

Praha dne 15. dubna 2024
Č. j.: MZP/2024/710/2401
Vyřizuje: Mgr. Pellegrini
Tel.: 267 122 664
E-mail: Martina.Pellegrini@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 sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“

Předkladatel koncepce:

Ministerstvo dopravy České republiky
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Zpracovatelé hodnocení:

SUDOP PRAHA a. s.
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.

*(držitelka autorizace dle § 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, č. j. osvědčení,
resp. rozhodnutí o udělení autorizace: 34743/ENV/10,
prodlouženo rozhodnutím č. j.: MZP/2020/710/3888);*

Mgr. Martina Fialová, Ph.D.

(držitelka autorizace k provádění posouzení dle § 45j zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, č. j. osvědčení 77466/ENV/10-2360/630/10, rozhodnutí o prodloužení autorizace: MZP/2020/630/1767)

Ing. Jan Karel

(držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví Ministerstva zdravotnictví, poř. č. osvědčení 11/2019)

Stručný popis koncepce:

Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 (dále jen „DSS3“ nebo „koncepce“) představují koncepci Ministerstva dopravy s celostátní působností, která formuluje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2030 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050 představuje nástroj pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v sektoru dopravy v ČR v rámci realizace investičních priorit politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU. Stanovuje proto cíle včetně prioritizace projektů pro zajištění udržitelnosti existující dopravní infrastruktury a rovněž definuje přístup k prioritám přípravy a následné realizace dopravní infrastruktury s ohledem na stav a hlavní problémy dopravy v ČR včetně mezinárodních závazků a přeshraničních souvislostí. Prioritizace je založena na třech pilířích:

1. Pilíř závazkový, kdy jde o splnění povinností vůči evropské politice TEN-T, a to k rokům 2030, 2040 a 2050.
2. Pilíř regionálních potřeb k zajištění srovnatelných parametrů dopravní infrastruktury pro jednotlivé regiony, přičemž velikost regionu či území integrovaných územních investic (dále jen „ITI“) by neměl být hlavním faktorem, nýbrž tímto faktorem by měl být současný stav dopravní infrastruktury.
3. Pilíř dalších potřeb, který je zaměřen na další projekty regionálního významu.

Koncepci tvoří návrhová část a soubor několika dalších tzv. knih obsahujících např. východiska, vyhodnocení Dopravních sektorových strategií 2. fáze (dále jen „DSS2“), evidenci rozvojových potřeb dopravní infrastruktury, multimodální koridory, seznam klastrů a balíčků hodnocení multikriteriální analýzy atd. Jednotlivé projektové klastry, resp. potřeby vyjmenované v koncepci jsou sdružovány do tzv. multimodálních klastrů, které se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a vodní dopravu a zajišťují multimodální spojení dvou nebo více významných

míst (např. *Multimodální klastr 1 uzel Praha* se skládá z potřeb 101Z *Zkapacitnění a modernizace železničního uzlu Praha*, 102Z *KŽ Praha Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla*, 103Z *KŽ Nové spojení II* a 104S *Dokončení dálnice*; *Multimodální klastr 4 Brno – Břeclav st. hr. Slovensko/Rakousko* tvoří projekty 401Z *KŽ Brno – Břeclav – Lanžhot st. hr.*, 402Z *VRT Brno – Rakvice*, 403S *D2 Brno – Břeclav st. hr.* atd.). Dále koncepce obsahuje projektové balíčky zaměřené na specifické oblasti, které se obvykle sestávají z menších projektů, jež nejsou v DSS3 sledovány jmenovitě (např. projektový balíček 102 *Příspěvek na obnovu silnic II. a III. třídy*, projektový balíček 116 *Železniční přejezdy a jejich náhrady* apod.).

Klastry jsou definovány na základě jejich dopravní funkce, nikoli na základě stavu jejich realizace. To znamená, že jsou nadefinovány i v těch případech, kdy jsou již vybudovány nebo modernizovány, kdy jsou v přípravě, nebo existují jako ideový záměr (námet). Rozvojové potřeby jsou proto členěny dle svých charakteristik do tří skupin:

- Základní potřeby – zajištění „klasické“ infrastruktury takových parametrů, aby všechny regiony ITI mohly plnit své základní funkce. Jde o zajištění spojení konvenční železnicí v konkurenceschopné podobě z hlediska cestovních dob a kapacity a o silniční spojení odpovídající kapacity a vedení trasy mimo intravilány obcí.
- Cílové potřeby – zajištění dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“. Jde například o budování vysokorychlostních železničních tratí nebo dalších silničních komunikací umožňujících další rozšíření nabídky služeb.
- Doplnkové potřeby – další záměry, které dále dílčím způsobem zlepšují stav odstraňováním úzkých míst z hlediska rychlosti nebo kapacity nebo další nabídky služeb v rámci již realizovaných klastrů základních potřeb nebo zajišťující příslušné propojení alternativním způsobem.

DSS3 je zpracována v jedné variantě a bude schvalována vládou ČR.

Průběh posuzování:

Oznámení koncepce zpracované dle přílohy č. 7 k zákonu 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“) bylo dne 23. ledna 2023 předloženo Ministerstvu životního prostředí (dále také „MŽP“) jakožto příslušnému úřadu. Po kontrole náležitostí oznámení koncepce byla dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům (pro zveřejnění na úředních deskách) dne 2. února 2023 zaslána informace o oznámení koncepce (č. j.: MZP/2023/710/478) s upozorněním na možnost uplatnění vyjádření. Oznámení koncepce bylo rovněž zveřejněno v Informačním systému SEA na internetových stránkách <https://mzp.cz/sea> pod kódem koncepce MZP298K.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 17. února 2023 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce posledního dotčeného kraje, tj. Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 28. března 2023 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č. j.: MZP/2023/710/397).

Příslušné orgány ochrany přírody (např. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky stanoviskem s č. j.: 13717/SOPK/21 ze dne 26. září 2022, Správa Krkonošského národního parku stanoviskem s č. j.: KRNAP 07923/2022 ze dne 30. září 2022, MŽP, odbor výkonu státní správy IV stanoviskem s č. j.: MZP/2022/530/1614 ze dne 2. listopadu 2022, Krajský úřad Ústeckého kraje stanoviskem s č. j.: KUUK/132921/2022 ze dne 16. září 2022, Krajský úřad Karlovarského kraje stanoviskem s č. j.: KK/5187/ZZ/22 ze dne 5. října 2022 a další) svými stanovisky vydanými dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) nevyloučily významný vliv koncepce na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále jen „PO“). Proto byl návrh koncepce podroben posouzení vlivu koncepce na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen „naturové posouzení“).

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA“) byl ve znění částečně upraveném a doplněném na základě zákonných požadavků, které MŽP uplatnilo v rámci předběžného projednání vyhodnocení SEA a v rámci jednání uskutečněného dne 13. září 2023 mezi zástupci MŽP, předkladatelem a zpracovatelkou naturového posouzení, předložen příslušnému úřadu dne 20. listopadu 2023. Po kontrole náležitostí MŽP ovšem zjistilo přetrvávající nedostatky, na které upozornilo předkladatele e-mailem dne 24. listopadu 2023. Za účelem odstranění těchto nedostatků proběhly další konzultace prostřednictvím elektronické komunikace. Návrh koncepce včetně vyhodnocení SEA byl ve finálním odsouhlaseném znění předložen MŽP dne 6. prosince 2023. Následně byla dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům dne 7. prosince 2023 rozeslána informace o návrhu koncepce a o konání veřejného projednání spolu s upozorněním na možnost uplatnění vyjádření (č. j.: MZP/2023/710/3955). Konání veřejného projednání příslušný úřad stanovil především z důvodu charakteru této celostátní koncepce zaměřené na rozvoj dopravní infrastruktury v České republice a také s ohledem na obdržená vyjádření od veřejnosti k oznámení koncepce v rámci zjišťovacího řízení. Návrh koncepce včetně vyhodnocení SEA byl zveřejněn dle ustanovení § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Informace o místě a čase konání veřejného projednání (pozvánka na veřejné projednání) byla zveřejněna dne 5. ledna 2024 v Informačním systému SEA a rovněž na úřední desce předkladatele. Veřejné projednání návrhu koncepce se konalo dne 18. ledna 2024, a to od 15:00 hod. v Zasedacím sále budovy Ministerstva dopravy České republiky. Zápis z veřejného projednání obdrželo MŽP dne 24. ledna 2024. Zápis byl zveřejněn v Informačním systému SEA a rovněž na internetových stránkách předkladatele koncepce.

MŽP obdrželo v zákonné lhůtě 5 dnů ode dne konání veřejného projednání, tedy do 23. ledna 2024 včetně, 58 vyjádření. Celkem 49 vyjádření obsahovalo připomínky k návrhu koncepce,

vyhodnocení SEA či naturovému posouzení a 9 vyjádření bylo bez připomínek. Po zákonné lhůtě bylo zasláno 5 vyjádření. Jedná se o vyjádření Obce Rybné, které bylo totožné s vyjádřeními dalších obcí zaslány v zákonné lhůtě, dále o doplnění vyjádření od společnosti Doucha Šikola advokáti s. r. o. o Společné stanovisko členských organizací Zeleného kruhu k přípravě a výstavbě vysokorychlostní trati ze dne 7. února 2024, dále vyjádření od Správy Národního parku Šumava, Krajského úřadu Libereckého kraje a člena rady Libereckého kraje, která obsahovala připomínky k návrhu koncepce, vyhodnocení SEA a naturovému posouzení. Podle ustanovení § 10f odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí příslušný úřad nepřihlíží k vyjádřením zasláným po zákonné lhůtě. Jmenovaná vyjádření zasláná po zákonné lhůtě (kromě vyjádření Obce Rybné) však byla s ohledem k jejich obsahu předána předkladateli k využití, a to ve vazbě na ustanovení § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Kopie všech vyjádření zasláných v zákonné lhůtě byly předány předkladateli k vypořádání.

Vypořádání vyjádření podaných k návrhu koncepce, které je dle ustanovení § 10g odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí jedním z nezbytných podkladů pro vydání tohoto stanoviska k posouzení vlivů provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko SEA“), a upravený návrh koncepce včetně upraveného vyhodnocení SEA a naturového posouzení, obdrželo MŽP od předkladatele dne 5. dubna 2024. Tyto dokumenty jsou spolu se stanoviskem SEA zveřejněny v Informačním systému SEA. Uvedené vypořádání zároveň představuje přílohu k tomuto stanovisku.

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 na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle ustanovení § 10d zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení SEA vychází především z následujících metodických kroků:

- Analýza stavu životního prostředí dotčeného území včetně charakteristik hlavních trendů vývoje.
- Analýza 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).
- Tabulkové a slovní hodnocení projektových klastrů DSS3 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 návrhy úprav textu koncepce na základě výše uvedených kroků.
- Návrh environmentálních indikátorů pro sledování potenciálních vlivů realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů jako případný návod pro výběr projektů podporovaných nižšími souvisejícími koncepcemi.

Hodnocení knih 1, 5, 8 a 10 bylo provedeno slovně, neboť tyto knihy představují analytickou část návrhu koncepce, vyhodnocení plnění původní tzv. DSS2, popis multikriteriální analýzy provedené v rámci přípravy DSS3 a pořadí klastrů, resp. časový harmonogram jejich realizace, a neobsahují žádné návrhy k implementaci DSS3, resp. data o klastrech, projektech nebo projektových balíčcích, prostřednictvím kterých má být DSS3 naplňována. Hodnocení projektů, projektových balíčků a multimodálních klastrů bylo provedeno prostřednictvím tabulkového hodnocení, porovnáním s vybranými referenčními cíli a následně slovně komentováno. Na úrovni dílčích záměrů bylo v souladu s § 10b odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí využito také Informačního systému EIA. Řada posuzovaných projektů má již ukončené posuzování vlivů záměru na životní prostředí na úrovni projektu, tzv. proces EIA. Další řada záměrů je v současné době ve fázi zpracování dokumentace dle přílohy č. 4 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Proto v případech, kde to bylo účelné, bylo přihlédnuto i k informacím a výsledkům z relevantních procesů EIA.

Potenciální vlivy návrhu koncepce byly hodnoceny vůči sadě referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Pro jejich sestavení byly využity informace obsažené v úvodních kapitolách vyhodnocení SEA, především pak v kapitole 5 *Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení*, a dále požadavky závěru zjišťovacího řízení a připomínky dotčených orgánů státní správy. V oblasti klimatu se jedná o referenční cíl „*snižovat produkci skleníkových plynů*“, v oblasti přírody a krajiny „*zachování biodiverzity, přírodních a krajinných hodnot, minimalizace vlivů na zvláště chráněná území* (dále jen „ZCHÚ“), *významné krajinné prvky* (dále jen „VKP“), *územní systém ekologické stability* (dále jen „ÚSES“), *krajinný ráz, světelné znečištění, zbor přírodních biotopů, suchozemské i vodní ekosystémy, migrační prostupnost*“, z hlediska půdního fondu „*minimalizovat zборы zemědělského půdního fondu* (dále jen „ZPF“) a *pozemků určených k plnění funkcí lesa* (dále jen „PUPFL“), v oblasti vod „*minimalizovat vlivy na povrchové a podzemní vody, chráněné oblasti přirozené akumulace vod* (dále jen „CHOPAV“), *ochranná pásma vodních zdrojů* (dále jen „OPVZ“), *zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů, zvyšovat retenční schopnost území*“, z hlediska kulturních památek „*chránit kulturní dědictví*“, z hlediska přírodních zdrojů „*snižovat spotřebu a racionálně využívat neobnovitelné zdroje surovin, minimalizovat vlivy na horninové prostředí, sesuvná území, svahové nestability, poddolovaná území, potřebu nerostných surovin*“ a z pohledu odpadů pak „*minimalizovat produkci odpadů, přechod na oběhové hospodářství*“. Zvlášť bylo provedeno vyhodnocení vlivů

na veřejné zdraví, které hodnotilo koncepci vůči dalším referenčním cílům, a to v oblasti kvality ovzduší „dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin“, z hlediska hlukové zátěže „omezovat negativní působení hluku na zdraví“, z pohledu dopravních nehod „snížit počty smrtelných a vážných zranění v důsledku dopravních nehod“ a pro socioekonomické vlivy „podílet se na vytváření motivovaných a odolných sociálních skupin žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví“, který byl rozdělen do dvou determinant (socioekonomické faktory zahrnující vlivy na ekonomickou situaci a pohodu bydlení sledující psychosociální aspekty).

Postup vlastního hodnocení byl následující. Nejprve byly identifikovány vlivy jednotlivých projektů na stanovené referenční cíle. V případě vlivů na veřejné zdraví a obyvatelstvo bylo dále pracováno se syntézou identifikovaných vlivů na jednotlivé referenční cíle v oblasti veřejného zdraví, které bylo docíleno sumarizačním postupem s přihlédnutím k významu jednotlivých faktorů z hlediska výsledného vlivu na obyvatele a veřejné zdraví. Numerické hodnocení vlivů bylo doplněno vysvětlujícím komentářem. V případě projektu se záporným hodnocením (potenciální mírné či významné negativní vlivy) byla doporučena vhodná zmírňující opatření. Vzhledem k typu projektů a jejich rozsahu se jedná o obecná opatření. Navazující krok představoval vyhodnocení na úrovni multimodálních klastrů a projektových balíčků. Vyhodnocení bylo provedeno dvoustupňově metodou bottom-up, tzn. nejprve z výsledků hodnocení projektů odvozeno hodnocení projektových klastrů a následně bylo z výsledků hodnocení projektových klastrů odvozeno hodnocení multimodálních klastrů. Na úrovni jednotlivých multimodálních klastrů se pak objevuje nejpřísnější možné vyhodnocení odkazující na konkrétní projekt. Hodnocení projektových balíčků je obdobné, avšak jednostupňové.

Byly využity hodnotící tabulky a semikvantitativní stupnice významnosti potenciálních vlivů zahrnující hodnoty od -2, -1, 0, +1 až do +2, tedy od významného negativního vlivu po významný pozitivní vliv, hodnota „0“ značila zanedbatelný, nulový vliv nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv. Stupnice rovněž obsahovala hodnotu „?“ pro případ, že by nebyla identifikována potenciální vazba mezi referenčním cílem a projektem nebo kdyby nebylo možné vyhodnotit potenciální vliv. Potenciální vlivy byly rozlišovány také z hlediska způsobu (přímé a nepřímé), rozsahu (lokální, regionální, in situ) a časového horizontu působení (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé).

Hodnoceny byly také kumulativní a synergické vlivy, a to souběžně s hodnocením dalších vlivů. První etapu hodnocení představovala analýza území v úvodních kapitolách vyhodnocení SEA. Následně byly identifikovány možné střety a provedeno samotné hodnocení. Problematika hodnocení kumulativních a synergických vlivů na úrovni koncepce je spojena s jejich určitou obecností, absencí technických detailů a jejich přesného rozsahu. Proto na základě principu přiměřenosti ve vztahu k detailu, v jakém byla koncepce zpracována, a vzhledem k tomu, že některé projekty nemají na této úrovni daný konkrétní územní průmět a časovou projekci, bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů založeno na kvalifikovaném expertním odhadu, který využívá výsledky hodnocení jednotlivých projektů z hlediska jejich potenciálního vlivu na sledované referenční cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví,

a na souhrnném slovním hodnocení. V případě, že byly zjištěny potenciální negativní vlivy, byla navržena minimalizační opatření.

Naturové posouzení, které představuje přílohu č. 1 k vyhodnocení SEA, hodnotilo možný vliv jednotlivých potřeb, resp. dílčích projektů (vyhodnocených samostatně pro silniční, železniční a vodní dopravu) zahrnutých v multimodálních klastrech a následně vyhodnotilo celý multimodální klastr. Pro účely hodnocení jednotlivých multimodálních klastrů byla využita nejpřísnější hodnota vlivů přiřazená projektu spadajícího do daného klastru. Vzhledem k seznamu projektů, který je součástí DSS3, bylo řadu dílčích záměrů možné konkrétně identifikovat a územně přiřadit. V těchto případech pak bylo snahou identifikovat i konkrétní předměty ochrany, které mohou být dotčeny. Pro hodnocení významnosti potenciálních vlivů byla použita stupnice zahrnující hodnoty od -2, -1, 0, +1 až do +2, tedy od významného negativního vlivu po významný pozitivní vliv, včetně „?” pro případ, kdy nebylo možné z důvodu obecnosti koncepce vyhodnotit možný vliv. Hodnocení na úrovni jednotlivých projektů bylo provedeno tabelární formou s doprovodnými komentáři. Slovně byly zhodnoceny také potenciální kumulativní a synergické vlivy, které by mohly nastat při spolupůsobení s prováděním jiných koncepcí či záměrů v dotčeném území.

Ve vazbě na potenciální vlivy koncepce vyhodnocené ve vyhodnocení SEA a v naturovém posouzení byla pro možné negativní vlivy navrhovaných opatření a cílů koncepce, včetně kumulativních a synergických vlivů, navržena opatření k jejich předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci (tzv. minimalizační opatření). Na základě spolupráce předkladatele a zpracovatele vyhodnocení SEA a naturového posouzení byla navržena minimalizační opatření převzata a zapracována do návrhu koncepce již v průběhu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (dále také „proces SEA“), tedy před předložením návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA MŽP ke zveřejnění nejen pro účely veřejného projednání a zajištění účasti veřejnosti (tj. postupu dle § 10f zákona o posuzování vlivů na životní prostředí), resp. upraveného návrhu koncepce a dalších podkladů pro vydání stanoviska SEA (v souladu s § 10g téhož zákona).

Pro účely sledování potenciálních vlivů realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví byly navrženy měřitelné (kvantifikovatelné) indikátory spolu s nastíněním průběhu monitoringu (četnost sledování, zveřejňování výsledků monitoringu apod.).

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž stanoveny indikátory (kritéria) pro výběr projektů, na jejichž základě by měly být doporučovány k realizaci, resp. schvalovány pouze takové projekty, které nebudou mít negativní dopad na životní prostředí a veřejné zdraví, případně takové, které budou hodnoceny jako šetrnější z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví.

Závěry posuzování:

Z vyhodnocení SEA vyplývá, že návrh koncepce, resp. multimodální klastry, projektové balíčky a projekty nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. S výhradou naturového posouzení, které vyhodnotilo významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 (podrobněji níže), je možné konstatovat, že v koncepci obsažené

multimodální klastry, balíčky ani jednotlivé projekty nemají potenciál významných negativních vlivů na jiné složky hodnocené v rámci posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. V tomto ohledu byly identifikovány vlivy významně pozitivního až mírně negativního charakteru.

Multimodální klastry, resp. projekty a projektové balíčky s potenciálními mírnými negativními vlivy na životní prostředí jsou dle vyhodnocení SEA takové, které mohou např. generovat zábor ZPF či PUPFL, ovlivnit krajinný ráz, narušit migrační prostupnost území, ovlivnit kvalitu a kvantitu podzemních vod, zasáhnout do přírodně cenných lokalit (ÚSES, VKP, ZCHÚ apod.), příp. zasáhnout do chráněných ložiskových území, CHOPAV a OPVZ. Jedná se zejména o nová vedení vysokorychlostních tratí, resp. rychlých spojení, rekonstrukce železničních tratí, výstavbu dálnic a silnic (která může vyvolat rovněž mírně negativní vlivy na klima a zvýšit světelné znečištění), úpravy koryt, břehů a krajiny v nivách řek související s plavebními stupni a budováním nových přístavišť atd. V rámci navržených vodních projektů lze předpokládat přerušení říčního kontinua při realizaci příčných staveb ve vodních tocích a ovlivnění vodního režimu (s ohledem na vzduší nad příčnými stavbami, kolísání vody). S novou výstavbou bude souviset i zvýšení objemu odpadového materiálu, který bude tvořit především výkopová zemina. Za účelem předcházení, resp. snížení zjištěných či předpokládaných mírných negativních vlivů koncepce byla navržena vhodná minimalizační opatření především č. 3, 6, 10, 11, 17 – 32 (podrobněji viz níže).

U řady projektových balíčků a projektů, potažmo multimodálních klastrů jsou zároveň očekávány potenciální mírné pozitivní přínosy pro životní prostředí. Jedná se především o projekty výstavby a rekonstrukcí (modernizace, elektrizace) železničních tratí a vedení vysokorychlostních tratí včetně rozvoje státních terminálů železniční nákladní dopravy a seřaďovacích terminálů, které mohou mít potenciální mírný pozitivní vliv na klima díky snížení uhlíkové stopy z převedené silniční dopravy na železnici. Mírně pozitivní vlivy na klima, avšak pouze na úrovni mikroklimatu, lze předpokládat i u realizací projektů přístavišť a rekreačních přístavů, kdy dojde k vytvoření nového prvku vodní plochy ve volné krajině, a tím k zadržování vody v krajině a zvýšení vlhkosti vzduchu a snížení teploty.

Při realizaci projektů, resp. multimodálních klastrů či projektových balíčků se nepředpokládá ovlivnění a zásah do kulturních památek a památkových zón.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví je možné realizaci DSS3 celkově hodnotit jako neutrální až ambivalentní s převahou pozitivních vlivů. Řada projektů má potenciál významných přínosů (tj. významných pozitivních vlivů) k ochraně zdraví obyvatel (např. obchvaty obcí a měst a realizace některých úseků rychlostních silnic a dálnic). U důležitých projektů rozvoje veřejné hromadné dopravy, železniční dopravy (např. terminály veřejné hromadné dopravy a novostavby vysokorychlostních tratí či rychlých spojení) a též u nejpodstatnějších projektů vodní dopravy (např. stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice) k mírně pozitivnímu hodnocení přispívá potenciál nahrazení části automobilové dopravy, s čímž je spojen předpokládaný pokles emisí do ovzduší a hlukové zátěže ze silniční dopravy. Potenciálně mírně až významně pozitivně jsou hodnoceny též projekty zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy.

Naprostá většina projektů ze všech hodnocených oblastí dopravy pak má pozitivní vlivy na socioekonomické faktory, a to v návaznosti na zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení atraktivity lokalit, podporu rozvoje města atd. Potenciální negativní vlivy, pokud se vyskytují, jsou hodnoceny jako mírné a týkají se zejména hluku, znečištění ovzduší a pohody bydlení (ojediněle i bezpečnosti provozu). Ve většině případů se jedná o projekty, které jsou hodnoceny ambivalentně (tzn. mají přínosy pro zdraví, ale i určitá rizika) s tím, že negativní dopady je nutno minimalizovat vhodnou implementací příslušných opatření a pomocí standardních hodnotících a schvalovacích procesů. V případě hluku se jedná zejména o nové silniční komunikace a železniční tratě (přičemž míra vlivu roste s významem komunikace či trati a jejím přiblížením k obytné zástavbě), určité vlivy se však mohou vyskytovat i u jiných typů staveb. Tyto vlivy je nutno minimalizovat pomocí příslušných opatření (např. minimalizační opatření č. 1, 2, 4, 5 atd. uvedené níže), přičemž základní podmínkou je splnění hlukových limitů u dotčené chráněné zástavby. Vliv znečištění ovzduší se týká výhradně silničních staveb, v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě sídel je nutno realizovat opatření ke snížení jejich imisních příspěvků (např. minimalizační opatření č. 1, 2, 3, 5, 6, 10 ad. uvedené níže). Vlivy na pohodu bydlení jsou spojeny zejména s bariérovým efektem řady liniových staveb a jejich obtěžujícím účinkem, pro jejich minimalizaci je nutno zajistit zachování či náhradu místních spojení a minimalizovat obtěžující účinek nové stavby jejím optickým oddělením (např. minimalizační opatření č. 7, 9, 10, 12 ad. uvedená níže). Základním krokem ke snížení všech uvedených potenciálních mírných negativních vlivů je pak optimalizace polohy či trasy projektu vůči obytné zástavbě.

Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy lze předpokládat v lokalitách s větším množstvím záměrů situovaných v jednom území, v tomto případě zejména projektů v jednotlivých multimodálních klastrech. Kumulativní vlivy představují obdobné projekty situované v území, např. souběh silniční a železniční infrastruktury. Ke kumulaci vlivů může docházet v souvislosti s realizací dílčích projektů navržených v této koncepci, ale také s dalšími záměry, které jsou obsaženy v územně plánovacích dokumentacích a konkrétními záměry, které jsou plánovány k realizaci. V případě multimodálních klastrů může docházet ke zvětšení nepropustných ploch, k zásahům do OPVZ a CHOPAV, k záborům ZPF, PUPFL a přírodních zdrojů v místech trvalých i dočasných záborů či k vícenásobnému křížení prvků ÚSES, VKP a migračních koridorů. Kumulativní vlivy se mohou týkat také ukládání a transportu zemin. V případě synergických vlivů lze s ohledem na podstatu dopravních staveb (převážně silničních) jmenovat zejména potenciální mírné negativní vlivy spojené se zvyšováním znečišťování ovzduší. Ke zmírnění možných kumulativních a synergických vlivů slouží vedle minimalizačních opatření zvláště navržených k tomuto účelu (např. č. 5 a 30 uvedená níže) rovněž minimalizační opatření stanovená pro zmírnění individuálních potenciálních vlivů projektů (např. č. 7, 11, 12, 18, 23, 24, 26 ad. rovněž vyjmenovaná níže).

V rámci naturového posouzení bylo zjištěno, že DSS3 má významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000. Tento významný negativní vliv byl shledán

u dvou dílčích projektů zahrnutých v DSS3, a to konkrétně u projektu *Plavební stupeň Děčín* a projektu *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov*.

Projekt *Plavební stupeň Děčín* byl na základě hodnocení a spolupráce zhotovitelů vyhodnocení SEA, resp. naturového posouzení a zpracovatele koncepce z návrhu koncepce vyloučen, neboť byl u tohoto projektu vyhodnocen významný negativní vliv na bobra evropského a přírodní stanoviště bahnitých břehů řek s vegetací svazů *Chenopodium rubri* p.p. a *Bidention* p.p. (stanoviště 3270) jako předměty ochrany EVL Labské údolí a její celistvost, resp. v případě bobra evropského též jako předmět ochrany EVL Porta Bohemica již v rámci posuzování vlivů Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023.

U dalšího dílčího projektu *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov* byl konstatován významný negativní vliv na čolka velkého (*Triturus cristatus*) a stanoviště 91F0 smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*) a jilmem habrolistým (*Ulmus minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo jasanem úzkolistým (*Fraxinus angustifolia*) podél velkých řek (*Ulmion minoris*) jakožto předměty ochrany EVL Poodří. Následně na základě nových informací týkajících se výstupů z hodnocení na úrovni procesu EIA u záměru *RS 1 VRT Prosenice – Ostrava-Svinov, II. část, Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov*, kdy je po úpravě technického řešení tohoto záměru konstatován významný negativní vliv pouze na čolka velkého, bylo v tomto směru upraveno také naturové posouzení, resp. hodnocení vlivů projektu *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov* v rámci návrhu koncepce, aby co nejvíce odpovídalo zjištěným skutečnostem. Na koncepční úrovni může dílčí projekt *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov*, který je obsažen v DSS3, vyvolat významný negativní vliv pouze na čolka velkého (*Triturus cristatus*), přičemž lze předpokládat mírný negativní vliv na stanoviště 91F0. Stejně tak na základě naturového posouzení nelze vyloučit také mírné ovlivnění motáka pochopa, jakožto předmětu ochrany PO Poodří, a to v souvislosti se značným navýšením rychlosti projíždějících souprav a rizikem srážek, obdobně nelze vyloučit další mírné negativní vlivy, které by mohly v souvislosti s předmětným záměrem na dotčené lokality soustavy Natura 2000 působit a které bude nutno dále specifikovat na projektové úrovni, resp. v rámci posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Z tohoto důvodu byly předkladatelem prověřovány jiné varianty řešení, jak uvádí návrh koncepce, avšak vzhledem k morfologii terénu, technickým požadavkům budoucích staveb a potřebě zachování spoje mezi konkrétními destinacemi nelze jinou variantu v případě předkládané DSS3 předložit. Na úrovni posuzované koncepce se tedy stále jedná o významně negativní vliv na předmět ochrany EVL čolka velkého, který nelze zmírnit. Proto MŽP požaduje vyjmutí projektu *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov* generující významně negativní vliv z návrhu koncepce tak, aby bylo možné schválit koncepci bez významného negativního vlivu na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo PO.

V rámci předběžné opatrnosti a s ohledem na možná technická řešení dalších tří dílčích projektů konstatovalo naturové posouzení nulový až významně negativní vliv těchto projektů na EVL nebo PO, přičemž významný negativní vliv by mohl nastat pouze v případě nejhoršího možného technického řešení daného projektu. Ve všech případech je však podle informací dostupných

na úrovni vyhodnocení SEA vč. naturového posouzení možné zvolit variantu řešení bez významného negativního vlivu na EVL nebo PO. Konkrétně se jedná o projekt *KŽ Libice n/C / Velký Osek – Choceň – Ústí n/O* s možným nulovým až významně negativním vlivem na EVL Hemže – Mýtkov, kdy je v případě nové trasy mezi Chocní a Ústím nad Orlicí nutné vyloučit variantu v územním střetu s EVL Hemže – Mýtkov. Dále o projekt *RS5 VRT Poříčany – Hradec Králové / (Pardubice) – st. hr. Polsko* s identifikovaným mírným až významným negativním vlivem v souvislosti s křížením a zábořem EVL Libické luhy. Významnému negativnímu vlivu se lze vyhnout výběrem vhodného technického řešení v místě křížení, tj. varianty bez významného negativního vlivu na jmenovanou EVL (např. vedení po estakádě, minimalizace přístupových a obslužných komunikací apod.). Na základě vyjádření veřejnosti (z důvodu ochrany osobních údajů uvádíme pouze V. L.), dotčeného orgánu (Agentury ochrany přírody a krajiny ČR) a dotčeného územního samosprávného celku k návrhu koncepce (Krajského úřadu Libereckého kraje) bylo upraveno hodnocení projektu *I/15 Zahrádky, obchvat*, a to na mírně až významně negativní vzhledem ke křížení EVL Zahrádky a lokalizace v blízkosti PO Českolipsko-Dokelské pískovce a mokřady. I v tomto případě je v souladu s § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny třeba zvolit variantu technického a technologického řešení bez významných vlivů na jmenované lokality soustavy Natura 2000.

Ustanovení § 45i odst. 4 a 6 zákona o ochraně přírody a krajiny stanoví, že pokud posouzení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 prokáže významný negativní vliv na předměty ochrany nebo celistvost EVL nebo PO a neexistuje variantní řešení bez významně negativního vlivu, lze schválit jen variantu s nejmenším možným významným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy PO a EVL. Kompenzačními opatřeními pro účely koncepce se v souladu s § 45i odst. 4 zákona o ochraně přírody a krajiny rozumí zajištění možnosti nahradit lokalitu dotčenou realizací koncepce v obdobném rozsahu a kvalitě a se stejnou mírou závaznosti a konkrétnosti, jakou má schvalovaná koncepce nebo její jednotlivé části. Tato kompenzační opatření musí být dle § 45i odst. 6 zákona o ochraně přírody a krajiny zahrnuta do koncepce (před jejím schválením). Kompenzační opatření včetně návrhu opatření k jejich zajištění stanovuje příslušný orgán ochrany přírody. Kompenzační opatření musí být v návaznosti na logiku chronologie výše uvedeného postupu případně stanovena (je-li možné je stanovit) až po prokázání naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu po skončení procesu SEA.

Jelikož do této chvíle nedošlo k požadované změně návrhu koncepce, resp. vyjmutí projektu *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov* s významně negativním vlivem ve smyslu § 45i odst. 4 zákona o ochraně přírody a krajiny na předmět ochrany EVL Poodří čolka velkého z návrhu koncepce, je na základě provedeného procesu SEA nutné konstatovat, že DSS3 má v předložené podobě významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000. Před případným schválením koncepce je tedy nutno doložit naléhavé důvody převažujícího veřejného

zájmu a identifikovaný významně negativní vliv, které pro jeho závažnost nemůže být zmírněn stanovenými minimalizačními opatřeními, která byla převzata do návrhu koncepce, musí být odpovídajícím způsobem kompenzován postupem podle § 45i odst. 4 a násl. zákona o ochraně přírody a krajiny.

Potenciální vlivy koncepce přesahující hranice České republiky nebyly v rámci provedeného hodnocení identifikovány.

Porovnáním potenciálních vlivů předložené koncepce (aktivní varianty) s nulovou variantou, za kterou je považován stav životního prostředí bez realizace koncepce, bylo zjištěno, že realizace koncepce se z pohledu předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jeví jako preferovaná, resp. přípustná varianta. Odhlédneme-li od výsledků naturového posouzení, z vyhodnocení SEA vyplývá, že ačkoli koncepce může mít potenciální mírné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, nejedná se o takové vlivy, které by zakládaly nutnost navrhnout variantní řešení koncepce. Jak je již uvedeno výše, v případě identifikovaného významného negativního vlivu na lokalitu soustavy Natura 2000 byly u předmětného projektu *RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov* prověřovány jiné varianty jeho řešení s výsledkem, že předkládaný návrh koncepce obsahuje variantu s nejmenším možným významným vlivem na EVL Poodří, resp. čolka velkého jakožto její předmět ochrany.

Na základě vyjádření podaných k návrhu koncepce a jejich vypořádání došlo k úpravě a doplnění návrhu koncepce, vyhodnocení SEA i naturového posouzení. Kromě již výše zmíněné úpravy naturového posouzení bylo především do kapitoly 10 *Popis navrhovaných opatření pro předcházení, vyloučení, snížení a kompenzaci významných negativních vlivů na životní prostředí zjištěných nebo předpokládaných při provádění koncepce* vyhodnocení SEA a zároveň i do kapitoly 3 *Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)* části *Východiska* návrhu koncepce doplněno minimalizační opatření „Minimalizovat vlivy na odtokové poměry a srážkové vody ze zpevněných ploch dopravních staveb s ohledem na adaptační opatření na změnu klimatu přednostně a v maximální možné míře využívat nebo vsakovat. V případě prokazatelné nemožnosti využívání nebo vsakování srážkových vod (prokázáno hydrogeologickým posudkem) mohou být srážkové vody zadržovány (retence) a následně vypouštěny (redukce a regulace odtoku) do stávající dešťové kanalizace nebo odvodňovacích příkopů, resp. do vodních toků.“, a to na základě vyjádření Povodí Ohře. Dle vyjádření Povodí Vltavy došlo k úpravě znění stávajícího opatření obsaženého v kapitole 3 *Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)* části *Východiska* návrhu koncepce, na formulaci: „Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL a s ohledem na nezhoršení odtokových poměrů v území (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.)“. Dále bylo upraveno znění indikátoru pro výběr projektů v kapitole 11 *Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu* vyhodnocení SEA a znění monitorovacího indikátoru v kapitole 9 *Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí* vyhodnocení SEA, a to na základě vyjádření MŽP, odboru cirkulární ekonomiky a odpadů. Na základě vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny a Hlavního města Prahy byl z návrhu koncepce vyloučen

projekt *Splavnění Berounky do Černošic*. Do návrhu koncepce i vyhodnocení SEA byly zapracovány i další textové reformulace či návrh na přesun projektu z projektového balíčku do klastru obsažené ve vyjádřeních k návrhu koncepce.

Některá vyjádření veřejnosti však nebyla, resp. nemohla být akceptována, neboť přesahovala podrobnost návrhu DSS3, obsahovala připomínky týkající se projektové úrovně ke konkrétním záměrům nebo mířila k jiným koncepcím. Nedošlo proto na jejich základě k úpravě návrhu koncepce či vyhodnocení SEA, nicméně tento postup byl ve vypořádání daných vyjádření náležitě zdůvodněn.

Níže jsou uvedena minimalizační opatření navržená posuzovatelem v souvislosti s vyhodnocenými potenciálními mírnými negativními vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000, včetně těch zapracovaných na základě vyjádření veřejnosti, a dále způsob, jakým byla tato opatření zapracována do návrhu koncepce. Posuzovatel ve vyhodnocení SEA deklaruje, že těmito minimalizačními opatřeními jsou ošetřeny všechny potenciální mírné negativní vlivy koncepce na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 včetně vlivů kumulativních a synergických, které vyplynuly z procesu SEA.

- 1. Optimalizovat trasy a technické řešení komunikací v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.*
- 2. Pro projekty nových silnic a dálnic vypracovat dopravní model území se zohledněním navazujících silničních staveb a zejména změn v dopravní zátěži na stávající komunikační síti, identifikovat lokality s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby. Níže uvedená opatření k minimalizaci imisních, akustických a dopravně-bezpečnostních dopadů realizovat na základě těchto modelů, tzn. se zohledněním změn v intenzitách dopravy na komunikační síti území.*
- 3. Imisní příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit rozptylovou studií. V případě překročení imisních limitů v území navrhnout a realizovat opatření vedoucí ke snížení a ke kompenzaci jejich imisních příspěvků (např. vegetační bariéry).*
- 4. Akustické příspěvky silničních staveb, realizovaných v blízkosti obytné zástavby, prověřit akustickou studií. V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené chráněné zástavby.*
- 5. Do akustických a rozptylových studií zahrnout analýzu kumulativních, případně synergických vlivů na lidské zdraví se všemi adekvátními zdroji hluku a emisí působícími v dotčeném území. Výsledky zohlednit při návrhu opatření ke splnění hlukových a imisních limitů.*
- 6. Při povolování realizace areálů podél trasy komunikace zohlednit úroveň imisní a akustické zátěže, v případě rizika překročení limitu vlivem vyvolané dopravy novou zástavbu nepovolit.*
- 7. V lokalitách s rizikem nárůstu dopravní zátěže u obytné zástavby realizovat dopravně-bezpečnostní opatření. Omezit tranzit zvýšeného objemu dopravy navázaného na nové a modernizované stavby skrz obytné území.*

8. *Po vybudování nových komunikací mimo zástavbu zamezit průjezdům těžké nákladní dopravy po stávajících komunikacích nižších tříd a případnému vytvoření efektu objíždění zpoplatněných úseků.*
9. *Zachovat místní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.*
10. *Tělesa komunikací pohledově oddělit od zástavby (ozelenění, vegetační pásy, zatunelování).*
11. *Minimalizovat dopady na změny využití krajiny.*
12. *Optimalizovat trasy s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.*
13. *Akustickou situaci řešit na základě detailních akustických studií, které budou obsahovat návrh a posouzení vhodných protihlukových opatření. Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré obytné zástavby.*
14. *Zajistit zachování či náhradu místních spojení pro nemotorovou pěší a cyklistickou dopravu.*
15. *Optimalizovat řešení projektu s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu.*
16. *V místech přiblížení k obytné zástavbě sídel realizovat opatření ke splnění limitů hluku u veškeré dotčené obytné zástavby.*
17. *Při navrhování a projektování dopravních staveb hledat varianty bez, resp. s nejmenším možným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 a zvláště chráněná území.*
18. *Při projektování liniových dopravních staveb zachovávat migrační prostupnost území (např. navrhovat mostní objekty dostatečných parametrů, resp. další opatření, která zachovají migrační prostupnost území).*
19. *Technické řešení a způsob stavby mostních objektů řešit s ohledem na co nejmenší zásah a s co nejmenšími územními nároky na území EVL (např. výsun mostů, delší estakáda místo násypového tělesa apod.).*
20. *Při návrhu zabezpečování železničních přejezdů na území EVL a PO dávat přednost jiným typům zabezpečení před budováním mimoúrovňových křížení.*
21. *V souvislosti s realizací tunelů situovat výduchy, pomocné, záchranné štoly, zařízení staveniště mimo lokality soustavy Natura 2000, resp. alespoň mimo výskyt cílových předmětů ochrany.*
22. *Sanace skalních svahů a skalních masívů provádět s ohledem na předměty ochrany EVL a PO, pokud je to možné, vybírat technická řešení s nejmenším možným vlivem (instalace bariér či ochranných sítí vs. odtěžení části masívu apod.).*
23. *Při realizaci vysokorychlostních tratí, jež budou oploceny, je nutné respektovat zachování migračních koridorů a průchodnost v místech střetů s biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to pomocí ekoduktů, estakád a dostatečně kapacitních mostních objektů.*
24. *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 CHOPAV a ochranných pásem vod.*

25. Dopravní stavby vyhodnotit z hlediska vlivu na krajinný ráz v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb. a začlenit je do krajiny např. pomocí zeleně.
26. 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 PUPFL. Minimalizovat potřebu odnětí půdy vyšší bonity výběrem vhodnějších územních variant navržených ploch a koridorů.
27. Minimalizovat zásahy do sesuvných území, výhradních ložisek a chráněných ložiskových území.
28. Doplnovat adaptační opatření na změnu klimatu jako součást výstavby dopravní infrastruktury (stínící prvky, retence vody, podpora ekologicky šetrnějších forem dopravy a podobně).
29. Minimalizovat vlivy na památkově chráněná území a kulturní památky a území s archeologickými nálezy.
30. V rámci vlastní přípravy projektů bude předcházeno vzniku odpadů, minimalizována bilance zemních prací, využívány budou principy cirkulární ekonomiky a důsledně uplatňována hierarchie nakládání s odpady.
31. Při navrhování a projektování dopravních staveb preferovat varianty bez zásahů do starých ekologických zátěží.
32. Minimalizovat vlivy na odtokové poměry a srážkové vody ze zpevněných ploch dopravních staveb s ohledem na adaptační opatření na změnu klimatu přednostně a v maximální možné míře využívat nebo vsakovat. V případě prokazatelné nemožnosti využívání nebo vsakování srážkových vod (prokázáno hydrogeologickým posudkem) mohou být srážkové vody zadržovány (retence) a následně vypouštěny (redukce a regulace odtoku) do stávající dešťové kanalizace nebo odvodňovacích příkopů, resp. do vodních toků.

Výše uvedená minimalizační opatření jsou v tomto znění zapracována do kapitoly *Základní strategické principy (včetně výstupů procesu SEA)* části *Východiska návrhu koncepce*, a tím se stávají závaznými při implementaci koncepce. Doplnují tak další principy původně stanovené předkladatelem, které mohou rovněž sloužit k zajištění environmentálně šetrného přístupu při uplatňování koncepce (např. vycházející z principu výrazně neškodit životnímu prostředí, tzv. princip DNSH).

V rámci vyhodnocení SEA byly identifikovány jak nulové a potenciální mírné či významné pozitivní vlivy (například v souvislosti s podporou formy dopravy s nižšími emisemi skleníkových plynů a znečišťujících látek do ovzduší a nižší hlučností, nebo odvedení dopravy z center měst), tak potenciální mírné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví (jedná se především o vlivy spojené s budováním nové železniční, silniční či vodní dopravní infrastruktury). Ke zjištěným potenciálním mírným negativním vlivům byla posuzovatelem navržena příslušná minimalizační

opatření. Předkladatel všechna tato minimalizační opatření převzal do části *Východiska* návrhu předmětné koncepce. MŽP se domnívá, že všechny potenciální mírné negativní vlivy koncepce, multimodálních klastrů, resp. projektů a projektových balíčků jsou ošetřeny danými minimalizačními opatřeními, a proto není třeba stanovovat další specifické požadavky na eliminaci těchto zjištěných potenciálních mírných negativních vlivů. **Návrh koncepce, konkrétně projekt RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov, však může generovat významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000, konkrétně na předmět ochrany EVL Poodří čolka velkého, který nelze na úrovni koncepce zmírnit žádnými minimalizačními opatřeními.** Před případným schválením koncepce je tedy nutno doložit naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu a identifikovaný významný negativní vliv, který pro jeho závažnost nemůže být zmírněn stanovenými minimalizačními opatřeními obsaženými v návrhu koncepce, musí být odpovídajícím způsobem kompenzován postupem podle § 45i odst. 4 a násl. zákona o ochraně přírody a krajiny. Na základě výše uvedených skutečností je možné konstatovat, že **koncepce Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050 bude mít potenciálně mírný negativní vliv z hlediska jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví. Nicméně vliv této koncepce na lokality soustavy Natura 2000 je v její předložené podobě významně negativní.**

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, naturového posouzení, vyjádření k němu podaných a vypořádání všech obdržených vyjádření vydává postupem dle ustanovení § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí:

STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Dopravní sektorové strategie 3. fáze, pro období 2024 – 2030 s výhledem do roku 2050“

a požaduje vypustit z návrhu koncepce dílčí záměr RS 1 VRT Hranice na Moravě (mimo) – Ostrava – Svinov. Nebude-li z návrhu koncepce tento záměr vypuštěn, lze schválit jen variantu koncepce s nejmenším možným významným negativním vlivem, a to pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu, a to až

po uložení a zajištění kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění celkové soudržnosti soustavy ptačích oblastí a evropsky významných lokalit.

Dále uvádíme obecné požadavky a zákonná ustanovení, které je nutné legitimně zohlednit:

1. 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 negativních vlivů na životní prostředí či veřejné zdraví provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.
2. Zohlednit indikátory (kritéria) pro výběr projektů (uvedené v kapitole 11 vyhodnocení SEA) v rámci implementace koncepce a na jejich základě realizovat pouze takové projekty, které nebudou mít negativní dopad na životní prostředí a veřejné zdraví, případně takové, které budou hodnoceny jako příznivější z hlediska životního prostředí a veřejného zdraví.
3. Na internetových stránkách předkladatele zveřejnit vypořádání obdržených vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k vyhodnocení SEA, a zveřejnit schválenou koncepci. Zpracovat prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí s využitím *Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí* (vydaného ve Věstníku MŽP, leden 2019) a též jej zveřejnit.

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