



Polad' Prahu

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Prohlášení předkladatele podle § 10g,
odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících
zákonů (zákon o posuzování vlivů na
životní prostředí), ve znění pozdějších
předpisů

Shrnutí

Dokument slouží jako prohlášení předkladatele dle § 10g, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), jež představuje shrnutí závěrů z procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí dle uvedeného zákona (proces SEA). Prohlášení je vyhotoveno dle platné metodiky Ministerstva životního prostředí ČR „Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí“ (číslo dokumentu:C2363-18-0/Z1) z prosince 2018.

Dle § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů je předkladatel povinen zveřejnit schválenou koncepci včetně prohlášení, které obsahuje zejména:

- a) informaci, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci,
- b) informaci, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a,
- c) odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách,
- d) informaci o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí,
- e) informaci o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h.

1 Informace, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci

V následující části je uvedeno vypořádání stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR podle § 10g odst. 5, písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Všechny požadavky ze stanoviska byly akceptovány a jednotlivé podmínky zaznamenány v kapitole 2.7 Hodnocení dokumentu P+ Návrh tak, aby je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí přímo obsahoval. Optimální by bylo uvést požadavky ze stanoviska MŽP přímo v části Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí v části dopravní politika, která je reprezentována strategickými cíli a prioritními osami. Znamenalo by to však revokaci usnesení Rady hl. m. Prahy z 19. 9. 2017, kterým byla dopravní politika schválena, s následnými revokacemi dalších usnesení Rady, kde se schválená dopravní politika objevila. Znamenalo by to tedy celý proces přípravy projektu vrátit téměř o dva roky dozadu. Pro to, aby se zdůraznila nutnost dodržování všech podmínek ze stanoviska MŽP, tedy v převážné většině případů de facto platných legislativních předpisů a pokračování dnes již zažité praxe je přímo do kapitol 1.3 Dopravní politika a 2.5 Dopravní politika hodnocené Koncepce (dokumentu P+ Návrh) doplněn text:

„Dopravní politiku schválenou Radou hl. m. Prahy doplňuje seznam 33 podmínek plynoucích ze souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí vydaného 25. 3. 2019. Tento seznam je uveden v kapitole 2.7.2 Stanovisko a jeho požadavky a je závazný pro implementaci jednotlivých opatření (projektů) v dopravě, dopravní infrastrukturu či částech jiných projektů, které dopravu či dopravní infrastrukturu obsahují.“

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen „Koncepce“) je strategický dokument pro dopravu a dopravní infrastrukturu, který především stanovuje, jaká opatření (projekty) by se měly realizovat do určitého časového horizontu. Pracuje s opatřeními (projekty) v obecné rovině jako řešení stávajících problémů, a tudíž záměry neumísťuje do území, ani nestanovuje jejich přesnou podobu či dimenzi. Pro implementaci Koncepce do reality je nezbytné zpracovat jednak akční plány, které určí přesnou prioritizaci opatření na základě různých kritérií, a především každý projekt rozpracovat dle platných legislativních předpisů, což v případě dopravy a dopravní infrastruktury mohou být například procesy: EIA, SEA (v případě dílčích koncepcí), územní řízení, stavební řízení, ale i další procesy dle platných legislativních předpisů, jakými může být například pořizování Zásad územního rozvoje nebo územního plánu, nebo vydání vyhlášky či stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Veškeré zmíněné procesy probíhají dle platných zákonů a vyhlášek.

Nezbytné je zdůraznit, že převážná většina požadavků vyplývá z platných legislativních předpisů či běžné praxe a byly tak plněny ještě před vydáním stanoviska i u projektů mimo Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.

V následujícím je uvedeno vypořádání jednotlivých podmínek ze stanoviska MŽP:

Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
1 U všech záměrů dopravní infrastruktury optimalizovat trasu v rámci stanoveného koridoru v příslušné územně plánovací dokumentaci s cílem minimalizace potenciálních negativních vlivů na	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy zejména v části přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí a navazujícího územního řízení dle zákona 183/2006

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

životní prostředí a na obyvatele v dotčeném území.

Sb. v platném znění. Tento požadavek bude rovněž uplatňován v přípravě a projednání územně plánovací dokumentace všech stupňů.

U silničních záměrů v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření), jedná se tak zejména o promítnutí do dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Požadavek bude rovněž uplatňován již ve fázi studijního prověřování řešení ještě před dokumentací pro územní rozhodnutí, pokud se taková studie bude pořizovat. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritní osy I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“.

U tunelových záměrů optimalizovat řešení tunelových a povrchových úseků včetně mimoúrovňových křižovatek s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) obsahující tunelové úseky, jedná se tak zejména o promítnutí do dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Požadavek bude rovněž uplatňován již ve fázi studijního prověřování řešení ještě před dokumentací pro územní rozhodnutí, pokud se taková studie bude pořizovat. Promítnutí do fáze studijního prověření je podstatné zejména vzhledem k správnému výpočtu předpokládaných investičních nákladů. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritních os H „Zlepšení kvality veřejných prostranství“ a I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“.

2

3

	Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
4	U všech záměrů (staveb) dopravní infrastruktury zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje strategický cíl „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritní osu H I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“ a rovněž obsahuje konkrétní opatření pro snížení hlukové zátěže (např. Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha). Je vidět, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nebere problematiku splňování hlukových limitů dle platných legislativních předpisů na lehkou váhu.
5	U silničních záměrů zajistit splnění hlukových limitů nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje strategický cíl „Zlepšení lidského zdraví“ a prioritní osu H I „Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy“ a rovněž obsahuje konkrétní opatření pro snížení hlukové zátěže (např. Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha). Je vidět, že Plán udržitelné mobility Prahy a okolí nebere problematiku splňování hlukových limitů dle platných legislativních předpisů na lehkou váhu.
6	U nových stavebních záměrů (zejména skladů, logistických center apod.) podél tras silničních	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projednání jednotlivých

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

komunikací zohlednit riziko nárůstu automobilové dopravy na komunikaci a s tím spojené navýšení imisní a hlukové zátěže. V případě, že existuje riziko navýšení zátěže nad úroveň limitu, nové stavební záměry podél komunikací nenavrhopat a zároveň plochy pro tyto záměry vypustit z příslušné územně plánovací dokumentace.

stavebních záměrů (zejména skladů, logistických center apod.) podél tras silničních komunikací. Záměry uvedeného typu jsou v rámci procesů dle platných legislativních předpisů, např. EIA, nebo příprava dokumentace pro územní rozhodnutí, požadovanému již v současné době podrobovány a bude v tom pokračováno. Požadavek na vypuštění konkrétních ploch z územně plánovací dokumentace v případě nemožného splnění imisních a hlukových limitů bude předán příslušnému úřadu územního plánování v Praze či Středočeském kraji.

7

Po zohlednění dílčích opatření směřujících k redukcí objemu individuální automobilové dopravy prověřit splnění strategického cíle č. 2 Snížení uhlíkové stopy a v případě rizika nesplnění cíle preferovat či posílit opatření směřující k redukcí emisí skleníkových plynů.

Akceptováno. V rámci návrhu i plnění akčního plánu i pravidelných evaluací implementace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí dle kapitol 2.8 – 2.10 bude sledováno plnění příslušných indikátorů strategického cíle č. 2 Snížení uhlíkové stopy.

8

V navazujících dokumentech, které budou detailněji zpracovávat opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je potřeba zohlednit přípravu nového Programu zlepšování kvality ovzduší v rámci prioritizace a provádění jednotlivých opatření.

Akceptováno. V rámci realizace jednotlivých karet opatření či podřízených strategií bude zohledňován nově připravený Program zlepšování kvality ovzduší. Akční plán je aktuálně tvořen ve formální i personální součinnosti s přípravou nového Programu zlepšování kvality ovzduší. Součástí pracovní skupiny k přípravě nového Programu zlepšování kvality ovzduší jsou i vybraní členové pracovní skupiny Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a i nadále tomu tak bude.

9

Podporovat nasazení moderních tramvajových a železničních souprav s nižším hlukovým potenciálem.

Akceptováno. Požadavek bude uplatňován v rámci procesu obnovy vozového parku tramvají a železničních vozidel jako požadavek objednatele, resp. organizátora městské a příměstské veřejné dopravy, tedy organizací ROPID a IDSK. Hlavní město Praha bude nákup a nasazení moderních tramvajových vozů i souprav požadovat

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

10

U záměrů dopravní infrastruktury minimalizovat dělicí efekt komunikace, zachovat či posílit místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

po Dopravním podniku hl. m. Prahy, a. s., jakožto vlastník.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, tj. jedná se především o uplatňování požadavku v dokumentaci pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Pokud bude pořizována přípravná dokumentace, bude tento požadavek zohledněn také. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím prioritních os D „Nová propojení pro různé druhy dopravy“ a E „Podpora chůze a dopravní cyklistiky“.

11

V místech přiblížení nových dopravních (zejména silničních) záměrů k obytné zástavbě zohlednit též psychologický efekt stavby a vliv na pohodu bydlení, pohledově oddělit stavbu od obytných domů, např. vhodným ozeleněním tělesa komunikace.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, tedy především při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Projekty jsou také tzv. participovány s veřejností a uvedený požadavek se tak objevuje a je na projekty aplikován a bude i nadále.

12

Při realizaci tramvajových tratí v prostoru stávajících uličních koridorů realizovat opatření k zajištění dopravní bezpečnosti všech účastníků provozu.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) tramvajové dopravní infrastruktury, tedy především při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Již nyní je uvedený požadavek vyžadován orgány státní správy, samosprávy i Policií, jakožto dotčeným orgánem, ve výše uvedených stupních projektové dokumentace. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle č. 4 Zvýšení bezpečnosti“ a prioritní osy K „Snížení dopravní nehodovosti“.

13

U silničních záměrů realizovat dopravně- bezpečnostní opatření nejen u vlastní stavby, ale také u navazujících komunikací, na nichž dojde v

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření)

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

důsledku realizace předmětného záměru k nárůstu intenzit automobilové dopravy.

tramvajové dopravní infrastruktury, tedy především při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Již nyní je uvedený požadavek vyžadován orgány státní správy, samosprávy i Policií, jakožto dotčeným orgánem, ve výše uvedených stupních projektové dokumentace. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle č. 4 Zvýšení bezpečnosti“ a prioritní osy K „Snížení dopravní nehodovosti“.

Podporovat opatření pro posilování významu a bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) pěší a cyklistické dopravní infrastruktury. Bezpečnost pěší a cyklistické dopravy je sledována již nyní a uvedený požadavek je vyžadován orgány státní správy, samosprávy i Policií, jakožto dotčeným orgánem, ve výše uvedených stupních projektové dokumentace. Uvedený požadavek je mimo jiné rovněž zahrnut v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí prostřednictvím strategického cíle č. 4 Zvýšení bezpečnosti“ a prioritních os K „Snížení dopravní nehodovosti“, D „Nová propojení pro různé druhy dopravy“ a E „Podpora chůze a dopravní cyklistiky. Plán udržitelné mobility obsahuje konkrétní opatření určených k realizaci do roku 2030 pro posílení významu pěší a cyklistické dopravy.

Při realizaci nových cyklostezek a cyklotras mimo zastavěné území v maximální možné míře využívat stávající polní a lesní cesty.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) cyklistické dopravní infrastruktury.

Při umístění nových záměrů dopravní infrastruktury včetně rozšiřování stávajících preferovat území mimo záplavová území,

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní

14

15

16

Požadavek/podmínka

Způsob zohlednění

ochranná pásma vodních zdrojů a chráněné oblasti přirozené akumulace vod. V případě záměrů v záplavových územích zpracovat hydrologické posouzení s ohledem na průchod povodňových vod. U nových záměrů podzemní dopravní infrastruktury nebo záměrů v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.

rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

17

Při umístování nových záměrů dopravní infrastruktury včetně rozšiřování stávajících preferovat území mimo poddolovaná území, území se sesuvy, chráněná ložisková území, dobývací prostory a ložiska nerostných surovin. U nových záměrů dopravní infrastruktury umístovaných v poddolovaných územích a územích se sesuvy zpracovat báňsko-historický posudek. V případě zásahu do chráněných ložiskových území, dobývacích prostor a ložisek nerostných surovin zpracovat podrobný inženýrsko-geologický průzkum.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

18

Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor zemědělského půdního fondu v I. a II. třídě ochrany.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

19

Při plánování a realizaci konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat zábor a zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.

20

Při navrhování nových a úpravách stávajících záměrů dopravní infrastruktury se vyvarovat zásahů do zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“) a jejich ochranných pásem. Není-li toto

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů

	Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
	možné, zásahy do chráněných území a jejich ochranných pásem alespoň minimalizovat.	(opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu.
21	V případě opatření zasahujících do ZCHÚ a jejich ochranných pásem spolupracovat s orgány ochrany přírody a po dohodě s nimi zvážit potřebnost provedení biologického průzkumu.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. S orgány ochrany přírody bude spolupracováno, ale bude spíše maximální snaha se zásahu do ZCHÚ zcela vyhnout.
22	Při plánování a realizaci opatření vyloučit, případně minimalizovat zásahy do prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a významných krajinných prvků. V případě křížení s biokoridory ÚSES navrhnout optimální technické řešení průchodu tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru. V případě úprav stávající dopravní infrastruktury zlepšit průchodnost biokoridorů.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu, kde může být již navržena plocha pro konkrétní opatření. Pokud nebude možné zásah do prvků ÚSES vyloučit, bude konkrétní technické opatření vždy intenzivně konzultováno s orgány ochrany přírody.
23	U nových záměrů řešit zmírňování dopadů na další fragmentaci krajiny a biotopů především vhodným technickým řešením mostů, propustků a dalších objektů tak, aby umožňovaly bezpečnou migraci živočichů. V migračně významných územích zajistit prostupnost dopravního tělesa zejména s ohledem na velké druhy savců.	Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu, kde může být již navržena plocha pro konkrétní opatření.

Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
<p>24 Před realizací nových záměrů dopravní infrastruktury v koridorech umístěných do území se zvýšenou ochranou krajinného rázu zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury.</p>
<p>25 V rámci přípravy konkrétních opatření (záměrů) minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry (především čtyřproudé silnice, dvoukolejné tratě, elektrické vedení vysokého napětí) vhodným začleněním opatření do krajiny.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury.</p>
<p>26 Při realizaci opatření minimalizovat kácení dřevin rostoucích mimo les a navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu. Zejména podporovat ochranu stávající zeleně podél komunikací a maximálně možnou výsadbu zeleně nové.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury.</p>
<p>27 Při plánování a realizaci opatření (včetně úprav veřejných prostor) souvisejících s nemovitými kulturními památkami spolupracovat s orgány státní památkové péče.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury a veřejných prostranství. Spolupráce s orgány státní památkové péče se spolupracuje již nyní a ve spolupráci se bude i nadále pokračovat ve všech fázích výše zmíněných fázích projektové přípravy.</p>
<p>28 Při realizaci záměrů dopravní infrastruktury vyloučit zásahy a negativní vlivy (včetně vibrací) do přítomných nemovitých kulturních památek.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury a veřejných prostranství.</p>
<p>29 Při realizaci opatření respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.</p>	<p>Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury a veřejných prostranství. Kulturně</p>

30

Při přípravě a realizaci opatření koncepčního a organizačního charakteru (např. dlouhodobých uzavírek silnic či zavádění nízkoemisních zón) minimalizovat kumulativní a synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na obyvatele s ostatními plánovanými a stávajícími záměry v území.

historické hodnoty řešeného území jsou řešeny již ve fázi přípravy územního plánu, musí být proto respektovány i v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí.

Akceptováno. Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení či tvorby příslušné místní vyhlášky (např. pro nízkoemisní zónu) a projednání jednotlivých projektů (opatření) koncepčního a organizačního charakteru.

31

Při realizaci koncepce, resp. při přípravě a realizaci jednotlivých opatření, jež budou naplňovat navrhované cíle a priority předmětné koncepce, uplatňovat kritéria pro výběr projektů uvedená v kapitole 11 vyhodnocení SEA.

Akceptováno. Při právě akčních plánů po dobu platnosti Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí budou při výběru opatření uplatňována kritéria uvedená v kapitole 11 vyhodnocení SEA nebo bude vyžadována úprava projektů (opatření) v rámci projektové dokumentace, tedy dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení tak, aby byla kritéria naplněna.

32

Zajistit a zveřejnit opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Sledovat vývoj kvality životního prostředí v dotčeném území na základě monitorovacích indikátorů uvedených v kapitole 9 vyhodnocení SEA. V pravidelných intervalech vyhodnocovat vliv implementace koncepce včetně vlivů na životní prostředí se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.

Akceptováno. Budou zajištěna a zveřejněna opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle §10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Monitoring a evaluace koncepce včetně pravidelného vyhodnocování indikátorů bude zajištěna prostřednictvím sledování a řízení implementace akčních plánů, což je uvedeno v kapitolách 2.7–2.10 Koncepce. Plánování mobility je trvalý proces, proto bude implementace akčních plánů i celé koncepce pravidelně monitorována dle platných metodik pro plány udržitelné mobility. Vyhodnocení bude pravidelně předkládáno vedení hlavního města a zveřejňováno na webových stránkách Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (v současné době www.poladprahu.cz)

Požadavek/podmínka	Způsob zohlednění
33 Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých obdržených vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a též jej zveřejní.	Akceptováno. Předkladatel zveřejnění učiní neprodleně. Zveřejnění proběhne i na webových stránkách projektu www.poladprahu.cz .

Tabulka 1 – Vypořádání stanoviska SEA

2 Informace, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a

Vzhledem k tomu, že nebyly identifikovány významné vlivy koncepce s přeshraničním dosahem a rovněž ani sousední státy o přeshraniční konzultace příslušný úřad nezažádaly, nebyly mezistátní konzultace provedeny. **Koncepce (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí) tedy nebyla předmětem mezistátního posuzování.**

3 Odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách

Koncepce (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí) vychází z aktuálně platných strategických dokumentů Evropské unie, České republiky a hlavního města Prahy a plně je respektuje. Jedná se o přímo podřízený dokument platného Strategického plánu hlavního města Prahy. V rámci procesu tvorby Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí byly dle platných metodik Evropské komise, JASPERS a Ministerstva dopravy ČR pro tvorbu plánů udržitelné mobility posuzovány tři možné scénáře rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury do roku 2030. Všechny scénáře však respektovaly platný Strategický plán hlavního města Prahy a jeho vizi udržitelné mobility. Odůvodnění výsledné dopravní politiky je uvedeno v kapitolách 2.4 a 2.5 posuzované koncepce. Výsledná koncepce tak byla zpracována invariantně. Invariantní řešení se tak jeví jako dostatečné, zejména vzhledem k nutnosti respektování strategických dokumentů Evropské unie, České republiky, a především hlavního města Prahy.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je předložen jako celek v jedné variantě.

Dokumentace SEA se však zabírala v kapitole 8.1 Variantami několika níže zmíněných opatření.

Některá opatření vybraná do Návrhu mají mezi sebou specifický vztah. Určitá opatření musí být realizována před jinými a část opatření se navzájem vylučuje z důvodu, že by jedno zmařilo investici jiného, i když třeba řeší odlišné problémy. Klasickými variantami ve smyslu výběru mezi dvěma (třemi) opatřeními jsou záměry žel. propojení Prahy s Kolínem a žel. propojení Prahy na severovýchod (Mladá Boleslav – Liberec). V následujícím textu je provedeno porovnání těchto variant z hlediska vlivů na životní prostředí. V tabulce je uvedeno pořadí variant dle vhodnosti (1 – vhodnější varianta, 2 – méně vhodná varianta). Při hodnotě 1,5 jsou obě varianty rovnocenné. Porovnány byly vlivy variant na jednotlivé složky životního prostředí (obyvatelstvo, ovzduší a klima, voda, půda, horninové prostředí, biologická rozmanitost, krajina, hmotný majetek a kulturní památky).

- Zkapacitnění trati Praha – Kolín (ID162) x Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě (ID 587)

Odůvodnění zpracovatelů Plánu mobility:

Problém vyčerpání kapacity klíčové tratě č. 011 Praha – Kolín je v Návrhu řešen zařazením dvou opatření, které zvýšení kapacity řeší. V případě zkapacitnění tratě Praha – Kolín v současné stopě proběhly studie proveditelnosti, řešení novou stopou je zcela novým námětem, který reaguje na urgentnost řešení a vzdálený horizont realizace Rychlých spojení. Výběr konkrétního opatření je v gesci Ministerstva dopravy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí podporuje jakékoliv dostatečné zvýšení kapacity železniční infrastruktury v tomto směru využitelné pro příměstskou dopravu a zvýšení její spolehlivosti.

	Zkapacitnění trati Praha - Kolín (ID162)	Zkapacitnění trati Praha - Kolín novostavbou v nové stopě (ID 587)
Vlivy na obyvatelstvo	1,5	1,5
Vlivy na ovzduší a klima	1,5	1,5
Vlivy na vody	1	2
Vlivy na půdu	1	2
Vlivy na horninové prostředí	1	2
Vlivy na biologickou rozmanitost	1	2
Vlivy na krajinu	1	2
Vlivy na hmotný majetek a kulturní charakteristiky	1	2
Součet:	9	15
Celkové pořadí:	1	2

Tabulka 2 - Tabulka 51 z kapitoly 8.1 dokumentace SEA: Porovnání variant Zkapacitnění trati Praha - Kolín (ID162) x Zkapacitnění trati Praha - Kolín novostavbou v nové stopě (ID 587)

Z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je vhodnější zkapacitnění stávající žel. trati. Nová žel. trať představuje významnější zábory půdy jak ZPF tak PUPFL, prochází záplavovým územím, vytváří nové střety s prvky ochrany přírody a krajiny (ZCHÚ, ÚSES, migračně významné území včetně dálkového migračního koridoru), vykazuje střety s prvky ochrany horninového prostředí (LN, CHLÚ, poddol. území), prochází územím se zvýšenou ochranou krajinného rázu a zasahuje na území s pravděpodobnými archeologickými nálezy. Výše uvedené vlivy budou dlouhodobé a trvalé.

Podrobnější identifikace potenciálních negativních vlivů jednotlivých opatření je uvedena v příloze č.1, 2 a 3 dokumentace SEA.

Zjištěné vlivy jsou takového charakteru, že neimplikují návrh variantního řešení koncepce či navrhovaných opatření.

Další možností jak řešit zkapacitnění žel. spojení Praha – Kolín je obsaženo v opatření RS – Rychlá spojení (ID147). Toto opatření nemá stanoveny konkrétní trasy, je bez územního průmětu. Realizace tohoto opatření má stejná rizika jako realizace opatření Zkapacitnění trati Praha – Kolín novostavbou v nové stopě (ID587), u kterého se nevyklučuje výstavba v parametrech vysokorychlostní tratě.

- Optimalizace trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec (ID157) x RS – Rychlá spojení (ID147)

Odůvodnění zpracovatelů Plánu mobility:

Obě opatření zahrnutá do Návrhu sledují zlepšení železničního spojení v ose Praha – severovýchod. Optimalizace trati Praha – Liberec se opakovaně studijně prověřuje a v případě, že se prokáže potřebnost a proveditelnost vedení trati RS5 přes Liberec, ztratí toto opatření jako celek na významu. Volba opatření je v gesci Ministerstva dopravy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí podporuje jakékoliv dostatečné zvýšení kapacity železniční infrastruktury v tomto směru využitelné pro příměstskou dopravu a zvýšení její spolehlivosti.

Z hlediska vlivů na životní prostředí se jeví jako vhodnější opatření „Optimalizace trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec (ID157)“, kde plánovaná železnice alespoň částečně využívá stávající žel. trať. Nová žel. trať v parametrech vysokorychlostní tratě představuje poměrně výrazný zásah do území. Lze předpokládat významnější vlivy na jednotlivé složky životního prostředí než je u přestavby stávající tratě. Konkrétní vyhodnocení bude možné až po stanovení trasy vysokorychlostní tratě. Opatření RS – Rychlá spojení (ID147) je v Návrhu uvedeno bez konkrétního územního průmětu.

Podrobnější identifikace potenciálních negativních vlivů jednotlivých opatření je uvedena v příloze č.1, 2 a 3 dokumentace SEA.

Zjištěné vlivy jsou takového charakteru, že neimplikují návrh variantního řešení koncepce či navrhovaných opatření.

4 Informace o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí

Participace s veřejností a klíčovými aktéry je základním pilířem plánování mobility dle platných metodik Evropské komise, JASPERS a Ministerstva dopravy ČR pro tvorbu plánů udržitelné mobility. V průběhu tvorby lze identifikovat tyto významné události týkající se participace:

- Spuštění webových stránek

Dne 16. 5. 2016 byly na tiskové konferenci představeny webové stránky www.poladprahu.cz jako základní komunikační kanál s laickou i odbornou veřejností a zástupci médií. Obsah webových stránek je průběžně aktualizován, k dispozici je také verze v anglickém jazyce. Zájemci, kteří zde zanechali svůj e-mail, pravidelně dostávají newsletter s těmi nejdůležitějšími informacemi. Pro komunikaci s veřejností byla také založena e-mailová schránka mobilitapraha@praha.eu.

- Workshopy s partnery

V rámci projektu se uskutečnily celkem 3 workshopy s odbornými partnery v oblasti mobility, přičemž jejich účast se pohybovala mezi 40–50 účastníky. Při workshopech probíhaly diskuze u kulatých stolů, kde docházelo ke střetům různých názorů. První workshop se uskutečnil v rámci analytické části a jeho cílem byla identifikace stěžejních problémů. Tématem druhého workshopu bylo najít společnou vizi (scénář) mobility. Třetí workshop se uskutečnil s cílem definovat kritéria a váhy pro hodnocení opatření v zásobníku v návrhové části. Pro odborné partnery byly v různých fázích projektu k dispozici konzultace pro specifické problémy a otázky. Ke spolupráci byli osloveni následující partneři (nejsou uvedeny subjekty, které mají zástupce v Pracovní skupině, resp. Řídící radě):

Městské části Praha 1 – 22

Městské části Praha – Běchovice – Zličín (po dohodě se účastnily pouze vybrané městské části, které zastupovaly všechny tzv. malé městské části)

České vysoké učení technické v Praze

Univerzita Karlova

Vysoká škola ekonomická

Akademie věd ČR

Prague City Tourism

Správa železniční dopravní cesty

České dráhy, a. s.

Ředitelství silnicí a dálnic ČR

Český aeroholding, a. s.

Povodí Vltavy, s. p.

Ministerstvo životního prostředí ČR

Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Policie ČR
Státní zdravotní ústav
Hospodářská komora hl. m. Prahy
Svaz dopravy ČR
Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z. s.
Asociace dopravních, spedičních a servisních společností středních Čech
ČSAD Praha Holding, a.s.
Česká asociace mezinárodních expresních přepravců, z.s.p.o.
Česká logistická asociace z. s.
Český výbor Mezinárodní asociace nákupních center
Česká parkovací asociace z.s.p.o.
Sdružení pro dopravní telematiku, z. s.
Asociace měst pro cyklisty
Asociace elektromobility a inovativních technologií, z. s.
Svaz podnikatelů ve stavebnictví ČR
Česká silniční společnost
Česká asociace konzultačních inženýrů
Melies s. r. o.
Median s. r. o.
Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy
Autoklub ČR
Občané pro svobodnou a bezpečnou individuální dopravu, z. s.
Centrum pro efektivní dopravu, z. s.
Svaz cestujících ve veřejné dopravě
Pražská organizace vozíčkářů z. s.
Auto*Mat, z. s.
Pražské matky, z. s.
Nadace partnerství
Ústřední automotoklub ČR
Asociace provozovatelů parkovišť na území hl. m. Prahy
Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR, z. s.
Centrum dopravního výzkumu, v. i. i.
Asociace českého carsharingu, z. s.
Česká cyklofederace

Rekola, z. s.

Asociace segway ČR

Město Beroun

Město Brandýs nad Labem

Město Černošice

Město Český brod

Město Dobříš

Město Kladno

Město Kralupy nad Vltavou

Město Lysá nad Labem

Město Mělník

Město Neratovice

Město Říčany

Město Slaný

- Sběr podnětů od veřejnosti

Od data spuštění webových stránek až do začátku letních prázdnin roku 2016 byly prostřednictvím webové aplikace sbírány podněty týkající se Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Celkem se sešlo 2 689 podnětů, z črtivé většiny s lokalizací na území hl. m. Prahy. Výstup z podnětů byl publikován samostatně na webových stránkách projektu (www.poladprahu.cz) a částečně se propsal i do dokumentu Analýza a následně Dopravní politika a Návrh.

- Sociologický průzkum

Na základě veřejné zakázky proběhl sociologický průzkum, jehož cílem bylo zjistit podporu široké veřejnosti vůči sestaveným scénářům. Průzkum se uskutečnil na vzorku 2 224 lidí z území hl. m. Prahy a dotčené části Středočeského kraje a probíhal na přelomu února a března 2017. Mírně vyšší podporu získal racionální scénář, avšak těsně následován efektivním scénářem. Typický byl průnik principů obou těchto scénářů. Data shromážděná v rámci sociologického průzkumu byla aplikována i pro zjištění podpory dopravní politiky. Při této analýze byl zjištěn vstřícný přístup 67 % obyvatel, naopak jen 11 % lze charakterizovat negativním postojem.

- Panelové diskuze s veřejností

Dne 10. 4. 2017 proběhla panelová diskuze s veřejností, kde bylo hlavním tématem představení dopravní politiky. Veřejnost zde měla možnost diskutovat s nezávislými odborníky z oblasti dopravy, kteří byli přítomni na 2. workshopu.

- Tvorba on-line problémových map

V rámci analytické části byly vytvořeny problémové mapy pro automobilovou, veřejnou a cyklistickou dopravu. Tyto mapy byly zpracovány také do elektronické verze, byly představeny v rámci tiskové konference a jsou k dispozici na webových stránkách www.poladprahu.cz.

- Zásobník opatření a karty opatření

Byla zpracována podrobná databáze všech opatření. Každé opatření má vlastní kartu se souhrnnou informací a jsou on-line k nahlédnutí na www.zasobnik.poladprahu.cz. Databáze je veřejně přístupná.

- Hodnocení opatření

Ve spolupráci s partnery projektu byla vytvořena metodika k hodnocení všech opatření. Za tímto účelem se uskutečnil také workshop dne 3. 10. 2017. Samotné hodnocení proběhlo v listopadu a prosinci roku 2017 v 10–18 členných skupinách rozdělených do 7 oblastí. Celý proces hodnocení byl schválen Řídící radou a její členové rovněž delegovali zástupce pro jednotlivé oblasti. Pro potřeby hodnocení byla připravena speciální aplikace na webové stránce www.zasobnik.poladprahu.cz, kde je možné dohledat i výsledky hodnocení. Výstupy z hodnocení byly jedním z pokladů pro sestavení dokumentu P+ Návrh.

- Výstava

V termínu 29. 5. – 17. 6. 2018 se uskutečnila výstava pro širokou veřejnost v prostorách IPR hl. m. Prahy (CAMP). Cílem bylo představit veřejnosti projekt jako celek ve všech jeho fázích – Analýza, Dopravní politika a Návrh. Návštěvníci měli možnost nahlédnout do jednotlivých dokumentů, prohlédnout si databázi všech opatření a návrhové mapy, sestavit si vlastní plán mobility nebo zhlédnout propagační video, které bude i nadále využíváno pro PR projektu. Zástupci pracovní skupiny byli na výstavě přítomni každé všední odpoledne a byli k dispozici pro otázky návštěvníků. Kromě toho byly pro veřejnost připraveny celkem 3 komentované prohlídky a dvakrát byl představen Návrh formou prezentace a panelové diskuze. Ještě před zahájením výstavy se zde 28. 5. 2018 uskutečnila tisková konference a vernisáž spojená s panelovou diskuzí určená pouze pro partnery, kteří byli do projektu dlouhodobě zapojeni prostřednictvím workshopů.

- Vyjadřování veřejnosti v rámci procesu SEA

- Veřejnost se mohla vyjadřovat písemně v rámci tzv. zjišťovacího řízení v rámci Oznámení SEA, tj. Oznámení koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (v rozsahu dle přílohy č. 7). **Ve stanovených správních termínech se nikdo z veřejnosti ani k Oznámení ani ke Koncepci nevyjádřil.**
- Veřejné projednání Hodnocení koncepce podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (tzv. SEA) a Návrhu P+ se uskutečnilo Dne 12. 12. 2018 v prostorách CAMP, kterého se zúčastnilo cca 50 lidí z široké veřejnosti, což je z hlediska koncepčních dokumentů posuzovaných MŽP nebyvalý zájem. Probíhala zde diskuze ke konkrétním tématům a byly vzneseny připomínky, které byly následně, společně s těmi písemně

podanými, vypořádány a zaslány na Ministerstvo životního prostředí ČR. V rámci veřejného projednání **bylo vzneseno celkem 18 dotazů či připomínek**, které byly na místě vysvětleny či vypořádány. Zápis z veřejného projednání včetně „dotazů“ a „odpovědí“ je umístěn na webu CENIA i www.poladprahu.cz.

- Možnost písemně zaslat připomínky písemně využilo také velké množství osob či subjektů, zejména pak občanských sdružení, ale i Městských částí. **Sešlo se celkem 27 připomínek**, které byly řádně vypořádány. V rámci vypořádání byla nově doplněna dvě opatření, „Rekonstrukce ulic Plzeňská a Vrchlického“ a „Studie snížení hlukové a imisní zátěže severní části města“ a modifikován název opatření ID 110 na „Strategie rozvoje bezmotorové dopravy“. Vše bylo řádně doplněno takové do dokumentace SEA.

5 Informace o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví

Dle § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je předkladatel povinen zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, a tak i učinit.

Sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví včetně případné aktualizace bude zajištěno pomocí schématu navrženého v kapitolách 2.8, 2.9 a 2.10 a sledováním indikátorů posuzované Koncepce uvedených v přílohách a kapitole 9 dokumentace SEA. Z výše uvedených kapitol a příloh obou dokumentů plyne **seznam indikátorů, který bude sledován a pravidelně jednou ročně vyhodnocován**:

Sledovaný indikátor:	Jednotka:	Zdroj dat v roce v době pořizování Koncepce:
Emise VOC z automobilové dopravy	t/rok	CDV, ČHMÚ, SZÚ
Měrné emise skleníkových plynů (CO ₂ ekv.) z dopravy	t/rok	CDV
Plocha území s překročenými imisními limity pro roční imisní limity pro PM ₁₀ a PM _{2,5}	%	ČHMÚ, SZÚ, Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy
Plocha území s překročeným imisním limitem pro benzo(a)pyren	%	ČHMÚ, SZÚ, Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy
Plocha území s překročeným imisním limitem pro oxid dusičitý	%	ČHMÚ, SZÚ, Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy
Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity	počet obyvatel	ČHMÚ, SZÚ, Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy
Počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB	počet obyvatel	Ministerstvo zdravotnictví – Strategická hluková mapa

Sledovaný indikátor:	Jednotka:	Zdroj dat v roce v době pořízení Koncepte:
Zábor ZPF	ha	ČSÚ
Zábor PUPFL	ha	ČSÚ
Počet výjimek ze zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny	počet/rok	KÚ, AOPK

Tabulka 3 – Seznam indikátorů, které slouží k vyhodnocování vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví

Zdroje dat jsou uvedeny v době pořízení Koncepte a je možné, že některé z nich doznají na základě rozhodnutí orgánů státní správy změn, což hlavní město Praha zpravidla nemůže ovlivnit. Příkladem může být sledování Měrných emisí skleníkových plynů (CO₂ ekv.) z dopravy, které sleduje Centrum dopravního výzkumu (CDV v.v.i.), ale v budoucnosti tomu tak být nemusí. Některá data pochází a budou pocházet z certifikovaných modelových hodnocení, které si Praha či například Ministerstvo zdravotnictví pravidelně již delší dobu pořizuje. Data pro pravidelné Modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy jsou čerpána zejména z metrologicky relevantních (cejchovaných) měřidel ČHMÚ (Českého hydrometeorologického ústavu) či SZÚ (Státního zdravotního ústavu), ale i dalších nutných ověřených a relevantních datových zdrojů. Datové zdroje jsou hlavním městem Praha trvale sledovány a budou trvale sledovány i nadále, jakákoliv změna je tak prakticky ihned zjištěna. V případě výpadku některého z datových zdrojů bude vyvinuta maximální snaha tento výpadek nahradit, snaha o trvalé sledování indikátorů je a bude tedy maximální.

Sledování a vyhodnocování všech indikátorů z Koncepte i kapitoly 9 dokumentace SEA, tedy právě i těch, které slouží k vyhodnocování vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, provádí tzv. pracovní skupina Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, která se schází alespoň čtyřikrát do roka a předkládá ho řídicí radě, která se schází jednou do roka. **Vyhodnocování indikátorů tak bude prováděno 1x ročně.** Častěji to vzhledem k některým jednotkám indikátorů, které jsou vztahovány k roku, ani není možné. Z vyhodnocení vždy poplynou důsledky pro Akční plán či Plán udržitelné mobility jako celek. **Výsledky ročního hodnocení budou vždy dostupné na stránkách www.poladprahu.cz.**

V případě zjištění negativního vlivu implementace Koncepte na životní prostředí či veřejné zdraví bude neprodleně informována řídicí rada a případní v řídicí radě nezúčastnění Radní a vzniklá situace bude konzultována s příslušnými orgány státní správy a samosprávy, aby došlo k okamžité nápravě situace. Pracovní skupina stanoví po konzultaci s odborníky na životní prostředí a veřejné zdraví a příslušnými odbory Magistrátu hlavního města Prahy nápravná opatření v podobě dopravně–organizačních či infrastrukturních opatření a předloží řídicí radě či přímo Radě hl. m. Prahy k projednání. Výsledkem může být také nutnost aktualizace Koncepte, či vytvoření Koncepte zcela nové, která podléhá novému procesu SEA. Aktualizace Koncepte budou konzultovány s Ministerstvem Životního prostředí tak, jak je uvedeno v kapitolách níže.

Implementace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je však o mnoho sofistikovanější a nadstandardní oproti dosavadní praxi, než aby se dala shrnout v několika málo větách výše, je proto zopakována v kapitolách 5.1 – 5.3.2:

5.1 Akční plán

Cílem akčního plánu je podpořit naplňování (tzv. implementaci) schváleného plánu mobility. Akční plán proto k informacím uvedeným v Návrhu doplňuje další položky, jako jsou odpovědní nositelé opatření a spolupracující aktéři nebo úkoly v přípravě opatření a termíny jejich plnění. Akční plán dále upřesňuje investiční a provozní náklady, pracuje také ve větším detailu s návaznostmi opatření mezi sebou. Přestože akční plán bude jednorázově zpracovaným dokumentem (obdobně jako tři předchozí výstupy P+ Analýza, Dopravní politika, Návrh), s jeho obsahem bude nakládáno průběžně v rámci probíhající implementace.

První Akční plán Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen „Akční plán“) pokryje období do roku 2023. Do té doby je totiž možné čerpat finanční podporu z fondů EU v rámci aktuálního plánovacího období Evropské unie z věcně příslušného Operačního programu Doprava a z Operačního programu Praha – pól růstu. Zpracování Akčního plánu je v kompetenci Pracovní skupiny P+, tedy stejného týmu, který stál za celým dosavadním procesem přípravy plánu mobility. Důležité je zapojení a spolupráce i dalších věcně zainteresovaných zaměstnanců z příslušných odborů MHMP a organizací města, včetně zástupce Středočeského kraje pro zajištění vzájemné koordinace. Ze stejného důvodu je nezbytné i zapojení státních organizací, které jsou investory nadměstských opatření, projektů a aktivit týkajících se zejména železniční infrastruktury (SŽDC), dálniční a silniční sítě (ŘSD).

Akční plán musí být schválený Radou hl. m. Prahy. Po tomto schválení bude realizace akčního plánu závazná nejen pro Radu hl. m. Prahy, ale také pro odbory MHMP a organizace města. Akční plán se stane významným koncepčním rámcem a podkladem pro každoroční sestavování rozpočtu hl. m. Prahy, konkrétně především jeho kapitoly Doprava.

Akční plán bude poskytnutý Středočeskému kraji, který by ho měl vzít alespoň na vědomí a v praxi k němu přihlížet ve svých rozhodnutích týkajících se oblasti dopravy a dopravní infrastruktury kraje. Aktivní role Středočeského kraje v naplňování Akčního plánu by byla ze strany hl. m. Prahy vítaná.

Akční plán bude zároveň poskytnutý Ministerstvu dopravy ČR a příslušným státním organizacím (SŽDC, ŘSD) s žádostí, aby akční plán zohledňovali při plánování, přípravě a realizaci svých investic.

O období platnosti dalších akčních plánů do roku 2030 bude rozhodnuto až na základě zkušeností s realizací prvního Akčního plánu do roku 2023.

5.1.1 Obsah akčního plánu

Akční plán bude obsahovat především:

- účel akčního plánu,
- hlavní uživatele akčního plánu,
- související dokumenty,
- základní etapové cíle Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí pro období platnosti akčního plánu, v souladu se schváleným Strategickým plánem hl. m. Prahy a se schválenou Dopravní politikou
- zdůvodnění etapových cílů, případně také s využitím popisu vývoje při nulové variantě,
- prioritizaci opatření pro období platnosti akčního plánu
- návrh zohlednění požadavků a podmínek vyplývajících ze stanoviska SEA pro realizaci opatření
- finanční plán pro období platnosti akčního plánu,
- organizační schéma realizace akčního plánu včetně garancí,
- návrh způsobu a četnosti monitorování a hodnocení realizace akčního plánu,

Přílohou akčního plánu jsou pak jednotlivé karty opatření, zpracované pro všechna opatření v Návrhu. Tyto karty obsahují popis, předpokládané benefity, rizika a souvislosti, indikátory, finanční náklady na přípravu, realizaci i provoz, organizační strukturu (nositele, aktéry) a harmonogram.

5.1.2 Souvislost se Strategickým plánem

V souladu se schváleným postupem Strategického plánu hl. m. Prahy ve variantě 3 (usnesením Rady hl. m. Prahy číslo 1866 ze dne 15. 8. 2017) je nutné Akční plán do roku 2023 provázat vhodným efektivním způsobem s Realizačním programem R2 Strategického plánu hl. m. Prahy (dále jen „R2“). Podle uvedeného usnesení má být R2 vytvořený, projednaný a schválený mezi 06/2018 a 06/2019 a platit bude od 07/2019 do 06/2023 – tj. v zásadě během stejného období jako Akční plán.

Provázání akčního plánu a R2 ale nebude zajištěno duplicitním zpracováním opatření, projektů a aktivit. To by bylo neefektivní a ve výsledku zmatené a nejednoznačné. Půjde o dva svébytné, ale velmi úzce provázané dokumenty. Přitom kompletní podrobný návrh opatření, projektů a aktivit pro oblast udržitelné mobility bude obsažen v Akčním plánu.

Provázanost v následné fázi realizace R2 a Akčního plánu v období do roku 2023 by měl optimálně za R2 garantovat MHMP–PRI ve spolupráci se Sekcí strategií a politik Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Za akční plán pak bude garantem Administrátor (MHMP–RFD) ve spolupráci s Pracovní skupinou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.

5.2 Implementace plánu

Jedním z principů plánů mobility je také nastavení procesu realizace, tj. průběžného monitorování jeho naplňování dle schválených akčních plánů a zajišťování průběžných aktualizací v případě potřeby. Za tím účelem jsou definovány role, odpovědnost a principy postupů v rámci implementace projektu.

Dokument vznikl v rámci Pracovní skupiny zahrnující zástupce řady odborných organizací, zástupce Středočeského kraje i aktivní zapojení odborné veřejnosti a zástupců politických stran. Pro úspěšnou realizaci je toto propojení nezbytné zachovat i v návazných krocích.

Implementační fáze Plánu mobility zahrnuje následující aktivity:

1. Sledování a reportování naplňování dopravní politiky
2. Koordinace realizace akčního plánu
3. Vyhodnocování souladu nových opatření s dopravní politikou
4. Koordinace s dalšími koncepčními dokumenty
5. Vyhledávání externích finančních zdrojů a inovativních řešení v dopravě
6. Informování veřejnosti o naplňování dopravní politiky
7. Návrh aktualizace plánu mobility

5.2.1 Organizační struktura

Organizační struktura řízení projektu během implementační fáze vychází se stávající struktury institucí hl. m. Prahy a odráží také osvědčené postupy z dosavadní přípravy plánu mobility:

- Politickou odpovědnost nese člen Rady hl. m. Prahy s kompetencemi v oblasti dopravy (dále jen „Radní“). Radní svolává a řídí zasedání **Řídící rady** Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále

jen „Řídící rada“), která pokračuje na stejných principech během realizace akčního plánu, jako pracovala během přípravy plánu mobility. V kompetenci Radního je případně přenést funkci Řídící rady přímo na Radu města.

- Administrativní zajištění je realizováno prostřednictvím příslušné organizační složky HMP v oblasti výkonu samosprávných činností v dopravě. V současné době se jedná o odbor rozvoje a financování dopravy MHMP (dále jen „Administrátor“).
- Provádění implementačních aktivit bude zajišťovat Pracovní skupina Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (dále jen „Pracovní skupina“), kterou Administrátor jmenuje se souhlasem Radního ze zástupců organizací hl. m. Prahy, Středočeského kraje a dalších významných organizací v oblasti dopravy a životního prostředí.

Pracovní skupina se v implementační fázi neschází se stejnou intenzitou v průběhu celého roku (jak tomu bylo během přípravy plánu mobility), ale koncentruje své aktivity vždy k přelomu čtvrtletí (březen, červen, září, prosinec). K těmto milníkům jsou pak směřovány i pracovní termíny jednotlivých aktivit, jak je popisuje následující kapitola. Jednání svolává Administrátor, zajišťuje rovněž funkci tajemníka.

Řídící rada se schází jedenkrát ročně, případně dle potřeby. Činí tak v návaznosti na zprávu k implementaci Akčního plánu, kterou předkládá Administrátor jako průběžný výsledek aktivit Pracovní skupiny. Doporučeným termínem jednání Řídící rady je leden příslušného roku, s vyhodnocením zprávy za uplynulý rok a potvrzením aktivit Pracovní skupiny pro nadcházející rok.

5.2.2 Implementační aktivity

Pracovní skupina se během implementační fáze bude věnovat níže popisovaným aktivitám. Na tomto místě je vhodné zdůraznit, že rozsah aktivit by měl odpovídat naplňování schválené Dopravní politiky, nikoliv jen samotného Akčního plánu. Během platnosti Akčního plánu se totiž budou s přibývajícím časem objevovat nová opatření, zatímco u stávajících opatření bude sílit potřeba aktualizovat jejich obsah podle nových poznatků a potřeb města. Některá opatření se dokonce mohou později jevit jako překonaná. Sledování tohoto vývoje by mělo být plně v kompetenci Pracovní skupiny, aby si uchovala vždy úplný přehled o vývoji mobility v Praze a jejím okolí.

V praktické rovině to bude znamenat, že Pracovní skupina bude rozvíjet Akční plán, přímo vycházející ze schváleného Návrhu. Současně však bude sledovat vývoj naplňování Dopravní politiky jako celku a vyhodnocovat nově přichozí opatření, která sice stojí mimo Návrh, avšak jsou v souladu s přijatou Dopravní politikou. Takto posouzená opatření bude vkládat do tzv. Zásobníku, který se později stane základem pro jednorázovou aktualizaci příslušných částí plánu mobility.

V opačném případě by totiž docházelo k postupné „erozi“ původního návrhu a vedle naplňování akčního plánu by začal existovat „paralelní svět“ opatření, u nichž není jistý soulad s Dopravní politikou. Pro rozhodovací procesy města by takový stav byl krajně nežádoucí.



Obrázek 1 – Postupné omezování pokrytí Akčního plánu vůči platné Dopravní politice s časem, pokud by se Pracovní skupina věnovala jen Akčnímu plánu



Obrázek 2 – Rozsah aktivit Pracovní skupiny v implementaci Akčního plánu a přípravy Zásobníku pro budoucí aktualizace plánu mobility

- **Aktivita 1: Sledování a reportování naplňování dopravní politiky**

Administrátor bude každý rok za Pracovní skupinu připravovat informační zprávu o průběhu realizace Akčního plánu a také nových podnětech stojících mimo schválený plán mobility. Tato zpráva bude předkládána Řídící radě vždy na přelomu roku, přičemž Řídící rada může rozhodnout o jejím postoupení Radě a Zastupitelstvu hl. m. Prahy. Zpráva bude sledovat plnění úkolů podle jednotlivých nositelů opatření, vývoj indikátorů strategických cílů Plánu udržitelné mobility, komentář k vývoji mobility na území hl. m. Prahy a jeho okolí a souvislosti v oblasti životního prostředí. Zpráva rovněž vyhodnotí potřebu aktualizace plánu.

- **Aktivita 2: Koordinace realizace akčního plánu**

Jedním z hlavních úkolů Pracovní skupiny je sledování průběžného vývoje opatření, které jsou odsouhlaseny v akčním plánu, a to v souladu s přijatým harmonogramem. Jednotliví členové Pracovní skupiny vystupují v roli editorů svěřené skupiny opatření. Analyzují zadané úkoly, které vedou k přípravě či realizaci opatření, případně je sami navrhují. Ve spolupráci s odpovědnými nositeli opatření pak sledují jejich plnění; v případě problémů informují Pracovní skupinu a navrhují řešení vzniklé situace po společné diskuzi. Odpovědností Administrátora je přenášet závěry Pracovní skupiny do struktur hl. m. Prahy a jeho organizací, stejně jako k dalším investorům stojícím mimo hl. m. Prahu. Všechny tyto aktivity Administrátora by měly být činěny za vědomí a se souhlasem Radního, v případě složitějších situací pak celé Řídící rady.

- **Aktivita 3: Vyhodnocování souladu nových opatření s dopravní politikou**

Plán mobility je připravován s výhledem do roku 2030, jeho Akční plán však může pracovat pouze se známými údaji k termínu schválení Návrhu v roce 2019. Vzhledem k rychlosti změn a inovací v dopravě i správě města je nezbytné umožnit rozšíření sledované oblasti i mimo schválený Návrh, a to formou doplňování Zásobníku o nová opatření, respektive modifikace stávajících opatření. Zařazení nového opatření do Zásobníku musí předcházet posouzení shody nového opatření s Dopravní politikou, které provádí členové Pracovní skupiny standardizovaným postupem, doplněného o analýzu finančních možností realizace, respektive zjednodušenou analýzu nákladů a přínosů pro Pražskou metropolitní oblast. Administrátor pak vydává stanovisko souladu opatření s Dopravní politikou, které doplňuje, avšak nenahrazuje stanoviska dotčených orgánů státní správy, případně dalších orgánů a institucí hl. m. Prahy. Radní, případně Řídící rada, mohou pověřit Pracovní skupinu sledováním vybraných opatření ze Zásobníku stejným způsobem, jako tak činí pro akční plán (viz Aktivita 2). Zajistí tak rovnocennou úroveň přípravy vybraných opatření Zásobníku s Návrhem, až do doby provedení aktualizace Návrhu. Do samotného Návrhu však lze přeřadit opatření ze Zásobníku pouze formou aktualizace Návrhu, u něhož je nutné ověřit shodu s provedeným hodnocením SEA.

- **Aktivita 4: Koordinace s dalšími koncepčními dokumenty**

Dalším úkolem Pracovní skupiny je sledovat jiné koncepční dokumenty, které se dotýkají hl. m. Prahy a mají průsečíky Dopravní politikou hl. m. Prahy a/nebo s opatřeními uvedenými v Plánu mobility. Znamená to prosazovat vzájemnou provázanost a koordinaci dokumentů tak, aby docházelo ke vzájemným synergiím. Pracovní skupina se bude věnovat připomínkování nových, stejně jako aktualizaci stávajících strategií a koncepcí. Za hl. m. Prahu pak může Pracovní skupina vystupovat navenek i vůči vládní úrovni při prosazování národních koncepcí v oblasti městské mobility.

- **Aktivita 5: Vyhledávání externích finančních zdrojů a nových řešení v dopravě**

Plán mobility je navržen z finančního hlediska pouze s využitím známých finančních zdrojů. Nelze však vyloučit změny ve financování, dotačních titulech nebo vznik projektů, které by při zapojení hl. m. Prahy mohly přispět dalšími prostředky k naplňování plánu mobility. Administrátor je odpovědný za sledování nových možností ve financování, využít k tomu může znalostní základnu Pracovní skupiny. Obdobně je odpovědností členů Pracovní skupiny sledovat také inovativní řešení v dopravě a analyzovat jejich přínosnost pro Prahu. Nová řešení vzešlá z práce v Pracovní skupině lze zařadit do Zásobníku stejným způsobem jako opatření přicházející zvenčí (viz Aktivita 3).

- **Aktivita 6: Informování veřejnosti naplňování dopravní politiky**

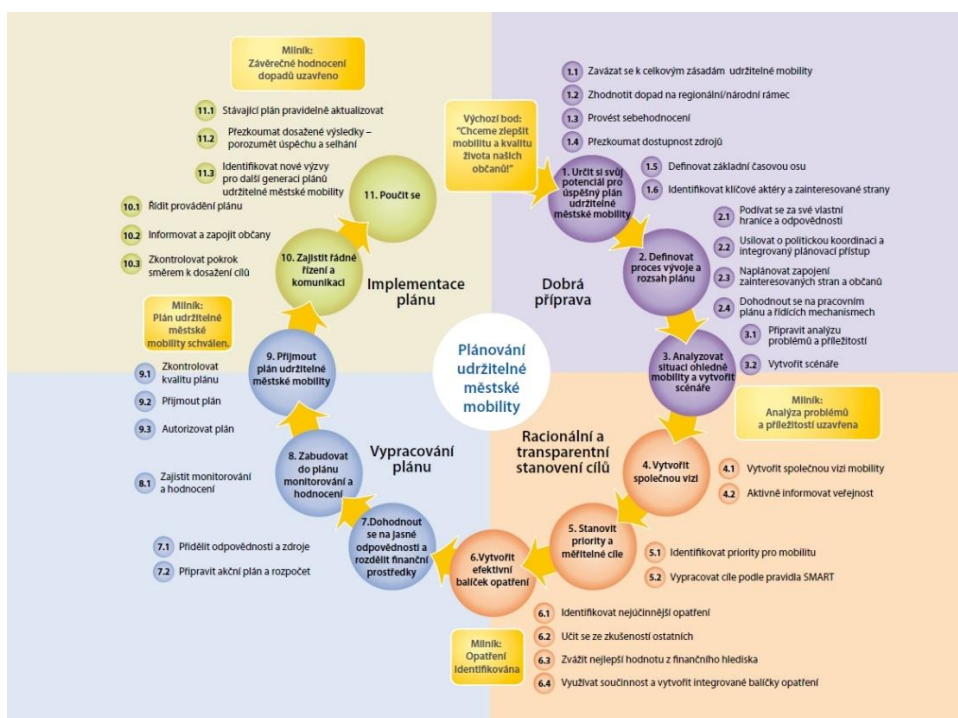
Jedním z úkolů Administrátora je zajistit informování veřejnosti o plánu mobility a průběhu jeho realizace, včetně vlivů na mobilitu na území města. Za tím účelem Administrátor zajistí aktuálnost informací na webových stránkách projektu tak, aby veřejnost mohla kdykoliv sledovat aktuální stav realizace a míru dosažení cílů projektu. Úkolem Pracovní skupiny je pak zajistit, aby cílený marketing v mobilitě byl ze strany uživatelů vnímán jednotně, tj. aby nebyli zahlceni různými kampaněmi organizací města, směřujících víceméně k obdobnému sdělení.

- **Aktivita 7: Návrh aktualizace plánu mobility**

Akční plán může obsahovat pouze položky, které jsou součástí schváleného Návrhu. Tím však bude s časem docházet k postupnému zužování pokrytí Akčního plánu ve srovnání s aktuálními potřebami města. Čelit tomu budeme paralelním rozvojem Zásobníku opatření, který rovněž bude pod správou Pracovní skupiny (viz Aktivita 3). Když odchylka aktuálních potřeb města vůči schválenému Návrhu dostoupí určité úrovně, je nutné přistoupit k aktualizaci příslušných částí plánu mobility. Můžeme předpokládat, že k takovým aktualizacím by mělo docházet každé cca 4 roky, tedy v souladu s realizační částí Strategického plánu hl. m. Prahy pro oblast dopravy. V případě vyhovujícího stavu lze zvolit interval delší, opačným směrem však není vhodné se vydávat vzhledem k administrativní náročnosti procesu SEA. Aktualizace probíhá v Pracovní skupině pod dohledem Řídící rady a její součástí je zapojení veřejnosti formou participace. Zvolený přístup tedy odpovídá přípravě původního plánu mobility.

5.3 Aktualizace plánu

Plánování mobility ve městech, resp. aglomeracích je kontinuální cyklický proces v souladu s metodikou „Návod ke zpracování a realizaci plánu udržitelné městské mobility“ (Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) od zpracovatele Rupprecht Consult z ledna 2014 (viz Obrázek 3). Je proto nezbytné Plán udržitelné mobility Prahy a okolí pravidelně vyhodnocovat (evaluovat) a po určité době přistoupit k jeho aktualizaci.



Obrázek 3 – Proces SUMP

Základem evaluace je především každoroční vyhodnocení hodnot klíčových indikátorů výkonnosti (KPI). Na základě této evaluace je nezbytné rozhodovat o aktualizaci části, nebo celku Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Jiným důvodem pro aktualizaci může být technologický vývoj, který s sebou přinese nová, efektivnější řešení stejných problémů mobility; případně též identifikace nových opatření, jejichž realizovatelnost byla původně považovaná za nízkou.

V praktické rovině potřebu aktualizace poznáme podle toho, že vedle sledovaného Akčního plánu (vycházejícího ze schváleného Návrhu) poroste význam paralelního Zásobníku opatření, kam budou směřována opatření v souladu s Dopravní politikou, která však součástí schváleného Návrhu nejsou. Tento paralelní přístup lze provozovat jen do určité míry, která je právě rozhodující pro provedení aktualizace. Bohužel nelze předem takovou míru stanovit, protože kromě množství opatření směřovaných do „paralelního“ Zásobníku je rozhodující také jejich možný přínos pro realizaci Dopravní politiky jako celku.

Na místě je také připomenout, že rozsah východisek, mobilitních vzorců a inovací může být tak velký, že si nevystačíme jen s aktualizací Návrhu, ale bude nutné přistoupit k přepracování plánu udržitelné mobility jako celku. Proto rozlišujeme aktualizaci dvojího druhu:

1. **Aktualizace návrhové části** – zaměřená na dokumenty Návrh a Akční plán
2. **Aktualizace plánu jako celku** – zaměřená na dokumenty Analýza (alespoň částečně), Dopravní politika, Návrh a Akční plán

Za evaluaci a aktualizaci je zodpovědný Administrátor, který se opírá o názor Pracovní skupiny. Administrátor předkládá návrhy k aktualizaci plánu mobility Řídící radě, případně též Radě hl. m. Prahy, s příslušným zdůvodněním, typicky ve formě hodnotící zprávy (viz Aktivita 1).

Ve všech případech se při aktualizaci musí postupovat v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V prvním kroku je možné využít institut předběžného projednání podle §15 zákona. Příslušný úřad (v našem případě Ministerstvo životního prostředí ČR) tím posoudí povinnost zjišťovacího řízení, tzn. zpracování oznámení SEA na aktualizované

dokumenty. Stejný orgán pak v návaznosti na oznámení a další podněty rozhodne o zpracování vyhodnocení SEA.

5.3.1 Aktualizace návrhové části

Návrh Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí je nezbytné udržovat neustále aktuální. Vzhledem k zákonným postupům to však nelze provádět kontinuálně, nýbrž provést aktualizaci souhrnně až po určité době od zpracování a schválení původního Návrhu. Analýza a Dopravní politika zůstávají při takto pojímané aktualizaci i nadále platné.

Aktualizace návrhové části znamená, že se do Návrhu doplňují opatření, která jsou v souladu s Dopravní politikou, stejně jako se z Návrhu již vyřazují opatření neaktuální. Zařazení opatření do Návrhu probíhá typicky z opatření shromažďovaných v Zásobníku, případně přepracováním opatření v Návrhu do jiné podoby, jejich rozdělení či naopak sloučení a podobně.

Aktualizace Návrhu bude mít typicky tyto důvody:

- **Posun řešení z koncepční přípravy k realizaci:** opatření identifikované ve fázi koncepční přípravy v některém z dokumentů:
 - Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, nebo
 - Strategický plán hlavního města Prahy, nebo
 - Územně analytické podklady hlavního města Prahy,kteřé však nebylo v původním Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí navrženo k realizaci do roku 2030. Tato změna však nesmí finančně ohrozit realizaci jiných opatření z Návrhu, s výjimkou projektů, která řeší havarijní situace, zdraví a život osob či životní prostředí.
- **Doplnění typologicky stejného opatření,** jako jsou již v Návrhu obsažené, avšak do nové lokality. Příkladem může být výstavba dalšího mostu či lávky, tedy přidání další položky k obdobným návrhům nových přemostění v rozličných lokalitách.
- **Vyčlenění opatření u investičních programů do samostatné položky:** řada opatření v Návrhu má charakter investičního programu, připravujícího stejný typ investice do různých lokalit. S postupem času však může dojít k situaci, kdy některá z položek investičního programu dostane specifický charakter, získá jiného nositele, případně se významně posune v realizaci. Praktičtější pak je vedení takové položky jako samostatného opatření.
- **Efektivnější řešení stávajícího problému:** opatření řešící již známý problém, avšak efektivnější cestou. Je tedy alespoň časově, finančně či společensky přijatelnější než opatření, které tento problém řešilo v Návrhu. Takové efektivnější opatření může přímo nahradit opatření v Návrhu za předpokladu, že není zcela ohrožen předpokládaný termín realizace či rozpočet jiných projektů.

5.3.2 Aktualizace plánu jako celku

V případě, že při každoročním vyhodnocování klíčových indikátorů výkonnosti (KPI) dojde k zjištění jiných než nastavených trendů, nebo dojde k výrazné změně východisek v dopravní situaci v Praze a okolí, nebo výrazné změně rozpočtového výhledu pro dopravní stavby a dopravu, měl by Administrátor spolu s Pracovní skupinou zahájit diskusi s příslušným Radním / Řídicí radou, případně vedením města o aktualizaci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jako celku.

Taková aktualizace představuje minimálně:

- Doplnění Analýzy, zejména v částech, kde došlo ke změně východisek pro plán mobility
- Aktualizaci Dopravní politiky, reagující na změnu priorit nebo vstupních podmínek
- Aktualizaci Zásobníku opatření, i nad rámec průběžně doplňovaných opatření
- Nový výběr opatření ze Zásobníku do Návrhu
- Zpracování oznámení SEA

O pořízení aktualizace rozhodne Rada hlavního města Prahy na návrh příslušného Radního.