

**SLEDOVÁNÍ A ROZBOR VLIVŮ KONCEPCE
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ
(do konce roku 2025)**

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

*OSTRAVA
říjen 2025*

OBSAH

1. ÚVOD.....	4
1.1 Legislativní a metodická východiska	4
1.2 Přehled schválených aktivit a projektů	7
2. MONITORING VLIVŮ KONCEPCE NA ŽP.....	8
2.1 Monitoring ve vztahu k otázkám pro hodnocení a výběr projektů z hlediska jejich vlivů na ŽP.....	9
2.2 Komentář k vlivům koncepce z hlediska indikátorů.....	13
3. SOUHRN	14
HLAVNÍ POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ	15

Seznam tabulek

Tab. 1: Přehled schválených projektů Plzeňského kraje, v rámci Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, období říjen/2023 – září/2025	7
Tab. 2: Environmentální kritéria pro výběr projektů ve vztahu k životnímu prostředí	9
Tab. 3: Odpovědi na otázky pro hodnocení projektů z hlediska ŽP	10
Tab. 4: Komentář k vlivům jednotlivých projektů na životní prostředí	11
Tab. 5: Souhrnný komentář k vlivům předložených projektů dle monitorovacích indikátorů SEA	13

ZKRATKY A VYSVĚTLIVKY:

CO ₂	Oxid uhličitý
EVL	Evropsky významná lokalita
IAD	Individuální automobilová doprava
IPRÚ	Integrované plány rozvoje území
ITI	Integrovaná územní investice
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“)
TZL	Tuhé znečišťující látky
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
ZCHÚ	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 října 2023 do září 2025.

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 Čičova 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 –
- 10) 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 Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, je v kompetenci Rady, která posuzuje soulad předkládaných projektových záměrů se Strategii. 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 Koncepce 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 října 2023 do září 2025 byly realizovány a dokončeny 4 projekty, další 2 projekty byly zahájeny, 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 v Tab. 1 níže.

Tab. 1: Přehled schválených projektů Plzeňského kraje, v rámci Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, období říjen/2023 – září/2025

		Projekt
Silniční síť	SILNICE II. TŘÍDY	II/187 Průtah Kolinec
		II/193 Horšovský Týn – Domažlice
		II/171 Průtah Běšiny
		Rekonstrukce silnice II/605 Přimda – Rozvadov
		<i>Napojení severního Rokycanska na D5 – přeložka II/232</i>
		<i>Rekonstrukce II/605 okres Ro a PS – úsek 3.</i>

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/aktivita ovlivnit životní prostředí ve smyslu referenčních cílů ochrany životního prostředí (viz Tab. 2).

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

č.	Otázky pro hodnocení a výběr projektů z hlediska ŽP	Pozitivní hodnocení tučně
1	Přispěje realizace projektu k významnějšímu snížení emisí TZL, benzo(a)pyrenu do ovzduší?	Ano/ne
2	Přispěje realizace projektu k významnějšímu snížení emisí CO ₂ do atmosféry? Jsou v projektu zahrnuta adaptační opatření na změnu klimatu?	Ano/ne
3	Sníží se počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem?	Ano/ne
4	Přispívá projekt ke snížení spotřeby energie a paliv? Může projekt negativně ovlivnit kvalitu povrchových nebo podzemních vod?	Ano/ne Ano/ne
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?	Ano/ne Ano/ne Ano/ne
6	Dojde v rámci projektu k významnému snížení rozlohy kvalitních zemědělských a lesních půd?	Ano/ne
7	Dojde v rámci projektu k rozvoji udržitelné dopravy? Dojde v rámci projektu ke snížení podílu IAD v dopravě?	Ano/ne Ano/ne
8	Dojde realizací projektu k poškození kulturních památek nebo archeologických nálezů?	Ano/ne
9	Napomáhá projekt ke zlepšení bezpečnosti v dopravě?	Ano/ne

Zdroj: Vyhodnocení SEA, 2020

Hodnocení projektů/aktivit 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 (

Tab. 3) odpovídají výše uvedené vlivy číselnému znázornění: +2/+1/0/-1/-2.

