosti20121107
- ČSÚ (2019a). Ekonomické subjekty ve Středočeském kraji v roce 2019 [online] 2019 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11240/134216130/ekonomicke_subjekty_2019.pdf/4af4d7b7-2b8a-457f-a4f4-1b5879562167?version=1.1
- ČSÚ (2019b). Pražská bytová výstavba v roce 2019. [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/prazska-bytova-vystavba-v-roce-2019>
- ČSÚ (2019c). Informační technologie ve školách v České republice - 2018 [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/102150430/062020-19.pdf/9d4f9220-fe01-4037-b15c-08c99f143ba8?version=1.1>
- ČSÚ (2019d). Ukazatele výzkumu a vývoje - 2018 [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ukazatele-vyzkumu-a-vyvoje-2018>
- ČSÚ (2020a). Inovační aktivity podniků - 2016 až 2018 [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/1-ukazatele-vav-za-ceskou-republiku-celkem-co11gw8av6>
- ČSÚ (2020b). Analýzy vydané krajskými správami ČSÚ. Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje hl. města Prahy. Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Středočeského kraje. [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/analzy-vydane-krajskymi-spravami-csu>
- ČSÚ (2020c). Aktuality [online] 2020 [cit. 3.9.2020]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/aktuality>
- Delloite (2020). Property Index Overview of European Residential Markets [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/real-estate/Property_Index_2020.pdf
- Evropská komise (2011): Bílá kniha. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>
- E15.cz (2020). Krajům se tenčí příjmy, sahají do našetřených peněz [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/volby/krajske-volby/krajum-se-tenci-prijmy-sahaji-do-nasetrenych-penez-1373366>
- GABAL, I. a kol. (2015) Analýza sociálně-vyloučených lokalit v ČR. Dostupné na https://www.esfcr.cz/mapa-svl-2015/www/analzya_socialne_vyloucenych_lokalit_gac.pdf
- HOSPERS, G.-J. (2019): Overtourism in European cities: from challenges to coping strategies. CESifo Forum. [online] 2019 [cit. 26.9.2020]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/336553855_Overtourism_in_European_cities_from_challenges_to_coping_strategies

- HMP (2014): Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020. Aktualizace 2014. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/pha/strategie/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-a-rekreacni-cyklistiky-v-hl-meste-praze-do-roku-2020?typ=download>
- HMP (2015): Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016–2025. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/pha/strategie/krajsky-plan-odpadoveho-hospodarstvi-hlavniho-mesta-prahy-na-obdobi-2016-2025?typ=download>
- HMP (2018): Regionální inovační strategie hlavního města Prahy (Pražská RIS3) – aktualizace 2018. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/ris/aktualizovana_ris_hmp.pdf
- HMP (2019): Krajský akční plán vzdělávání v hlavním městě Praze (KAP II). [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: http://skoly.praha.eu/files/=86392/1_KAPII_navrh_reseni_KAP_II_HMP.pdf
- HMP (2019) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.
- HMP (2019): Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb na území HMP pro období 2019–2021. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: https://socialni.praha.eu/jnp/cz/komunitni_planovani/strednedoby_plan_rozvoje_socialnich_sluzeb/index.html
- HMP (2020) Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy hlavního města Prahy 2020–2024
- iRozhlas (2020). Budou peníze na chodníky, školy nebo metro D? Podívejte se, o kolik letos přijde vaše obec [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/obce-hospodareni-naklady-skrty-dotace-covid-koronavirus-babis_2006160600_cib
- IPR Praha (2015). Aktualizace strategického plánu Hl.m. Prahy. Analytická část [online] 2015 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/20151123_analyza%20FINAL.pdf
- IPR (2016). Územně analytické podklady hl. m. Prahy. Ekonomická a občanská infrastruktura [online] 2016 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: http://uap.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/textova-cast/800_ekonomicka_a_obcanska_infrastruktura.pdf
- IPR (2019). Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti.
- IPR (2019). Analýza infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy (zaměřená na infrastrukturu vybrané občanské vybavenosti) Demografie. [online] 1/2019 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analzy/Obyvatelstvo/analzya%20infrastrukturnich%20potreb/0_demografie.pdf
- IPR (2018). Regionální inovační strategie hlavního města Prahy (Pražská RIS3) [online] 2018 [cit. 4.9.2020]. Dostupné z:
- MHMP (2020). Plán rozvoje sociálních služeb na území HMP pro období 2019–2021. 3. aktualizace [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: http://socialni.praha.eu/file/3130763/_3.Aktualizace_SPRSS.pdf
- MMR (2019a) Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/strategie-regionalniho-rozvoje-cr-2021>
- MMR (2019b) Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. (červenec 2019). Dostupné na: <https://www.dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/kohezni-politika-po-roce-2020/koncepce-cr-pro-politiku-soudrznosti-2021>
- MMR (2019c) Úplné znění Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3, část rozvojová oblast republikového významu OB 1 Praha. Dostupné na https://www.mmr.cz/getmedia/647ac23c-05f7-469f-a200-af8d3be4e4ae/PUR-CR_ve_zneni_Aktualizaci_c_1_2_3_uplne_zneni.pdf.aspx?ext=.pdf
- MMR (2020a) Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR. Dostupné na <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy/integrované-nastroje/iti>

- MMR. (2020b) Typy územní dimenze. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/microsites/uzemni-dimenze/ud-typy>.
- MPSV (2020): Strategie sociálního začleňování 2021–2030. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/strategie-socialniho-zaclenovani-2021-2030>
- MŠMT (2020). Analytické podklady a demografické predikce v oblasti kapacit předškolního a školního vzdělávání pro účely zacílení plánovaného investičního programu v gesci MMR. Interní materiály, 2020.
- MŠMT (2020): Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2030+. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.msmt.cz/vzdelavani/skolstvi-v-cr/strategie-2030>
- MŽP (2015): Národní akční plán adaptace na změnu klimatu. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_170116_NAP/%24FILE/NAP_material.pdf
- MŽP (2020): Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_20200710_statni_politika_zivotniho_prostredi_2030/\\$FILE/OPZPUR-SPZP_2030_pro_verejnou_konzultaci-20200710.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_20200710_statni_politika_zivotniho_prostredi_2030/$FILE/OPZPUR-SPZP_2030_pro_verejnou_konzultaci-20200710.pdf)
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti (2018) ve znění pozměňovacího návrhu ze dne 28.05.2020. COM (2020) 452 final 2018/0197(COD). Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020PC0452&from=EN>
- NUMBEO (2020). Property Prices [online] [cit. 11.11.2020]. Dostupné z: <https://www.numbeo.com>
- Prague City Tourism (2020) Destinační management Prahy: Zájmy Prahy na prvním místě. Koncepce příjezdového cestovního ruchu hlavního města Prahy. 2020 [online] [cit. 26.9.2020]. Dostupné z: https://www.praha.eu/file/3198499/Koncepce_PCT.pdf
- Rada SČK (2020). Informace o stavu mapování kapacit mateřských a základních škol ve Středočeském kraji (informace pro Radu Středočeského kraje). Interní materiály, 2020.
- SČK (2015) Aktualizace Programu rozvoje cestovního ruchu Středočeského kraje na období 2015–2020 [online] [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/analyza_final_1.pdf
- SČK (2017): Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017–2023. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/sck/strategie/koncepce-rozvoje-cyklistiky-ve-stredoceskem-kraji-na-obdobi-2017-2023>
- SČK (2018): Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje na období 2018–2028. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/zivotni-prostredi/kopksk20182028>
- SČK (2018) Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji 2018–2023.
- SČK (2016). Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji 2016–2020 [online] [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: https://www.caslavsko.com/e_download.php?file=data/editor/54cs_2.pdf&original=beznazvu2.pdf
- SČK (2019a) Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024 s výhledem do 2030.
- SČK (2019b). Krajský akční plán vzdělávání Středočeského kraje. Analýza potřeb území Středočeského kraje pro potřeby Krajského akčního plánu rozvoje vzdělávání [online] [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <http://kap-stredocesky.cz/dokumenty/k-doplneni/306>
- SČK (2020a). Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Středočeského kraje na období 2020–2022 [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/documents/20688/16800093/SPRSS+SK+2020+-+2022+NA+WEB.docx/6c0cf7e1-4211-4b9e-a5a5-d94d8c24ae28>

- SČK (2020b). Životní prostředí [online] 2020 [cit. 12.8.2020]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/kraj/zakladni-informace/zivotni-prostredi>
- SČK (2020c): RIS3 strategie Středočeského kraje. [online] [cit. 15.1.2021]. Dostupné z: <https://s-ic.cz/cs/region/ris3-strategie/>
- SMS ČR (2020). RUD - Předpokládané daňové výnosy obce pro rok 2021 [online] 2020 [cit. 10.11.2020]. Dostupné z: <https://www.smscr.cz/kalkulacka/rud/index.html>
- TSK, 2020. Ročenka dopravy 2019. <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky>
- Zákon č. 201/2012 Sb. ze dne 13. června 2012, o ochraně ovzduší.



