Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Praha dne 15. února 2021
Č. j.: MZP/2021/710/505
Vyřizuje: Ing. Hejhal
Tel.: 267 122 730
E-mail: Jan.Hejhal@mzp.cz

Rozdělovník

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

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

k návrhu koncepce

„Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050"

Předkladatel koncepce: Ministerstvo dopravy České republiky
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222
110 15 Praha 1

Zpracovatelé hodnocení: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

(autorizace dle ustanovení § 19 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 (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí"), č. j. osvědčení, resp. rozhodnutí o udělení autorizace: 10606/ENV/06, prodlouženo rozhodnutím č. j. MZP/2020/710/3888)

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

(autorizace k provádění posouzení dle ustanovení § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny"), č. j. osvědčení, resp. rozhodnutí o udělení

Elektronický podpis
Mgr. Evžen Doležal
Ministerstvo životního prostředí
16.02.2021 14:23

autorizace: 77466/ENV/10-2360/630/10, prodlouženo rozhodnutím č. j. 52174/ENV/15/2452/630/15)

Mgr. Robert Polák

(držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví Ministerstva zdravotnictví, poř. č. osvědčení 3/2015)

Stručný popis koncepce:

Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (dále také „DP" nebo „koncepce") je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, přičemž Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. DP identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Vzhledem k šíři problematiky nemohou být řešení navržena do všech podrobností – to je úkolem navazujících strategických dokumentů k DP (na bázi „akčních plánů"), které rozpracovávají jednotlivé oblasti řešené v koncepci. DP určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření, způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního charakteru) je rovněž navržen jen rámcově a je rozpracován v následných strategických dokumentech.

DP navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN a na scénáře a SWOT analýzu z analytické části koncepce. Vize dopravní soustavy České republiky z dlouhodobého hlediska předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím.

Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na dosud platnou státní Dopravní politiku České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050. V roce 2017 proběhlo její vyhodnocení a toto vyhodnocení bylo jedním z důležitých podkladů pro přípravu nové následné koncepce. DP se dělí na analytickou, návrhovou a implementační část. Součástí návrhové části jsou následující tři strategické cíle, které obsahují několik cílů specifických a konkretizovaná opatření k dosažení těchto specifických cílů:

- Udržitelná mobilita
    - Ovlivňování mobility
    - Multimodální přístup
    - Optimalizace jednotlivých druhů dopravy

- Územní soudržnost
    - Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou
    - Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí
    - Doprava v metropolích a aglomeracích, Plány udržitelné městské mobility
    - Doprava ve venkovském prostoru
    - Doprava v periferních oblastech
    - Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch
    - Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě
    - Zajištění kvalifikované síly v dopravě
- Společnost 4.0 v dopravě – vazba na dokument Průmysl 4.0 a Společnost 4.0
    - Telematika v dopravě
    - Autonomní řízení ve všech druzích dopravy
    - Podpora rozvoje výzkumu, vývoje a inovací v dopravě
    - Kosmické aktivity
    - Prostorová data a informace v dopravě

Vzhledem k obecnému charakteru koncepce nemají navržená opatření resp. z nich vyplývající aktivity zcela jednoznačný územní průmět. DP deklaruje pouze zájem ČR na realizaci navrhovaných cílů, neurčuje výběr variant ani jednoznačnou lokalizaci záměrů. To je úkolem řízení na podrobnější úrovni, ať už v procesu pořizování Politiky územního rozvoje, územních plánů resp. zásad územního rozvoje nebo projektové přípravy konkrétních investičních akcí.

Koncepce jako celek je předkládána v jedné variantě.

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce zpracované dle přílohy č. 7 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí bylo dne 28. 5. 2020 předloženo Ministerstvu životního prostředí (dále také „MŽP") jakožto příslušnému úřadu ve smyslu uvedeného zákona. Po kontrole náležitostí oznámení koncepce zaslalo MŽP dne 2. 6. 2020 dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům informaci o oznámení koncepce s upozorněním na možnost uplatnění vyjádření. Oznámení koncepce bylo zveřejněno také v Informačním systému SEA na internetových stránkách *https://mzp.cz/sea*.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 9. 6. 2020 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce posledního dotčeného kraje (Zlínský kraj). Informace o oznámení koncepce byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA pod kódem koncepce MZP270K. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 8. 7. 2020 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č. j. MZP/2020/710/2725).