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/187 Průtah Kolinec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1
	II/193 Horšovský Týn – Domažlice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1
	II/171 Průtah Běšiny	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1
	Rekonstrukce silnice II/605 Přimda – Rozvadov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1
	Napojení severního Rokycanska na D5 – přeložka II/232	+1	0	+1	0	-1	-1	0	-1	+1	+1	+1
	Rekonstrukce II/605 okres Ro a PS – úsek 3.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1

Zdroj: Popis projektů a aktivit

Poznámka: Čísla v horním řádku tabulky představují čísla otázek dle tabulky výše. Tmavě zelená barva značí velmi pozitivní (+2), světle zelená mírně 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 mírně pozitivní. Mírnými negativními vlivy jsou zábory ZPF a zvýšení fragmentace krajiny/změna krajinného rázu u jednoho projektu. Souhrn vlivů jednotlivých aktivit na životní prostředí je uveden níže v tabulce (Tab. 4).

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

Projekt	Komentář k vlivům
II/187 Průtah Kolínek	Cílem projektu jsou stavební úpravy stávajícího průtahu obcí - uličního profilu, včetně rekonstrukce jednoho mostního objektu, výstavby chodníků a úprava přilehlých ploch. Realizací projektu dojde ke zvýšení bezpečnosti obyvatel, ovlivní tedy ŽP mírně pozitivně .
II/193 Horšovský Týn – Domažlice	Jedná se o opravu stávající komunikace ve stávající trase. Byl identifikován mírně pozitivní vliv v souvislosti se zvýšením bezpečnosti obyvatel.
II/171 Průtah Běšiny	Jedná se o stavební úpravu silnice II/171 v průtahu obcí - uličního profilu. Současně s rekonstrukcí komunikace ve stávající trase byl vybudován vždy alespoň jeden jednostranný chodník pro bezpečný pohyb chodců, tedy mírně pozitivní vliv na bezpečnost a zdraví obyvatel.
Rekonstrukce silnice II/605 Přimda – Rozvadov	Cílem stavby bylo provedení opravy dopravně významně zatížené silnice. Opravou došlo k zajištění plynulosti dopravy v celé trase a ke zvýšení bezpečnosti obyvatel, identifikujeme tedy mírně pozitivní vliv .
Napojení severního Rokycanska na D5 – přeložka II/232	Jedná se o novostavbu přeložky silnice II/232, která umožní přímé napojení severního Rokycanska na silniční a dálniční systém Plzeňské aglomerace (D5) a síť TEN-T. Dalším cílem je odvedení tranzitní dopravy z přilehlých obcí a tím zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a kvality životního prostředí v dotčených obcích, tedy snížení emisí a hlukové zátěže v sídlech. Změna trasy silnice má vliv na krajinný ráz a zvyšuje fragmentaci krajiny, křížuje obligatorní VKP (vodní toky) a lokální biokoridor, vzhledem k tomu, že je trasa situována mimo nadregionální a regionální ÚSES, lze toto považovat za mírně negativní ovlivnění. Zároveň dochází k záboru ZPF, lokálně také v I. a II. třídě ochrany, avšak v malém rozsahu, zde tedy také mírně negativní vliv. V místě se také mohou nacházet archeologické nálezy, tedy potenciální mírně negativní vliv. S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem je projekt hodnocen celkově mírně pozitivně .
Rekonstrukce II/605 okres Ro a PS – úsek 3.	Jedná se o stavební úpravy stávající komunikace ve stávajícím uspořádání, součástí je také rekonstrukce jednoho mostního objektu, 8 ks propustků pod komunikací a zřízení vážního místa pro Policii ČR. Vážní místo může vést k záboru ZPF, vzhledem k malé velikosti takového místa, lze tento vliv považovat za zanedbatelný. Mírně pozitivní vliv pak představuje zvýšení bezpečnosti obyvatel.

Zdroj: Dle údajů poskytnutých nositelem koncepce

Mírně pozitivní dopady na referenční cíle byly zjištěny u většiny aktivit, jedná se hlavně o zvýšení bezpečnosti obyvatel vlivem zlepšení stavu komunikací a výstavby chodníků. U přeložky silnice II/232 a napojení severního Rokycanska na dálnici D5 se pak jedná také o snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší a hlukové zátěže obyvatel v sídlech v trase stávající komunikace. Významné pozitivní vlivy nebyly zjištěny.

Stejně tak nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy předložených projektů. Nicméně při výstavbě již zmíněné přeložky silnice II/232 je identifikován negativní vliv na krajinný ráz/fragmentaci

krajiny a zábor ZPF (I a II. třídy). Vzhledem k tomu, že je trasa situována mimo nadregionální a regionální ÚSES (křížuje lokální biokoridor) a zároveň zabírá jen malou část ZPF vyšší kvality, lze tyto vlivy považovat za mírné. Rokycansko je zároveň lokalita s poměrně častým výskytem paleontologických a archeologických nálezů, proto je i v tomto případě vyhodnocen potenciálně mírný negativní vliv. Vzhledem k předpokládanému rozsahu a přínosu této aktivity pro ostatní složky ŽP (ovzduší, hluk, bezpečnost obyvatel), lze celkové dopady považovat za mírně pozitivní.

2.2 KOMENTÁŘ K VLIVŮM KONCEPCE Z HLEDISKA INDIKÁTORŮ

Níže (Tab. 5) je uveden souhrnný komentář týkající se příspěvků doposud předložených projektů k jednotlivým indikátorům. Z hodnocení je prozatím patrné, že dosud předložené projekty nebudou významně negativně ovlivňovat situaci, posuzovanou podle indikátorů na území působnosti koncepce.

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

č.	Indikátor	Způsob naplňování indikátoru
1	Míra záboru ZPF v 1. a 2. třídě ochrany	V případě přeložky silnice II/232 a napojení severního Rokycanska na D5 se předpokládá zábor půdy v uvedených třídách ochrany. Tyto půdy se vyskytují především západně od obce Osek, a jsou spíše lokálního výskytu, proto je zábor možné považovat za málo významný.
2	Podíl oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší v rámci aglomerace	Žádný z projektů nevytváří nové zdroje znečištění ovzduší.
3	Počet projektů negativně zasahujících do přírodně nejhodnotnějších území (ZCHÚ, lokality soustavy Natura 2000) a do ÚSES, VKP ad.	Novostavba přeložky silnice II/232 protíná několik VKP tzv. „ze zákona“, tedy ty, nacházející se podél vodních toků. Tyto nejsou registrované orgánem ochrany přírody, vliv lze tedy považovat za málo významný.
4	Počet projektů negativně ovlivňujících krajinný ráz	Projekt přeložky silnice II/232 může mírně negativně ovlivnit krajinný ráz podél plánované trasy.
5	Jakost vody v tocích na území aglomerace	Žádný z projektů nebude mít přímý vliv na jakost vody ve vodních tocích v zájmovém území.
6	Podpořená specializovaná cyklistická infrastruktura	Žádný z projektů nezahrnuje výstavbu cyklistické infrastruktury.
7	Počet revitalizovaných památkových objektů	Žádný z projektů se nevěnuje kulturním památkám.

Zdroj: Vyhodnocení SEA (2022) a popis projektů (do 2025)

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 možné 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.

Potenciální negativní vlivy na archeologická naleziště, krajinný ráz/fragmentaci krajiny nebo zábor ZPF je možné vzhledem k jejich rozsahu považovat za mírné a lze konstatovat, že provádění koncepce má doposud neutrální až mírně pozitivní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, a to především v souvislosti s ochranou ovzduší, ochranou před hlukem a zvýšením bezpečnosti obyvatel.

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 (2025): Popisy a seznam projektových záměrů (2025).

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

Zpracovatel:

RADDIT consulting s.r.o.

IČ 27811221

RNDr. Radim Misaček – vedoucí týmu

Mgr. Lenka Trojáčková – členka týmu

Martina Blahová – asistentka týmu

.....
RNDr. Radim Misaček, jednatel