PRAŽSKÁ
METROPOLITNÍ
OBLAST

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027

Implementační část



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



OBSAH

Seznam zkratek 4

IMPLEMENTAČNÍ ČÁST 6

1 POPIS ŘÍZENÍ VČETNĚ ŘÍDICÍ A IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURY 6

 1.1 DOSAVADNÍ REALIZAČNÍ TÝM..... 6

 1.2 ORGANIZAČNÍ SCHÉMA..... 8

 1.3 ZPŮSOB ŘÍZENÍ REALIZACE ITI PMO 10

2 POPIS MONITORINGU A EVALUACE STRATEGIE..... 13

SEZNAM ZKRATEK

ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP hl. m. Prahy	Dopravní podnik hlavního města Prahy
ESF+	Evropský sociální fond plus
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy 2014-2020
EU	Evropská unie
HMP	Hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISg ITI PMO 2021-2027	Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021-2027
IOM	Interní operační manuál
ITI	Integrované teritoriální investice
KÚ SČK	Krajský úřad Středočeského kraje
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MHMP-FON	Magistrát hlavního města Prahy - Odbor evropských fondů
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MMR-NOK	Ministerstvo pro místní rozvoj - Národní orgán pro koordinaci
MMR-ORP	Ministerstvo pro místní rozvoj - Odbor regionální politiky
MPIN	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů
MPINRAP	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027
MS 2021+	Monitorovací systém 2021+
NČI	Národní číselník indikátorů
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NSK	Národní stála konference
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OPŽP	Operační program Životní prostředí
ORP	Obec s rozšířenou působností
PCT	Prague City Tourism
PMO	Pražská metropolitní oblast
PO	Prioritní oblast
PS	Pracovní skupina
RHMP	Rada hlavního města Prahy
RIS3	Regionální inovační strategie
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
RSK	Regionální stála konference
ŘO	Řídicí orgán
ŘV TIT PMO	Řídicí výbor ITI Pražské metropolitní oblasti

SC	Specifický cíl
SČK	Středočeský kraj
SRR21+	Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
StC	Strategický cíl
TSK hl. m. Prahy	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy

IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

1 POPIS ŘÍZENÍ VČETNĚ ŘÍDICÍ A IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURY

Odpovědnost za implementaci Strategie ITI a za realizaci projektu Řízení ITI Pražské metropolitní oblasti (financován z Operačního programu Technická pomoc 2021–2027) má na základě pověření Rady hl. M. Prahy odbor MHMP-FON.

Implementační část je podrobně rozpracována v interním operačním manuálu nositele ITI Pražské metropolitní oblasti (dále IOM) a vychází z Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027 (dále „MP INRAP“). IOM zohledňuje a rozpracovává procesy uvedené níže a popisuje role a činnosti jednotlivých subjektů nositele ITI.

Nastavení implementační struktury a procesů odpovídá požadavkům stanoveným v MP INRAP 2021–2027. Reflektovány jsou také požadavky, které vyplývají z nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2021/1060, týkající se obecných nařízení, dále z nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2021/1058 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti a nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2021/1057 kterým se zřizuje Evropský sociální fond plus (ESF+).

ITI je realizováno v souladu s čl. 29 a 30 obecného nařízení a čl. 9 nařízení o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti. V rámci ITI je plněn závazek k vyčlenění min. 8% alokace Evropského fondu pro regionální rozvoj na udržitelný rozvoj měst dle čl. 11 nařízení o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti.

Města zapojená do ITI se řídí zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, avšak pro hl. m. Prahu je určující zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů. Zároveň je nutné se řídit zákonem č. 251/2021 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů.

Další specifikum pro PMO spočívá ve škále a struktuře partnerských organizací. Ve většině případů ITI se jedná o monocentrické aglomerace, jejichž jádrem je největší statutární město. V případě PMO však vedle nositele ITI hraje klíčovou roli partnera Středočeský kraj. Partnerství je podloženo podepsáním **Memoranda o vzájemné spolupráci Středočeského kraje a hl. m. Prahy**, kterým vyjádřili vůli spolupracovat na rozvoji Pražské metropolitní oblasti (usnesení ZHMP 32/47 ze dne 16.12.2021).

1.1 DOSAVADNÍ REALIZAČNÍ TÝM

Pro účely přípravy a zpracování aktualizace Strategie ITI byl využit stávající Řídicí výbor ITI PMO složený ze zástupců MHMP, IPR Praha, Středočeského kraje a dalších relevantních stakeholderů. Pro potřeby aktualizace dokumentu Strategie ITI 2021–2027 byl ŘV ITI PMO rozšířen o relevantní stakeholdery v podobě stálých hostů. Po schválení aktualizace dokumentu Strategie ITI bude ŘV ITI PMO oficiálně znovu sestaven. Řídicí výbor ITI PMO 2014 - 2020 se scházel pravidelně a na jednáních byli členové a stálí hosté seznamováni s výstupy z analytické části Strategie ITI, výstupy z pracovních skupin, stanovením cílů a opatření, ad.

Na základě identifikovaných možných témat pro řešení prostřednictvím nástroje ITI byly již v období 2014–2020 vytvořeny čtyři pracovní skupiny Řídicího výboru (pro každou prioritní oblast zvlášť), které v zájmu zachování kontinuity byly převedeny i do současného období 2021+. Pracovní skupiny jsou otevřenou platformou, členy se mohou stávat všichni předkladatelé projektových záměrů v dané tematické oblasti. Pracovní skupiny jsou tvořeny podle aktuálních potřeb.

PRACOVNÍ SKUPINA „DOPRAVA“ VE SLOŽENÍ:

- MHMP
- IPR Praha
- Zástupci Středočeského kraje
- Zástupci obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Odborné subjekty a partneři (DP hl. m. Prahy, ROPID, TSK hl. m. Prahy...)

PRACOVNÍ SKUPINA „ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ“ VE SLOŽENÍ:

- MHMP
- IPR Praha
- Zástupci Středočeského kraje
- Zástupci obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Odborné subjekty a partneři (Povodí Vltavy, ČHMÚ...)

PRACOVNÍ SKUPINA „VZDĚLÁVÁNÍ A SOCIÁLNĚ – ZDRAVOTNÍ OBLAST“ VE SLOŽENÍ:

- MHMP
- IPR Praha
- Zástupci Středočeského kraje
- Zástupci obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO

PRACOVNÍ SKUPINA „CESTOVNÍ RUCH, KULTURNÍ A PŘÍRODNÍ DĚDICTVÍ“ VE SLOŽENÍ:

- MHMP
- IPR Praha
- Zástupci Středočeského kraje
- Zástupci obcí s rozšířenou působností z vymezeného území PMO
- Odborné subjekty a partneři (PCT apod.)

Nad rámec čtyř odborných skupin vznikla tzv. Horizontální pracovní skupina, složená ze zástupců HMP, KÚ SČK, statutárního města Kladna, zástupce ORP, zástupců IPR Praha, ad., která řeší témata napříč všemi pracovními skupinami. Členové této skupiny jsou i členy odborné pracovní skupiny za dané téma. Dochází tak k přenosu informací, participaci i možnostem řešit průřezová témata a vazby.

Obrázek 1.1: Organizační schéma pro přípravnou fázi



Složení pracovních skupin bylo navrženo s ohledem na analýzu stakeholderů. Prostřednictvím pracovních skupin jsou zainteresovány ty subjekty, které mohou mít významný vliv na rozvoj řešeného území v daném tématu. Pracovní skupiny jsou utvořeny za účelem zpracování návrhové části Strategie ITI, zejména z důvodu rozpracování jednotlivých zvolených prioritních témat do úrovně specifických cílů a opatření. Tyto pracovní skupiny jsou vnímány jako otevřená platforma, kam jsou v průběhu konkretizace prioritních témat v případě potřeby přizvány i další relevantní subjekty. Každá z pracovních skupin se ve fázi přípravy schází opakovaně. Pracovní skupiny zároveň vykonávají svou činnost prostřednictvím e-mailové komunikace. V důsledku pandemie COVID-19 spojené s omezením volného pohybu a hromadných akcí byla jednání pracovních skupin realizována prostřednictvím online jednání. Odborné pracovní skupiny jsou dále zachovány i ve fázi implementace Strategie ITI PMO, a to zejména pro účely projednávání projektových záměrů potenciálních žadatelů a jejich zařazení na seznam strategických projektů k financování z ITI. Bližší rozsah činnosti pracovních skupin je upraven v interním operačním manuálu nositele ITI Pražské metropolitní oblasti.

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

1.2 ORGANIZAČNÍ SCHÉMA

Nositelem ITI PMO je hl. m. Praha. Na základě pověření Rady hl. m. Prahy je od roku 2020 agenda spojená s realizací ITI na MHMP-FON.

Roli nositele ITI vykonávají příslušné orgány hl. m. Prahy, které přijímají zásadní rozhodnutí dle zákona č. 131/2000 Sb., o hl. m. Praze. Jedná se o Radu, případně Zastupitelstvo hl. m. Prahy. V jejich gesci je schvalování Strategie ITI a schvalování některých podstatných změn Strategie ITI. Vzhledem k tomu, že většina strategických projektů bude realizována na území Středočeského kraje, může Strategii ITI a některé její podstatné změny brát na vědomí i Rada a Zastupitelstvo Středočeského kraje.

Nositel ITI prostřednictvím níže uvedených orgánů bude v rámci realizace ITI provádět koordinaci aktivit v souladu s harmonogramem ITI, monitorovat naplňování Strategie ITI a přijímat opatření k jejímu plnění (vč. její aktualizace). Nositel ITI zodpovídá také za publicitu ITI.

STATUTÁRNÍ ORGÁNY NOSITELE ITI (RHMP A ZHMP)

- Schvalují Strategii ITI, včetně akčního plánu, jehož nedílnou součástí je seznam strategických projektů.
- Schvalují podstatné změny Strategie ITI mající vliv na zaměření Strategie ITI (změny prioritních oblastí, respektive strategických cílů a specifických cílů) a rozpočet specifických cílů.

ŘÍDICÍ VÝBOR ITI PMO

- Je nezávislou platformou bez právní subjektivity.
- Napomáhá dlouhodobému rozvoji PMO.
- Projednává, schvaluje a doporučuje statutárním orgánům nositele ITI ke schválení Strategii ITI PMO a na strategii navazující akční plán, jehož nedílnou součástí je seznam strategických projektů.
- Je odpovědný vůči nositeli za řádný průběh realizace integrované územní strategie PMO (Vydává doporučení týkající se realizace Strategie ITI nositeli ITI).
- Projednává a schvaluje podstatné změny Strategie ITI (úpravy harmonogramu, finančního plánu, indikátorů).
- Schvaluje Zprávy o plnění integrované územní strategie.
- Schvaluje kritéria pro určení souladu projektů se Strategií ITI.
- Schvaluje kritéria k výběru projektových záměrů do programových rámců.
- Projednává a schvaluje výzvy nositele ITI k předkládání projektových záměrů.
- Posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů integrované územní strategie PMO.
- Vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru ze seznamu strategických projektů s integrovanou územní strategií.

PRACOVNÍ SKUPINY ŘV ITI PMO

- Prostřednictvím svých členů sleduje přípravu strategií a projektů, které by mohly ovlivnit realizaci Strategie ITI.
- Navrhuje řešení identifikovaných problémů.
- Snaží se dojít (konsensem) ke zpracování souboru projektů naplňujících příslušné opatření.
- Projednává projektové záměry potenciálních žadatelů a jejich zařazení na seznam strategických projektů k financování z nástroje ITI.
- Nositel může interními postupy stanovit rozsah dalších činností zabezpečovaných pracovními skupinami v průběhu fáze realizace integrované územní strategie (např. při posuzování projektových záměrů předložených do výzev nositele aj.).

VÝKONNÝ TÝM NOSITELE INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ STRATEGIE PMO VYUŽÍVAJÍCÍ NÁSTROJ ITI:

- Zpracovává integrovanou územní strategii pro území PMO.
- Zajišťuje agendu spojenou s Řídicím výborem ITI PMO a pracovními skupinami.
- Podílí se na výběru operací předložením ke schválení programového rámce (obsahujícího seznam strategických projektů ITI) zastupitelstvem nositele a Řídicím výborem PMO.
- Je členem platforem NSK a RSK.
- Zveřejňuje zápisy z jednání Řídicího výboru PMO a pracovních skupin Řídicího výboru PMO na webových stránkách nositele ve lhůtě 15 pracovních dní ode dne jednání.
- Podává integrovanou územní strategii do MS2021+.
- Zajišťuje plnění integrované územní strategie PMO.
- Průběžně monitoruje a podává Zprávy o plnění integrované územní strategie.
- Provádí povinnou mid-term a závěrečnou evaluaci.
- Je odpovědný za naplňování principu partnerství a koordinaci aktivit místních aktérů v daném území.
- Manažer ITI je zodpovědný za pracovní činnost výkonného týmu nositele (podrobněji je uvedeno v IOM).

1.3 ZPŮSOB ŘÍZENÍ REALIZACE ITI PMO

Pro každý operační program EU fondů, prostřednictvím kterého budou podporovány strategické projekty ITI v rámci integrované územní strategie PMO, bude zpracován samostatný programový rámec, který musí být v souladu s příslušným operačním programem pro období 2021–2027. Programový rámec bude předmětem hodnocení ze strany ŘO. Každý programový rámec obsahuje seznam projektů připravovaných v rámci nástroje ITI, jejichž realizace se předpokládá v daném operačním programu. Aktualizace seznamu je prováděna v souladu s pravidly ŘO. Tvorbu programových rámců popisují odstavce níže.

Konkrétní postupy pro řízení Strategie ITI PMO jsou popsány v interním manuálu nositele ITI, kde budou detailněji popsány níže uvedené procesy a postupy. Interní operační manuál nositele ITI není součástí Strategie ITI a bude postupně rozpracováván v souladu s požadavky ŘO.

Informace obsažené v operačním manuálu nositele ITI, které jsou zároveň nezbytné pro předkladatele projektů, budou zveřejněny nejpozději společně s výzvou nositele ITI a budou komunikovány do území i dalšími způsoby (např. semináře pro žadatele, distribuce informačních materiálů apod.).

POSILOVÁNÍ ABSORPČNÍ KAPACITY A POSKYTOVÁNÍ KONZULTACÍ

Nositel ITI dlouhodobě posiluje absorpční kapacitu celého území aktivní komunikací s klíčovými aktéry se vztahem k tématům řešeným v rámci Strategie ITI. Po dobu příprav Strategie ITI byla kontinuálně vedena a doplňována databáze projektových záměrů za účelem vhodného nastavení Strategie ITI, zejména stanovení expertního odhadu cílových hodnot monitorovacích indikátorů, reálné nastavení harmonogramu a finančního plánu.

Na zajišťování absorpční kapacity se podílí výkonný tým nositele. S ohledem na nastavený harmonogram bude nositel ITI vyhlašovat jednotlivé výzvy k předkládání projektových záměrů.

Vybraní členové výkonného týmu nositele budou kontaktními místy pro konzultace potenciálním žadatelům, resp. předkladatelům projektových záměrů. Budou konzultovat vhodnost zaměření projektových záměrů vzhledem ke Strategii ITI. Kontakty na určené osoby budou uvedeny na webových stránkách ITI PMO a budou uváděny také ve vyhlašovaných výzvách.

PŘÍPRAVA VÝZEV NOSITELE ITI

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

Výzva nositele ITI k předkládání projektových záměrů bude vycházet z podmínek výzvy ŘO. Text a parametry výzvy bude připravovat manažer ITI ve spolupráci se svým výkonným týmem. Výzva nositele ITI bude konzultována s příslušným ŘO a dále bude projednána a schválena Řídicím výborem ITI PMO.

Součástí výzvy budou i hodnotící kritéria pro výběr jednotlivých projektů/projektových záměrů. Hodnotící kritéria budou také předmětem schvalování ŘV ITI PMO. Po schválení výzvy nositele ITI zajistí manažer její zveřejnění na úřední desce hl. m. Prahy a Středočeského kraje, na webových stránkách ITI Praha. Ve výzvě musí být uvedena lhůta, do které mohou potenciální žadatelé předkládat projektové záměry ve standardizované podobě. Vzor projektového záměru bude přílohou výzvy. Lhůta pro předložení projektových záměrů nesmí být kratší než 10 pracovních dní. Ve výzvě musí být uvedeny kontaktní údaje na manažera ITI či jiného člena výkonného týmu nositele a dále veškeré podrobné informace potřebné pro přípravu projektového záměru. Další podrobnosti k formě výzvy budou uvedeny v interním operačním manuálu nositele ITI.

Pracovní skupiny i samotný řídicí výbor ITI PMO jsou vázány statutem, jednacím řádem a etickým kodexem, které jsou také blíže popsány v interním operačním manuálu ITI PMO.

Po ukončení příjmu projektových záměrů zahájí výkonný tým nositele ITI kontrolu všech předložených projektových záměrů. Kontroluje úplnost předloženého projektového záměru a provádí vyhodnocení souladu se Strategií ITI dle doporučených kritérií v MP INRAP 2021-2027. Na základě této kontroly budou k doplnění, případně k úpravě projektového záměru vyzváni ti žadatelé, u kterých projektový záměr neprošel kontrolou úplnosti a předběžným vyhodnocením.

Následně bude provedeno vyhodnocení souladu s hodnotícími kritérii dle kritérií schválených Řídicím výborem ITI PMO a seřazení projektových záměrů dle získaného bodového ohodnocení. Tento postup řazení bude probíhat u projektových záměrů v rámci všech OP, pokud nebude ve výzvě nositele stanoveno jinak.

POSTUP PROJEDNÁVÁNÍ PROJEKTŮ V PRACOVNÍ SKUPINĚ

Po provedeném vyhodnocení projektů svolá příslušný člen výkonného týmu nositele jednání pracovní skupiny za účasti potenciálních žadatelů. Pozvání na první jednání pracovní skupiny v rámci dané výzvy obdrží všichni předkladatelé projektových záměrů. Detailní postup jednání bude zveřejněn v dané výzvě a rozpracován v interním operačním manuálu nositele ITI.

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

Z jednotlivých pracovních skupin je pořízen zápis a zveřejněn na webových stránkách ITI Praha. Bližší informace jsou uvedeny v Interním manuálu nositele ITI.

POSOUZENÍ PROJEKTŮ V ŘÍDICÍM VÝBORU ITI PMO

Na jednání Řídicího výboru ITI PMO manažer ITI představí obdržené soubory projektů.

Manažer informuje Řídicí výbor ITI PMO o stavu naplnění výzvy prostřednictvím souborů projektů. Řídicí výbor ITI PMO posoudí soulad souboru projektů jako celku a jednotlivých projektových záměrů se Strategií ITI PMO. Na základě tohoto posouzení vydá Řídicí výbor ITI PMO každému projektu ze souboru projektů Vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií. Podrobnosti budou popsány v interním operačním manuálu nositele ITI. V případě nevydání doporučujícího vyjádření musí být rozhodnutí dostatečně odůvodněno. Odůvodnění musí být zformulováno přímo na jednání Řídicího výboru ITI PMO, nesmí být přenecháno manažerovi ITI. Konkrétní postupy stanoví interní operační manuál nositele ITI a bude rovněž zveřejněn v příslušné výzvě.

Z řídicího výboru ITI PMO je také pořizen zápis a zveřejněn na webových stránkách ITI Praha. Bližší informace jsou uvedeny v Interním manuálu nositele ITI.

Na základě vyjádření o souladu projektu s integrovanou strategií jsou jednotlivé programové rámce předloženy ke schválení Zastupitelstvu a Radě hl. m. Prahy. Následně jsou jednotlivé programové rámce posouzeny a schváleny příslušnými ŘO. Schválení programového rámce včetně finančního plánu a plánu indikátorů představuje předběžný závazek rezervace alokace z příslušného programu pro realizaci integrované strategie PMO. Alokace rezervovaná pro realizaci strategie za stanovených podmínek (harmonogram čerpání, plán plnění indikátorů) je uvedena v tzv. „Akceptačním dopise“, který nositeli vydá příslušný ŘO. Realizace příslušného programového rámce je možná po jeho schválení ŘO. Po schválení programového rámce a vydání akceptačního dopisu je možné podávat strategické projekty do výzvy příslušného ŘO s vazbou na daný programový rámec. Bližší informace jsou obsaženy v interním operačním manuálu nositele ITI.

ŘÍZENÍ ZMĚN STRATEGICKÝCH PROJEKTŮ

Řízení změn strategických projektů z programovém rámci se řídí postupy a pravidly ŘO OP a dle MP INRAP 2021-2027. Nositeli jsou tyto informace dávány na vědomí.

Detailní postupy budou popsány v interním operačním manuálu nositele ITI.

2 POPIS MONITORINGU A EVALUACE STRATEGIE

Monitorovací a evaluační povinnosti nositele ITI ve vztahu k EU fondům vyplývají z MP INRAP 2021–2027 a jsou doplněny metodickými instrukcemi Ministerstva pro místní rozvoj, odboru regionální politiky a je nastaven Metodický pokyn pro oblast indikátorů, evaluací a publicity pro programové období 2021-2027. Povinné monitorování EU fondů probíhá výhradně prostřednictvím MS2021+.

Pro sledování a vyhodnocování plnění jednotlivých opatření programových rámců budou ze strany ŘO stanoveny povinné indikátory z NČI. Hodnoty těchto indikátorů budou sledovány v monitorovacím systému. Nositel může rovněž definovat indikátory na úrovni strategických cílů Strategického rámce strategie, které mohou buď vycházet z NČI, anebo mohou být vlastní. Za sledování hodnot těchto indikátorů je odpovědný nositel Strategie.

Dle požadavků MP INRAP a na základě průběžného sledování a vyhodnocování realizace jednotlivých strategických projektů a rovněž naplňování integrované strategie jako celku zpracovává nositel Zprávu o plnění integrované strategie. Detailní postupy budou popsány v interním operačním manuálu nositele ITI.

Po ukončení realizace integrované strategie (tj. po fyzickém ukončení všech strategických projektů naplňujících příslušnou integrovanou strategii) předkládá nositel Závěrečnou zprávu o plnění integrované strategie. Struktura a proces administrace jsou stejné jako v případě řádné roční Zprávy o plnění integrované strategie.

Jednotlivé Zprávy o plnění integrované strategie budou pravidelně zveřejňovány na webových stránkách ITI Praha, stejně jako Závěrečná zpráva o plnění integrované strategie.

EVALUACE PROVÁDĚNÉ NOSITELEM ISG

Nositel provádí povinnou mid-term procesní a výsledkovou evaluaci realizace a plnění své integrované územní strategie s údaji platnými k 31. 12. 2025. Při této evaluaci se nositel řídí zadáním MMR-ORP. Evaluační zprávu z mid-term evaluace ve formě požadované MMR-ORP nositel předkládá MMR-ORP ke kontrole do 30. 6. 2026. Nositel rovněž spolupracuje (je povinen poskytnout požadovanou součinnost) při evaluacích nástroje ITI, prováděných MMR-ORP a ŘO. Nositel je v rámci svých evaluačních aktivit povinen zohlednit požadavky MMR-ORP ohledně kvality evaluačních výstupů, používaných evaluačních metod a technik sběru údajů.



PRAŽSKÁ
METROPOLITNÍ
OBLAST

Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti pro období 2021–2027

Seznam příloh



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel ve vybraných evropských metropolích a jejich zázemí (FUA)

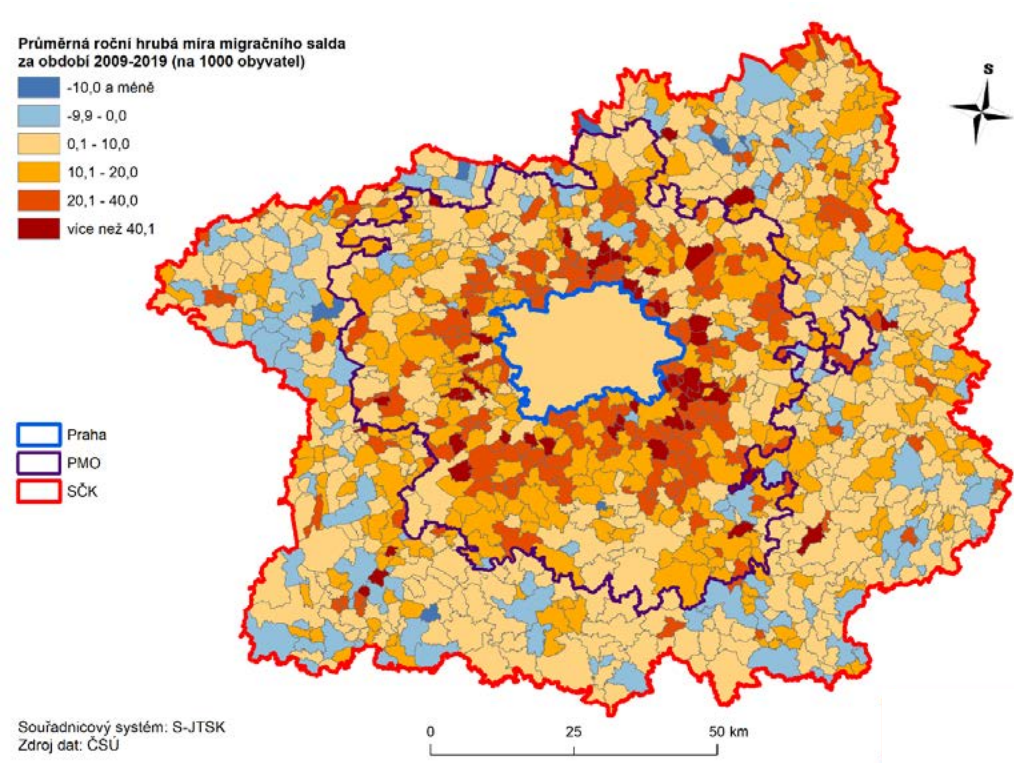
Metropolitní oblast	Typ území	Počet obyvatel		Podíl obyvatel		Změna	
		2010	2019	2010	2019	Absolutně	Relativně
Praha	Jádrové město*	1 249 026	1 308 632	64%	62%	59 606	4,8%
	Zázemí *	707 519	814 541	36%	38%	107 022	15,1%
Brusel	Jádrové město	1 089 538	1 215 289	44%	45%	125 751	11,5%
	Zázemí	1 378 476	1 473 065	56%	55%	94 589	6,9%
Berlín	Jádrové město	3 442 675	3 644 826	68%	69%	202 151	5,9%
	Zázemí	1 593 548	1 659 020	32%	31%	65 472	4,1%
Mnichov	Jádrové město	1 330 440	1 471 508	50%	51%	141 068	10,6%
	Zázemí	1 324 286	1 437 156	50%	49%	112 870	8,5%
Budapešť	Jádrové město	1 721 556	1 752 286	59%	58%	30 730	1,8%
	Zázemí	1 188 335	1 245 672	41%	42%	57 337	4,8%
Bratislava	Jádrové město	432 801	432 864	69%	66%	63	0,0%
	Zázemí	195 885	226 734	31%	34%	30 849	15,7%

Zdroj: Eurostat, 2020; ČSÚ 2020, vlastní výpočty a úprava.

Pozn.: Z důvodu zajištění mezinárodní srovnatelnosti byl k vymezení města/metropole a jeho zázemí použit koncept „funkční městská oblast“ (Functional Urban Area, FUA), kdy FUA se skládá z města a jeho okolních a na dojíždění blízkých zón (pro účely komparace označené jako zázemí).

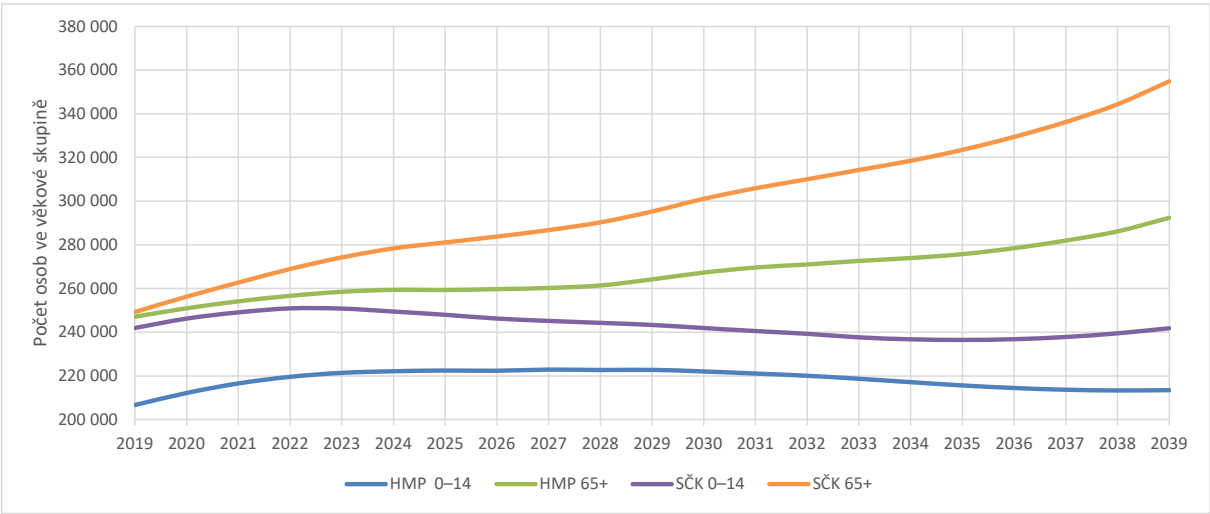
*U Prahy byly z důvodu srovnatelnosti údajů ve zbývajících částí dokumentu použity údaje dle ČSÚ

Obrázek 1: Průměrná roční hrubá míra migračního salda za období 2009 až 2019



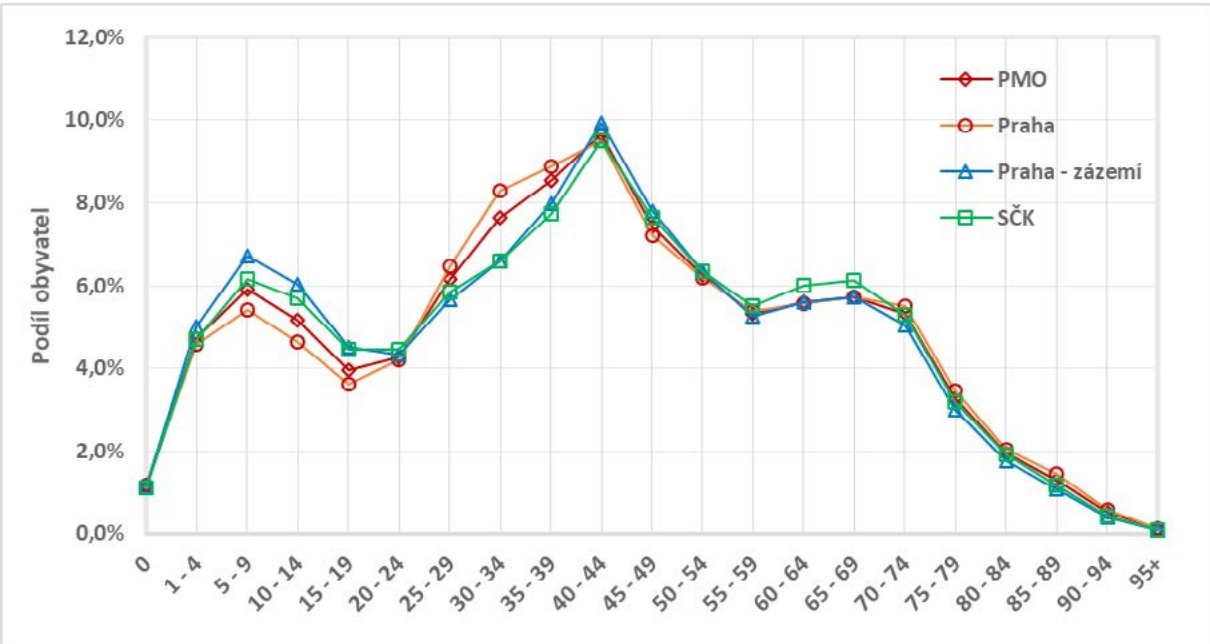
Zdroj: ČSÚ, 2020.

Obrázek 2: Prognóza vývoj počtu obyvatel ve věku 0 až 14 let a věku 65 a více let v HMP a SČK



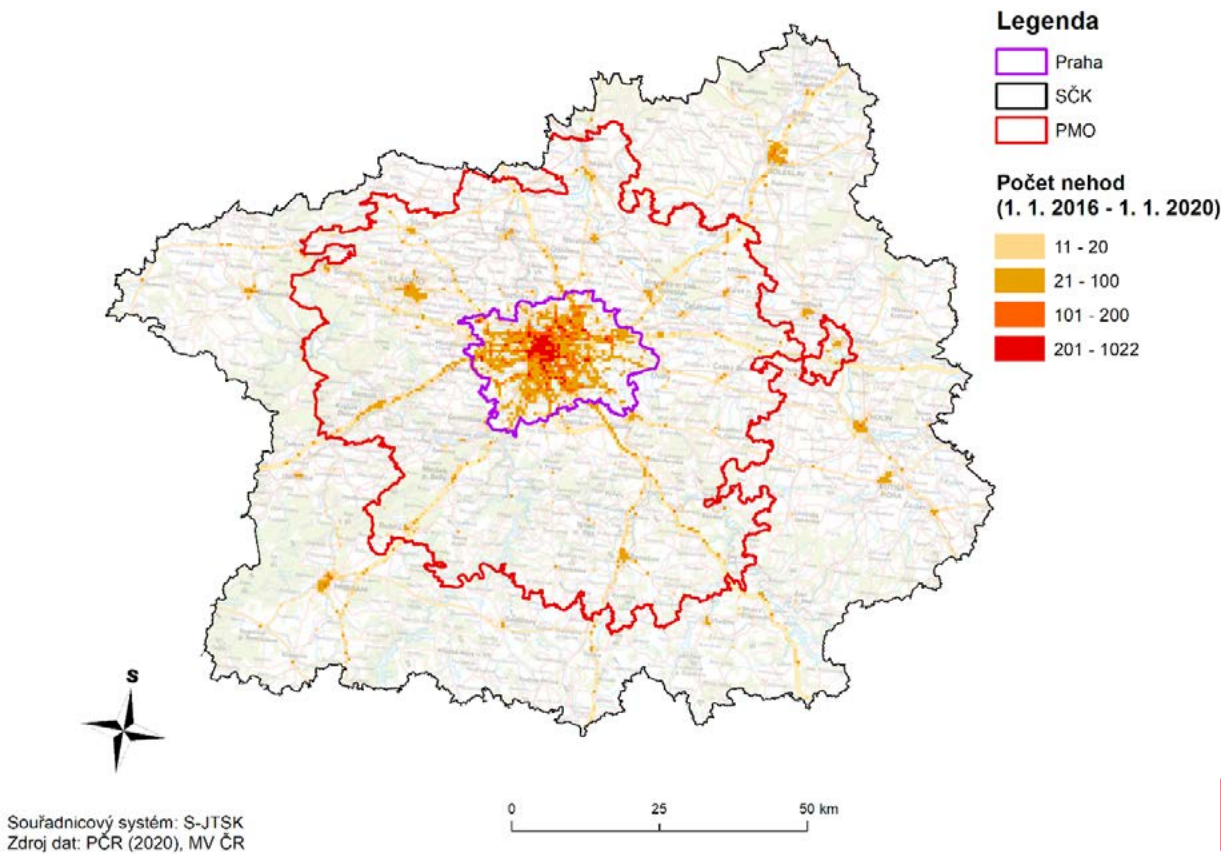
Zdroj: ČSÚ, 2019, Projekce obyvatelstva v krajích ČR - do roku 2070.

Obrázek 3: Podíl obyvatel v pětiletých věkových kohortách (1. 1. 2019)



Zdroj: ČSÚ, 2020.

Obrázek 4: Počet dopravních nehod v období 1. 1. 2016 až 1. 1. 2020



Tabulka 2: Seznam propojovacích míst cyklotras s plánovanými stavebními opatřeními a instalací značení

Číslo místa propojení	Název místa propojení	Číslo místa propojení	Název místa propojení
3	Točná – Dolní Břežany	34	Vinoř – Jenštejn
4	Zbraslav – Strnady - Štěchovice	35	Horní Počernice – Šestajovice/Nehvizdy
5	Slivenec - Ořech	36	Sedlec - Roztoky
6	Poncarova – Jinočany	39	Zbraslav - Dolní Břežany
7	Třebonice - Chrášťany	40	Zbraslav - Jíloviště
8	Sobín - Chýně	41	Lipence - Jíloviště
10	Ruzyně - Hostivice	43	Řeporyje - Ořech
12	Letiště Václava Havla - Kněževes	45	Ďáblice - Zdiby
14	Cyklostezka podél stavby 519 Pražského okruhu	47	Satalice - Radonice
15	Dolní Chabry – Zdiby	49	Hrnčíře - Rozkoš
16	Březiněves - Zdiby	52	Křeslice-Čestlice
17	Březiněves - Bořanovice	53	Královice - Křenice
18	Ďáblice - Hovorčovice	61	Dolní Chabry – Zdiby (polní cesta)
19	Třeboradice - Hovorčovice	63	(Letňany) Čakovice-Přezletice (Brandýs nad Labem)
20	Třeboradice – Mírovce	64	Čakovice-Miřkovice-Veleň
21	Vinoř - Horní Počernice	65	Vinoř - Podolanka
22	Újezd nad Lesy – Úvaly	66	Lipence (Kazín)-Černošice, lávka
24	Koloděje – Sibřina (po místní komunikaci)	67	Horoměřice - Suchdol
25	Koloděje – Sibřina (podél silnice)	68	(Čimice) Dolní Chabry - Zdiby (Klecany,Klíčany)
26	Královice – Koloděje	69	Točná – Dolní Břežany (nová CT)
27	Královice - Stupice	70	Ruzyně - Hostivice (podél potoka)
29	Nedvězí – Říčany (Radošovice)	71	Zličín - Hostivice (vodárna)
30	Uhřetěves – Říčany (Radošovice)	72	Zličín - Hostivice (PP Hostivické rybníky)
31	Kolovraty - Říčany	73	Klánovice-Šestajovice
32	Lipany – Nupaky	74	Zličín-Chrástany
33	Benice – Nupaky	75	Hrnčíře-Zdiměřice

Zdroj: SČK, Koncepce rozvoje cyklistiky ve SČK na období 2017-2023 ve znění SČK (2020) Aktualizace Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023.

Pozn.: V mapové podobě je přehled: https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg_cyklokoncepce/.

Tabulka 3: Seznam obcí

Název obce	Název SO ORP
Babice	Říčany
Bašť	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Běleč	Kladno
Běloky	Kladno
Benátky nad Jizerou	Mladá Boleslav
Benešov	Benešov
Beroun	Beroun
Bílkovice	Vlašim
Blevice	Kladno
Bojanovice	Černošice
Borek	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Borotice	Dobříš
Bořanovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Brandýsek	Kladno
Braškov	Kladno
Bratronice	Kladno
Bratřínov	Černošice
Brázdim	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Březí	Říčany
Březová-Oleško	Černošice
Břežany II	Český Brod
Bříství	Český Brod
Bubovice	Beroun
Bukovany	Benešov
Buš	Černošice
Buštěhrad	Kladno
Býkev	Mělník
Bystřice	Benešov
Byšice	Mělník
Cítov	Mělník
Cvrčovice	Kladno
Čakov	Benešov
Čakovičky	Neratovice
Čečelice	Mělník
Čelákovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Čerčany	Benešov
Černé Vodčery	Říčany
Černíky	Český Brod
Černolice	Černošice
Černošice	Černošice
Černuc	Slaný

Název obce	Název SO ORP
Červený Újezd	Černošice
Český Brod	Český Brod
Český Šternberk	Benešov
Čestlice	Říčany
Čičovice	Černošice
Čím	Dobříš
Čisovice	Černošice
Čtyřkoly	Benešov
Davle	Černošice
Divišov	Benešov
Dobročovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Dobrovíz	Černošice
Dobřejovice	Říčany
Dobříč	Černošice
Dobřichovice	Černošice
Dobříš	Dobříš
Doksy	Kladno
Dolany	Kralupy nad Vltavou
Dolany	Kladno
Dolní Beřkovic	Mělník
Dolní Břežany	Černošice
Dolní Slivno	Mladá Boleslav
Doubek	Říčany
Doubravčice	Český Brod
Drahelčice	Černošice
Drahňovice	Benešov
Drevníky	Dobříš
Drnek	Slaný
Družec	Kladno
Dřetovice	Kladno
Dřevčice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Dřínov	Kralupy nad Vltavou
Dřísy	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Herink	Říčany
Hlásná Třebaň	Beroun
Hlavenec	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Holubice	Černošice
Horní Bezděkov	Kladno
Horní Slivno	Mladá Boleslav
Horoměřice	Černošice
Horoušany	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Hořín	Mělník
Hostín u Vojkovic	Kralupy nad Vltavou

Název obce	Název SO ORP
Hostivice	Černošice
Hostouň	Kladno
Hovorčovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Hradečno	Kladno
Hradešín	Český Brod
Hradištko	Nymburk
Hradištko	Černošice
Hrdlív	Slaný
Hrusice	Říčany
Hřebeč	Kladno
Hudlice	Beroun
Husinec	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Hvězdonice	Benešov
Hvozdnice	Černošice
Hýskov	Beroun
Chářovice	Benešov
Chleby	Benešov
Chlístov	Benešov
Chlumín	Neratovice
Chocerady	Benešov
Choratice	Benešov
Choteč	Černošice
Chotilsko	Dobříš
Chotýšany	Benešov
Chrást	Nymburk
Chrástany	Benešov
Chrástany	Český Brod
Chrástany	Černošice
Chrutenice	Beroun
Chržín	Slaný
Chvatěruby	Kralupy nad Vltavou
Chyňava	Beroun
Chýně	Černošice
Chýnice	Černošice
Jemníky	Slaný
Jeneč	Černošice
Jenštejn	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Jesenice	Černošice
Jevany	Říčany
Jílové u Prahy	Černošice
Jíloviště	Černošice
Jinočany	Černošice
Jirny	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Jiřice	Lysá nad Labem

Název obce	Název SO ORP
Kačice	Kladno
Kaliště	Říčany
Kamenice	Říčany
Kamenné Žehrovice	Kladno
Kamenný Most	Slaný
Kamenný Přívoz	Černošice
Káraný	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Karlík	Černošice
Karlštejn	Beroun
Kladno	Kladno
Klecany	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Klíčany	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Klínec	Černošice
Klokočná	Říčany
Klučov	Český Brod
Kly	Mělník
Kněžev	Černošice
Knovíz	Slaný
Kochánky	Mladá Boleslav
Kojetice	Neratovice
Koleč	Kladno
Koněprusy	Beroun
Konětopy	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Konojedy	Říčany
Korkyně	Dobříš
Korno	Beroun
Kosoř	Černošice
Kostelec nad Černými lesy	Říčany
Kostelec nad Labem	Neratovice
Kostelec u Křížků	Říčany
Kostelní Hlavno	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Kostelní Lhota	Nymburk
Kounice	Český Brod
Kozmice	Benešov
Kozojedy	Říčany
Kozomín	Kralupy nad Vltavou
Královice	Slaný
Kralupy nad Vltavou	Kralupy nad Vltavou
Králův Dvůr	Beroun
Krhanice	Benešov
Krňany	Benešov
Krupá	Český Brod
Křečovice	Benešov

SEZNAM PŘÍLOH			
Název obce	Název SO ORP	Název obce	Název SO ORP
Křenek	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Malotice	Kolín
Křenice	Říčany	Malý Újezd	Mělník
Křivoklát	Rakovník	Maršovice	Benešov
Křížkový Újezdec	Říčany	Máslovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Kšely	Český Brod	Masojedy	Český Brod
Kunice	Říčany	Mečeříž	Mladá Boleslav
Kutrovice	Slaný	Měchenice	Černošice
Květnice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Mělník	Mělník
Kvílice	Slaný	Měňany	Beroun
Kyšice	Kladno	Měšice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Kytín	Černošice	Mezouň	Beroun
Lány	Kladno	Milovice	Lysá nad Labem
Lázně Toušeň	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Mirošovice	Říčany
Ledce	Slaný	Mnichovice	Říčany
Ledečko	Kutná Hora	Mníšek pod Brdy	Černošice
Lešany	Benešov	Modletice	Říčany
Lety	Černošice	Mochov	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Lhota	Kladno	Mokrovraty	Dobříš
Lhota	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Mořina	Beroun
Lhotka	Mělník	Mořinka	Beroun
Libčice nad Vltavou	Černošice	Mrač	Benešov
Libeř	Černošice	Mratín	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Líbeznice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Mrzky	Český Brod
Libež	Vlašim	Mšec	Rakovník
Libiš	Neratovice	Mukařov	Říčany
Libochovičky	Kladno	Nedomice	Neratovice
Libovice	Slaný	Nehvizdy	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Libušín	Kladno	Nelahozeves	Kralupy nad Vltavou
Lidice	Kladno	Nenačovice	Beroun
Lichoceves	Černošice	Neprobylice	Slaný
Líšnice	Černošice	Neratovice	Neratovice
Liteň	Beroun	Nespeky	Benešov
Litichovice	Benešov	Nesvačily	Beroun
Loděnice	Beroun	Netvořice	Benešov
Louňovice	Říčany	Neuměřice	Slaný
Lštění	Benešov	Neveklov	Benešov
Lužce	Beroun	Nížbor	Beroun
Lysá nad Labem	Lysá nad Labem	Nová Ves	Kralupy nad Vltavou
Makotřasy	Kladno	Nová Ves	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Malá Hraštice	Dobříš	Nová Ves pod Pleší	Dobříš
Malé Kyšice	Kladno	Nové Dvory	Dobříš
Malé Přítočno	Kladno	Nové Strašecí	Rakovník
Malíkovice	Slaný		

Název obce	Název SO ORP	Název obce	Název SO ORP
Nový Jáchymov	Beroun	Předboj	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Nový Knín	Dobříš	Předměřice nad Jizerou	Mladá Boleslav
Nový Vestec	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Přehvozdí	Český Brod
Nučice	Černošice	Přelíc	Slaný
Nučice	Říčany	Přerov nad Labem	Lysá nad Labem
Nupaky	Říčany	Přestavlký u Čerčan	Benešov
Obříství	Neratovice	Přezletice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Odolena Voda	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Přistoupim	Český Brod
Ohrobec	Černošice	Přišimasy	Český Brod
Okoř	Černošice	Psáry	Černošice
Okrouhlo	Černošice	Ptice	Černošice
Oleška	Říčany	Pyšely	Benešov
Olovnice	Kralupy nad Vltavou	Rabyně	Benešov
Ondřejov	Říčany	Račice	Rakovník
Oplany	Říčany	Radějovice	Říčany
Ořech	Černošice	Radonice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Ostrá	Lysá nad Labem	Radošovice	Vlašim
Ostředek	Benešov	Rataje nad Sázavou	Kutná Hora
Otročiněves	Beroun	Ratenice	Kolín
Otovice	Kladno	Roblín	Černošice
Ovčáry	Neratovice	Rosovice	Dobříš
Panenské Břežany	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Rostoklaty	Český Brod
Pavlov	Kladno	Roztoky	Černošice
Pětihosty	Říčany	Ruda	Rakovník
Petroupim	Benešov	Rudná	Černošice
Petrov	Černošice	Rynholec	Rakovník
Petřikov	Říčany	Řehenice	Benešov
Pchery	Kladno	Řevnice	Černošice
Písty	Nymburk	Říčany	Říčany
Pletený Újezd	Kladno	Řisuty	Slaný
Poděbrady	Poděbrady	Řitka	Černošice
Podlešín	Slaný	Sadská	Nymburk
Podolanka	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Samopše	Kutná Hora
Pohoří	Černošice	Sázava	Benešov
Polerady	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Sazená	Slaný
Popovičky	Říčany	Sedlec	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Poříčany	Český Brod	Semice	Lysá nad Labem
Poříčí nad Sázavou	Benešov	Senohraby	Říčany
Postřížín	Kralupy nad Vltavou	Sibřina	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Postupice	Benešov	Skorkov	Mladá Boleslav
Praha	Praha	Skuhrov	Beroun
Průhonice	Černošice	Skvrňov	Kolín
Prusice	Říčany	Slaný	Slaný

SEZNAM PŘÍLOH			
Název obce	Název SO ORP	Název obce	Název SO ORP
Slapy	Černošice	Tatce	Kolín
Slatina	Kladno	Tehov	Říčany
Slověnice	Vlašim	Tehovec	Říčany
Sluhy	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Teplýšovice	Benešov
Sluštice	Říčany	Tetín	Beroun
Smečno	Slaný	Tisem	Benešov
Soběhrdy	Benešov	Tismice	Český Brod
Soběšín	Kutná Hora	Tišice	Neratovice
Sojovice	Mladá Boleslav	Tmaň	Beroun
Sokoleč	Poděbrady	Trnová	Černošice
Srbsko	Beroun	Trubín	Beroun
Stará Huť	Dobříš	Trubská	Beroun
Stará Lysá	Lysá nad Labem	Třebestovice	Nymburk
Starý Vestec	Lysá nad Labem	Třebešice	Benešov
Statenice	Černošice	Třebichovice	Kladno
Stehelčeves	Kladno	Třebíz	Slaný
Stochov	Kladno	Třebotov	Černošice
Strančice	Říčany	Třebovle	Kolín
Stranný	Benešov	Třebusice	Kladno
Stratov	Lysá nad Labem	Třtice	Rakovník
Struhařov	Benešov	Tuhaň	Mělník
Struhařov	Říčany	Tuchlovice	Kladno
Středokluky	Černošice	Tuchoměřice	Černošice
Střemy	Mělník	Tuchoraz	Český Brod
Stříbrná Skalice	Říčany	Tuklaty	Český Brod
Studeněves	Slaný	Tursko	Černošice
Sudovo Hlavno	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Tuřany	Slaný
Sulice	Říčany	Tuřice	Mladá Boleslav
Svárov	Kladno	Týnec nad Sázavou	Benešov
Svatá	Beroun	Úholičky	Černošice
Svatý Jan pod Skalou	Beroun	Úhonice	Černošice
Svémyslice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Uhy	Slaný
Světice	Říčany	Újezdec	Kralupy nad Vltavou
Svinaře	Beroun	Únětice	Černošice
Svinařov	Kladno	Unhošť	Kladno
Svojetice	Říčany	Úvaly	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Svrkyně	Černošice	Úžice	Kutná Hora
Sýkořice	Rakovník	Úžice	Kralupy nad Vltavou
Šestajovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Václavice	Benešov
Škvorec	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Veleň	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Štěchovice	Černošice	Velenka	Nymburk
Štíhlice	Říčany	Veliká Ves	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Tachlovice	Černošice	Velká Dobrá	Kladno
		Velká Lečice	Dobříš

Název obce	Název SO ORP	Název obce	Název SO ORP
Velké Popovice	Říčany	Zbuzany	Černošice
Velké Přílepy	Černošice	Zdiby	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Velké Přítočno	Kladno	Zdice	Beroun
Velký Borek	Mělník	Zeleneč	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Veltrusy	Kralupy nad Vltavou	Zlatá	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Velvary	Slaný	Zlatníky-Hodkovice	Černošice
Vestec	Černošice	Zlončice	Kralupy nad Vltavou
Větrušice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Zlonín	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Vinařice	Kladno	Zlosyň	Kralupy nad Vltavou
Vitice	Český Brod	Zvánovice	Říčany
Vodochody	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Zvole	Černošice
Vodslivy	Benešov	Zvoleněves	Slaný
Vojkovice	Kralupy nad Vltavou	Ždánice	Kolín
Vonoklasy	Černošice	Želenice	Slaný
Voznice	Dobříš	Železná	Beroun
Vrané nad Vltavou	Černošice	Žilina	Kladno
Vranov	Benešov	Žižice	Slaný
Vrátkov	Český Brod	Županovice	Dobříš
Vráž	Beroun		
Vrbčany	Kolín		
Vrbová Lhota	Poděbrady		
Všechlapy	Vlašim		
Všenory	Černošice		
Všestary	Říčany		
Všestudy	Kralupy nad Vltavou		
Všetaty	Neratovice		
Vykáň	Český Brod		
Vysoká	Mělník		
Vysoký Újezd	Beroun		
Vysoký Újezd	Benešov		
Vyšehořovice	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
Výžerky	Říčany		
Vyžlovka	Říčany		
Xaverov	Benešov		
Zadní Třebaň	Beroun		
Zahořany	Černošice		
Zájezd	Kladno		
Zákolany	Kladno		
Zálezlice	Neratovice		
Zápy	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
Záryby	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
Zbečno	Rakovník		
Zbožíčko	Nymburk		