Návrh koncepce včetně vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA") byl ve finálním znění, upraveném a doplněném dle požadavků MŽP, předložen příslušnému úřadu dne 8. 12. 2020. Po kontrole náležitostí byla dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům dne 10. 12. 2020 rozeslána

informace o návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA spolu s upozorněním na možnost uplatnění vyjádření. Návrh koncepce byl včetně vyhodnocení SEA zveřejněn dle ustanovení § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. MŽP obdrželo v zákonné lhůtě vyjádření celkem od 44 subjektů, z nichž 4 vyjádření byla bez připomínek. Po zákonné lhůtě bylo zasláno 1 vyjádření (vyjádření spolku Zdravé životní prostředí, z. s.). Toto vyjádření neobsahovalo žádnou novou skutečnost, která by mohla být zohledněna jak v návrhu koncepce, tak ve vyhodnocení SEA. K vyjádření zaslaným po lhůtě se podle § 10f odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nepřihlíží. Kopie všech vyjádření obdržených v zákonné lhůtě byly předány předkladateli koncepce k vypořádání. Vypořádání vyjádření podaných k návrhu koncepce, které je dle § 10g odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA a je zároveň jeho přílohou, a dále upravené vyhodnocení SEA (vlastní návrh koncepce nebyl na základě vypořádání vyjádření upraven), obdrželo MŽP od předkladatele dne 8. 2. 2021. Tyto dokumenty budou MŽP následně společně se stanoviskem SEA zveřejněny v Informačním systému SEA.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků MŽP na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle ustanovení § 10d zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vycházelo z:

- Analýzy stavu životního prostředí dotčeného území včetně charakteristik hlavních trendů vývoje.
- Analýzy relevantních strategických koncepčních rozvojových dokumentů na národní i mezinárodní úrovni.
- Stanovení referenčního hodnotícího rámce (sady referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) na základě vybraných koncepčních dokumentů (včetně dokumentů doporučených ze strany orgánů veřejné správy).
- Tabulkového a slovního hodnocení opatření DP ve vztahu k referenčním cílům ochrany životního prostředí včetně hodnocení rozsahu vlivů, jejich spolupůsobení a časového rozsahu s větší podrobností hodnocení u potenciálních negativních vlivů.
- Doporučení k vyloučení, minimalizaci, zmírnění nebo kompenzaci potenciálně negativních vlivů a návrhů úprav textu koncepce na základě výše uvedených kroků.
- Návrhu environmentálních indikátorů pro sledování vlivů realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Návrhu environmentálních kritérií pro výběr projektů, jako případný návod pro výběr projektů podporovaných nižšími souvisejícími koncepcemi.

Hodnocení analýzy a implementační části bylo provedeno slovně. Hodnocení opatření bylo provedeno prostřednictvím tabulkového hodnocení, porovnáním s vybranými jedenácti referenčními cíli – deseti pro oblast ochrany životního prostředí a jedním z oblasti ochrany

veřejného zdraví a následně slovně komentováno, přičemž bylo přihlédnuto k opatřením a aktivitám, které je budou naplňovat.

Pro identifikaci vlivů, resp. potenciálních rizik negativních dopadů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví byly využity „maticové" hodnotící tabulky a byla použita semikvantitativní stupnice zahrnující hodnoty od -2, -1, 0, +1 až do +2. Rozlišovány byly tedy vlivy potenciálně pozitivní a negativní a jejich významnost byla kvantifikována číselně hodnotami 1 a 2. Rovněž posuzovatelka pracovala s hodnotou „0", která značila zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv, a s hodnotou „–x, +x" (ambivalentní vliv), která znamenala, že byly identifikovány jak pozitivní, tak i negativní vlivy, přičemž jejich míra odpovídá stupnici zmíněné výše. Vlivy byly rovněž rozlišovány z hlediska rozsahu (bodový, lokální a regionální) a doby působení (krátkodobé, dlouhodobé). V případech, u kterých byly identifikovány potenciálně negativní vlivy bylo dále zkoumáno, jaké další aktivity mohou mít analogické účinky (kumulativní efekt) anebo jiné účinky pozitivního či negativního charakteru, které mohou vliv daného opatření zesilovat (synergický efekt). Hodnocení kumulativních a synergických vlivů bylo zahrnuto do hodnocení vlivu a charakteru vlivu. Zjištěné kumulace resp. synergismus byly v hodnotících tabulkách označeny indexy „K" a „S" dle stupnice významnosti spolupůsobení vlivu. Kumulativní a synergické vlivy byly v relevantních případech komentovány jednak v komentářích u jednotlivých sledovaných referenčních cílů, a jednak v souhrnných komentářích pod hodnotícími tabulkami. Hodnocení potenciálních vlivů koncepce na veřejné zdraví bylo provedeno obdobným postupem jako v případě hodnocení dopadů koncepce na životní prostředí, a to z důvodu zachování vzájemné konzistentnosti. Pro identifikaci vlivů na veřejné zdraví byly tedy opět využity „maticové" hodnotící tabulky, které identifikují potenciální dopady na determinanty, kterými jsou v tomto případě kvalita ovzduší, hluková zátěž, dopravní nehody a socioekonomické vlivy. Míra potenciálních vlivů je vyjádřena i zde semikvantitativní stupnicí.

Některé příslušné orgány ochrany přírody nevyloučily významný vliv na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL") nebo ptačí oblasti (dále jen „PO"), a proto součástí procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí bylo posouzení vlivu DP na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO (dále jen „naturové posouzení") ve smyslu ustanovení § 45i odst. 2 a odst. 13 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vyhodnocení potenciálních vlivů navrhovaných opatření na EVL nebo PO bylo provedeno tabulkovou formou s doprovodným komentářem. Pro hodnocení významnosti potenciálních vlivů zvolila autorizovaná osoba stupnici s hodnotami -2, -1 a 0, označující potenciálně významný negativní, mírný negativní a nulový vliv. Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni této koncepce je spojena s jejich značnou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu, a proto na úrovni obecné koncepce nelze tedy tyto vlivy řádně vyhodnotit.

Podklady pro vydání tohoto stanoviska k návrhu koncepce představují kromě upraveného návrhu koncepce, jehož nedílnou součástí je vyhodnocení SEA, také vyjádření k němu podaná a vypořádání všech obdržených vyjádření.

Závěry posuzování:

Jak již bylo uvedeno výše, DP pouze identifikuje hlavní problémy sektoru dopravy a navrhuje opatření na jejich řešení. DP dále určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření a rámcově způsob financování. Opatření DP jsou formulována velmi obecně – koncepce nedefinuje územní lokalizaci ani konkrétní projekty, které mají vést k realizaci jejích cílů. Vzhledem k povaze této koncepce nebude její implementace spočívat v přímé podpoře realizace konkrétních projektů.

Z vyhodnocení SEA je patrné, že cíle a typová opatření DP nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Mezi typovými opatřeními není žádné, které by mělo potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí. V případě takových typových opatření, která potenciálně mírné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví mohou zakládat, jsou vždy navržena opatření ke zmírnění dopadů na životní prostředí. Mezi taková opatření lze zařadit opatření, která se zaměřují na budování dopravní infrastruktury, a to ve smyslu zhoršení kvality ovzduší či zvýšení hlukové zátěže, a tím také zhoršení zdraví obyvatel. Tato opatření mohou dále představovat vlivy na zábor půdního fondu (dále jen „ZPF"), fragmentaci krajiny, migrační propustnost krajiny pro živočichy, zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ"), funkčnost systému ekologické stability (dále jen „ÚSES"), povrchové a podzemní vody, přírodní zdroje nebo množství produkovaných odpadů.

Řada typových opatření bude naopak působit na životní prostředí a veřejné zdraví potenciálně pozitivně, a to především ta, která se věnují podpoře rozvoje veřejné dopravy, ovlivnění mobility, snižování závislosti dopravy na fosilních zdrojích, podpoře mitigačních opatření (např. podpora rozvoje sítě plnících a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě, dokončení záměru cílového rozsahu elektrizace železničních tratí), energetických úspor a alternativních zdrojů energie v dopravních módech a budou tedy přispívat ke snížení dopravní zátěže s pozitivními dopady na ovzduší, klima, hluk a veřejné zdraví. Potenciálně mírně pozitivně je rovněž možné hodnotit opatření, která podporují snižování hluku jak u zdroje, tak návrh nových protihlukových opatření z hlediska vyšší pohltivosti – protihlukové stěny, nízkohlučné povrchy.

Potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním dopadem byl identifikován u opatření týkajícího se nastavení adaptačních opatření pro dopravu s kumulativním spolupůsobením zejména z hlediska změn klimatu, u opatření podporujících zavádění elektromobilů a masivnější zavádění vozidel na alternativní paliva v silniční dopravě včetně opatření podporujícího rozvoj sítě plnících a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě z hlediska snížení znečištění ovzduší, vlivů na klima a veřejné zdraví, u opatření podporujících snižování hlučnosti konstrukcí drážního svršku a vnější hlučnosti drážních vozidel z hlediska snížení akustické hladiny hluku a vlivů na veřejné zdraví a opatření podporujících snížení hluku ze silniční dopravy jako je podpora vývoje nízkohlučných pneumatik, vývoje protihlukových stěn včetně zajištění jejich účinnosti či podpora výzkumu všech povrchů pozemních komunikací včetně nízkohlučných. Potenciálně mírně pozitivní vliv se synergickým dopadem byl identifikován u opatření směřujících k zachování atraktivity železniční sítě tak, aby nedocházelo k přesunu dopravy na silniční síť se souvisejícími negativními dopady (ovzduší, hluk, nehody), u opatření

na podporu plánů udržitelné městské mobility s cílem dosažení co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy, a tím i snížení hlukové zátěže a emisí, což bude mít ve výsledku synergický vliv na životní prostředí z hlediska znečištění ovzduší, vlivů na klima, hlukové zátěže a veřejného zdraví. Obdobné závěry a hodnocení vlivů bylo učiněno u opatření zaměřeného na snížení stupně automobilizace ve středně velkých a menších městech s cílem zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy a u opatření s podporou rozvoje služeb související s mobilitou, které budou alternativou k individuální dopravě. Na úrovni DP nebyly zjištěny žádné negativní vlivy s kumulativním nebo synergickým účinkem. Kumulace nebo synergie vlivů může nastat v následných fázích po implementaci koncepce s jinými aktivitami, což je nutné vždy posoudit na úrovni konkrétního projektového záměru v rámci procesů posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (tzv. proces EIA).

V rámci naturového posouzení bylo konstatováno, že předložená koncepce ani jednotlivé cíle a typová opatření v ní uvedené nebudou mít významně negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL nebo PO. Celá řada opatření je organizačních, situovaných v zastavěných územích či mimo střety s lokalitami soustavy Natura 2000. Pouze v několika případech byla opatření hodnocena s mírným negativním vlivem na předměty ochrany, což s sebou přináší také konstatování mírných negativních vlivů na celistvost lokalit. Potenciálně mírně negativní ovlivnění souvisí zejména s budováním nových tras silničních a železničních spojení, realizací mimoúrovňových železničních křížení, přeložek železnic a dalších činností spojených s jejich modernizací (sanace skalních svahů, zdvoukolejnění, napřímení poloměrů oblouků apod.) a zlepšováním plavebních podmínek na vodních tocích. Většinou se jedná o ovlivnění prostorové celistvosti lokality, umístěním nové liniové stavby dojde k fragmentaci území, s tím pak souvisí narušení migračních tras, změny ekologických podmínek apod. Opatření 1.3.4.38 *Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní* bylo v naturovém posouzení identifikováno jako opatření s potenciálním možným ovlivněním přeshraniční lokality SCI Elbtal zwischen Schöna und Műhlberg (DE4545301), SPA Elbtal zwischen Schöna und Műhlberg (DE4545452) na úrovni mírně negativních vlivů, a to v souvislosti se zlepšováním plavebních podmínek na Labi.

Další přeshraniční vlivy nebyly v souvislosti s posuzovanou koncepcí identifikovány.

Z hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví je patrné, že realizace DP bude mít za předpokladu ve vyhodnocení SEA uvedených požadavků na její implementaci pozitivní vlivy na veřejné zdraví. Naprostá většina opatření DP je ve vztahu k ochraně zdraví hodnocena buď pozitivně, anebo neutrálně, což platí jak pro ochranu zdraví jako celek, tak i pro jednotlivé referenční cíle a determinanty zdraví (kvalita ovzduší, hluková zátěž, dopravní nehody, socioekonomické vlivy). Některá opatření (resp. projekty z nich vyplývající) pak mají potenciál významných přínosů k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst). Mírně negativní hodnocení bylo vysloveno zejména u těch opatření, u nichž se v případě nevhodné realizace konkrétních projektů vyskytuje riziko určitého (obvykle lokálního) zvýšení imisní či hlukové zátěže, zhoršení dopravní bezpečnosti apod. Ve většině případů je takové opatření hodnoceno ambivalentně (tzn. má přínosy pro zdraví, ale i určitá rizika) s tím, že negativní dopady jsou odstranitelné vhodnou

implementací na úrovni jednotlivých projektů a pomocí standardních hodnotících a schvalovacích procesů. Ambivalentní hodnocení systémového charakteru se týká opatření k připravovanému zákonu o hluku, který by měl být přijat a kde je stanovena podmínka jeho realizace v gesci orgánu ochrany veřejného zdraví. Mírně negativní hodnocení systémového charakteru je pak spojeno s některými opatřeními ve vztahu k socioekonomickým faktorům (např. promítnutí vyšších nákladů dopravy do cen zboží), v těchto případech se jedná o vliv akceptovatelný s tím, že potenciálně pozitivní vlivy jednoznačně převažují.

Lze uzavřít, že z provedeného vyhodnocení vlivů koncepce Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 na životní prostředí a veřejné zdraví vyplývá, že nebyly zjištěny žádné potenciální významné negativní vlivy této koncepce, které by znemožňovaly její schválení. Vzhledem k obecnému charakteru DP nemají navržená opatření resp. z nich vyplývající aktivity zcela jednoznačný územní průmět. DP deklaruje pouze zájem ČR na realizaci navrhovaných cílů, neurčuje výběr variant ani jednoznačnou lokalizaci záměrů. Záměry, které by mohly vyplývat z implementace koncepce, budou mít vlivy lokální, resp. regionální, které nelze na této úrovni jednoznačně identifikovat, územně lokalizovat ani kvantifikovat.

Na základě výše uvedených skutečností je možné konstatovat, že Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 nebude mít potenciálně významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

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

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“

a stanoví podle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Část A. Požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

1. Významné dopravní stavby lokalizovat mimo veškerá ZCHÚ a území lokalit soustavy Natura 2000, negativní vlivy na předměty a zájmy ochrany přírody a krajiny v těchto územích vyloučit a snížit volbou vhodných variant a zmírňujících opatření, která zajistí, že neohrozí dosahování cílů ZCHÚ a jejich předměty ochrany.
2. Při projektování liniových dopravních staveb dbát na zachování migrační prostupnosti území a za tímto účelem navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů s minimalizací jejich zásahu do přírodních a přírodě blízkých prvků v krajině, zejm. v říčních nivách. V místech křížení liniových dopravních staveb s lokalitami soustavy Natura 2000, ZCHÚ a významnými migračními koridory podporovat jejich funkce prostřednictvím vhodných technických řešení.
3. Při plánování a realizaci opatření vyloučit, případně minimalizovat zásahy do prvků 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.
4. Respektovat předměty ochrany ZCHÚ 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 konzultovat s orgány ochrany přírody.
5. Umisťovat novou infrastrukturu s ohledem na chráněné části přírody a zachovat migrační prostupnost území. Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.
6. Při realizaci projektů zajistit ochranu, zlepšení stavu a obnovu všech umělých a silně ovlivněných vodních útvarů, s cílem dosáhnout dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu povrchové vody ovlivněného povrchového útvaru vody. Minimalizovat zásahy do chráněných oblastí přirozené akumulace vod a ochranných pásem vod.
7. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
8. Předcházet vzniku odpadů a uplatňovat principy cirkulární ekonomiky (oběhového hospodářství).
9. Zabezpečit stávající legislativně danou ochranu obyvatel proti dopravnímu hluku a zhoršené kvalitě ovzduší (vyjádřené překročenými imisními limity) jako nezbytnou podmínku pro projekty. Ve fázi zpracování záměrů vyhodnotit vlivy související s provozem a výstavbou na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci.
10. Řešit strategické cíle v souvislosti s kulturními hodnotami daného prostředí, jeho specifik v návaznosti na ochranu krajiny z titulu implementace evropské Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví a Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

11. Konkrétní opatření vyplývající z koncepce musí být navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění všech památkově chráněných území ležících v České republice.
12. V ZCHÚ a v územích soustavy Natura 2000 realizovat cyklostezky a cyklotrasy přednostně ve stávající cestní síti s parametry minimalizujícími jejich možné nepříznivé vlivy (územní zábory, ruderalizace území, střety cyklodopravy s předměty ochrany, fragmentace území, rušení předmětů ochrany atp.) a maximálně využít přírodní materiály pro nejnutnější provozní zpevnění cyklistických tras tak, aby docházelo k co nejmenším vlivům na okolní přírodní biotopy.
13. Při realizaci, rekonstrukci, optimalizaci a modernizaci dopravních staveb v lokalitách mimo zastavěná území obcí v maximální možné míře respektovat doporučení orgánů ochrany životního prostředí se snahou o minimální zásah do ZPF (I. a II. třída ochrany) a pozemků určených k plnění funkcí lesa. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
14. Při realizaci logistických center či přepravních terminálů vytvářet podmínky vedoucí k přednostnímu umisťování těchto staveb do stávajících brownfields a urbanizovaných území před jejich výstavbou ve volné krajině.
15. Před vlastní realizací záměrů v rámci tzv. procesu EIA vyhodnotit mj. i možné vlivy klimatických změn, a to v souladu s dokumentem „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR".
16. Před realizací výstavby dopravní infrastruktury zohledňovat mj. také adaptační opatření na změnu klimatu (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy apod.). Podél dopravních komunikací navrhovat, realizovat a odborně udržovat doprovodnou zeleň.
17. Řešit možné omezení dopravy v ekologicky citlivých oblastech.
18. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat s kumulativními vlivy dílčích navržených opatření.
19. Podporovat využívání hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, podporovat bezpečnou cyklistickou a pěší dopravu. Kromě zvýšení konkurenceschopnosti hromadné, cyklistické a pěší dopravy zlepšováním podmínek pro jejich využívání (komfort, telematika, záchytná parkoviště a další), zvážit restrikci individuální automobilové dopravy prostřednictvím vytváření nízkoemisních zón, progresivních cen parkování apod.
20. Při výběru projektů pro realizaci navazujících koncepcí zohlednit problematiku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a to zapracováním environmentálních kritérií podle kapitoly 11 vyhodnocení SEA do celkového systému hodnocení a výběru projektů.
21. 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 případě zjištění významných

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.

22. 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 dle § 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.

Část B. Požadavky z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000:

23. Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat a preferovat varianty, které neohrozí dosahování cílů ochrany lokalit soustavy Natura 2000.
24. Při přípravě a projektování liniových dopravních staveb dbát na zachování migrační prostupnosti území a za tímto účelem navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů s minimalizací jejich zásahu do přírodních a přírodě blízkých prvků v krajině, zejm. v říčních nivách. V místech křížení liniových dopravních staveb s významnými migračními koridory podporovat jejich funkce prostřednictvím vhodných technických řešení.
25. Při řešení problematiky splavnosti a spolehlivosti vodních cest vždy pracovat s kumulativními vlivy dílčích navržených opatření.
26. Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL nebo PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.

Část C. Doporučení:

27. Dopravní politika České republiky pro léta 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 obsahuje opatření pro infrastrukturu vnitrozemských vodních cest č. 1.3.4.38 „Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (v souladu s Koncepcí vodní dopravy a dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie)". Upozorňujeme, že Koncepce vodní dopravy (dále jen „KVD") není schválený materiál, jelikož v rámci procesu posuzování vlivů této koncepce na životní prostředí byl identifikován v naturovém posouzení významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000, a dokument byl Vládou ČR vzat pouze na vědomí. Požadavky na schválení KVD vyplývající z § 45i odst. 8, 9 a 11 zákona o ochraně přírody a krajiny zatím nebyly naplněny. Odkaz na neschválenou KVD jako rámce pro uplatňování opatření proto není přípustný a mj. způsobuje nemožnost realizace opatření. S ohledem na výše uvedené doporučujeme výše uvedené opatření č. 1.3.4.38 přeformulovat a odkaz na KVD z DP vypustit.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

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

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Příloha:
Vypořádání vyjádření k návrhu koncepce

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz