

**SLEDOVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ KONCEPCE NA
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ
(k roku 2023)**

**Koncepce rozvoje regionální
silniční a železniční sítě
Plzeňského kraje**

OSTRAVA

Září 2023

OBSAH

1. ÚVOD.....	4
1.1 LEGISLATIVNÍ A METODICKÁ VÝCHODISKA	4
1.2 PŘEHLED SCHVÁLENÝCH AKTIVIT A PROJEKTŮ	6
2. MONITORING VLIVŮ KONCEPCE NA ŽP.....	7
2.1 MONITORING VE VZTAHU K OTÁZKÁM PRO HODNOCENÍ A VÝBĚR PROJEKTŮ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA ŽP	7
2.2 KOMENTÁŘ K VLIVŮM KONCEPCE Z HLEDISKA INDIKÁTORŮ	11
3. SOUHRN	13
4. HLAVNÍ POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ	14

Seznam tabulek

Tab. 1: Přehled schválených projektů Plzeňského kraje, v rámci Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, období duben/2021 – září/2023	6
Tab. 2: Environmentální kritéria pro výběr projektů ve vztahu k životnímu prostředí.....	7
Tab. 3: Odpovědi na otázky pro hodnocení projektů z hlediska ŽP	8
Tab. 4: Komentář k vlivům jednotlivých projektů na životní prostředí	9
Tab. 5: Souhrnný komentář k vlivům předložených projektů dle monitorovacích indikátorů SEA	11

ZKRATKY A VYSVĚTLIVKY:

EVL	Evropsky významná lokalita
EVVO	Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta
GP	Grantový projekt
IDS	Integrovaný dopravní systém
IC	Informační centra
IROP	Integrovaný regionální operační program
MZCHÚ	Maloplošné zvláště chráněné území
NO _x	Souhrnně oxidy dusíku
PO	Ptačí oblasti
SEA	Proces posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (angl.: „Strategic Environmental Assessment“)
TIC	Turistické informační centrum
TZL	Tuhé znečišťující látky
UNESCO	Organizace OSN pro vzdělávání, vědu a kulturu (angl.: <i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>)
VZCHÚ	Velkoplošné zvláště chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽP	Životní prostředí

1. ÚVOD

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zavazuje předkladatele koncepce, aby zajistil sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Pokud předkladatel na základě tohoto sledování zjistí, že provádění koncepce má nepředvídané závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, je povinen zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění těchto vlivů, informovat o tom příslušný úřad a dotčené správní úřady a současně rozhodnout o změně koncepce.

Účelem této zprávy je pravidelné Vyhodnocení sledování a rozboru vlivů koncepce „Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“ do roku 2030 s výhledem do roku 2040 (dlouhodobý investiční plán) na životní prostředí a veřejné zdraví dle požadavků § 10 h citovaného zákona. Zpráva pokrývá období od dubna 2021 do září 2023.

Sledování vlivů provádění koncepce (dále také monitorování) vychází také z čl. 10, odst. 1 Směrnice 2001/42/ES, který uvádí povinnost členských států monitorovat významné vlivy plánů a programů na životní prostředí, aby byly mimo jiné včas zjištěny nepředpokládané negativní dopady, a aby mohla být učiněna vhodná nápravná opatření.

1.1 LEGISLATIVNÍ A METODICKÁ VÝCHODISKA

Dne 12. listopadu 2020 vydal Krajský úřad Plzeňského kraje dle § 10 g výše uvedeného zákona souhlasné stanovisko k návrhu koncepce „Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“ (dále jen Stanovisko) při dodržení stanovených podmínek. Mezi ně patří, mimo jiné, i tyto podmínky, vztahující se k předkládanému rozboru koncepce:

- 1) Při výběru projektů k podpoře v rámci koncepce preferovat projekty s nejvyššími pozitivními přínosy a minimálními negativními vlivy z hlediska životního prostředí.
- 2) Respektovat předměty ochrany zvláště chráněných území a zamezit antropogennímu tlaku na jejich území. Konkrétní projekty posoudit z hlediska jejich vlivu na přírodu a krajinu. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) na ZCHÚ a soustavu Natura 2000, včas konzultovat s orgány ochrany přírody.
- 3) Umisťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody (ÚSES, VKP), zachovávat krajinný ráz, omezit fragmentaci krajiny a zajistit migrační prostupnost území.
- 4) U relevantních projektů posoudit jejich vlivy na životní prostředí v rámci procesu EIA, případně biologického či naturového hodnocení.
- 5) Při přípravě nových úseků komunikací, nebo navýšení přepravy na železnici, řešit rovněž protihluková opatření, výsadbu izolační zeleně aj.
- 6) Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF. Pro výstavbu nové infrastruktury přednostně využívat plochy brownfields, případně výstavbu směřovat do ploch s nižší bonitou půdy. Jakékoliv aktivity/projekty, u nichž by se očekávaly negativní vlivy (i zprostředkované) včas konzultovat s příslušnými orgány.
- 7) S ohledem na nárůst letních teplot doporučujeme rovněž zajistit klimatizaci ve vozidlech VD, jak pro cestující, tak pro řidiče a doplnit tento požadavek vhodně do koncepce.
- 8) Zajistit odborný a odpovědný výběr investic, pro které budou vytvářeny podmínky, s ohledem také na jejich vlivy na životní prostředí. Nevytvářet podmínky pro investice s malou přidanou hodnotou ani pro investice s potenciálně významnými negativními vlivy na životní prostředí.

- 9) V průběhu realizací stavebních prací v území je nutno zajistit, že budou eliminovány nebo alespoň minimalizovány negativní dopady jejich provádění na životní prostředí. Je potřeba zohlednit principy adaptace na klimatickou změnu.
- 10) Ke zmírnění prašnosti v průběhu staveb uložit opatření, jako jsou provádění úklidu komunikací, skrápění zařízení stavenišť, komunikací, skládek sypkých materiálů aj.
- 11) Případné zásahy do kulturních památek (včetně jejich ochranného pásma) a památkově chráněných území je nutné konzultovat s Národním památkovým ústavem.
- 12) Velkou část území je nutné chápat jako území s archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu je nutné ohlásit písemně s dostatečným časovým předstihem zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a následně umožnit některé z oprávněných organizací provedení záchranného archeologického výzkumu. Obdobně je třeba postupovat, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.
- 13) Rozvíjet environmentální vědomí obyvatel, zejména v oblasti omezování vlivů dopravy na životní prostředí.

Podmínky stanoviska z hlediska vlivů na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000:

- 1) V případě záměru rekonstrukce II/187 Průtah Kolinec zajistit prevenci potenciálně negativních dopadů v období výstavby na EVL Ostružná, zejména zamezit zásahům do dané EVL.
- 2) V případě záměru rekonstrukce II/169 Radešov – Rejštejn minimalizovat negativní zásahy do EVL a PO Šumava.
- 3) V případě záměru Rekonstrukce silnice II/605 Přimda-Rozvadov minimalizovat zásahy do biotopu T1.6 v období realizace rekonstrukce.
- 4) V případě obchvatu Číčova zajistit hodnocení dle § 45i a minimalizovat zásahy do EVL Bradava a koryta toku Bojovka. Zamezit znečištění toku.
- 5) V případě modernizace železniční trati č. 190 Horažďovice Plzeň Koterov minimalizovat negativní dopady do EVL Maňovický rybník a EVL Chejlava.
- 6) V případě dlouhodobého záměru Sušice, most přes trať, vč. napojení II/187 od Tedražic vyloučit zásahy do EVL Ostružná, zejména do vodního toku, z důvodu ochrany mihule potoční.
- 7) V případě dlouhodobého záměru obchvatu Hrádku u silnice II/187 vyloučit zásah do vodního toku v EVL Ostružná z důvodu ochrany mihule potoční.
- 8) Při přípravě dlouhodobého záměru přeložky západně od Hošovské obory a Polžic vyloučit zásah do vodního toku v EVL Radbuza z důvodu ochrany mihule potoční.
- 9) Při přípravě západního obchvatu Rokycan (II/183) minimalizovat zásahy do EVL Rokycany – vojenské cvičiště z důvodu ochrany kuňky žlutobřiché.

Naplnění těchto požadavků je popsáno v dokumentu „Prohlášení ke koncepci „Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“, konkrétně v části „Opatření pro zajištění sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví“. Prohlášení odráží znění Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje předložené ke schválení Zastupitelstvu Plzeňského kraje dne 19. 4. 2021 a schválené usnesením č. 229/21.

Výběr projektů, které by měly být realizovány prostřednictvím Konceptu rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, je v kompetenci Rady, která posuzuje soulad předkládaných projektových záměrů se Strategií. Zohlednění environmentálních kritérií není u všech jednotlivých projektů vyžadováno a uváděno. Environmentální kritéria jsou v této monitorovací zprávě použita jako zpětná kontrola. Doporučujeme zvážit zahrnutí těchto kritérií vhodným způsobem při schvalování projektů.

Monitorovací zpráva vychází z popisu schválených projektů v daném sledovaném období a hodnotí vztah jednotlivých projektů k referenčním cílům ochrany životního prostředí tak, jak byly stanoveny v dokumentaci (původního) „Vyhodnocení vlivů Konceptu rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje na životní prostředí a veřejné zdraví“ (dále také Vyhodnocení), a k monitorovacím indikátorům navrženým v rámci tohoto Vyhodnocení.

Protože monitorovací zpráva nemá explicitně určenou strukturu, byl její obsah analogicky upraven na základě zkušeností hodnotitele s monitorováním vlivů dalších koncepcí na životní prostředí (tzv. post-monitoring) dle § 10 g citovaného zákona, např.

- Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ) České Budějovice
- Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ) Jihlavské sídelní aglomerace
- Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ) Zlín
- Integrovaná teritoriální investice (ITI) Hradecko-Pardubické aglomerace

a zkušeností s desítkami hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí (SEA) na národní, krajské i obecní úrovni.

1.2 PŘEHLED SCHVÁLENÝCH AKTIVIT A PROJEKTŮ

Od dubna 2021 do září 2023 byly realizovány celkem 4 záměry, které spadají záměrů projektů rekonstrukcí silnic II. třídy (Dle Správy a údržby silnic Plzeňského kraje) a jsou hodnoceny v této zprávě. Jejich přehled je uveden níže:

Tab. 1: Přehled schválených projektů Plzeňského kraje, v rámci Konceptu rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, období duben/2021 – září/2023

		Projekt
Silniční síť	SILNICE II. TŘÍDY	II/230 Nepomuk – Přeštice 2.část
		II/229 Kozlany – průtah dokončení
		II/193 Pernarec – průtah
		II/230 Stříbro - dálnice D5, úsek 2

Zdroj: Dle údajů poskytnutých nositelem koncepce

2. MONITORING VLIVŮ KONCEPCE NA ŽP

Strategickým cílem Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje je vytvoření předpokladů pro zajištění a udržení funkčního dopravního systému jako celku. V oblasti regionální silniční sítě Plzeňského kraje se jedná o vymezení páteřní sítě silnic II. třídy a definování priorit v oblasti investice střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Nově navržená páteřní síť krajských silnic II. třídy by měla jako nadřazená struktura v cílovém stavu představovat souvislou homogenní síť pozemních komunikací s příslušnými normovými parametry (minimálně S7,5/60), vyhovující únosností a s objekty splňujícími podmínky bezpečného provozu osobní i nákladní dopravy. Tento systémový požadavek vyžaduje u některých silnic II. třídy postupnou realizaci přeložek a rekonstrukci (včetně např. rozšíření vozovky, úprav nevyhovujících směrových a výškových poměrů, zvýšení únosnosti mostních objektů apod.).

V oblasti regionální železniční sítě Plzeňského kraje by strategickým cílem mělo být její uvedení do stavu umožňujícího provoz s maximální efektivitou, tj. maximálním počtem přepravených cestujících při přijatelné úrovni investičních a provozních výdajů. V hodnoceném období nebyly realizovány projekty v oblasti železniční sítě.

Strategická část Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje je velmi obsáhlá, a ne zcela jednoznačně strukturovaná, z těchto důvodů jsou v příloze 1 uvedeny hlavní záměry na silniční a železniční síti, které byly předmětem Vyhodnocení.

V rámci původního Vyhodnocení koncepce byla využita metoda tzv. referenčních cílů ochrany životního prostředí, vůči kterým byly jednotlivé projekty/investiční záměry Strategie, naplňující Strategickou část, posuzovány.

Z těchto referenčních cílů také vycházejí Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska jejich vlivů na ŽP (kap. 11 Vyhodnocení) a dále tzv. Monitorovací indikátory/ukazatele (kap. 9 Vyhodnocení). S využitím těchto otázek a indikátorů jsou níže v rámci monitorování koncepce hodnoceny také předložené aktivity/projekty.

2.1 MONITORING VE VZTAHU K OTÁZKÁM PRO HODNOCENÍ A VÝBĚR PROJEKTŮ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA ŽP

Environmentální hodnocení projektů/aktivit má odpovědět na otázku, jakým způsobem může předkládaný projekt/investiční záměr ovlivnit životní prostředí ve smyslu referenčních cílů ochrany životního prostředí.

Hodnocení projektů/investičních záměrů z hlediska životního prostředí je navrhováno v podobě slovního hodnocení, to znamená konstatováním, že projekt má na ŽP některý z dále uvedených vlivů, tedy: *velmi pozitivní / pozitivní / neutrální / mírně negativní / významně negativní vliv*. V tabulkovém hodnocení odpovídají výše uvedené vlivy číselnému znázornění: +2/+1/0/-1/-2.

Tab. 2: Environmentální kritéria pro výběr projektů ve vztahu k životnímu prostředí

č.	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska ŽP
1	Přispěje realizace projektu k významnějšímu snížení emisí TZL, benzo(a)pyrenu do ovzduší?
2	Přispěje realizace projektu k významnějšímu snížení emisí CO ₂ do atmosféry? Jsou v projektu zahrnuta adaptační opatření na změnu klimatu?
3	Sníží se počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem?

č.	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska ŽP
4	Přispívá projekt ke snižování spotřeby energie a paliv? Může projekt negativně ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod?
5	Ovlivní projekt krajinný ráz nebo zvýší fragmentaci krajiny? Dojde realizací projektu k zásahu do přírodně cenných lokalit (EVL/PO, ZCHÚ, ÚSES, VKP)? Je součástí projektu i výsadba/obnova zeleně?
6	Dojde v rámci projektu k významnému snížení rozlohy kvalitních zemědělských a lesních půd?
7	Dojde v rámci projektu k rozvoji udržitelné dopravy? Dojde v rámci projektu ke snížení podílu IAD v dopravě?
8	Dojde realizací projektu k poškození kulturních památek nebo archeologických nálezů?
9	Napomáhá projekt ke zlepšení bezpečnosti v dopravě?

Zdroj: Vyhodnocení SEA, 2020

Níže v Tab. 3 jsou hodnoceny projekty na základě environmentálních kritérií s využitím výše uvedených otázek.

Tab. 3: Odpovědi na otázky pro hodnocení projektů z hlediska ŽP

Opatření	Projekt	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska ŽP									Celkové hodnocení
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
SILNICE II. A III. TŘÍDY	II/230 Nepomuk - Přeštice 2.část	0	0	0	0	-1	0	0	0	+1	0
	II/229 Kožlany – průtah dokončení	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1
	II/193 Pernarec – průtah	0	0	0	0	-1	0	0	0	+1	0
	II/230 Stříbro - dálnice D5, úsek 2	0	0	0	0	-1	0	0	0	+1	0

Zdroj: Popis projektů a aktivit, KÚ Plzeňského kraje, 2023

Poznámka: Čísla v horním řádku tabulky představují čísla otázek dle Tab. 3 výše. Tmavě zelená barva značí velmi pozitivní (+2), světle zelená pozitivní (+1), bílá neutrální (0), oranžová mírně negativní (-1) a červená velmi negativní hodnocení (-2). Hodnoty -2 a +2 zjištěny nebyly, proto v tabulce nejsou uvedeny.

Z tabulky vyplývá, že schválené projekty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí (ve vztahu ke stanoveným otázkám) převážně neutrální, v případě tří projektů jsou mírně negativní v jednom z dílčích kritérií (přítomnost ÚSES) a v případě čtyř projektů jsou mírně pozitivní v jednom z dílčích kritérií (bezpečnost v dopravě).

Souhrn vlivů jednotlivých aktivit na životní prostředí je uveden níže v tabulce.

Tab. 4: Komentář k vlivům jednotlivých projektů na životní prostředí

Projekt/investiční záměr	Komentář k vlivům
II/230 Nepomuk – Přeštice 2.část	Projekt řeší rekonstrukci stávající silnice II/230 v úseku mezi obcemi Týniště a Újezd, převážně se jedná o směrové a výškové napřímení silnice, a úpravu parametrů podle současně platných norem, za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Doba realizace: 04/2022 – 09/2022. Mírný negativní vliv je dán přítomností územního systému ekologické stability. Potenciálně mírně negativní vliv má předpokládaný záměr na zábor půdy, jelikož stavbou byly dotčeny nové parcely, avšak vzhledem k předpokládanému malému rozsahu, realizace ve stávající trase komunikace, a přínosu této realizace pro zvýšení bezpečnosti účastníků automobilové dopravy, pozitivní přínosy rekonstrukce stávající silnice vyvažují výše uvedená mírná negativa na složky životního prostředí. Mírný pozitivní vliv je dán zvýšením bezpečnosti účastníků silničního provozu provedenou rekonstrukcí. Obecně, při respektování principů ochrany životního po dobu rekonstrukcí, nejsou očekávány významné negativní vlivy na složky životního prostředí.
II/229 Kozlany – průtah dokončení	Projekt řeší dokončení rekonstrukce stávající silnice II/229 ve městě Kozlany, jedná o průtah městem. Byly realizovány stavební úpravy stávající silnice, která byla upravena na parametry podle současně platných norem, s cílem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního i pěšího provozu. Úpravy zahrnovaly směrové, výškové a šířkové úpravy stávající silnice II/229 a navazujícího dopravního prostoru v intravilánu. Realizace o délce 1,02 km zahrnovala rovněž chodník o šíři 1,5 m. Doba realizace: 10/2019 – 10/2020. Potenciálně mírně negativní vliv má předpokládaný záměr na zábor půdy, jelikož stavbou byly dotčeny nové parcely, avšak vzhledem k předpokládanému malému rozsahu, realizace ve stávající trase komunikace, a přínosu této realizace pro zvýšení bezpečnosti účastníků automobilové dopravy, lze celkové dopady považovat za neutrální. Mírný pozitivní vliv je dán zvýšením bezpečnosti účastníků silničního provozu provedenou rekonstrukcí. Obecně, při respektování principů ochrany životního po dobu rekonstrukcí, nejsou očekávány významné negativní vlivy na složky životního prostředí.

Projekt/investiční záměr	Komentář k vlivům
II/193 Pernarec – průtah	Projekt řeší rekonstrukci stávající silnice II/193 v obci Pernarec. Proběhly stavební úpravy stávající silnice, které byly upraveny na parametry podle současně platných norem za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního i pěšího provozu (směrová, výšková a šířková úprava). Součástí rekonstrukce silnice byla výstavba nové okružní křižovatky a přilehlých chodníků. Doba realizace: 10/2020 – 08/2023. Mírný negativní vliv je dán přítomností územního systému ekologické stability. Potenciálně mírně negativní vliv může mít předpokládaný záměr na zábor půdy, jelikož stavbou byly dotčeny nové parcely, avšak vzhledem k předpokládanému malému rozsahu, většinou realizace ve stávající trase komunikace, a přínosu této realizace pro zvýšení bezpečnosti účastníků automobilové dopravy, lze celkové dopady považovat za neutrální. Mírný pozitivní vliv je dán zvýšením bezpečnosti účastníků silničního provozu provedenou rekonstrukcí. Bez dalšího vlivu na složky ŽP, při respektování principů ochrany ŽP po dobu rekonstrukce.
II/230 Stříbro – dálnice D5, úsek 2	Jedná se o kompletní rekonstrukci silnice II/230, včetně jejího rozšíření. Byly zahrnuty rovněž směrové, šířkové a výškové úpravy v úseku mezi městem Stříbrem a dálnicí D5. Stavební úpravy byly upraveny na parametry podle současně platných norem za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Doba realizace: 04/2022 – 06/2023. Mírný negativní vliv je dán přítomností územního systému ekologické stability. Potenciálně mírně negativní vliv může mít předpokládaný záměr na zábor půdy, jelikož stavbou byly dotčeny nové parcely, avšak vzhledem k předpokládanému malému rozsahu, většinou realizace ve stávající trase komunikace, a přínosu této realizace pro zvýšení bezpečnosti účastníků automobilové dopravy, lze celkové dopady považovat za neutrální. Mírný pozitivní vliv je dán zvýšením bezpečnosti účastníků silničního provozu provedenou rekonstrukcí. Bez dalšího vlivu na složky ŽP, při respektování principů ochrany ŽP po dobu rekonstrukce. Doporučujeme všechny aktivity konzultovat s orgány ochrany přírody.

Zdroj: Dle údajů poskytnutých nositelem koncepce

Pozitivní dopady na referenční cíle byly zjištěny u čtyř hodnocených projektů rekonstrukcí stávajících úseků silnic. U projektů se předpokládá zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu, druhotně lze očekávat snížení množství emisí znečišťujících látek do ovzduší vlivem zvýšení plynulosti dopravy, snížení spotřeby paliv na rekonstruovaných úsecích silnic a také snížení hlukové zátěže, v důsledku zvýšení plynulosti silničního provozu.

Významné negativní vlivy nebyly zjištěny u žádného z předložených projektů rekonstrukce silnic, s ohledem na fakt, že se jedná o rekonstrukce, které byly vedeny ve stávající trase komunikací. Nicméně, obecně, je při výstavbě a rekonstrukcích liniových staveb potřeba minimalizovat případný zábor území I. a II. třídy ochrany ZPF. **Jedná se však o opravu stávajících úseků silnic II. třídy, proto nejsou předpokládány významné negativní vlivy této aktivity na ŽP.**

V případě veškerých rekonstrukcí je potřeba – v souladu s požadavky stavebního zákona i předpisů v oblasti ŽP – dbát na snižování potenciálních negativních vlivů výstavby na zeleň a dále vzniku hluku a prašnosti v období výstavby (rekonstrukce).

2.2 KOMENTÁŘ K VLIVŮM KONCEPCE Z HLEDISKA INDIKÁTORŮ

Realizace koncepce je teprve v počáteční fázi, a proto v této chvíli nelze hodnotit aktuální stav monitorovacích indikátorů/ukazatelů – toto bude mít smysl až v posledních letech realizace koncepce. Z tohoto důvodu je zde uveden pouze souhrnný komentář (viz Tab. 5) týkající se příspěvků doposud předložených projektů k jednotlivým indikátorům. Z hodnocení je prozatím patrné, že dosud předložené projekty a záměry, nebudou negativně ovlivňovat situaci, posuzovanou podle indikátorů na území působnosti koncepce.

Tab. 5: Souhrnný komentář k vlivům předložených projektů dle monitorovacích indikátorů SEA

	Indikátor	Způsob naplňování indikátoru
OVZDUŠÍ	Rozloha oblastí s překračováním imisních limitů pro roční průměrnou koncentraci PM ₁₀ a PM _{2,5} , benzo(a)pyren. (km ²)	Žádný z projektů nevytváří nové zdroje znečištění ovzduší. Jedná se o stavební úpravy stávajících komunikací, proto nejsou předpokládány významné negativní vlivy této aktivity na ŽP. Naopak bude posílena plynulost dopravy a tím i snížení emisí znečišťujících látek.
KLIMA	Emise CO ₂ z dopravy. (t/rok)	Žádný z projektů nevytváří nové zdroje znečištění ovzduší. Jedná se o stavební úpravy stávajících komunikací, proto nejsou předpokládány významné negativní vlivy této aktivity na ŽP. Naopak bude posílena plynulost dopravy a tím i mírné snížení emisí znečišťujících látek.
HLUK	Počet obyvatel žijících v oblastech s překračováním hlukových imisních limitů. (počet obyvatel)	Žádný z projektů nevytváří nové zdroje hluku. Jedná se o stavební úpravy stávajících komunikací, proto nejsou předpokládány významné negativní vlivy této aktivity na ŽP.
PŘÍRODNÍ ZDROJE	Snížení spotřeby energie v rámci nové výstavby relevantní infrastruktury (nádraží apod.). (kWh/rok)	Žádný z projektů nevytváří možnosti snížení spotřeby energií, jak je uvedeno v indikátoru. Jedná se o stavební úpravy stávajících komunikací, proto nejsou předpokládány významné negativní vlivy této aktivity na ŽP.
PŘÍRODA KRAJINA	Střety nově vybudovaných úseků komunikací, železnic s přírodně hodnotnými lokalitami (I. nebo II. zónou CHKO, MZCHÚ, Natura 2000. (km)	Žádný z projektů nevytváří nové střety či budování nových úseků, jedná se o stavební úpravy stávajících úseků silnic II. třídy, proto nejsou předpokládány významné negativní vlivy této aktivity na danou oblast životního prostředí.
PŮDA	Projekty generující zábory ZPF nebo PUPFL. (ha/rok)	V případě stavebních úprav stávajících úseků silnic se předpokládá zábor ZPF, ale vzhledem k předpokládanému malému rozsahu je rozsah záborů málo významný.
UDRŽITELNÁ DOPRAVA	Délka modernizovaných úseků silnic a železnic. (km)	Jedná se o rekonstrukci stávajících úseků silnic II. třídy. V rámci sledovaných projektů došlo ke změnám směrových, šířkových a výškových parametrů již existujících tras silnic.

	Indikátor	Způsob naplňování indikátoru
KULTURNÍ PAMÁTKY	Projekty, které zasahují do ochranného pásma kulturních památek. (počet)	Jedná se o rekonstrukci stávajících úseků silnic. Nebyly zjištěny žádné zásahy.
ZRDAVÍ A BEZPEČNOST	Podpora zajištění bezpečnosti v dopravě. (počet)	Jedná se o rekonstrukci stávajících úseků silnic, realizacími dojde ke zvýšení bezpečnosti účastníků silniční dopravy.

Zdroj: Vyhodnocení SEA (2020) a popis projektů (2023)

3. SOUHRN

Dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo provedeno sledování a rozbor vlivů koncepce „Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje“. Hodnocení bylo provedeno na základě doposud předložených projektů a s využitím monitorovacích indikátorů/ukazatelů a otázek pro hodnocení a výběr projektů.

Na základě tohoto sledování je možno jednoznačně konstatovat, že **provádění koncepce nemělo ve sledovaném období nepředvídané závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, a není tedy nutno zajistit přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění těchto vlivů a současně rozhodnout o změně koncepce.**

Realizace výše uvedených záměrů vyplývajících z koncepce má dílčí negativní a převážně pozitivní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, kdy pozitivní přínosy rekonstrukce stávajících úseků silnic vyvažují mírná negativa na dílčí složky životního prostředí. Mírné pozitivní vlivy na bezpečnost a zdraví obyvatel spočívají hlavně ve zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu. Druhotně lze očekávat, že v oblasti ochrany ovzduší a ochrany před hlukem, dojde ke zlepšení (snížení emisí z dopravy, snížení spotřeby paliv, snížení hlukové zátěže) vlivem zvýšení plynulosti dopravy na rekonstruovaných úsecích silnic II. třídy v Plzeňském kraji.

Je však nezbytné zdůraznit, že v souladu s požadavky stavebního zákona i předpisů v oblasti ŽP – je nutné dbát na snižování potenciálních negativních vlivů na zeleň a dále rovněž na snižování hluku a prašnosti v období rekonstrukcí silnic.

4. HLAVNÍ POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ

RADDIT consulting s.r.o. (2020): Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje. Vyhodnocení koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů (dle přílohy č. 9 citovaného zákona).

Krajský úřad Plzeňského kraje (2023): Stanovisko ke koncepci dle 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 ze dne 12. 11. 2020.

Krajský úřad Plzeňského kraje (2023): Popisy a seznam projektových záměrů (2023).

Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s. (2020): Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů